

**DECIZIA
DIRECTORULUI GENERAL AL
AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE ROMÂNE**

Nr. D 121 din 13.02.2020

În conformitate cu prevederile PIAC-REG „Proceduri și Instrucțiuni de Aviație Civilă – Elaborarea și emiterea reglementărilor aeronautice”, ediția 1/2014, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 956/12.12.2014 și cu prevederile regulilor de amendare prevăzute în PIAC-OPS ”Proceduri și Instrucțiuni de Aviație Civilă pentru desfășurarea operațiunilor aeriene”, amendamentul 02/2018 la ediția 1/2016, aprobat prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 505/31.05.2018,

În temeiul prevederilor art.3 alin.2 lit.a pct.6 din Regulamentul de organizare și funcționare a Autorității Aeronautice Civile Române anexă la Hotărârea Guvernului nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, cu modificările și completările ulterioare,

În temeiul art. 7 alin. 2 din Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1185/2006 privind desemnarea Regiei Autonome Autoritatea Aeronautică Civilă Română ca autoritate națională de supervizare, organism tehnic specializat pentru îndeplinirea funcției de supervizare a siguranței zborului în aviația civilă, la nivel național,

Având în vedere Hotărârea Consiliului de Administrație nr. 12/05.07.2017, pct. 12 privind numirea directorului general, precum și competențele stabilite prin Contractul de mandat nr. 18929/10.07.2017 încheiat între R.A. Autoritatea Aeronautică Civilă Română prin Consiliul de Administrație și domnul Armand Petrescu în calitate de Director General,

Având în vedere intrarea în vigoare a prevederilor Regulamentului (UE) nr. 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului, precum și modificările aduse Regulamentului (UE) Nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene cu toate completările și modificările ulterioare

Directorul General al Autorității Aeronautice Civile Române

DECIDE:

Art.1 Se aprobă amendamentul 03/2020 la ediția 1/2016 a PIAC-OPS “Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă pentru desfășurarea operațiunilor aeriene”, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezenta decizie.

Art.2 Procedurile și instrucțiunile de aeronautică civilă PIAC-OPS „Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă pentru desfășurarea operațiunilor aeriene” amendamentul 03/2020 la ediția 1/2016 intră în vigoare în termen de 3 zile lucrătoare de la data aprobării.

Art.3 1) Până la data intrării în vigoare, conducătorii compartimentelor implicate din cadrul AACR, vor realiza instruirea personalului din subordine cu privire la conținutul PIAC-OPS, amendamentul 03/2020 la ediția 1/2016, în conformitate cu procedura internă;

2) Până la data intrării în vigoare, Direcția Operațiuni Aeriene și Certificare Personal publică pe pagina de internet a Autorității Aeronautice Civile Române decizia și PIAC-OPS, amendamentul 03/2020 la ediția 1/2016, anexă la aceasta.

Art.4 Direcția Operațiuni Aeriene și Certificare Personal din cadrul Autorității Aeronautice Civile Române va duce la îndeplinire prevederile prezentei decizii.

DIRECTOR GENERAL

Armand PETRESCU



**DECIZIA
DIRECTORULUI GENERAL AL
AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE ROMÂNE**

Nr. D 505 din 31 MAI 2018

În conformitate cu prevederile PIAC-REG „Proceduri și Instrucțiuni de Aviație Civilă – Elaborarea și emiterea reglementărilor aeronautice”, ediția 1/2014, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 956/12.12.2014 și a Raportului Nr.14436/30.05.2018, aprobat de către Directorul General al AACR,

În temeiul prevederilor art.3 alin.2 lit.a pct.6 din Regulamentul de organizare și funcționare a Autorității Aeronautice Civile Române anexă la Hotărârea Guvernului nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, cu modificările și completările ulterioare,

În temeiul art. 7 alin. 2 din Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1185/2006 privind desemnarea Regiei Autonome Autoritatea Aeronautică Civilă Română ca autoritate națională de supervizare, organism tehnic specializat pentru îndeplinirea funcției de supervizare a siguranței zborului în aviația civilă, la nivel național,

Hotărârii Consiliului de Administrație nr. 12/05.07.2017, pct. 12 privind numirea directorului general, precum și competențele stabilite prin Contractul de mandat nr. 18929/10.07.2017 încheiat între R.A. Autoritatea Aeronautică Civilă Română prin Consiliul de Administrație și domnul Armand Petrescu în calitate de Director General

Directorul General al Autorității Aeronautice Civile Române

DECIDE:

- Art.1** Se aprobă amendamentul 02/2018 la ediția 1/2016 a PIAC-OPS “Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă pentru desfășurarea operațiunilor aeriene”, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezenta decizie.
- Art.2** Procedurile și instrucțiunile de aeronautică civilă PIAC-OPS „Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă pentru desfășurarea operațiunilor aeriene” amendamentul 02/2018 la ediția 1/2016 intră în vigoare în termen de 3 zile lucrătoare de la data aprobării.
- Art.3** 1) Până la data intrării în vigoare, conducătorii compartimentelor implicate din cadrul AACR, vor realiza instruirea personalului din subordine cu privire la conținutul PIAC-OPS, amendamentul 02/2018 la ediția 1/2016, în conformitate cu procedura internă;
- 2) Până la data intrării în vigoare, Direcția Operațiuni Aeriene și Certificare Personal publică pe pagina de internet a Autorității Aeronautice Civile Române decizia și PIAC-OPS, amendamentul 02/2018 la ediția 1/2016, anexă la aceasta.

Art.4 Direcția Operațiuni Aeriene și Certificare Personal din cadrul Autorității Aeronautice Civile Române va duce la îndeplinire prevederile prezentei decizii.



DIRECTOR GENERAL
Armand PETRESCU

**DECIZIA
DIRECTORULUI GENERAL AL
AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE ROMÂNE**

Nr. D. 325 din 21 APR. 2017

În temeiul prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, modificată și completată,

În baza Hotărârii Consiliului de Administrație nr. 5/18.02.2013 privind delegarea atribuțiilor de conducere executivă și competențelor stabilite prin Contractul de mandat nr. 13057/22.04.2013 al Directorului General,

În conformitate cu Ordinul ministrului transporturilor nr. 1134/2015 privind măsurile pentru aplicarea Regulamentului (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,

Potrivit art. 7 alin. 2 din Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1185/2006 privind desemnarea Regiei Autonome Autoritatea Aeronautică Civilă Română ca autoritate națională de supervizare, organism tehnic specializat pentru îndeplinirea funcției de supervizare a siguranței zborului în aviația civilă, la nivel național,

În temeiul procedurilor și instrucțiunilor de aeronautică civilă PIAC-REG "Elaborarea și emiterea reglementărilor aeronautice", aprobate prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 956/12.12.2014,

Directorul General al Autorității Aeronautice Civile Române

DECIDE:

- Art.1** Se aprobă amendamentul 1/2017 la ediția 01/2016 a PIAC-OPS „Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă pentru desfășurarea operațiunilor aeriene”, anexă la prezenta.
- Art.2** Prezenta decizie intră în vigoare la data aprobării.
- Art.3** În termen de 5 zile lucrătoare de la aprobarea prezentei Decizii, conducătorii birourilor/serviciilor implicate, din cadrul AACR, vor realiza instruirea personalului din subordine cu privire la prevederile amendamentului 1/2017 a ediției 01/2016 a PIAC-OPS, proces ce va fi documentat conform procedurii aferente aplicabile.
- Art.4** În termen de 3 zile lucrătoare de la aprobarea prezentei Decizii, Direcția Reglementare și responsabilul cu actualizarea site-ului Autorității Aeronautice Civile Române postează pe site Decizia și anexa la aceasta.

Art.5 Direcția Reglementare și Direcția Supervizare din cadrul AACR vor duce la îndeplinire prevederile prezentei Decizii.

DIRECTOR GENERAL

Armand PETRESCU



**DECIZIA
DIRECTORULUI GENERAL AL
AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE ROMÂNE**

Nr. D 28 din 18.01.2017

În temeiul prevederilor Hotărârii Guvernului României nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, modificată și completată,

În baza Hotărârii Consiliului de Administrație nr. 5/18.02.2013 privind delegarea atribuțiilor de conducere executivă și competențelor stabilite prin Contractul de mandat nr. 13057/22.04.2013 al Directorului General,

În conformitate cu Ordinul ministrului transporturilor nr. 1134/2015 privind măsurile pentru aplicarea Regulamentului (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,

Potrivit art. 7 alin. 2 din Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1185/2006 privind desemnarea Regiei Autonome Autoritatea Aeronautică Civilă Română ca autoritate națională de supervizare, organism tehnic specializat pentru îndeplinirea funcției de supervizare a siguranței zborului în aviația civilă, la nivel național,

În temeiul procedurilor și instrucțiunilor de aeronautică civilă PIAC-REG "Elaborarea și emiterea reglementărilor aeronautice", aprobate prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 956/12.12.2014,

Directorul General al Autorității Aeronautice Civile Române

DECIDE:

- Art.1** Se aprobă ediția 01/2016 a PIAC-OPS „Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă pentru desfășurarea operațiunilor aeriene”, anexă la prezenta.
- Art.2** Prezenta decizie intră în vigoare la 15 zile de la data aprobării.
- Art.3** Până la data intrării în vigoare, conducătorii birourilor/serviciilor implicate, din cadrul AACR, vor realiza instruirea personalului din subordine cu privire la prevederile ediției 01/2016 a PIAC-OPS, proces ce va fi documentat conform procedurii aferente aplicabile.
- Art.4** În termen de 3 zile lucrătoare de la aprobarea prezentei Decizii, Direcția Reglementare și responsabilul cu actualizarea site-ului Autorității Aeronautice Civile Române postează pe site Decizia și anexa la aceasta.

Art.5 Direcția Reglementare și Direcția Supervizare din cadrul AACR vor duce la îndeplinire prevederile prezentei Decizii.



DIRECTOR GENERAL

Armand PETRESCU



Autoritatea Aeronautică Civilă Română

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

PIAC – OPS

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă
pentru desfășurarea operațiunilor aeriene

**Ediția 01/2016
Amendamentul 3/ianuarie 2020**

Prezentele proceduri și instrucțiuni au fost emise de Regia Autonomă Autoritatea Aeronautică Civilă Română și aprobate prin Decizia Directorului General nr. _____ din _____

CUPRINS

	<u>pag</u>
INTRODUCERE	
Cuprins	i
Preambul	x
Reguli de amendare	x
Indexul amendamentelor	xi
Lista paginilor în vigoare	xii
 Partea GEN - Generalități	
Capitolul 1. GENERALITĂȚI	
1.1 Scop	1-1
1.2 Aplicabilitate	1-1
1.3 Documente de referință	1-1
1.4 Definiții și acronime	1-3
 Capitolul 2. Aprobări specifice	
2.1 Generalități	2-1
2.2 Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO)	2-1
2.3 Operațiuni RVSM	2-5
2.4 Operațiuni MNPS	2-9
2.5 Operațiuni PBN	2-10
2.6 Operațiuni ETOPS	2-14
2.7 Helicopter Offshore Operations	2-27
2.8 Operațiuni "Steep Approach"	2-28
2.9 Utilizarea în operare a sistemelor de documentație electronică (EFB)	2-29
2.10 Operațiuni cu avioane către un aerodrom izolat	2-34
2.11 Operațiuni HEMS	2-35
2.12 Operațiuni HHO	2-37
2.13 Operațiuni cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate	2-40
2.14 Operațiuni NVIS	2-42
2.15 Operațiuni cu elicopterul spre/de la o zonă de interes public (PIS)	2-45
2.16 Operațiuni cu elicopterul fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată	2-48

		pag
	în condiții de siguranță pe parcursul fazelor de decolare și aterizare	
2.17	Apropiere cu ajutorul radarului de bord (ARA) pentru operare deasupra întinderilor de apă – elicoptere	2-50
2.18	Aerodromuri de rezervă la destinație aflate pe mare - elicoptere	2-51
2.19	Zone ostile ("hostile environment")	2-52
2.20	Zona de operare	2-52
 Capitolul 3. Închirierea aeronavelor		
3.1	Generalități	3-1
3.2	Desfășurarea procesului de acordare a Scrisorii de Aprobare	3-4
 Capitolul 4. Managementul riscului pentru operațiunile de zbor desfășurate în zonele contaminate sau prognozate a fi contaminate cu cenușă vulcanică		
4.1	Responsabilități	4-1
4.2	Proceduri	4-2
 Capitolul 5. Calificarea inspectorilor		
TBD		
 Capitolul 6. Mijloace alternative de conformare		 6-1
 Capitolul 7. Indicativele OACI acordate operatorilor aerieni civili români		 7-1
 Capitolul 8. Inspecții și evaluarea documentelor		
8.1	Generalități	8-1
8.2	Clasificarea neconformităților	8-1
8.3	Evaluarea documentației	8-3
8.4	Inspecțiile și demonstrațiile operaționale	8-4
8.5	Organizare și infrastructură	8-5
8.6	Sistemul de monitorizare a conformării	8-5
8.7	Manualul de Operațiuni/Proceduri	8-6
8.8	Lista Echipamentului minim	8-7
8.9	Aprobarea utilizării echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD)	8-8

		pag
8.10	Aprobarea utilizării echipamentelor de pregătire pentru CC	8-9
8.11	Pregătirea și verificarea personalului	8-9
8.12	Sistemul de management al siguranței	8-10
8.13	Înregistrări	8-10
8.14	Echiparea aeronavelor	8-10
8.15	Pregătirea echipajelor înainte de zbor	8-11
8.16	Autorizarea/urmărirea zborului (dispecerat)	8-11
8.17	Inspecțiile în zbor	8-12
8.18	Navigația	8-13
8.19	Inspecțiile la platformă	8-13
8.20	Documentația de zbor	8-13
8.21	Bunuri periculoase	8-14
8.22	Operațiuni de sol	8-14

Capitolul 9. Alte prevederi

9.1	HG 912/2010	9-1
9.2	Recomandări de siguranță	9-1

Partea CAT – Operațiuni de transport aerian comercial

Capitolul 1. Procedura de certificare

1.1	Etapele certificării	1-1
1.2	Etapa de informare	1-1
1.3	Inițierea procesului de obținere AOC	1-1
1.4	Etapa de evaluare a documentației	1-3
1.5	Etapa de inspecții și demonstrații operaționale	1-3
1.6	Etapa de emitere a Certificatului de Operator Aerian	1-4
1.7	Forma Certificatului de Operator Aerian	1-4

Capitolul 2. Modificarea Certificatului de Operator Aerian

2.1	Generalități	2-1
2.2	Modificarea datelor de identificare	2-2
2.3	Modificarea tipurilor de operațiuni	2-2

		pag
2.4	Includerea de noi tipuri de aeronave	2-3
2.5	Includerea de noi aeronave de același tip cu cele deja existente	2-4
2.6	Excluderea de aeronave/tipuri de aeronave aflate în operare	2-4
2.7	Modificarea Aprobărilor Specifice	2-5
2.8	Modificarea zonei de operare	2-5
2.9	Modificarea listei deținătorilor de posturi manageriale obligatorii – aplicabil deținătorilor de Certificat de Operator Aerian	2-6
 Capitolul 3. Supravegherea continuă		
3.1	Generalități	3-1
3.2	Clasificarea auditurilor/inspecțiilor de supraveghere	3-1
3.3	Frecvența auditurilor de supraveghere	3-2
3.4	Întâlniri cu managerul responsabil	3-2
3.5	Rezultatele activității de supraveghere	3-2
3.6	Supravegherea persoanelor care dețin licență, certificat, calificare sau atestat eliberate de AACR și care au atribuții în domeniul operațiuni zbor	3-4
3.7	Calificarea și autorizarea persoanelor care dețin atestat de membru al echipajului de cabina și pentru exercitarea atribuțiilor de pregătire și verificare a membrilor echipajelor de cabina în cadrul operatorilor, pentru cursurile prevăzute de Subpartea ORO.CC din Regulamentul (EU) nr. 965/2012	3-4
3.8	Includerea personalului de inspecție în zbor (a operațiunilor aeriene) în cadrul echipajului aeronavei, suplimentar față de membrii echipajului de zbor sau de cabină, în timpul executării misiunii de inspecție în zbor	3-5
3.9	Supravegherea bazelor de operare	3-5
 Capitolul 4. Limitarea, suspendarea, revocarea de către AACR a Certificatului de Operator Aerian și contestarea deciziilor AACR de către operatorul aerian		
4.1	Generalități	4-1
4.2	Limitarea Certificatului de Operator Aerian	4-1
4.3	Suspendarea Certificatului de Operator Aerian	4-1
4.4	Revocarea Certificatului de Operator Aerian	4-1
4.5	Contestații	4-2

	pag
Capitolul 5. Schimbări în sistemul de management	
5.1 Generalități	5-1
5.2 Organizarea procedurii de aprobare	5-1
5.3 Cerințe necesare pentru aprobarea ocupării posturilor manageriale obligatorii	5-3
5.4 Responsabilități combinate ale deținătorilor de posturi manageriale obligatorii	5-3
5.5 Rezultatul procedurii de aprobare	5-4
5.6 Procedura de retragere a aprobării	5-4
5.7 Încetarea relațiilor contractuale ale persoanelor responsabile care ocupă unul sau mai multe posturi manageriale obligatorii în cadrul unui operator aerian	5-5
Capitolul 6. Acordul de partajare de coduri	6-1
Partea NCC-NCO/GA – Operațiuni necomerciale	
Secțiunea 1 – Aeronave EASA	
Capitolul 1. Operațiuni necomerciale efectuate cu aeronave complexe motorizate	
1.1 Generalități	1-1
1.2 Informare	1-1
1.3 Declarația operatorului aerian	1-1
1.4 Supravegherea	1-2
Capitolul 2. Operațiuni necomerciale efectuate cu aeronave altele decât cele complexe motorizate	
2.1 Generalități	1-2
2.2 Supravegherea	1-2
Secțiunea 2 – Aeronave care nu dețin certificat de tip EASA	
Capitolul 1. Autorizarea operațiunilor de aviație generală cu aeronave complexe motorizate	
1.1 Generalități	1-1
1.2 Informare	1-1

	pag
1.3	Autorizarea pentru operațiuni de aviație generală cu aeronave complexe motorizate 1-1
1.4	Operațiuni de aviație generală cu aeronave altele decât cele complexe motorizate 1-3
Capitolul 2. Modificarea scrisorii de autorizare pentru operațiuni de aviație generală cu aeronave complexe motorizate 2-1	
Capitolul 3. Supravegherea continuă	
3.1	Generalități 3-1
3.2	Clasificarea auditurilor/inspecțiilor de supraveghere 3-1
3.3	Frecvența auditurilor de supraveghere 3-1
3.4	Rezultatele activității de supraveghere 3-1
3.5	Includerea personalului de inspecție în zbor (a operațiunilor aeriene) în cadrul echipajului aeronavei, suplimentar față de membrii echipajului de zbor sau de cabină, în timpul executării misiunii de inspecție în zbor 3-3
Capitolul 4. Anulare autorizării pentru operațiuni de aviație generală cu aeronave complexe motorizate	
4.1	Anulare 4-1
4.2	Contestații 4-1
Capitolul 5. Acceptarea persoanei responsabilă cu respectarea prevederilor aplicabile și cu desfășurarea în siguranță a operațiunilor de aviație generală cu aeronave complexe motorizate 5-1	
Partea SPO/LA – Operațiuni specializate/de lucru aerian	
Secțiunea 1 – Aeronave EASA	
Capitolul 1. Generalități	
1.1	Autoritatea competentă 1-1
1.2	Informare opțională 1-1
1.3	Zboruri introductive 1-1
1.4	Activitate marginală 1-1
1.5	Supravegherea 1-1

	pag
Capitolul 2. Operațiuni comerciale specializate	
2.1 Declarația operatorului aerian	2-1
2.2 Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat	2-1
Capitolul 3. Operațiuni necomerciale specializate	
3.1 Operațiuni necomerciale specializate efectuate cu aeronave complexe motorizate	3-1
3.2 Operațiuni necomerciale specializate efectuate cu aeronave altele decât cele complexe motorizate	3-1
Secțiunea 2 – Aeronave care nu dețin certificat de tip EASA	
Capitolul 1. Procedura de certificare	
1.1 Etapele certificării	1-1
1.2 Etapa de informare	1-1
1.3 Inițierea procesului de obținere AOA	1-1
1.4 Etapa de evaluare a documentației	1-3
1.5 Etapa de inspecții și demonstrații operaționale	1-3
1.6 Etapa de emitere a Autorizației de Operator Aerian	1-4
1.7 Forma Autorizației de Operator Aerian	1-4
Capitolul 2. Modificarea Autorizației de Operator Aerian	
2.1 Generalități	2-1
2.2 Modificarea datelor de identificare	2-1
2.3 Modificarea tipurilor de operațiuni	2-2
2.4 Includerea de noi tipuri de aeronave	2-3
2.5 Includerea de noi aeronave de același tip cu cele deja existente	2-3
2.6 Excluderea de aeronave/tipuri de aeronave aflate în operare	2-4
2.7 Modificarea tipurilor de operațiuni aeriene autorizate	2-4
2.8 Modificarea zonei de operare	2-5
2.9 Modificarea Autorizației de Operator Aerian datorată schimbării titlului de deținere a aeronavelor aflate în operare	2-5
Capitolul 3. Supravegherea continuă	

		pag
3.1	Generalități	3-1
3.2	Clasificarea auditurilor/inspecțiilor de supraveghere	3-1
3.3	Frecvența auditurilor de supraveghere	3-2
3.4	Rezultatele activității de supraveghere	3-2
3.5	Includerea personalului de inspecție în zbor (a operațiunilor aeriene) în cadrul echipajului aeronavei, suplimentar față de membrii echipajului de zbor sau de cabină, în timpul executării misiunii de inspecție în zbor	3-3
Capitolul 4. Reînnoirea Autorizației de Operator Aerian		
4.1	Generalități	4-1
4.2	Analiza cererii de reînnoire și a documentației suport	4-1
4.3	Auditurile de reînnoire și demonstrațiile operaționale	4-1
4.4	Reînnoirea AOA	4-2
Capitolul 5. Suspendarea, revocarea de către AACR a Autorizației de Operator Aerian și contestarea deciziilor AACR de către operatorul aerian		
5.1	Generalități	5-1
5.2	Suspendarea Autorizației de Operator Aerian	5-1
5.3	Revocarea Autorizației de Operator Aerian	5-1
5.4	Contestații	5-2
Capitolul 6. Schimbări în sistemul de management		
6.1	Generalități	6-1
6.2	Organizarea procedurii de aprobare	6-1
6.3	Cerințe necesare pentru acceptarea ocupării posturilor manageriale obligatorii	6-3
6.4	Responsabilități combinate ale deținătorilor de posturi manageriale obligatorii	6-3
6.5	Rezultatul procedurii de acceptare	6-4
6.6	Procedura de retragere a acceptării	6-4
6.7	Încetarea relațiilor contractuale ale persoanelor responsabile care ocupă unul sau mai multe posturi manageriale obligatorii în cadrul unui operator aerian	6-5

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

	<u>pag</u>
ANEXE	
Anexa 1.1	Informarea AACR privind intenția efectuării operațiunilor de transport aerian public și/sau lucru aerian
Anexa 1.2	Rezultatul întrevederii de informare
Anexa 1.3	Informarea AACR privind intenția efectuării operațiunilor NCC, NCO, SPO, GA
Anexa 2.1	Cererea tip pentru acordarea/modificarea AOC
Anexa 2.2	Cererea tip pentru acordarea/reînnoirea/modificarea AOA
Anexa 2.3	Cererea privind aprobarea operațiunilor de aviație generală cu aeronave complexe motorizate
Anexa 2.4	Lista documentelor ce trebuie depuse la AACR în vederea obținerii documentului de certificare
Anexa 2.5	Cerere tip pentru Autorizare HR
Anexa 3.1	Documente de certificare – Certificatul de Operator Aerian
Anexa 3.2	Documente de certificare – Autorizația de Operator Aerian
Anexa 3.3	Documente de certificare – Autorizația HR
Anexa 4.1	Model decizie suspendare a documentului de certificare
Anexa 4.2	Model decizie revocare a documentului de certificare
Anexa 4.3	Model decizie de ridicare suspendare a documentului de certificare
Anexa 5.1	Declarație
Anexa 5.2	Informare
Anexa 5.3	Listă aprobări specifice
Anexa 6.1	Cerere de aprobare a utilizării unui echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD)
Anexa 6.2	Formular de aprobare a utilizării unui echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD)
Anexa 6.3	Formular pentru evaluarea facilităților de pregătire pentru membrii echipajelor de cabină
Anexa 7.1	Cerere pentru aprobarea inițială/a schimbării în cadrul sistemului de management/Cerere de acceptare a persoanei nominalizate pentru postul managerial
Anexa 7.2	Cerere pentru acceptarea persoanei responsabilă cu respectarea prevederilor aplicabile și cu desfășurarea în siguranță a operațiunilor de aviație generală cu aeronave complexe motorizate
Anexa 7.3	Cadrul legislativ pentru desfășurarea procedurii de

		pag
	aprobare/acceptare a persoanelor responsabile	
Anexa 8	Formular autorizare operațională LVO	A8-1
Anexa 9.1	LVO-OPS	A9.1-1
Anexa 9.2	LVO-AIR	A9.2-1
Anexa 10	LVTO	A10-1
Anexa 11	MNPS	A11-1
Anexa 12.1	RVSM	A12-1
Anexa 13	PBN	A13-1
Anexa 14	ETOPS	A14-1
Anexa 15	Steep approach operations	A15-1
Anexa 16	EFB	A16-1
Anexa 16.1	Conținutul Amendamentului la Manualul de Operațiuni în cazul solicitării utilizării EFB	A16.1-1
Anexa 17.1	Model scrisoare de aprobare emisă în vederea desfășurării operațiunilor de aviație generală cu aeronave complexe motorizate	A17.1-1
Anexa 17.2	Model scrisoare de anulare aprobare desfășurare activități de aviație generală cu aeronave complexe motorizate	A17.2-1
Anexa 18	Scrisoare aprobare închiriere în sistem wet	A18-1
Anexa 19	Check-list Sistemul de Management	A19-1
Anexa 20	Check-list conformare PBN	A20-1
Anexa 21	Formular autorizare operațiuni cu avioane către un aerodrom izolat	A21-1
Anexa 22	Formular autorizare operațională HEMS	A22-1
Anexa 23	Formular autorizare operațională HHO	A23-1
Anexa 24	Formular autorizare operațiuni cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate pentru operatorii aerieni români și comunitari	A24-1
Anexa 25	Formular autorizare operațională NVIS	A25-1
Anexa 26	Formular autorizare operațională PIS pentru operatorii aerieni români și comunitari	A26-1
Anexa 27	Formular autorizare operațiuni cu elicopterul fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță pe parcursul fazelor de decolare și aterizare	A27-1
Anexa 28	Formular propunere mijloc alternativ de conformare	A28-1
Anexa 29	Formular autorizare apropiere cu ajutorul radarului de bord (ara) pentru operațiunile zboruri deasupra întinderilor de apă – elicoptere	A29-1
Anexa 30	Formular autorizare utilizare aerodromuri de rezervă la destinație aflate pe mare - elicoptere	A30-1
Anexa 31	Acorduri de partajare de coduri	A31-1
Anexa 32	Formular autorizare operațională HOFO	A32-1

PREAMBUL

Prezentele Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă au fost elaborate în scopul de a stabili instrucțiuni detaliate cu privire la modul de desfășurare a procesului de certificare și/sau supraveghere a unui operator aerian ce intenționează să efectueze operațiuni de transport aerian comercial, operațiuni necomerciale/de aviație generală și/sau operațiuni specializate/de lucru aerian, precum și modul de supraveghere a operatorilor aerieni.

REGULI DE AMENDARE

Prevederile prezentelor Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă se pot modifica prin amendare sau prin emiterea unei noi ediții în cazul în care sunt necesare modificări care afectează mai mult de 30% din conținutul acestora.

Reguli de amendare:

1. Amendamentul sau ediția nouă procedurilor se aprobă numai prin Decizia Directorului General al „Autoritatea Aeronautică Civilă Română”.
2. După primirea amendamentului aprobat în condițiile menționate la punct. 1, fiecare deținător al reglementării va introduce noile pagini emise, va distruge paginile înlocuite și va completa corespunzător „Indexul amendamentelor”.
3. În cazul emiterii unei noi ediții, fiecare deținător al reglementării va lua măsurile necesare pentru scoaterea din uz a ediției înlocuite.

INDEXUL AMENDAMENTELOR

Nr. crt.	Nr. amdt.	Data intrării în vigoare	Numele persoanei care a introdus amendamentul	Semnătura
1.	1	2017		
2.	2	2018		
3.	3	2020		

LISTA PAGINILOR ÎN VIGOARE

Nr. Pag.	Ediția/Amdt.
----------	--------------

i	01/2016, amdt. 03/2020
ii	01/2016, amdt. 03/2020
iii	01/2016, amdt. 03/2020
iv	01/2016, amdt. 03/2020
v	01/2016, amdt. 03/2020
vi	01/2016, amdt. 03/2020
vii	01/2016, amdt. 03/2020
viii	01/2016, amdt. 03/2020
ix	01/2016, amdt. 03/2020
x	01/2016, amdt. 03/2020
xi	01/2016, amdt. 03/2020
xii	01/2016, amdt. 03/2020
xiii	01/2016, amdt. 03/2020
xiv	01/2016, amdt. 03/2020
xv	01/2016, amdt. 03/2020
xi	01/2016, amdt. 03/2020
xii	01/2016, amdt. 03/2020
xiii	01/2016, amdt. 03/2020
xiv	01/2016, amdt. 03/2020
xv	01/2016, amdt. 03/2020
xvi	01/2016, amdt. 03/2020

Partea GEN	
1-1	01/2016, amdt. 03/2020
1-2	01/2016, amdt. 03/2020
1-3	01/2016, amdt. 03/2020
1-4	01/2016, amdt. 03/2020
1-5	01/2016, amdt. 03/2020
1-6	01/2016, amdt. 03/2020
2-1	01/2016, amdt. 01/2017
2-2	01/2016
2-3	01/2016
2-4	01/2016
2-5	01/2016
2-6	01/2016
2-7	01/2016
2-8	01/2016
2-9	01/2016
2-10	01/2016
2-11	01/2016
2-12	01/2016
2-13	01/2016

Nr. Pag.	Ediția/Amdt.
----------	--------------

2-14	01/2016
2-15	01/2016
2-16	01/2016
2-17	01/2016
2-18	01/2016
2-19	01/2016
2-20	01/2016
2-21	01/2016
2-22	01/2016
2-23	01/2016
2-24	01/2016
2-25	01/2016
2-26	01/2016
2-27	01/2016, amdt. 03/2020
2-28	01/2016, amdt. 03/2020
2-29	01/2016
2-30	01/2016
2-31	01/2016
2-32	01/2016
2-33	01/2016
2-34	01/2016
2-35	01/2016
2-36	01/2016
2-37	01/2016
2-38	01/2016
2-39	01/2016
2-40	01/2016
2-41	01/2016
2-42	01/2016
2-43	01/2016
2-44	01/2016
2-45	01/2016
2-46	01/2016
2-47	01/2016
2-48	01/2016
2-49	01/2016
2-50	01/2016
2-51	01/2016
2-52	01/2016, amdt. 03/2020
2-53	01/2016, amdt. 03/2020
3-1	01/2016, amdt. 01/2017
3-2	01/2016, amdt. 03/2020

Nr. Pag.	Ediția/Amdt.
----------	--------------

3-3	01/2016, amdt. 01/2017
3-4	01/2016, amdt. 01/2017
3-5	01/2016, amdt. 01/2017
3-6	01/2016, amdt. 01/2017
4-1	01/2016
4-2	01/2016
5-1	01/2016
5-2	01/2016
6-1	01/2016
6-2	01/2016
7-1	01/2016
7-2	01/2016
8-1	01/2016, amdt. 03/2020
8-2	01/2016, amdt. 03/2020
8-3	01/2016, amdt. 03/2020
8-4	01/2016, amdt. 03/2020
8-5	01/2016, amdt. 03/2020
8-6	01/2016, amdt. 03/2020
8-7	01/2016, amdt. 03/2020
8-8	01/2016, amdt. 03/2020
8-9	01/2016, amdt. 03/2020
8-10	01/2016, amdt. 03/2020
8-11	01/2016, amdt. 03/2020
8-12	01/2016, amdt. 03/2020
8-13	01/2016, amdt. 03/2020
8-14	01/2016, amdt. 03/2020
9-1	01/2016, amdt. 02/2018
9-2	01/2016, amdt. 02/2018

Partea CAT	
1-1	01/2016, amdt. 03/2020
1-2	01/2016
1-3	01/2016
1-4	01/2016
1-5	01/2016
1-6	01/2016
2-1	01/2016
2-2	01/2016
2-3	01/2016
2-4	01/2016
2-5	01/2016
2-6	01/2016
3-1	01/2016
3-2	01/2016, amdt. 03/2020

Nr. Pag.	Ediția/Amdt.
----------	--------------

3-3	01/2016, amdt. 03/2020
3-4	01/2016, amdt. 03/2020
3-5	01/2016, amdt. 03/2020
3-6	01/2016
4-1	01/2016, amdt. 03/2020
4-2	01/2016, amdt. 03/2020
5-1	01/2016, amdt. 03/2020
5-2	01/2016, amdt. 03/2020
5-3	01/2016, amdt. 03/2020
5-4	01/2016, amdt. 03/2020
6-1	01/2016
6-2	01/2016

Partea NCC-NCO/GA S1	
1-1	01/2016, amdt. 03/2020
1-2	01/2016, amdt. 03/2020

Partea NCC-NCO/GA S2	
1-1	01/2016, amdt. 03/2020
1-2	01/2016, amdt. 01/2017
1-3	01/2016, amdt. 01/2017
1-4	01/2016, amdt. 01/2017
2-1	01/2016, amdt. 01/2017
2-2	01/2016, amdt. 01/2017
3-1	01/2016, amdt. 01/2017
3-2	01/2016, amdt. 01/2017
3-3	01/2016, amdt. 01/2017
3-4	01/2016, amdt. 01/2017
4-1	01/2016, amdt. 01/2017
4-2	01/2016, amdt. 01/2017
5-1	01/2016, amdt. 01/2017
5-2	01/2016, amdt. 01/2017

Partea SPO/LA S1	
1-1	01/2016, amdt. 03/2020
1-2	01/2016, amdt. 03/2020
2-1	01/2016, amdt. 03/2020
2-2	01/2016, amdt. 03/2020
2-3	01/2016, amdt. 03/2020
2-4	01/2016, amdt. 01/2017
3-1	01/2016, amdt. 01/2017
3-2	01/2016, amdt. 01/2017

Partea SPO/LA S2	
------------------	--

Introducere

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

Nr. Pag.	Ediția/Amdt.
----------	--------------

1-1	01/2016, amdt. 03/2020
1-2	01/2016, amdt. 01/2017
1-3	01/2016, amdt. 01/2017
1-4	01/2016, amdt. 01/2017
1-5	01/2016, amdt. 01/2017
1-6	01/2016, amdt. 01/2017
2-1	01/2016, amdt. 01/2017
2-2	01/2016, amdt. 01/2017
2-3	01/2016, amdt. 01/2017
2-4	01/2016, amdt. 01/2017
2-5	01/2016, amdt. 01/2017
2-6	01/2016, amdt. 01/2017
3-1	01/2016, amdt. 01/2017
3-2	01/2016, amdt. 01/2017
3-3	01/2016, amdt. 01/2017
3-4	01/2016, amdt. 01/2017
4-1	01/2016, amdt. 01/2017
4-2	01/2016, amdt. 01/2017
5-1	01/2016, amdt. 03/2020
5-2	01/2016, amdt. 03/2020
6-1	01/2016, amdt. 01/2017
6-2	01/2016, amdt. 01/2017
6-3	01/2016, amdt. 01/2017
6-4	01/2016, amdt. 01/2017
6-5	01/2016, amdt. 01/2017
6-6	01/2016, amdt. 01/2017

Anexe	
A1.1-1	01/2016
A1.1-2	01/2016
A1.1-3	01/2016
A1.1-4	01/2016
A1.2-1	01/2016
A1.2-2	01/2016
A1.3-1	01/2016, amdt. 01/2017
A1.3-2	01/2016, amdt. 01/2017
A1.3-3	01/2016, amdt. 01/2017
A1.3-4	01/2016, amdt. 01/2017
A2.1-1	01/2016, amdt. 01/2017
A2.1-2	01/2016, amdt. 01/2017
A2.1-3	01/2016, amdt. 01/2017
A2.1-4	01/2016, amdt. 01/2017
A2.1-5	01/2016, amdt. 01/2017
A2.1-6	01/2016, amdt. 01/2017

Nr. Pag.	Ediția/Amdt.
----------	--------------

A2.2-1	01/2016
A2.2-2	01/2016, amdt. 01/2017
A2.2-3	01/2016
A2.2-4	01/2016
A2.3-1	01/2016
A2.3-2	01/2016
A2.3-3	01/2016
A2.3-4	01/2016
A2.4-1	01/2016
A2.4-2	01/2016
A2.4-3	01/2016
A2.4-4	01/2016
A2.5-1	01/2016, amdt. 01/2017
A2.5-2	01/2016, amdt. 01/2017
A2.5-3	01/2016, amdt. 01/2017
A2.5-4	01/2016, amdt. 01/2017
A3.1-1	01/2016, amdt. 03/2020
A3.1-2	01/2016, amdt. 03/2020
A3.1-3	01/2016, amdt. 03/2020
A3.1-4	01/2016, amdt. 03/2020
A3.2-1	01/2016
A3.2-2	01/2016
A3.2-3	01/2016, amdt. 01/2017
A3.2-4	1/2016
A3.3-1	01/2016, amdt. 03/2020
A3.3-2	01/2016, amdt. 03/2020
A4.1-1	01/2016, amdt. 03/2020
A4.1-2	01/2016, amdt. 03/2020
A4.2-1	01/2016, amdt. 03/2020
A4.2-2	01/2016, amdt. 03/2020
A4.3-1	01/2016
A4.3-2	01/2016
A5.1-1	01/2016, amdt. 01/2017
A5.1-2	01/2016, amdt. 01/2017
A5.1-3	01/2016, amdt. 01/2017
A5.1-4	01/2016, amdt. 01/2017
A5.2-1	01/2016, amdt. 03/2020
A5.2-2	01/2016, amdt. 03/2020
A5.3-1	01/2016
A5.3-2	01/2016
A6.1-1	01/2016
A6.1-2	01/2016
A6.1-3	01/2016
A6.1-4	01/2016

Nr. Pag.	Ediția/Amdt.
A6.2-1	01/2016
A6.2-2	01/2016
A6.3-1	01/2016
A6.3-2	01/2016
A6.3-3	01/2016
A6.3-4	01/2016
A7.1-1	01/2016
A7.1-2	01/2016
A7.1-3	01/2016
A7.1-4	01/2016
A7.1-5	01/2016
A7.1-6	01/2016
A7.2-1	01/2016
A7.2-2	01/2016
A7.2-3	01/2016
A7.2-4	01/2016
A7.2-5	01/2016
A7.2-6	01/2016
A7.3-1	01/2016, amdt. 03/2020
A7.3-2	01/2016
A8-1	01/2016
A8-2	01/2016
A8-3	01/2016
A8-4	01/2016
A9.1-1	01/2016
A9.1-2	01/2016
A9.1-3	01/2016
A9.1-4	01/2016
A9.1-5	01/2016
A9.1-6	01/2016
A9.2-1	01/2016
A9.2-2	01/2016
A10-1	01/2016
A10-2	01/2016
A10-3	01/2016
A10-4	01/2016
A10-5	01/2016
A10-6	01/2016
A11-1	01/2016
A11-2	01/2016
A11-3	01/2016
A11-4	01/2016
A11-5	01/2016
A11-6	01/2016

Nr. Pag.	Ediția/Amdt.
A11-7	01/2016
A11-8	01/2016
A12-1	01/2016
A12-2	01/2016
A12-3	01/2016
A12-4	01/2016
A12-5	01/2016
A12-6	01/2016
A13-1	01/2016
A13-2	01/2016
A13-3	01/2016
A13-4	01/2016
A14-1	01/2016
A14-2	01/2016
A14-3	01/2016
A14-4	01/2016
A15-1	01/2016
A15-2	01/2016
A15-3	01/2016
A15-4	01/2016
A16-1	01/2016, amdt. 03/2020
A16-2	01/2016, amdt. 03/2020
A16-3	01/2016, amdt. 03/2020
A16-4	01/2016, amdt. 03/2020
A16-5	01/2016, amdt. 03/2020
A16-6	01/2016, amdt. 03/2020
A16.1-1	01/2016
A16.1-2	01/2016
A16.1-3	01/2016
A16.1-4	01/2016
A16.1-5	01/2016
A16.1-6	01/2016
A16.1-7	01/2016
A16.1-8	01/2016
A16.1-9	01/2016
A16.1-10	01/2016
A17.1-1	01/2016
A17.1-2	01/2016
A17.2-1	01/2016
A17.2-2	01/2016
A18-1	01/2016
A18-2	01/2016
A19-1	01/2016
A19-2	01/2016

Nr. Pag.	Ediția/Amdt.
----------	--------------

A19-3	01/2016
A19-4	01/2016
A19-5	01/2016
A19-6	01/2016
A19-7	01/2016
A19-8	01/2016
A19-9	01/2016
A19-10	01/2016
A20-1	01/2016
A20-2	01/2016
A20-3	01/2016
A20-4	01/2016
A21-1	01/2016
A21-2	01/2016
A22-1	01/2016
A22-2	01/2016
A23-1	01/2016
A23-2	01/2016
A24-1	01/2016

Nr. Pag.	Ediția/Amdt.
----------	--------------

A24-2	01/2016
A25-1	01/2016
A25-2	01/2016
A26-1	01/2016
A26-2	01/2016
A27-1	01/2016
A27-2	01/2016
A28-1	01/2016
A28-2	01/2016
A28-3	01/2016
A28-4	01/2016
A29-1	01/2016
A29-2	01/2016
A30-1	01/2016
A30-2	01/2016
A31-1	01/2016
A31-2	01/2016
A32-1	01/2016, amdt. 03/2020
A32-2	01/2016, amdt. 03/2020

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Partea GEN - Generalități**Capitolul 1. Prevederi generale****1.1 Scop**

Prezentul PIAC furnizează cerințe procedurale și de conformare pentru aplicarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului, cu modificările și completările ulterioare și ale OMTI nr. 301/2009 pentru aprobarea RACR-OPS LAAG "Operațiuni de lucru aerian și aviație generală" ed. 1/2009, cu modificările și completările ulterioare.

1.2 Aplicabilitate

Procedura este aplicabilă tuturor operatorilor aerieni ce desfășoară operațiuni de transport aerian comercial, operațiuni necomerciale și/sau operațiuni specializate/de lucru aerian precum și tuturor compartimentelor funcționale din cadrul AACR implicate în procesul de certificare/supraveghere a operatorilor aerieni.

Procedura este structurată astfel:

- (1) Partea GEN – conține prevederi generale specifice operațiunilor aeriene CAT, NCC, NCO, GA, SPO, LA;
- (2) Partea CAT – conține prevederi specifice operațiunilor de transport aerian comercial;
- (3) Partea NCC-NCO/GA – conține prevederi specifice operațiunilor necomerciale efectuate cu aeronave motorizate complexe/altele decât cele motorizate complexe:
Secțiunea 1 – aplicabilă operatorilor aerieni ce desfășoară operațiuni necomerciale cu aeronave care dețin certificat de tip EASA (în baza Regulamentului (UE) nr. 800/2013),
Secțiunea 2 – aplicabilă operatorilor aerieni ce desfășoară operațiuni de aviație generală cu aeronave care nu dețin certificat de tip EASA (în baza RACR-OAPS LAAG);
- (4) Partea SPO/LA – conține prevederi specifice operațiunilor specializate/de lucru aerian:
Secțiunea 1 – aplicabilă operatorilor aerieni ce desfășoară operațiuni specializate cu aeronave care dețin certificat de tip EASA (în baza Regulamentului (UE) nr. 379/2014),
Secțiunea 2 – aplicabilă operatorilor aerieni ce desfășoară operațiuni de lucru aerian cu aeronave care nu dețin certificat de tip EASA (în baza RACR-OAPS LAAG).

1.3 Documente de referință

- (1) Regulamentul (UE) nr. 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) No 3922/91 al Consiliului;
- (2) Ordonanța nr. 29/1997 privind Codul aerian civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- (3) Hotărârea Guvernului nr. 405/12.08.1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române cu toate modificările și completările ulterioare;
- (4) Hotărârea Guvernului nr. 912/2010 pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național, precum și a condițiilor în care decolarea și aterizarea aeronavelor civile se pot efectua și de pe/pe alte terenuri sau suprafețe de apă decât aerodromurile certificate, cu toate modificările și completările ulterioare;

Partea GEN Capitolul 1

Prevederi generale

- (5) Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave;
- (6) Regulamentul (UE) Nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene cu toate completările și modificările ulterioare;
- (7) 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 amendat prin Regulamentul (UE) nr. 290/2012 al Comisiei din 30 martie 2012;
- (8) Regulamentul (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;
- (9) Subpartea Q din Anexei III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile;
- (10) Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei;
- (11) RACR-OPS LAAG „Operațiuni de lucru aerian și aviație generală”, ediția 1, aprobat prin OMTI nr. 301/2009;
- (12) RACR-RA „Regulile aerului”, ediția 02/2006 aprobată prin OMTCT nr. 21/2007, cu modificările și completările ulterioare;
- (13) RACR-LTMO „Limitări privind timpul de muncă și cerințe de odihnă pentru personalul aeronautic civil navigant”, ediția 3/2019 aprobat prin OMT 663/2019, cu modificările și completările ulterioare;
- (14) RACR-REAC „Reglementarea aeronautică civilă română privind raportarea evenimentelor de aviație civilă”, aprobată prin OMT 600/2016, cu modificările și completările ulterioare;
- (15) RACR-TABP, „Transportul aerian de bunuri periculoase” ediția 4/2015, aprobat prin OMT 488/2015, cu modificările și completările ulterioare;
- (16) AMC 20-25 – „Airworthiness and operational consideration for Electronic Flight Bags (EFBs)”, conform Cap. 4.1 din MM-DOA ed.5, amdt 1, aprobat prin Decizia DG al AACR nr. D 483/12.06.2015;
- (17) CO: TGL-26 „Elaborare MEL”, ediția 1/2010;
- (18) CS-MMEL – Elaborare MMEL, ed.1/2014;
- (19) CN:ACS.04 „Cerințe de echipare a aeronavelor civile pentru operarea în spațiul NAT-MNPS”;
- (20) CN:ACS.03R1 „Cerințe de echipare a aeronavelor civile pentru operarea în spațiul aerian unde separarea verticală minimă este de 300m (1000 ft.)-RVSM”;

Prevederi generale

Partea GEN Capitolul 1

- (21) OMT nr. 65/2015 pentru aprobarea Programului național de siguranță în aviația civilă și pentru numirea directorului general al Autorității Aeronautice Civile Române ca manager responsabil pentru implementarea și monitorizarea funcționării Programului național de siguranță în aviația civilă;
- (22) CN-AW-I/001 – înregistrarea transmițătoarelor ELT 406 MHz;
- (23) EASA Safety Information Bulletin (SIB) 2010-17R5 - Flight in Airspace with Contamination of Volcanic Ash cu reviziile ulterioare;
- (24) Procedură pentru gestionarea situațiilor de contaminare cu cenușă vulcanică în FIR București Ediția 01/01.11.2013 cu modificările și completările ulterioare.

1.4 Definiții și acronime**1.4.1. Definiții:**

În sensul prezentelor proceduri și instrucțiuni, termenii de mai jos au următoarele semnificații:

- (1) aeronavă non-grup – aeronavă pentru care solicitantul depune cerere pe baza caracteristicilor unice ale aparatului de zbor și care nu au la bază caracteristicile unui grup de aeronave (ex. GIV, LR60);
- (2) analiză – activitate de a determina potrivirea, adecvarea și eficacitatea subiectului în cauză în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor stabilite;
- (3) audit – proces sistematic, independent, obiectiv și documentat în scopul evaluării conformării unui sistem cu cerințele aplicabile;
- (4) capacitate de păstrare a înălțimii - performanța aeronavei de a păstra înălțimea ce se așteaptă în condiții de operare normale cu practici de operare și întreținere ale aeronavei normale;
- (5) calificare - drept conferit de îndeplinirea unor cerințe de experiență, pregătire și verificare, prevăzute de reglementările aplicabile, în scopul exercitării la bordul unui tip/variantă/clasă de aeronave a privilegiilor asociate unui document de certificare/atestare/autorizare corespunzător acestora și funcției la bord. Calificarea asociată unei anumite categorii de personal aeronautic navigant și legată de un anumit tip/varianta/clasa de aeronava poate fi:
 - (a) calificare de tip și/sau de instructor: înseamnă o mențiune cuprinsă într-o licență care precizează privilegiile, condițiile speciale și restricțiile aplicabile licenței în cauză. Aceste calificări sunt standardizate la nivel național și/sau european, după caz, fiind emise de AACR sau autoritatea națională competentă a unui stat membru UE; și
 - (b) calificare pentru un tip/variantă de aeronavă, pentru deținătorii de atestate de membru al echipajului de cabină, care este stabilită de operatorul aerian în cadrul căruia își desfășoară activitatea de zbor prin emiterea unui document de înregistrare corespunzător, după parcurgerea cu succes a programului aplicabil, după caz, de pregătire și verificare în cadrul operatorului aerian respectiv și care este condiționată de exercitarea atribuțiilor de membru al echipajului de cabină la bordul acelui tip/variantă de aeronavă în ultimele 6 luni;

- (c) calificare pentru un tip/variantă de aeronavă, pentru deținătorii de atestate de membru al echipajului de cabină, care este stabilită de operatorul aerian în cadrul căruia își desfășoară activitatea de zbor prin emiterea unui document de înregistrare corespunzător, după parcurgerea cu succes a programului aplicabil, după caz, de pregătire și verificare în cadrul operatorului aerian respectiv și care este condiționată de exercitarea atribuțiilor de membru al echipajului de cabină la bordul aceluiași tip/variantă de aeronavă în ultimele 6 luni;
- (d) calificare pentru un tip/variantă/clasa de aeronavă, pentru personalul de inspecție în zbor (calificare de inspector), care este stabilită de AACR pentru personalul propriu, în baza procedurilor interne și este asociată autorizării de inspector în domeniul operațiunii zbor, în vederea exercitării atribuțiilor specifice de inspecție în zbor ca parte a procesului de supervizare a operatorilor aerieni și personalului aeronautic navigant ce își desfășoară activitatea în cadrul acestora.
- (6) departament din cadrul AACR – direcția, serviciul, biroul sau compartimentul din cadrul AACR care are atribuții în domeniul specificat în context.
- (7) document de certificare - AOC, AOA, scrisoare de aprobare pentru operațiuni de aviație generală cu aeronave complexe care nu dețin certificat de tip EASA;
- (8) grup de aeronave - aeronave, din punct de vedere al proiectării identice, care sunt construite și care respectă toate detaliile ce pot influența performanța preciziei de păstrare a înălțimii (ex. configurație pasageri B777, A330);
- (9) inspecție - proces independent, obiectiv și documentat de evaluare a conformării uneia sau mai multor părți ale unui sistem cu cerințele aplicabile;
- (10) înregistrare - document prin care se declară rezultate obținute sau se furnizează dovezi ale activităților realizate;
- (11) licență - document eliberat de o autoritate națională competentă, ca rezultat al unui proces de licențiere standardizat la nivel național sau al Uniunii Europene, după caz, prin care se atestă conformitatea, în sensul că deținătorul respectă cerințele aplicabile. În cazul personalului de cabină și a celui de inspecție în zbor corespunzător, licențele de însoțitor de bord au fost înlocuite cu atestatele de membru al echipajului de cabină începând cu aprilie 2013;
- (12) limitare – modificare a documentului de certificare/autorizare în cazul constatării nerespectării legilor și/sau a reglementărilor referitoare la aeronautica civilă aplicabile operațiunilor pentru care este certificat/autorizat operatorul și/sau în cazul constatării nerespectării cerințelor care au stat la baza certificării/autorizării;
- (13) mijloace acceptabile de conformare (Acceptable Means of Compliance – AMC)” înseamnă standarde fără caracter obligatoriu adoptate de agenție pentru a exemplifica mijloacele de stabilire a conformității cu Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 și cu actele sale delegate și de punere în aplicare;
- (14) mijloace de conformare alternative” înseamnă acele mijloace care propun o alternativă la un mijloc acceptabil de conformitate existent sau acelea care propun noi mijloace de stabilire a conformității cu Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 și cu actele sale delegate și de punere în aplicare, pentru care agenția nu a adoptat AMC;
- (15) operațiuni necomerciale – operațiunile de aviație generală, așa cum sunt definite în Codul aerian civil și în Regulamentul (UE) 965/2012;
- (16) proces – ansamblu de activități corelate sau în interacțiune care transformă elementele de intrare în elemente de ieșire;

- (17) reînnoire – procedeu administrativ efectuat după ce un certificat a expirat, prin care, în urma constatării îndeplinirii cerințelor aplicabile, se acordă din nou acea certificare, pentru o perioadă specificată;
- (18) revocare - anularea definitivă și executorie de către AACR a documentului de certificare; în acest caz, toate drepturile și privilegiile acordate prin documentul de certificare sunt retrase. După revocare, operatorul aerian nu mai poate efectua activitățile pentru care a fost certificat.
- (19) solicitant – persoană fizică sau juridică care solicită acordarea unui document de certificare sau a unei aprobări conform procedurilor prezentului PIAC;
- (20) suspendare – măsură ce constă în retragerea temporară, pentru o perioadă de cel mult 6 luni, a dreptului de a efectua operațiuni aeriene. Pe perioada de suspendare a documentului de certificare, operatorul aerian nu mai poate efectua activitățile pentru care a fost certificat.

1.4.2. Acronime:

- (1) AACR – Autoritatea Aeronautică Civilă Română;
- (2) AOA – Autorizație de Operator Aerian;
- (3) AOC – Certificat de Operator Aerian;
- (4) AFM – Manualul de Zbor;
- (5) ATC – Control trafic aerian;
- (6) ATM – Managementul traficului aerian;
- (7) ATS – Servicii de trafic aerian;
- (8) ASE (Altimetry System Error) – Eroarea sistemului altimetric;
- (9) CO – Circulară Operațională;
- (10) EFB (Electronic Flight Bag) – Documentație de zbor în format electronic;
- (11) FMS – Sistem de conducere al zborului;
- (12) GPS – Sistem de poziționare globală;
- (13) HOFO – Operațiuni deasupra mării cu elicoptere (Helicopter Offshore Operations)
- (14) IRS - Sistem Inerțial de Referință;
- (15) INS – Sistem Inerțial de Navigație;
- (16) LRNS – Sistem de navigație pe distanțe mari;
- (17) LOA – Scrisoare de Autorizație;
- (18) MNPS – Minimum Navigation Performance Specification (Specificații privind performanțele minime de navigație);
- (19) MORA – altitudinea minimă în afara rutelor ATS;
- (20) MEL – Lista Echipamentului Minim;
- (21) NAT – Atlanticul de Nord;
- (22) NCC – Operațiuni necomerciale efectuate cu aeronave motorizate complexe;
- (23) NCO - Operațiuni necomerciale efectuate cu aeronave altele decât cele motorizate complexe
- (24) OACI – Organizația Aviației Civile Internaționale;

- (25) PBN – metodă de navigație bazată pe performanțele de navigație;
- (26) PI – Procedură internă documentată;
- (27) PIAC – Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă;
- (28) RACR – Reglementări Aeronautice Civile Române;
- (29) RNAV 10 – Precizie la apropierea finală de 10NM;
- (30) RNAV 5 – Precizie la apropierea finală de 5NM;
- (31) RNAV 1 – Precizie la apropierea finală de 1NM;
- (32) RNP 2 – destinat utilizării în spații pe rută continentală/oceanică;
- (33) RNP 4 – destinat utilizării în spații pe rută oceanică (suportă separație ± 30 NM) și o precizie de navigație pe rută de ± 4 NM;
- (34) Basic-RNP 1 – specificație de navigație de apropiere destinată utilizării în spații pe rute terminale;
- (35) RNP APCH – specificație de navigație de apropiere fără Autorizație specială (Authorisation Required) ce necesită următoarele proceduri:
 - a. RNP APCH – LNAV,
 - b. RNP APCH - LNAV/VNAV(necesită GNSS, include APV-Baro);
- (36) RMA - Agenție Regională de Monitorizare (Regional Monitoring Agency);
- (37) SID – rută standard de plecare instrumentală;
- (38) SPO – Operațiuni specializate (operațiuni de lucru aerian)
- (39) STAR – rută standard de apropiere instrumentală;
- (40) STC - Certificatul de tip Suplimentar;
- (41) SB - Buletine de Serviciu;
- (42) SRM - Manualul de reparative al aeronavei;
- (43) TODA – Distanța disponibilă pentru decolare;
- (44) TORA – Lungimea disponibilă a pistei de decolare;
- (45) TSE (Total system error) - eroare totală de sistem;
- (46) VNAV – navigație în plan vertical;

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Capitolul 2. Aprobări specifice

2.1. Generalități

- (1) Pentru obținerea aprobărilor specifice descrise mai jos, solicitantul depune la AACR cererea tip conform prevederilor din prezentul PIAC.
- (2) Procesul de analiză și acordare a aprobărilor specifice implică activități complementare ale compartimentelor responsabile pentru operațiuni de zbor și pentru navigabilitate, din cadrul AACR. În continuare se vor detalia procedurile compartimentului responsabil pentru operațiuni zbor.
- (3) Documentația suport cererii, transmisă de către solicitant spre analiză și aprobare la AACR trebuie să conțină documentele prevăzute la art. 2.7 din Partea CAT.
- (4) Operatorul aerian se asigură că activitățile desfășurate în baza aprobărilor specifice vor fi efectuate doar de personal navigant pregătit corespunzător.
- (5) Anxa 5.3 cuprinde scrisoarea privind aprobările specifice pentru operațiunile necomerciale cu aeronave complexe motorizate.
- (6) Termenele și modul de evaluare a cererilor și a documentației suport necesare obținerii aprobărilor specifice sunt cele menționate la Cap. 8 din Partea GEN și la Cap. 1 și 2 din Partea CAT.

2.2. Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) –

2.2.1. Operațiuni LVTO

- (1) Etapele obținerii aprobării pentru operațiuni LVTO:
 - (a) Depunerea cererii și a documentației suport,
 - (b) Analiza cererii și a documentației suport,
 - (c) Efectuarea pregătirii și evaluării personalului navigant al companiei,
 - (d) Acordarea aprobării specifice.
- (2) Depunerea cererii și a documentației suport
 Documentația suport este compusă din documentele menționate la art. 2.7 din Partea CAT și din următoarele documente suplimentare:
 - (a) O listă a aeroporturilor pe care se intenționează operarea LVTO;
 - (b) Lista personalului navigant de conducere implicat în operarea LVTO;
 - (c) Lista instructorilor cu care personalul companiei efectuează pregătirea necesară în vederea operării LVTO;
 - (d) Lista task-urilor programului de întreținere, urmând ca revizia la Programul de întreținere să fie aprobată separat.
- (3) Analiza cererii și a documentației suport
 - (a) Analiza cererii, a formularului PI-DN-AWO și a documentației suport ține cont de următoarele considerente specifice:
 - (i) Pentru operațiuni LVTO cu $400\text{m} > \text{RVR} \geq 150\text{m}$: existența unui modul de pregătire de conversie specifică operațiunilor LVTO.
 - (ii) Pentru operațiuni LVTO cu $150\text{m} > \text{RVR} \geq 75\text{m}$: existența unui modul de pregătire de conversie și de verificare specifică operațiunilor LVTO și menționarea celei mai mici minime aplicabile în programele OPC.
 - (iii) Existența unor proceduri adecvate, instituite de către operator, a cerințelor de pregătire în ceea ce privește programul de întreținere și a practicilor necesare

pentru asigurarea menținerii navigabilității aeronavei, echipamentelor și instrumentelor implicate în condițiile impuse.

- (4) Efectuarea pregătirii și evaluării personalului navigant și a personalului de întreținere al operatorului
 - (a) Pregătirea și evaluarea personalului în vederea operării LVTO se face, după aprobarea de către AACR a programelor de pregătire necesare, conform legislației în vigoare.
 - (b) Operatorul aerian transmite la AACR, în termen de 10 zile de la aprobarea procedurilor și a programelor de pregătire inițial și recurent, planul de desfășurare a pregătirii personalului de întreținere; verificarea personalului navigant, prin intermediul pregătirii recurente are loc cel puțin odată pe an.
- (5) Acordarea aprobării specifice
 - (a) Acordarea aprobării specifice este condiționată de primirea documentelor ce atestă efectuarea programelor de pregătire și rezultatele examinărilor asociate și se acordă prin modificarea specificațiilor de operare, anexă la documentul de certificare sau prin scrisoarea de aprobare a manualului de proceduri în cazul operațiunilor de aviație generală.
 - (b) În cazul în care AACR consideră că nu au fost îndeplinite toate prevederile legale, solicită operatorului aerian măsuri în consecință.
 - (c) În cazul în care AACR constată că au fost îndeplinite toate prevederile legale, solicită operatorului aerian introducerea, în Manualul de Operațiuni, tuturor procedurile utilizate pe parcursul demonstrațiilor operaționale.
 - (d) Manualul de Operațiuni amendat corespunzător se transmite către AACR în termen de 30 de zile de la primirea de către operatorul aerian a punctului de vedere al AACR referitor la acordarea aprobării specifice.
 - (e) O dată cu aprobarea Manualului de Operațiuni și obținerea acceptului departamentului din cadrul AACR responsabil pentru menținerea navigabilității aeronavelor, AACR emite documentul de certificare modificat în consecință.
- (6) Acțiuni ulterioare acordării aprobării specifice
 - (a) După acordarea aprobării, un inspector AACR desemnat efectuează o inspecție în zbor, în care se vor verifica cu precădere următoarele elemente:
 - (i) Prezența la bordul aeronavelor a procedurilor de operare în condiții de vizibilitate redusă (OMA, OMB sau Procedură specifică, MEL);
 - (ii) Calificările de LVTO ale echipajului de conducere;
 - (iii) Efectuarea corectă a procedurii conform Manualului de Operațiuni sau Procedurii specifice aprobate.
 - (b) Pentru a se menține valabilitatea unei aprobări specifice este necesar ca operatorul aerian să:
 - (i) evalueze periodic echipamentele de testare (pentru a asigura acuratețea și fiabilitatea);
 - (ii) evalueze periodic sistemele aeronavei;
 - (iii) transmită la AACR rapoarte trimestriale cu privire la fiabilitate.

2.2.2. Apropieri „Lower than Standard CAT I”

- (1) Apropierile „Lower than Standard CAT I” sunt apropieri instrumentale de precizie și aterizări cu înălțimea de decizie (DH) sub 250ft (75m) dar nu mai mică de 200ft (60m) și vizibilitatea în lungul pistei (RVR) nu mai mică de 400m (1400ft);

- (2) Aprobarea pentru operațiuni „Lower than Standard CAT I” poate fi acordată unui operator fără experiență anterioară pentru acest tip de operațiuni numai după o perioadă de 6 luni de operare la CAT I pe tipul de aeronavă solicitat.
- (3) Operatorii aerieni cu experiență anterioară pentru „Lower than Standard CAT I” pot obține aprobare cu o perioadă de tranziție redusă, conform pct. (2) de mai sus.
- (4) AACR aprobă efectuarea de operațiuni „Lower than Standard CAT I” prin aprobarea procedurilor și programelor asociate din Manualul de Operațiuni/Proceduri al solicitantului.

2.2.3. Operațiuni CAT II/III

- (1) Aprobarea pentru operațiuni CAT II sau CAT IIIA poate fi acordată unui operator fără experiență anterioară pentru acest tip de operațiuni numai după o perioadă de minim 6 luni de operare la CAT I pe tipul de aeronavă solicitat.
- (2) Operatorii aerieni cu experiență anterioară pentru CAT II/IIIA pot obține o nouă aprobare CAT II/IIIA cu o perioadă de tranziție redusă în următoarele condiții:
 - (a) În cazul unui nou tip de aeronavă care nu a mai fost operată în România: nu se acceptă reduceri ale perioadei de tranziție;
 - (b) În cazul unui tip nou de aeronavă, dar care se află în operare în România: demonstrația operațională poate fi redusă la un număr de 20 apropiieri simulate;
 - (c) În cazul unei noi variante de aeronavă sau în cazul instalării unui nou sistem de vizualizare sau de control al zborului demonstrația operațională poate fi redusă la un număr de 15 apropiieri simulate;
- (3) În cazul unor modificări în cadrul unui operator aerian care nu afectează structura, personalul, flota și/sau specificul operării, în baza unei analize de risc a operatorului și a evaluării AACR, cerința de la paragraful (1) poate fi exceptată.
- (4) Aprobarea pentru operațiuni CAT IIIB poate fi acordată unui operator aerian numai după o perioadă de minim 6 luni de operare CAT IIIA pe tipul de aeronavă solicitat. Demonstrația operațională constă din 30 de apropiieri simulate pentru $100\text{ft} > \text{DH} \geq 50\text{ft}$ sau 100 de apropiieri simulate pentru $\text{DH} < 50\text{ft}$.
- (5) Etapele obținerii aprobării pentru operațiuni CATII/III:
 - (a) Depunerea cererii conform anexei 8, a formularelor prezentate la anexele 9.1 și 9.2 și a documentației suport,
 - (b) Analiza cererii și a documentației suport,
 - (c) Efectuarea pregătirii și evaluării personalului navigant al companiei,
 - (d) Demonstrații operaționale,
 - (e) Analiza de către AACR a rapoartelor elaborate de operator în baza demonstrațiilor operaționale,
 - (f) Acordarea aprobării specifice.
- (6) Depunerea cererii și a documentației suport
Documentația suport este compusă din documentele menționate la art. 2.7 din Partea CAT și din următoarele documente suplimentare:
 - (a) Proceduri operaționale utilizate pe parcursul perioadei de demonstrații operaționale și programele de pregătire la sol și în zbor/pe simulator pentru tipul de operațiuni solicitat. Aceste proceduri/programe vor fi incluse în Manualul de Operațiuni dacă, la finalizarea demonstrațiilor operaționale, se constată conformarea cu prevederile aplicabile;
 - (b) O listă a aeroporturilor pe care se intenționează operarea în condiții CAT II/III (aeroporturi de destinație și de rezervă);

- (c) Lista personalului navigant de conducere implicat în operarea în condiții CAT II/III;
 - (d) Lista instructorilor cu care personalul companiei efectuează pregătirea necesară în vederea operării în condiții CAT II/III.
- (7) Efectuarea pregătirii și evaluării personalului navigant al operatorului
- (a) Pregătirea și evaluarea personalului în vederea operării în condiții CAT II/III vor fi efectuate numai după aprobarea de către AACR a programelor de pregătire necesare, conform legislației în vigoare.
 - (b) Operatorul aerian transmite la AACR, în termen de 10 zile de la aprobarea procedurilor și a programelor de pregătire, planul de desfășurare a pregătirii și verificării personalului navigant.
- (8) Demonstrații operaționale
- (a) După finalizarea pregătirii și a evaluărilor, operatorul aerian începe desfășurarea demonstrațiilor operaționale.
 - (b) Demonstrațiile operaționale se vor desfășura în baza procedurilor aprobate de AACR și a legislației aplicabile.
 - (c) În cazul în care perioada de desfășurare a demonstrațiilor depășește 6 luni de la efectuarea programelor de pregătire, operatorul aerian transmite la AACR dovada efectuării de către personalul navigant a pregătirii recurente. În cazul în care personalul navigant nu efectuează pregătirea recurentă conform legislației aplicabile, operatorul aerian trebuie să înceteze desfășurarea demonstrațiilor operaționale.
 - (d) Perioada maximă în care operatorul aerian trebuie să finalizeze demonstrațiile operaționale nu depășește 1 an de începerea acestora.
 - (e) În cazul în care nu se respectă termenul menționat la punctul (d) de mai sus, cererea de obținere a aprobării specifice CAT II/III se consideră nulă.
 - (f) În cazul în care operatorul aerian revine asupra intenției de a obține aprobarea specială CAT II/III, se reia întreg procesul de acordare.
- (9) Analiza de către AACR a rapoartelor elaborate de operator în baza demonstrațiilor operaționale
- (a) După finalizarea demonstrațiilor operaționale, operatorul aerian trebuie să transmită la AACR un raport de analiză a întregii activități desfășurate în vederea obținerii aprobării specifice.
 - (b) Analiza atinge cel puțin următoarele puncte:
 - (i) Modul de conformare cu procedurile declarate de operator și aprobate de AACR;
 - (ii) Pregătirea zborurilor;
 - (iii) Monitorizarea activității de către Responsabilul Operațiuni Zbor;
 - (iv) Monitorizarea activității de către Responsabilul cu Programul de prevenire a accidentelor și siguranța zborurilor;
 - (v) Necesitatea amendării programelor de pregătire;
- (10) Acordarea aprobării specifice
- (a) În termen de 15 zile de la primirea analizei, AACR comunică operatorului aerian punctul de vedere cu privire la acordarea sau nu a aprobării specifice.
 - (b) În cazul în care AACR consideră că nu au fost îndeplinite toate prevederile legale, solicită operatorului aerian măsuri în consecință.

- (c) În cazul în care AACR constată că au fost îndeplinite toate prevederile legale, solicită operatorului aerian introducerea tuturor procedurile utilizate pe parcursul demonstrațiilor operaționale, în Manualul de Operațiuni.
 - (d) Manualul de Operațiuni amendat corespunzător se transmite către AACR în termen de 30 de zile de la primirea de către operatorul aerian a punctului de vedere al AACR referitor la acordarea aprobării specifice.
 - (e) O data cu aprobarea Manualului de Operațiuni, AACR emite documentul de certificare modificat în consecință.
- (11) Acțiuni ulterioare acordării aprobării specifice
- După acordarea aprobării, un inspector AACR desemnat efectuează o inspecție în zbor, în care se vor verifica cu precădere următoarele elemente:
- (a) Prezența la bordul aeronavelor a procedurilor de operare în condiții de vizibilitate redusă (OMA, OMB sau Procedură specifică, MEL);
 - (b) Jurnalul tehnic de bord care menționează capacitatea aeronavei de a efectua apropieri CAT II/III;
 - (c) Calificările de CAT II/III ale echipajului de conducere;
 - (d) Existența fișelor de control tehnic al apropierilor CAT II/III aflate la bord;
 - (e) Efectuarea corectă a procedurii conform Manualului de Operațiuni sau Procedurii specifice aprobate.

2.2.4. Apropieri „Other than Standard CAT II”

- (1) Apropierile „Other than Standard CAT II” sunt apropieri instrumentale de precizie și aterizări cu înălțimea de decizie (DH) sub 200ft (60m) dar nu mai mică de 100ft (30m) și vizibilitatea în lungul pistei (RVR) nu mai mică de 350m (1200ft);
- (2) Aprobarea pentru operațiuni „Other than Standard CAT II” poate fi acordată unui operator fără experiență anterioară pentru acest tip de operațiuni numai după o perioadă de 6 luni de operare la CAT I pe tipul de aeronavă solicitat. Procedura de obținere a acestei aprobări este aceeași ca în cazul aprobării CAT II de mai sus.
- (3) Operatorii aerieni cu experiență anterioară pentru „Other than Standard CAT II” pot obține aprobare cu o perioadă de tranziție redusă, conform pct. (2) de mai sus.
- (4) AACR aprobă efectuarea de operațiuni „Other than Standard CAT II” prin aprobarea procedurilor și programelor asociate din Manualul de Operațiuni/Proceduri al solicitantului.

2.3. Operațiuni RVSM

2.3.1. Generalități

- (1) Operatorul aerian care intenționează să opereze în spațiul aerian RVSM, pentru care se aplică o eșalonare verticală minimă de 300 m (1 000 ft) între nivelul de zbor FL 290 și FL 410, inclusiv, trebuie să dețină o aprobare specifică pentru desfășurarea unor astfel de operațiuni, emisă de către AACR.
- (2) Aprobarea RVSM se acordă pentru fiecare aeronavă menționată în documentul de certificare al unui operator aerian.
- (3) Aeronavele de stat sunt exceptate de la cerințele RVSM.
- (4) Procesul de aprobare implică după cum urmează:
 - (a) operatorul care solicită o aprobare operare RVSM pentru o aeronavă;
 - (b) AACR pentru stabilirea cerințelor de navigabilitate și pentru notificarea agenției de monitorizare adecvate regională (RMA), în acest caz EUROCONTROL, că aeronava este eligibilă pentru monitorizare. Notificarea la RMA se face numai după ce

operatorul îndeplinește cerințele de navigabilitate și AACR este satisfăcută că fiecare operator poate menține un nivel ridicat de performanță. Odată ce a RMA confirmat acuratețea înălțime, AACR evaluează în continuare partea operațională, cum ar fi pregătirea echipajului de zbor, dispecer și manualele operaționale înainte de aprobarea finală de operare.

2.3.2. Obținerea aprobării RVSM

- (1) Pentru a opera în spațiu RVSM, operatorul aerian transmite la AACR o cerere tip în vederea obținerii autorizării specifice RVSM.
- (2) Cererea tip de obținere autorizare specială RVSM (Anexa nr. 12) trebuie să fie însoțită de următoarea documentație:
 - (a) documente care să ateste faptul că aeronava deține o aprobare de navigabilitate pentru operarea în spațiu RVSM. Acestea trebuie să conțină un amendament sau un supliment la Manualul de Zbor al aeronavei. Dacă aeronava a suferit modificări pentru a putea fi operată în spațiu RVSM, este necesară transmiterea copiilor Buletinelor de Serviciu (SB), Manualului de reparații al aeronavei, Certificatului de Tip Suplimentar (STC) și/sau declarația producătorului de conformare cu standardele de operare RVSM – Supliment la Manualul de Zbor al aeronavei;
 - (b) descrierea echipamentelor de navigație ale aeronavei care se intenționează a fi operată în spațiul RVSM. Echipamentele minim necesar pentru fiecare aeronavă sunt:
 - (i) două sisteme independente de măsurare a altitudinii, fiecare dintre acestea având următoarele componente:
 - să fie conectată la o sursă independentă de presiune statică cu protecție contra înghețului, dacă este localizată în zone care fac obiectul depunerii de gheață;
 - echipament care să măsoare presiunea statică, care să fie acționat de o sursă independentă de presiune statică, și care să o transforme și să o afișeze echipajului ca altitudine de zbor;
 - echipament capabil să furnizeze un semnal codat în format digital corespunzător altitudinii de zbor, având ca scop raportarea automată a altitudinii;
 - sistem pentru corecția erorii sursei de presiune statică (SSEC), dacă este necesară conformarea cu criteriile de performanță pentru anvelopele de zbor RVSM;
 - semnale referitoare la altitudinea selectată de către echipajul de zbor pentru control automat și alertare. Aceste semnale trebuie să provină de la un sistem de măsurare a altitudinii care să se conformeze criteriilor de performanță pentru anvelopele de zbor RVSM.
 - (ii) un sistem de avertizare referitor la abaterea de la nivelul de zbor;
 - (iii) un sistem automat de control al altitudinii;
 - (iv) un radar secundar de supraveghere (SSR) cu un sistem de raportare a altitudinii, care poate fi conectat la sistemul de măsurare a altitudinii utilizat pentru controlul acesteia.
 - (c) Manualul de Operațiuni sau amendamentul acestuia care trebuie să conțină:
 - (i) proceduri operaționale specifice care să detalieze cum se face planificarea zborului;
 - (ii) proceduri pentru verificarea înainte de zbor a aeronavei și a documentației aflate la bordul acesteia;
 - (iii) proceduri privind acțiunile echipajului înainte de intrarea în spațiul RVSM;

- (iv) proceduri în vederea operării aeronavei pe rută;
- (v) proceduri după zbor;
- (vi) declararea vitezei, altitudinii și a masei aeronavei corespunzătoare operațiunilor în spațiu RVSM precum și identificarea restricțiilor și condițiilor de operare pentru această zonă;
- (vii) prevederi care să detalieze modalitatea în care solicitantul monitorizează performanțele aeronavei în spațiul aerian RVSM prin intermediul unui sistem independent de monitorizare precisă, în vederea menținerii nivelului optim de siguranță;
- (viii) programe de pregătire la sol și în zbor/pe simulator pentru echipajul de zbor.
- (d) Lista Echipamentului Minim (MEL) trebuie să includă echipamentele adecvate operațiunilor desfășurate în spațiu RVSM;
- (e) dovada aprobării programului de întreținere prin care să se asigure continuitatea navigabilității pentru aprobarea RVSM;
- (f) o analiză de siguranță cu privire la evenimentele de aviație civilă în care au fost implicate aeronavele pentru care se solicită operarea în condiții RVSM pentru identificarea eventualelor elemente ce pot afecta operarea în aceste condiții;
- (g) Manualul Sistemului de Management al Siguranței sau amendament la acesta va conține proceduri specifice monitorizării și analizei operării în condițiile nou autorizate pentru a identifica și corecta eventualele tendințe negative;
- (h) o listă cu regiunile OACI pentru care este cerută aprobarea operațională RVSM;
- (i) o listă cu programul de efectuare a procesului de aprobare care să conțină data și locația la care aeronava poate fi inspectată precum și data la care este planificat un zbor demonstrativ;
- (3) După primirea cererii, AACR începe procesul de evaluare pentru a determina dacă sunt îndeplinite cerințele reglementărilor aplicabile. Dacă cererea nu este completă, AACR solicită operatorului aerian conformarea cu art. 2.3.2 (2).
- (4) După aprobarea documentației transmise, AACR poate solicita efectuarea unui zbor demonstrativ pentru a se asigura că toate procedurile declarate de operator și aprobate sunt aplicate corespunzător.
- (5) Programul de monitorizare RVSM – este un program de monitorizare sau verificare a performanței de menținere a înălțimii pentru a evalua continuitatea conformării aeronavei cu planul de implementare a operării RVSM. Operatorul care a obținut autorizare RVSM trebuie să efectueze monitorizarea înălțimii cu ajutorul sistemelor de monitorizare HMU/GMU, prin stabilirea unor cerințe care să asigure că minim două aeronave din fiecare grup de aeronave a monitorizat performanța de menținere a înălțimii, cel puțin odată la doi ani sau la un interval de 1000 de ore de zbor, perioada care vine mai repede. Dacă grupul de aeronave este constituit doar dintr-o aeronavă, monitorizarea va fi la termenul prevăzut.

Exemplu:

Un operator cu o flotă compusă din 2xA318, 3xA320 și 5xB737 - un total de 10 aeronave (toate considerate făcând parte din același grup de monitorizare 1) trebuie să se asigure că minim două aeronave sunt monitorizate într-o perioadă de 2 ani;

Un operator cu o flotă compusă din 5xC510 aeronave (grup de monitorizare 2) trebuie să se asigure că cel puțin 3 aeronave (60%) sunt monitorizate într-o perioadă de 2 ani;

Un operator cu o flotă compusă din 2xC550 și 1xB738-un total de 3 aeronave (grup de monitorizare 3-non grup) trebuie să se asigure că toate aeronavele sunt monitorizate într-o perioadă de 2 ani;

- (6) După ce a fost înaintată la AACR cererea de acordare autorizare RVSM și inspectorii sunt satisfăcuți de informațiile asigurate, AACR va continua procesul de aprobare și va informa Agenție Regională de Monitorizare (RMA). EUROCONTROL va avea rolul de Agenție Regională de Monitorizare EUR RVSM. Conformarea RVSM și datele din cadrul programului de monitorizare vor fi coordonate îndeaproape cu Agenția Centrală de Monitorizare a regiunii NAT (NAT Central Monitoring Agency – NAT CMA) și cu Organizația de Monitorizare, Autorizare și Înmatriculare Asia/Pacific (Asia/Pacific Approvals Registration and Monitoring Organisation - APARMO). Dacă, prin monitorizare, operatorul a demonstrat performanța de păstrare a înălțimii de flota sa de aeronave (sau aeronavă) AACR va acorda autorizarea RVSM pentru flota de aeronave (sau aeronavă).
- (7) Pregătirea și evaluarea personalului în vederea operării în condiții RVSM vor fi efectuate numai după aprobarea de către AACR a programelor de pregătire elaborate în conformitate cu legislația aplicabilă. După finalizarea programelor de pregătire operatorul aerian transmite la AACR documentele ce atestă efectuarea programelor de pregătire și rezultatele examinărilor asociate.
- (8) În cazul în care în urma zborului demonstrativ se constată faptul că procedurile și practicile de întreținere și operare RVSM, declarate de către solicitant, nu sunt respectate, AACR reevaluează documentele solicitantului și cere, după caz, revizuirea acestora.

2.3.3. Condiții pentru Suspendarea/Revocarea/Reacordarea aprobării RVSM

- (1) Incidența erorilor de păstrare a înălțimii ce poate fi tolerată în mediul RVSM este mică. Fiecare operator ia acțiune imediată pentru rectificarea condițiilor ce cauzează eroarea. Operatorul trimite la AACR un raport al evenimentului în 72 de ore, împreună cu analiza inițială a factorilor ce au cauzat apariția erorii și măsurile ce au fost luate pentru prevenirea în viitor a evenimentelor. Erorile ce vor fi raportate și analizate de AACR sunt:
 - (a) Eroarea totală verticală (Total Vertical Error) - diferența geometrică verticală dintre actuala altitudine barometrică parcursă de către o aeronavă și altitudinea de presiune atribuită (nivel de zbor) egală sau mai mare de ± 300 ft (± 90 m);
 - (b) Eroarea sistemului altimetric (Altimetry System Error -ASE)- diferența dintre presiunea de altitudine afișată când referința față de presiunea standard de 1013.2 hPa, și presiunea de altitudine a curentului liber este egală sau mai mare de ± 245 ft (± 75 m);
 - (c) Deviația altitudinii alocată raportată (Reported Assigned Altitude Deviation –AAD) – diferența dintre altitudinea data de transponder și altitudinea nivelului de zbor alocată, egală sau mai mare de ± 300 ft (± 90 m);
 - (d) Erori operaționale.
- (2) Un operator care zboară în spațiul RVSM dar nu deține aprobare RVSM pune în pericol siguranța altor aeronave din spațiul aerian. Un operator care, în mod repetat întâmpină erori ale echipamentelor sau erori operaționale va cere renunțarea aprobării RVSM. AACR poate revoca aprobarea RVSM dacă răspunsul operatorului la menținerea erorii de înălțime nu este în timp util sau eficient. AACR va lua în considerare și înregistrările ulterioare ale operatorului înainte de a lua decizia finală. Dacă operatorul are o istorie a erorilor operaționale sau/și de navigabilitate atunci AACR poate revoca aprobarea RVSM până când cauza rădăcină a acestor erori sunt eliminate și procedurile și programele RVSM sunt conform reglementărilor. Dacă problema identificată este pentru un anumit tip de aeronavă, atunci autorizarea RVSM pentru acel tip poate fi eliminată din autorizarea RVSM a operatorului. Dacă o aprobare este retrasă AACR va informa RMA.

- (3) Pentru reobținerea aprobării RVSM un operator trebuie să demonstreze inspectorilor AACR conformarea cu cerințele RVSM de monitorizare de către un sistem de monitorizare al înălțimii.

2.4. Operațiuni MNPS

2.4.1. Condiții inițiale

- (1) Solicitanții ce intenționează să zboare în spațiu MNPS trebuie autorizați de statul în care aceștia au baza de operare sau de statul de înmatriculare.
- (2) O aeronavă ce deține o aprobare MNPS nu poate zbura la un nivel de zbor desemnat pentru operațiuni RVSM; precizăm că o aprobare RVSM emisă pentru regiunea NAT nu încorporează automat și aprobarea MNPS dar este validă pentru operarea în spațiul aerian global RVSM. O aeronavă aprobată MNPS care nu este aprobată RVSM poate coborî sau urca în spațiul RVSM dacă coborârea/urcarea continuă prin niveluri RVSM se face fără oprire la orice nivel intermediar.
- (3) O autorizare MNPS, obținută din partea AACR, îi dă operatorului aerian dreptul să opereze o aeronavă înmatriculată în România, în spațiul aerian desemnat MNPS, în baza menținerii condițiilor inițiale de certificare.
- (4) Aeronavele cu aprobare doar MNPS nu pot zbura la nivelul de zbor desemnat pentru operațiunile RVSM. Aprobarea RVSM emisă pentru regiunea NAT nu încorporează automat și aprobarea MNPS, dar este validă pentru operarea în spațiul aerian global RVSM.
- (5) O aeronavă aprobată MNPS care nu este aprobată RVSM poate coborî sau urca în spațiul RVSM dacă coborârea/urcarea continuă prin niveluri RVSM se face fără oprire, la orice nivel intermediar.
- (6) Aprobare RNP-10 este necesară pentru ca aprobarea MNPS să beneficieze de separarea minimă laterală de 50 nm.
- (7) Aprobarea MNPS se acordă pentru fiecare aeronavă menționată în documentul de certificare al unui operator aerian.
- (8) Cererea tip de obținere autorizare specială MNPS, depusă cu cel puțin cu 60 de zile înainte de operarea MNPS, este însoțită de următoarea documentație:
 - (a) descrierea echipamentelor aeronavelor ce sunt utilizate în operarea MNPS (Anexa 6 OACI partea I și Partea II, Capitolul 7),
 - (b) documente de navigabilitate (pentru a demonstra că aeronava este aprobată pentru MNPS sau RNP),
 - (c) Manualul de Operațiuni sau amendamente la acesta – conține proceduri operaționale specifice și programe de pregătire la sol și în zbor/pe simulator pentru tipul de operațiuni solicitat,
 - (d) o analiză de siguranță cu privire la evenimentele de aviație civilă în care au fost implicate aeronavele pentru care se solicită operarea în condiții MNPS pentru identificarea eventualelor elemente ce pot afecta operarea în aceste condiții,
 - (e) Programul de Prevenire a Accidentelor și Siguranța Zborurilor (APFSP) sau amendament la acesta, în cazul în care este elaborat separat de Manualul de Operațiuni – conține proceduri specifice monitorizării și analizei operării în condițiile nou autorizate pentru a identifica și corecta eventualele tendințe negative,
 - (f) AFM sau supliment la acesta,
 - (g) Lista Master a Echipamentului Minim (MMEL) și Lista Echipamentului Minim (MEL) sau amendamente corespunzătoare la acestea, dacă este cazul,

- (h) Aprobarea reviziei programul de întreținere.
- (9) Pregătirea și evaluarea personalului în vederea operării în condiții MNPS vor fi efectuate numai după aprobarea de către AACR a programelor de pregătire elaborate în conformitate cu legislația aplicabilă. După finalizarea programelor de pregătire operatorul aerian transmite la AACR documentele ce atestă efectuarea programelor de pregătire și rezultatele examinărilor asociate.
- (10) După aprobarea documentației transmise, AACR poate solicita efectuarea unui zbor demonstrativ în vederea asigurării că toate procedurile declarate de operator și aprobate de AACR sunt corecte și aplicate corespunzător.
- (11) Aprobarea MNPS este condiționată de primirea documentelor ce atestă efectuarea programelor de pregătire și rezultatele examinărilor asociate și se acordă prin modificarea specificațiilor de operare, anexă la documentul de certificare sau prin scrisoarea de aprobare a Manualului de Proceduri (în cazul operațiunilor de aviație generală).
- (12) O dată cu cererea tip, operatorul aerian depune o analiză de siguranță cu privire evenimentele de aviație civilă în care au fost implicate aeronavele pentru care se solicită operarea în condiții MNPS din care rezultă elemente care pot afecta operarea în aceste condiții.
- (13) Pregătirea și evaluarea personalului în vederea operării în condiții MNPS vor fi efectuate numai după aprobarea de către AACR a programelor de pregătire elaborate în conformitate cu legislația aplicabilă.
- (14) După aprobarea documentației, AACR efectuează inspecții la aeronavele cu care se solicită operarea în condiții MNPS în vederea verificării echipării acestora.
- (15) Cu prima ocazie după acordarea aprobării, un inspector AACR desemnat efectuează o inspecție în zbor, în care se evaluează modul de desfășurare a activităților de zbor în noile condiții de operare.
- (16) În scopul monitorizării în mod corespunzător a spațiului aerian, AACR va menține la zi o baza de date a tuturor aprobărilor MNPS/RVSM acordate care conține :
- (a) identificarea operatorului/proprietarului,
 - (b) modelul/producătorul/seria aeronavei,
 - (c) marca de înmatriculare a aeronavei,
 - (d) aprobarea inițială pentru fiecare aeronavă,
 - (e) documentele de navigabilitate ce au demonstrat conformarea cu cerințele RVSM,
 - (f) data acordării AOC.

2.5. Operațiuni PBN

Observație: Materialul ghid cu privire la aprobarea PBN se regăsește în TGL nr.10

2.5.1. Condiții inițiale

- (1) Generalități:
- (a) O aeronavă poate opera de-a lungul rutelor ATS, pe procedura de apropiere instrumentală sau într-un spațiu aerian desemnat unde Specificațiile de navigație au fost prescrise numai dacă:
 - (i) operatorul a primit aprobarea de la AACR;
 - (ii) aeronava este dotată cu echipament de navigație care îi permite să opereze în conformitate cu Specificațiile prescrise și este întreținută și inspectată în conformitate cu un program de întreținere aprobat;

- (iii) aeronava este dotată cu echipament de navigație care furnizează continuu către echipajul de zbor informații la sau de plecare de la o rută, referitoare la gradul necesar de precizie în orice moment de-a lungul rutei;
- (b) Conceptul PBN specifică sistemul de navigație de suprafață (RNAV) și performanțele de navigație aeriană cerute (RNP) pentru sistemele aeronavei precum și în ceea ce privește acuratețea, integritatea, disponibilitatea, continuitatea și funcționalitatea necesară pentru operațiunile propuse în cadrul conceptului de spațiu aerian. Conceptul PBN reprezintă o trecere de la navigația bazată pe senzor la navigația bazată pe performanță. Cerințele de performanță sunt identificate în specificațiile de navigație și se bazează pe cerințele de performanță pentru aeronavele care operează pe o rută ATS, într-o procedură de apropiere instrumentală sau într-un spațiu desemnat;
- (c) Denumirile pentru RNP și RNAV sunt exprimate ca sufixe:
 - (i) Specificația RNP este exprimată ca RNP X (ex. RNP 4);
 - (ii) Specificația RNAV este exprimată ca RNAV X (ex. RNAV 1);
 - (iii) În cazul în care două specificații de navigație au aceeași valoare pentru X, acestea pot fi diferențiate prin utilizarea unui prefix (ex. Advanced-RNP 1 și Basic-RNP 1);
 - (iv) Specificațiile de navigație de apropiere RNP sunt exprimate folosind RNP ca prefix și un sufixul text abreviat (ex. RNP APCH sau RNP AR APCH).
- (d) RNAV X/RNP X = Sistem de erori totale laterale (TSE trebuie să fie între $\pm X$ NM pentru cel puțin 95% din timpul total de zbor);
- (e) Sistem de navigație de suprafață - RNAV – este cea mai puțin capabilă din cele două familii ale specificațiilor de navigație PBN, cu următoarele specificații:
 - (i) RNAV10 - destinat utilizării în spațiul pe rută oceanică;
 - (ii) RNAV 5 (echivalent B-RNAV) – destinat utilizării navigației pe rută cu trecerea la RNP 2 - precizie de navigație de ± 5 NM poate fi îndeplinită cu ajutorul VOR / DME sau chiar IRS în condiții de timp limitate;
 - (iii) RNAV 2 – destinat utilizării în spațiul „Continental ENR”; precizia de navigație de ± 2 NM este destinată să suporte rute unde acoperirea DME nu poate fi continuă, aceste rute sunt de obicei doar autorizate pentru aeronavele ce au DME / DME / IRU sau GNSS;
 - (iv) RNAV 1 (echivalent P-RNAV) – destinat utilizării în spațiul „Continental Terminal” și îmbunătățit unde este cerut de rutele SID și STAR, se bazează pe infrastructura de navigație ce folosește GNSS sau DME/DME sau DME/DME/IRU; o aeronavă aprobată RNAV care deține capabilitatea DME/DME nu se poate califica pentru operații RNAV1 în alte regiuni unde infrastructura se bazează pe aeronave echipate cu IRU, ce suportă DME/DME/IRU.

Notă: Specificațiile RNAV nu necesită monitorizarea performanțelor de navigație la bord.

Rutele RNAV necesită, în mod normal, monitorizarea de către sistemele de supraveghere ATC pentru obținerea standardelor de performanță și de siguranța separării. În spațiul oceanic supravegherea este asigurată de ADS-C și în spațiul continentală de o rețea de sisteme radar (PSR & MSSR). Supravegherea spațiului continental include atât WAM (Wide Area Multilateration) cât și ADS-B (Automatic Dependent Surveillance Broadcast) atunci când aceste sisteme sunt aprobate și operaționale.

- (f) Performanță de navigație aeriană cerută:
 - (i) RNP 1;
 - (ii) RNP 2;

- (iii) RNP 4;
 - (iv) RNP APCH;
 - (v) RNP AR APCH.
- (g) Aeronava autorizată pentru operațiuni RNP nu este automat aprobată pentru specificații RNAV, iar o aeronavă aprobată RNP sau RNAV cu precizie de acuratețe (ex. RNP 2) nu este automat aprobată pentru o specificație cu acuratețe mai mică (ex. RNP 4).
- (2) Conținutul pachetului
 - (a) Documente necesare:
 - (i) Cererea de obținere autorizare specială PBN;
 - (ii) Liste de verificare a conformării cu cerințele aplicabile operării PBN (Anexa 20);
 - (iii) Manual de Operațiuni sau amendamente la acesta pentru introducerea PBN și proceduri, acolo unde este cazul (Anexa 13);
 - (iv) Manual de Operațiuni sau amendamente la acesta care să conțină programe de pregătire corespunzătoare.
 - (b) Pentru tipul de aeronavă:
 - (i) descrierea datelor din certificatul de Tip;
 - (ii) Manualul de Operațiuni sau amendament la acesta care să includă proceduri sau limitări pentru specificațiile cerute;
 - (iii) revizia la MEL, dacă este cazul;
 - (iv) MMEL.
 - (c) Pentru fiecare aeronavă deținută de operator este necesar a se transmite către AACR următoarele documente:
 - (i) copie a listei de verificare a conformării cu cerințele aplicabile operării PBN;
 - (ii) AFM sau Supliment la AFM;
 - (iii) orice documente valabile care să demonstreze că aeronava este eligibilă pentru operare PBN;
 - (d) Pentru echipamentele de navigație vor fi înaintate către AACR următoarele documente:
 - (i) o listă cu task-urile din Programul de întreținere al aeronavei cu cerințele pentru navigație PBN, dacă este cazul (revizia la Programul de întreținere se va aproba separat);
 - (ii) procedura de integrare a bazei de date;
 - (iii) dovada subscrierii pentru furnizorul bazei de date.
 - (e) Este necesar ca următoarele documente să fie puse la dispoziție, pentru consultare:
 - (i) MM;
 - (ii) SPM; sau
 - (iii) IPC.
- (3) Aprobarea de navigabilitate
 - (a) Demonstrarea navigabilității echipamentelor aeronavei prin:
 - (i) TC;
 - (ii) STC; sau
 - (iii) conformare cu AD, SB sau alte cerințe.
 - (b) Amendamentul la programul de întreținere trebuie să includă
 - (i) cerințele pentru specificațiile de navigație PBN:

- Manualul de întreținere al producătorului;
- Cerințele MRB sau echivalent;
- Alte cerințe ale producătorului, statului de proiectare sau cerințe AACR (ex. AD, SB etc);
- (ii) Proceduri de întreținere necesare asigurării continuității navigabilității referitoare la specificațiile PBN;
- (iii) Metode de identificare și înregistrare a personalului desemnat responsabil de managementul programului și de executarea lucrărilor de întreținere;
- (iv) Identificarea furnizorilor de servicii sau organizațiile contractate;
- (v) Verificări ale echipamentelor și sistemelor PBN;
- (vi) Identificări ale modificărilor cerințelor cerute, altele decât cele din AFM, TC sau STC;
- (vii) Proceduri de identificare, monitorizare sau raportare a defectelor echipamentelor PBN;
- (viii) Proceduri care asigură că statusul echipamentelor aeronavei este semnalizat corespunzător și este documentat în livretul aeronavei;
- (ix) Proceduri de întreținere periodică ale sistemelor la sol sau verificări în zbor, dacă este cazul.
- (c) Pregătirea personalului, inițială și recurentă - Personalul operatorului aerian și personalul de întreținere contractat trebuie să primească o pregătire inițială și recurentă pentru întreținerea echipamentelor PBN.
- (d) Evaluare periodică - Operatorul aerian trebuie să asigure o metodă de evaluare periodică a performanțelor sistemelor aeronavei pentru a se asigura de funcționarea satisfăcătoare a sistemelor aplicabile operării PBN
- (e) Înregistrări - Operatorul aerian trebuie să păstreze evidențe ale înregistrărilor referitoare la operarea PBN.
- (f) Aprobarea sistemelor RNAV pentru operare RNAV-x:
 - (i) instalarea sistemelor RNAV trebuie să țină cont de cerințele de performanță descrise în specificațiile de navigație ce definesc acuratețea, integritatea și criteriile de continuitate;
 - (ii) sistemul RNAV instalat trebuie să se conformeze cerințelor funcționale specifice descrise în specificațiile de navigație;
 - (iii) pentru un sistem multi-senzor RNAV se face o evaluare ce stabilește senzorii ce se conformează cerințelor de performanță descrise în specificațiile de navigație;
 - (iv) sistemele RNAV instalate trebuie să aibă o bază de date de navigație;
 - (v) specificațiile de navigație indică dacă este necesară instalarea unui sistem singular sau a unuia dual pentru îndeplinirea cerințelor.
- (g) Aprobarea sistemelor RNP pentru operare RNP-x:
 - (i) Instalarea sistemelor RNP trebuie să se conformeze cerințelor de performanță RNP descrise în specificațiile de navigație;
 - (ii) Sistemul RNP instalat trebuie să se conformeze cerințelor de funcționare specifice descrise în specificațiile de navigație;

- (iii) Pentru un sistem multi-senzor RNP, trebuie făcută o evaluare pentru a se stabili care sunt senzorii conformi cerințelor de performanță RNP descrise în specificațiile de navigație;
 - (iv) Sistemele RNP instalate trebuie să aibă o bază de date de navigație.
- (4) Aprobarea operațională - Aeronava trebuie echipată cu sistem RNP ce permite echipajului să navigheze conform criteriilor operaționale definite în specificațiile de navigație.
- (h) Procesul de aprobare RNP:
- (i) Limitările AFM sau ale suplimentului AFM trebuie respectate de echipajul de zbor;
 - (ii) Procedurile normale trebuie descrise în specificațiile de navigație;
 - (iii) Procedurile anormale trebuie descrise în specificațiile de navigație;
 - (iv) Operatorul trebuie să dezvolte un sistem de investigare a evenimentelor ce afectează siguranța operării;
 - (v) MEL trebuie să identifice echipamentele necesare ce satisfac cerințele de navigație aplicate.
- (i) Pregătire echipaj de zbor - Fiecare pilot trebuie să primească pregătirea necesară pentru operare RNP.
- (j) Managementul bazei de date - Orice cerință specifică în ceea ce privește baza de date de navigație trebuie să fie respectată și trebuie să demonstreze conformitatea cu DO 200A/EUROCAE ED-76
- (k) Proceduri operaționale ce trebuie respectate de către solicitant:
- (i) Proceduri de pregătire și calificare echipaj;
 - (ii) Proceduri AFM.
- (l) Procedurile operatorului pentru operare PBN trebuie să fie în concordanță cu specificațiile din AFM ale procedurilor normale sau anormale.
- (m) În cazul în care performanța de navigație pentru un RNP specific se realizează prin intermediul sistemelor specifice (ex. Pilotul automat sau director de zbor), modul specific și nivelurile RNP asociate trebuie aplicate în conformitate cu AFM.
- (n) Când operațiunile sunt bazate pe RNP solicitantul trebuie să depună amendament la AFM, care să conțină cel puțin următoarele:
- (i) Proceduri de coordonare a echipajului;
 - (ii) Proceduri de monitorizare și raportare a incidentelor;
 - (iii) Proceduri ale echipajului (ex. notificare ATC pentru evenimente neprevăzute ce afectează capacitatea aeronavei de a menține acuratețea navigației, etc)
- (5) După acordarea aprobării, AACR efectuează audituri programate/neprogramate pentru verificarea operațiunilor ce utilizează navigație pe bază de performanță. Atunci când este cazul, AACR ia în considerare toate rapoartele de erori de navigație pentru a stabili ce este necesar pentru remediere. Apariția repetată a erorilor de navigație, pentru un echipament de navigație, poate duce la anularea aprobării. În cazul în care erorile se repetă este necesară modificarea programului de pregătire a personalului.

2.6. Operațiuni ETOPS

2.6.1. Generalități

- (1) Această secțiune oferă un ghid pentru îndeplinirea cerințelor în vederea acordării aprobării specifice și în vederea menținerii condițiilor de aprobare pentru operațiuni ETOPS.
- (2) Operațiunile ETOPS sunt acele operațiuni pentru care timpul de deviere pentru avioane dotate cu două motoare depășește limitările operaționale specificate la CAT.OP.MPA.140.

2.6.2. Tipuri de aprobări specifice ETOPS.

Procesul de acordare depinde de timpul de deviere aprobat, după cum urmează:

- (1) Peste 60 minute și până la 90 de minute inclusiv:

Se aplică pentru operatorii aerieni fără experiență sau cu experiență mică pe acest tip de operațiuni sau pe combinația celulă/motor.

Operatorul trebuie să demonstreze capacitatea sa de a introduce cu succes avioane în astfel de operațiuni și de a atinge nivelul de calitate al standardelor de navigabilitate, și programele de operațiuni propuse

MEL-ul trebuie să conțină restricțiile pentru timpul de deplasare la aeroportul de rezervă de 120 de minute.

Echipamentul de comunicare trebuie să asigure capacitatea de comunicare, în orice moment. (VHF, HF, SATCOM, datalink).

- (2) Peste 90 minute și până la 120 minute inclusiv:

Se aplică cerințele de la punctul a. de mai sus, dar se cere o experiență de minimum 6 luni de operare și **6 zboruri ETOPS**, în condițiile de la pct. (1).

- (3) Peste 120 minute și până la 180 minute inclusiv:

Se aplică cerințele de la punctul b. de mai sus, dar se cere o experiență de minimum 6 luni de operare și **6 zboruri ETOPS**, în condițiile de la pct. (2).

Trebuie să fie verificată capacitatea operatorului de a desfășura astfel de operațiuni și de punere în aplicare eficientă de programe ETOPS.

Timpul maxim de deviere de la aeroportul de rezervă nu trebuie să depășească timpul limită dat de capacitatea sistemului minus 15 de minute.

Pentru operatorii aerieni care operează avioane cu timp de deviere certificat, de 120 de minute, către aeroportul de rezervă, pe anumite rute sau în zone specifice, aprobarea poate fi acordată pentru timpi de deviere de maximum 115% din timpul de deviere aprobat, dar nu trebuie să depășească timpul limită dat de capacitatea sistemului minus 15 minute. O astfel de creștere impune o evaluare a proiectului de tip, inclusiv timpul limită dat de fiabilitatea sistemului și modificarea MEL referitoare la timpul de deviere solicitat de operator.

Echipamentul de comunicații trebuie să asigure capacitatea de comunicare, în orice moment. (VHF, HF, SATCOM, datalink).

- (4) Peste 180 minute și până la 240 minute inclusiv:

Se aplică cerințele de la punctul (3) de mai sus, dar se cere o experiență de minimum 6 luni de operare și **6 zboruri ETOPS**.

Aprobarea poate fi acordată numai pentru operatorii cu experiență precedentă în operare și care dețin o aprobare validă pentru timp de deplasare la aeroportul de rezervă de 180 de minute, cu același combinație celulă/motor.

Pentru operatorii care operează avioanele certificate cu timp de deviere de 180 de minute, pe anumite rute sau în zone specifice, aprobarea poate fi acordată pentru timpi de deviere de maximum 115% din timpul de deviere aprobat, dar nu trebuie să depășească capacitatea sistemului limitată în timp minus 15 de minute. O astfel de creștere impune o evaluare a proiectului de tip, inclusiv fiabilitatea sistemului de limitată în timp și modificarea MEL referitoare la timpul de deviere solicitat de operator.

Operatorul trebuie să se asigure că, la etapa de planificare, o abatere la un aerodrom de rezervă pe rută ETOPS nu depășește (engine-related) capacitatea sistemului

limitată în timp minus 15 de minute la aprobarea referitoare la viteza pentru un motor inoperant (OEI-Speed) și capacitatea sistemului limitată în timp minus 15 de minute pentru nici un motor sau alte capacități de sistem, la viteza de croazieră toate motoarele operative.

Echipamentul de comunicare trebuie să asigure capacitatea de comunicare, în orice moment. (VHF, HF, SATCOM, datalink).

2.6.3. Procesul de acordare a aprobării specifice ETOPS

(1) Faza inițială.

Odată cu cererea (Anexa 14), operatorul aerian transmite către AACR următoarele informații:

- (a) Data preconizată de începere a operațiunilor;
- (b) Tipul de operațiuni pentru care se solicită operarea extinsă (ETOPS):
 - (i) A1 – Pasageri;
 - (ii) A2 – Cargo;
 - (iii) A1 și A2 – Pasageri și cargo.

(c) Timpul maxim de deviere solicitat;

Timpul de deviere aprobat până la un aeroport de rezervă (în conformitate cu condițiile standard de zbor în atmosferă calmă), la o viteză de croazieră aprobată pentru un motor inoperant.

(d) Specificarea rutelor și a timpului de deviere ETOPS necesar pentru fiecare din aceste rute;

Un operator aerian, în vederea stabilirii zonelor de operare, trebuie să ia în calcul ca în orice punct de-a lungul rutelor propuse, timpul de deviere până la aerodromul de rezervă corespunzător rutei ETOPS, este mai mic decât timpul de deviere aprobat (în conformitate cu condițiile de zbor în atmosferă calmă) la o viteză de croazieră aprobată pentru un motor inoperant.

(e) Altitudinile minime de zbor ce vor fi utilizate pe rutele planificate sau de deviere către aerodromurile de rezervă;

În stabilirea altitudinilor minime de zbor pe rutele planificate sau de deviere către aerodromurile de rezervă vor fi luate în considerare:

- (i) Politica de combustibil și limitările suplimentare de combustibil asociate cu procedurile planificate;
- (ii) Relieful de-a lungul rutei planificate și pe eventualele rute de deviere către aerodromurile de rezervă;
- (iii) Condițiile meteorologice specifice de-a lungul rutei planificate și pe eventualele rute de deviere către aerodromurile de rezervă.

(f) Aerodromurile identificate a fi utilizate, inclusiv cele de rezervă adecvate, instrumentele de apropiere și minimele de operare asociate acestor aerodromuri;

Pentru stabilirea unui aerodrom de rezervă adecvat, trebuie să ia în considerare cerințele performanțelor de aterizare necesare a fi îndeplinite și facilitățile și serviciile necesare la care se așteaptă să fie disponibile, cum ar fi:

- (i) control de trafic aerian,
- (ii) facilități de iluminare,
- (iii) facilități de comunicații,
- (iv) servicii meteorologice, de navigație, de salvare și stingere a incendiilor,

- (v) o abordare adecvată a procedurilor de apropiere instrumentală.
- Pentru un aerodrom de rezervă adecvat se iau în considerare aerodromurile pentru care, la data anticipată a fi folosite, rapoartele meteo sau prognozele, sau orice combinație a acestora indică faptul că acestea vor fi la sau peste nivelul minim de operare pe aerodrom, precum și rapoartele privind starea pistei indică faptul că o aterizare în siguranță, în acele condiții, este posibilă.
- (g) Combinațiile celulă/motor solicitate de către operator pentru utilizare;
- Operatorul identifică toate aeronavele, desemnate a fi utilizate în operațiunile ETOPS, prin consemnarea fabricantului, modelului, seriilor de fabricație și înmatriculările. De asemenea se vor specifica vitezele de croazieră pentru un motor inoperant pentru fiecare aeronavă în parte, precum și limitările suplimentare de combustibil asociate pentru procedurile planificate; trebuie să se demonstreze că sistemul de propulsie a atins un nivel suficient de fiabilitate in-service astfel încât poate opera ETOPS;
- (h) Capabilități curente;
- Operatorul identifică procesele și resursele aferente alocate pentru inițierea și susținerea operațiunilor ETOPS într-o manieră care să demonstreze angajamentul managementului și a personalului implicat în menținerea continuității navigabilității și suportului operațional;
- (i) MMEL/MEL;
- Sistemul nivelurilor compensatorii corespunzătoare operațiunilor ETOPS ar trebuie să se reflecte în MMEL. MEL-ul unui operator poate fi mai restrictiv decât MMEL luând în considerare tipul de operare ETOPS propus, echipamentele și problemele în operare, unice, ale operatorului. Sistemele și echipamentele considerate a avea o influență fundamentală asupra siguranței pot include, dar nu sunt limitate la, următoarele:
- (i) Electrice;
 - (ii) Hidraulice;
 - (iii) Pneumatice;
 - (iv) Instrumente de navigație, inclusiv sisteme de avertizare sau alarmare;
 - (v) Alimentare cu combustibil;
 - (vi) Protecție la gheață;
 - (vii) Pornire motor și aprindere;
 - (viii) Navigație și comunicații inclusiv sistemele de navigație pentru rute lung curier;
 - (ix) APU;
 - (x) Aer condiționat și presurizare;
 - (xi) Sistemele de stingerea incendiilor în compartimentele cargo;
 - (xii) Sistemele de protecție și stingere a incendiului la motoare;
 - (xiii) Echipamente de urgență;
 - (xiv) Sisteme și echipamente necesare monitorizării stării motoarelor.
- (j) În plus, este necesar ca următoarele sisteme să fie operaționale înaintea începerii operațiunilor ETOPS cu timp de deviere mai mare de 180 minute:
- (i) Sisteme de indicare a cantității de combustibil (FQIS);

- (ii) APU (inclusiv sistemele de alimentare electrică și pneumatică), dacă este necesară conformarea cu cerințele ETOPS;
- (iii) Sistemele automate de control al motoarelor sau al elicelor;
- (iv) Sistemele de comunicații necesare pentru conformarea cu cerințele pentru capacitatea de comunicare.
- (k) Facilități de comunicare și navigație;
În vederea includerii unei aeronave în operațiunile ETOPS, operatorul trebuie să se asigure și să facă dovada că:
 - (i) Facilitățile de comunicare sunt disponibile pentru a asigura, în condiții normale de propagare la altitudinile planificate de zbor și scenarii de deviere către aeroporturile de rezervă, fiabilitatea comunicațiilor de voce simultan în ambele sensuri și/sau legături de date;
 - (ii) Mijloacele vizuale și non-vizuale sunt disponibile la aeroporturile de rezervă pentru tipurile preconizate de minime de operare și de apropiere.
- (l) Politici de combustibil specifice pentru operațiuni ETOPS:
 - (i) Generalități; Procedurile companiei trebuie să prevadă că aeronava implicată în operațiuni ETOPS transportă suficient combustibil și ulei conform cerințelor operaționale aplicabile;
 - (ii) Rezerva critică de combustibil;
 - (iii) Scenariul pentru combustibil critic;
 - (iv) Condiții de givraj.
- (m) Pregătirea și planificarea zborului - instrumentele de apropiere și minimele de operare;
 - (i) Planificare
Planificarea minimelor pentru ETOPS se face ținând cont de tabelul de mai jos

Tip de apropiere	Planificarea minimelor
De apropiere de precizie	DA / H + 200 ft. RVR / Vizibilitate + 800 m
Apropiere de Non-precizie sau apropiere tip „Circling”	MDA / H + 400 ft. RVR / Vizibilitate + 1 500 m

Criteriile de apropiere de precizie se stabilesc pentru apropieri de tipul CAT I și țin cont de următoarele:

- (A) În vederea pregătirii și planificării zborului se consideră ca pentru o perioadă de timp începând cu cel mai devreme moment posibil de aterizare și terminând la o oră după cel mai târziu moment de timp propus de utilizare a unui aerodrom să se întrunească următoarele:
 - Prognoza condițiilor meteorologice trebuie să fie egale sau mai bună decât minima meteorologică autorizată pentru aeroportul de rezervă pe rută,
 - Prognoza de vânt lateral plus orice altă rafală trebuie să fie în limitele operaționale și în limitările impuse de operator , pentru vânt lateral, luând în considerare starea pistei, precum și orice reducere a limitelor de vizibilitate.

Nu trebuie luate în considerare elementele de evoluție, cu excepția cazurilor în care evoluția fenomenelor meteorologice evidențiată prin PROB 40 sau TEMPO indică valori aflate sub minimele de operare.

- (B) Trebuie luate în considerare limitările MEL care influențează instrumentele necesare pentru apropiere la minima de operare.

Pentru apropierea de precizie de tip CAT II/III, față de precizările de mai sus, este necesară o aprobare specială pentru care se vor lua în considerare următoarele:

- Certificarea aeronavei pentru a efectua apropieri/aterizări la CAT II/III cu un motor inoperant;
- Aprobări anterioare, non ETOPS, acordate operatorului pentru operațiuni specifice de tip CAT II/III;
- Analiza de siguranță a operatorului sau înregistrări în exploatare, după caz;
- Evidențe care să ateste că tipul aeronavei este capabil să mențină în siguranță operațiunile de apropiere și aterizare de tip CAT II/III, și că rata de defectare a combinației celulă/motor este suficient de mică pentru a nu rezulta o necesitate de deviere și aterizare pe un aerodrom de rezervă pe rută.

Notă: Verificarea în zbor a dării la zbor cu rerutare sau luarea deciziei de deviere (după întreținere) necesită monitorizare pe rută.

(ii) Replanificare

O aeronavă care este sau nu dată la zbor (ETOPS) nu poate fi rerutată după acest moment dacă nu sunt întrunite toate condițiile operaționale corespunzătoare. Pentru această situație operatorul trebuie să aibă implementată o procedură privind rerutarea.

După darea la zbor a aeronavei, prognoza condițiilor meteorologice pentru aeroportul de rezervă pe rută ETOPS trebuie să fie egale sau mai bună decât minima de aterizare autorizată.

(iii) Darea la zbor cu întârziere

Dacă darea la zbor a aeronavei este întârziată mai mult de o oră, piloții și/sau personalul operațional trebuie să monitorizeze prognoza meteorologică și starea aeroporturilor alternative pe rută pentru a se asigura că acestea nu se schimbă, în sensul coborârii sub minimele planificate, până la darea la zbor a aeronavei.

(iv) Luarea deciziei de deviere

Operatorul trebuie să stabilească proceduri pentru echipajul de zbor, care să prevadă când este recomandată o deviere sau o schimbare de rută pe durata unui zbor ETOPS. Pentru un zbor ETOPS, în cazul opririi unui motor, aceste proceduri trebuie să includă oprirea unui motor, zborul și aterizarea la cel mai apropiat aerodrom corespunzător.

Pentru a se ușura luarea deciziei de aterizare pe un aeroport alternativ, procedurile trebuie să cuprindă cel puțin următorii factori:

- Configurarea avionului / greutate / starea sistemului;
- Condițiile de vânt și vreme pe rută la altitudinea de deviere;
- Altitudinile minime pe rută către aerodromul de deviere;

- Necesarul de combustibil necesar pentru deviere;
- Condițiile de la aerodrom, teren, vreme și vânt;
- Pistele disponibile și starea lor;
- Mijloace și lumini de apropiere;
- Serviciile de salvare și stingere a incendiilor la aerodromul de deviere;
- Facilități pentru pasageri și echipaj - debarcare și cazare;
- Facilități medicale;
- Familiarizarea piloților cu aerodromul;
- Informațiile disponibile pe care le au piloții despre aerodromul de deviere.

Procedurile de urgență nu trebuie interpretate într-un mod care să prejudicieze autoritatea și responsabilitatea finală a pilotului comandant în operarea în siguranță a aeronavei.

- (n) Proceduri necesare echipajului de a lua decizii inopinate sau de a monitoriza parametrii pe durata desfășurării zborului;

În timpul zborului, echipajul trebuie să fie ținut la curent în legătură cu orice schimbare importantă la aerodromurile alternative pe rută ETOPS. Înainte de punctul de intrare ETOPS urmează să fie evaluate următoarele: prognoza meteo, status-ul stabilit al aeronavelor, combustibilul rămas, și acolo unde este posibil, condițiile din teren, serviciile de aerodrom și facilitățile la desemnarea aeroporturilor alternative pe rută ETOPS. Dacă sunt identificate orice condiții care pot exclude decolarea și aterizarea în siguranță pe un aerodrom alternativ desemnat, echipajul de zbor trebuie să ia măsurile necesare, ca de exemplu schimbarea rutei așa cum este necesar pentru a rămâne în conformitate cu timpul de deviere aprobat al operatorului, pentru ca aceste previziuni meteorologice ale aerodromului alternativ pe rută să fie la minima de aterizare sau peste aceasta. În cazul în care acest lucru nu este posibil, următorul cel mai apropiat aerodrom alternativ pe rută trebuie selectat astfel încât să se asigure că timpul de deviere nu depășește timpul maxim de deviere aprobat. Aceasta nu împiedică pilotul comandant să-și exercite autoritatea în selectarea celui mai sigur curs al acțiunii.

- (o) Datele de performanță ale avioanelor;

Operatorul trebuie să se asigure că Manualul de Operațiuni conține date suficiente pentru a suporta rezerva critică de combustibil și măsurătorile zonei de operațiuni. Informațiile următoare trebuie să se bazeze pe informațiile oferite de deținătorul Certificatului de Tip (Suplimentar) - (S)TC-ului. Cerințele pentru performanțele unui singur motor inoperativ pe rută pot fi găsite în cerințele operaționale aplicabile.

Performanțele detaliate ale unui singur motor inoperativ, incluzând debitul de carburant pentru condiții atmosferice standard și condiții atmosferice care nu respectă standardul, și ca o funcție a vitezei de zbor și setarea puterii, acolo unde este cazul, cuprind:

- (i) Tendința de coborâre (Drift down) (include performanța netă);
- (ii) Domeniul altitudinii de croazieră incluzând 10.000 de picioare;
- (iii) Așteptare (Holding);
- (iv) Capabilitatea la altitudine (include performanța netă);
- (v) Apropiere ratată.

Performanțele detaliate ale tuturor tipurilor de motoare operative, incluzând debitul nominal de carburant, pentru condiții atmosferice standard și condiții atmosferice

care nu respectă standardul, și ca o funcție a vitezei de zbor și de setare a puterii, acolo unde este cazul, cuprind:

- (i) Croazieră (domeniul altitudinii incluzând 10.000 de picioare); și
- (ii) Așteptare (Holding).

Trebuie, de asemenea, să conțină detalii ale oricăror alte condiții relevante pentru operațiuni de categorie extinsă care pot cauza deteriorări semnificative ale performanței, ca de exemplu acumularea de gheață pe suprafețele neprotejate ale aeronavei, angrenarea Ram Air Turbine (RAT), angrenarea inversorului de împingere etc.

Altitudinile, vitezele de zbor, setările tracțiunilor și debitul de carburant utilizate în stabilirea domeniului de operare al ETOPS pentru fiecare combinație de celulă/motor ar trebui să fie folosite pentru a arăta corespondența dintre teren și zonele neobstacolate în concordanță cu cerințele operaționale aplicabile.

- (p) Programele de pregătire ETOPS pentru personalul companiei;

Programul de pregătire ETOPS al operatorului trebuie să prevadă pregătire inițială și recurentă pentru echipajul de zbor, după cum urmează:

- (i) Introducere în regulamentul ETOPS:
 - O scurtă prezentare a istoriei ETOPS;
 - Reguli ETOPS;
 - Definiții;
 - Viteza de croazieră aprobată în cazul unui motor inoperativ;
 - Aprobarea design-ului ETOPS – scurt rezumat;
 - Timpii maximi de deviere aprobați și capacitatea timpilor limită ai sistemelor;
 - Timpul de deviere aprobat al operatorului;
 - Rute și aerodromuri menite să fie utilizate în aria operațiunilor ETOPS;
 - Aprobarea operațiunilor ETOPS;
 - Rute și domeniu ETOPS;
 - Aerodrom alternativ pe rută ETOPS incluzând toate ajutoarele let-down aids-urile disponibile;
 - Acuratețea sistemelor de navigație, limitări și proceduri de operare;
 - Facilități meteorologice și disponibilitatea informațiilor;
 - Proceduri de monitorizare în timpul zborului;
 - Plan de zbor computerizat;
 - Diagrame de orientare, incluzând diagrame de planificare la nivel scăzut și utilizarea graficelor de progres ale zborului (incluzând poziția de plotare);
 - Equal time point;
 - Cantitatea de combustibil critic.
- (ii) Operațiuni normale:
 - (A) Planificare de zbor și coordonare
 - Cerințe ETOPS de combustibil;
 - Selectarea rutei alternative – minime meteorologice;
 - Lista echipamentelor minime – specific ETOPS;
 - Verificare ETOPS și jurnal tehnic;

- Setarea FMS-ului înainte de zbor.
- (B) Monitorizarea performanțelor de zbor
- Managementul zborului, sisteme de navigație și comunicație;
- Monitorizarea sistemelor aeronavei;
- Monitorizarea meteo;
- Managementul combustibilului în timpul zborului – a se include controlul încrucișat independent al cantității de combustibil.

(iii) Proceduri anormale și de urgență:

Proceduri de deviere și luarea deciziilor referitoare la deviere

Pregătirea inițială și recurentă a echipajelor de zbor pentru evaluarea potențialelor greșeli semnificative ale sistemului. Scopul acestei pregătiri ar trebui să fie acela de a stabili competența echipajului în tratarea celor mai probabile accidente. Dezbaterile ar trebui să includă factorii care necesită devieri medicale, legate de pasageri sau non-tehnice.

Sistemele de navigație sau de comunicații incluzând dispozitivele potrivite pentru managementul zborului în situații de compromis.

Managementul combustibilului cu sisteme deteriorate

Pregătirea inițială și recurentă care se referă la procedurile anormale și de urgență, care trebuie urmate în cazul unor defecțiuni previzibile din diferite zone de operare, și include:

- (A) Proceduri pentru greșelile în zbor, singulare și multiple, care afectează sectorul de intrare ETOPS și deciziile ulterioare. Dacă sursele de curent electric aflate în standby degradează semnificativ instrumentele din cabina de pilotaj, pregătirea pentru apropierea cu generatorul aflat în standby ca și sursă de curent la sol trebuie să fie efectuată pe parcursul pregătirii inițiale și recurente.
- (B) Restricțiile operaționale asociate cu aceste defecte de sistem, vor include orice considerații aplicabile din MEL.

(iv) Zbor ETOPS pe linie sub supraveghere (LFUS)

În perioada de aprobare pentru o nouă categorie ETOPS, sau în pregătirea piloților care nu sunt calificați ETOPS, pregătirea trebuie să cuprindă minim 2 sectoare ETOPS în cadrul verificării de linie.

Subiectele ETOPS ar trebui să fie incluse în pregătirea anuală recurentă ca parte a unui proces normal.

(v) Personalul pentru operațiuni de zbor, altul decât echipajul de zbor

Programul de pregătire al operatorilor referitor la ETOPS trebuie să furnizeze instruire, acolo unde este cazul, personalului operațional, altul decât echipajul de zbor (de exemplu: dispeceri), în plus față de pregătirea recurentă în următoarele domenii:

- (A) Reguli/Aprobări Operaționale ETOPS;
- (B) Performanțele Aeronavelor/ Proceduri de deviere;
- (C) Aria de operațiuni;
- (D) Cerințe de combustibil;
- (E) Rezolvarea considerațiilor MEL, CDL, minimele meteo și aeroporturile alternative;
- (F) Documentație.

(q) Manualul de zbor sau Supliment la manualul de zbor

ETOPS în Manualul de Operațiuni poate lua forma unui supliment sau a unui manual dedicat și poate fi divizat sub următoarele părți:

PARTEA A. GENERALITĂȚI

- a. Introducere
 - 1. Scurtă descriere a ETOPS-ului
 - 2. Definiții
- b. Aprobări operaționale
 - 1. Criterii
 - 2. Evaluare
 - 3. Timpul de deviere aprobat
- c. Pregătire și control
- d. Proceduri de operare
- e. Proceduri operaționale ETOPS
- f. Pregătirea și planificarea zborului ETOPS
 - 1. Întreținerea aeronavelor
 - 2. Diagrame de orientare ETOPS
 - 3. Selecția aerodromurilor ETOPS alternative
 - 4. Cerințe meteo alternative pe rută pentru planificare
 - 5. Planuri de zbor ETOPS computerizate
- g. Procedurile echipajului de zbor

PARTEA B. ASPECTE LEGATE DE UTILIZAREA AERONAVEI

- a. Tipurile specifice operațiunilor ETOPS trebuie să includă instrucțiuni înrudite și proceduri necesare ETOPS:
 - 1. Limitări specifice ETOPS;
 - 2. Tipuri de operațiuni ETOPS care sunt aprobate;
 - 3. Marcaje și limitări;
 - 4. Viteze pentru un motor inoperant (OEI);
 - 5. Identificarea aeronavelor ETOPS.
- b. Darea la zbor și planificarea zborului, plus planificarea în zbor
 - 1. Instrucțiuni specifice de planificare a zborului pe durata dării la zbor și după aceasta.
 - 2. Proceduri ETOPS pentru operațiuni cu motor/are oprite (ar trebui să fie inclusă în mod particular viteza de croazieră cu un motor inoperativ sau distanța maximă până la un aerodrom adecvat).
- c. Planificarea ETOPS pentru carburant.
- d. Scenariul de combustibil critic.
- e. Considerații MEL/CDL.
- f. Articole specifice ETOPS în MEL.
- g. Sistemele aeronavei.

Date de performanță a avioanelor, inclusiv grafice de viteză și setări de putere.

Diferențele tehnice ale aeronavei, echipament special (ex: comunicare prin satelit) și modificări cerute pentru ETOPS.

PARTEA C. INSTRUCȚIUNI ȘI INFORMAȚII PRIVIND RUTELE ȘI AERODROMURILE

Această parte ar trebui să cuprindă toate instrucțiunile și informațiile necesare pentru zona de operațiuni, incluzând următoarele, acolo unde este necesar:

- a. Zone și rute ETOPS, zone de operațiuni aprobate și distanțele limită asociate;
- b. Rute alternative ETOPS;
- c. Facilități meteo și disponibilitatea informațiilor pentru monitorizarea în zbor;
- d. Informații computerizate referitoare la planul de zbor , specifice ETOPS;
- e. Informații referitoare la viteza de croazieră la altitudine joasă, altitudinea minimă pentru ruta alternativă de deviere, cerințe minime de oxigen și orice completare de oxigen necesară pe rutele specificate, în cazul în care se aplică restricțiile MSA;
- f. Caracteristici ale aerodromurilor (distanța de aterizare și de decolare disponibile) și minimele meteo pentru aerodromurile care sunt desemnate ca fiind posibil alternative.

PARTEA D. PREGĂTIREA

Această parte ar trebui să conțină pregătirea pentru rutele și aerodromurile pentru operațiunile ETOPS. Această pregătire ar trebui să aibă o valabilitate de douăsprezece luni sau atât cât este specificat în cerințele operaționale aplicabile. Înregistrările pregătirii echipajului de zbor pentru ETOPS trebuie să fie păstrate timp de 3 ani sau atât cât este specificat în cerințele operaționale.

Programul de pregătire al operatorilor în ceea ce privește ETOPS trebuie să includă pregătirea/controlul inițial și recurent.

Acțiuni de utilizare pe durata zborului la zbor a aeronavei și după aceasta.

- (r) Amendament la manualul de management al continuității navigabilității CAME
Operatorul trebuie să stabilească următoarele proceduri:
 - (i) Proceduri de împiedicare ca acțiuni de simulare să fie aplicate la elementele similare apărute la sistemele critice ETOPS;
 - (ii) Proceduri de verificare a performanțelor ETOPS înainte de zbor pentru verificarea statusului aeronavei și verificarea acceptării anumitor elemente critice;
 - (iii) Proceduri de revizuire și documentare a Jurnalului tehnic de bord pentru a se asigura de efectuarea corectă a procedurilor din MEL, urmărirea defectelor amânate, lucrările de întreținere și procedurile de verificare ale sistemelor.
- (s) Solicitantul trebuie să elaboreze un manual ce este folosit de personalul implicat în operațiuni ETOPS. Scopul manualului ETOPS este de a identifica cerințele suplimentare pentru operarea ETOPS. Acest manual trebuie să conțină următoarele proceduri:
 - (i) Program de monitorizare a consumului de ulei pentru motor/APU
 - (ii) Proceduri ce monitorizează rata de consum pentru motor/APU pentru zborurile ETOPS și non-ETOPS
 - (iii) Proceduri de calculare a ratei de consum a uleiului înainte de plecarea bruscă spre altă destinație
 - (iv) Proceduri de monitorizare a datelor pe termen lung pentru creșterea tendințelor
 - (v) Program de monitorizare a stării motorului
 - (vi) Procedură de detectare a defectării motorului pentru a permite acțiuni corective imediate înainte de afectarea siguranței

- (vii) Parametrii ce vor fi monitorizați, metode de colectare a datelor și procesul de acțiuni corective
- (viii) Proceduri de monitorizare a limitării motorului pentru a se asigura că diversiunea prelungită cu un singur motor poate fi executată în limitele aprobate (ex viteză rotor, temperatura gazului de ieșire, etc.) în toate condițiile de mediu.
- (ix) Program de verificare după întreținere
- (x) Lista sistemelor critice
- (xi) Condiții ce necesită zboruri de verificare
- (xii) Proceduri pentru inițierea unor acțiuni de verificare
- (xiii) Proceduri care asigură acțiuni corective luate după oprirea motorului și alte defecte semnificative
- (xiv) Proceduri care exclud repetarea erorilor
- (xv) Proceduri care monitorizează și evaluează acțiunile corective
- (xvi) Proceduri care împiedică aplicarea de acțiuni similare pentru diferite elemente critice ale sistemului ETOPS
- (t) Program de fiabilitate;
Programul ETOPS trebuie să fie elaborat ca o completare a programului de fiabilitate existent. El trebuie să identifice și să prevină problemele ETOPS apărute și trebuie să încorporeze următoarele proceduri:
 - (i) Proceduri de raportare a evenimentelor semnificative (opriri în zbor, diversiuni de zbor sau întoarceri, schimbări necomandate, incapacitatea de control a motorului sau obținerea puterii dorite, probleme ale sistemelor ETOPS) și alte evenimente în detrimentul,
 - (ii) ETOPS. Raportul trebuie să identifice următoarele: identificarea aeronavei, identificarea motoarelor, ore și cicli de la ultima lucrare de întreținere, faza de zbor, acțiunea corectivă,
 - (iii) Criterii de raportare a evenimentelor prin acest program către AACR,
 - (iv) Proceduri de upgradare a criteriilor,
 - (v) Proceduri de monitorizare ale pornirilor APU în zbor.
- (u) Program de monitorizare a sistemului de propulsie
Operatorul trebuie să facă o evaluare pentru obținerea și menținerea nivelului de fiabilitate al sistemului de propulsie al întregii flote. Trebuie să încorporeze următoarele:
 - (i) Proceduri de monitorizare a ratei opririlor în zbor (ISFD), evaluarea tendințelor și acțiunile corective;
 - (ii) Proceduri de monitorizare pe termen lung a tendințelor IFSD (o medie pe 12 luni)
 - (iii) Criterii de raportare a evaluării fiabilității sistemului de propulsie și raportarea lunară la AACR a rezultatelor evaluării.
- (v) Program de pregătire a întreținerii
Program de pregătire pentru ca operatorul aerian să se asigure că fiecare persoană, inclusiv personalul contractat, implicat în ETOPS este pregătit corespunzător pe procedurile ETOPS și verifică competența acestora că au efectuat corespunzător lucrările de întreținere. Personalul de întreținere calificat este acela care a finalizat programul de pregătire ETOPS și a efectuat satisfăcător

- lucrările de întreținere ETOPS sub supravegherea personalului tehnic cu experiență, în cadrul procedurilor aprobate ale operatorului pentru personalul autorizat. Pregătirea recurentă trebuie să aibă loc la interval de doi ani.
- (w) Program de control al pieselor
- Programul trebuie să conțină proceduri care asigură că piese diferite ETOPS, așa cum sunt cerute de criteriile proiectului de tip, sunt folosite pentru a menține integritatea sistemelor unice pentru ETOPS. Programul trebuie să conțină și proceduri de control ale pieselor împrumutate sau comasate, precum și ale pieselor folosite după reparație sau reparație capitală, pentru păstrarea configurației ETOPS a aeronavei.
- (x) Programul de întreținere al aeronavei (amendament)
- Programul trebuie să includă cerințe suplimentare ETOPS pentru aeronavă.
- (y) Jurnalul tehnic de bord (dacă este cazul)
- (z) Rata de oprire în zbor (IFSD)
- Se calculează rata IFSD pentru situațiile când un motor cedează în zbor și se oprește sau este oprit de către echipaj sau din alte cauze externe (din cauza unor flăcări, defect intern, pătrunderea unor obiecte străine, gheață, incapacitatea de a obține sau/și controla tracțiunea dorită).
- (2) Faza doi.
- După aprobarea documentației, AACR efectuează inspecții la operatorul aerian și verifică implementarea procedurilor specifice pregătirii zborurilor (dispecerat) și efectuarea pregătirii specifice operării ETOPS, conform programelor de pregătire aprobate din Partea D a Manualului de Operațiuni.
- (3) Faza trei.
- În cazul în care documentația prezentată și inspecțiile efectuate nu sunt concludente pentru acordarea aprobărilor specifice, AACR solicită efectuarea unor demonstrații operative.
- (4) Faza patru.
- După acordarea aprobării, un inspector AACR desemnat efectuează o inspecție în zbor, în care evaluează modul de desfășurare a activităților de zbor în noile condiții de operare.
- (5) Supraveghere continuă
- Rata medie de oprire în zbor (IFSD) pentru combinația celulă/motor va fi monitorizată continuu. AACR va monitoriza toate aspectele operării ETOPS pe care le-a autorizat, pentru a se asigura că nivelul de fiabilitate atins a rămas la nivelul propus. În cazul în care nivelul de fiabilitate nu este menținut, dacă există tendințe de scădere sau sunt depistate deficiențe ale operării ETOPS, AACR poate iniția o evaluare specială, să impună restricții de operare, dacă este necesar, și să stipuleze adoptarea de acțiuni corective imediate pentru operator.
- (6) Responsabilități ale operatorului
- (a) Este de datoria fiecărui operator să ia acțiuni imediate de rectificare a condițiilor ce cauzează o eroare, fie că este vorba de întreținere, de dispecerat sau de operare. Operatorul trebuie să raporteze evenimentul în timp de 72 de ore la AACR, împreună cu analiza factorilor cauzali și măsurile luate pentru prevenirea apariției acestora în viitor. În scopul îndeplinirii acestor cerințe, operatorul trebuie să dezvolte un program de verificare, sau proceduri pentru a se asigura de acțiunile corective luate ca urmare a opririi motorului, defectarea sistemului primar, sau alte evenimente care necesită zbor de verificare sau alte acțiuni corective și să stabilească mijloace pentru a asigura

realizarea lor. În cadrul programului se va desemna personalul nominalizat responsabil de acțiunile corective.

- (b) Pentru deținătorii de AOC ce doresc să își adauge o nouă destinație ETOPS, inspectorii AACR vor efectua un audit la locația dorită, nu mai târziu de 90 de zile de la data inițial de aprobare. Pentru locațiile unde nu s-a efectua în decurs de 24 de luni o inspecție, inspectorii AACR vor efectua un audit în termen de 120 de zile de la data intrării în vigoare a acestui PIAC.
- (7) Revocare autorizării
AACR poate revoca operarea ETOPS dacă IFSD devine o problemă sau dacă răspunsul operatorului la incidentele apărute nu este imediat sau suficient. AACR va lua în considerare și înregistrările de performanță anterioare în determinarea acțiunilor ce vor fi luate. Dacă operatorul prezintă o istorie a erorilor operaționale și/sau de navigabilitate, atunci aprobarea poate fi revocată până când rădăcina cauzelor (root causes) a acestor erori nu sunt eliminate.

2.7. „Helicopter Offshore Operations”

2.7.1 Generalități

- (1) Operatorul aerian care intenționează să desfășoare operațiuni HOFO în cadrul transportului aerian comercial cu elicoptere/ operațiunilor comerciale specializate/ operațiunilor necomerciale specializate cu CMPA/ operațiunilor necomerciale cu CMPA trebuie să dețină o aprobare specifică emisă de către AACR;
- (2) Aprobarea operațiunilor HOFO se acordă pentru fiecare elicopter menționat în AOC-ul unui operator aerian sau în declarația înaintată la AACR de către acesta, cu condiția ca operatorul aerian să se conformeze cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

2.7.2 Obținerea aprobării HOFO

- (1) Pentru a desfășura operațiuni HOFO, operatorul aerian transmite la AACR o cerere tip în vederea obținerii acestei aprobări;
- (2) Cererea tip (Anexa nr. 32) trebuie să fie însoțită de următoarea documentație:
 - (a) Manualul de Operațiuni sau amendamentul acestuia care trebuie să conțină detalii referitoare la:
 - (i) criteriile de selecție a membrilor echipajului de zbor, ținând seama de experiența anterioară a acestora;
 - (ii) componența echipajelor;
 - (iii) sarcinile și responsabilitățile membrilor echipajului și ale altor membri ai personalului implicați;
 - (iv) echipamentul necesar și criteriile de trimitere în operațiune;
 - (v) procedurile și minimele de operare, astfel încât operațiunile normale și potențial anormale să fie descrise și tratate în mod corespunzător;
 - (vi) procedurile operaționale stabilite pentru apropierea cu ajutorul radarului de bord (ARA) către locații din larg, în cazul operațiunilor de transport aerian comercial;
 - (vii) programul de pregătire și de verificare a echipajului de zbor, care trebuie să fie adaptat la mediul din larg și să includă proceduri pentru condiții normale, anormale

și de urgență, pregătire în domeniul managementului resurselor de echipaj, al intrării în apă și al supraviețuirii pe mare;

- (b) Lista Echipamentului Minim (MEL) trebuie să includă echipamentele adecvate operațiunilor HOFO;
 - (c) Manualul Sistemului de Management al Siguranței sau amendament la acesta va conține proceduri specifice monitorizării conformării și analizei operării în condițiile nou autorizate pentru a identifica și corecta eventualele tendințe negative;
 - (d) data și locația la care este planificată demonstrația operațională sau zborul demonstrativ de tip HOFO.
- (3) După primirea cererii, AACR începe procesul de evaluare pentru a determina dacă sunt îndeplinite cerințele reglementărilor aplicabile. Dacă cererea nu este completă, AACR solicită operatorului aerian conformarea cu art. 2.7.2 (2).
- (4) După aprobarea documentației transmise, AACR poate solicita efectuarea unei demonstrații operaționale sau a unui zbor demonstrativ pentru a se asigura că toate procedurile declarate de operator și aprobate sunt aplicate corespunzător.
- (5) Pregătirea și evaluarea personalului în vederea efectuării operațiunilor HOFO vor fi efectuate numai după aprobarea de către AACR a programelor de pregătire elaborate în conformitate cu legislația aplicabilă. După finalizarea programelor de pregătire operatorul aerian transmite la AACR documentele ce atestă efectuarea programelor de pregătire și rezultatele examinărilor asociate.

În cazul în care în urma demonstrației operaționale sau a zborului demonstrativ se constată faptul că procedurile și practicile de întreținere și operare HOFO, declarate de către solicitant, nu sunt respectate, AACR reevaluează documentele solicitantului și cere, după caz, revizuirea acestora sau a oricăror alte aspecte identificate ca neconforme.

2.8. Operațiuni „Steep Approach”

Notă: Prezentul articol este aplicabil doar operațiunilor aeriene cu avioane.

- (1) În vederea obținerii aprobării pentru efectuarea operațiunilor „Steep Approach”, operatorul aerian trebuie să depună la AACR o cerere în care vor fi menționate: tipul și înmatricularea avioanelor cu care se vor efectua operațiuni „Steep Approach” și lista aeroporturilor pe care se aplică procedura „Steep Approach”.
- (2) Cererea se însoțește, după caz, de următoarea documentație:
- (a) Manualul de Operațiuni sau amendamente la acesta – conține proceduri operaționale specifice și programe de pregătire la sol și în zbor/pe simulator pentru tipul de operațiuni solicitat;
 - (b) Programul de Prevenire a Accidentelor și Siguranța Zborurilor (APFSP) sau amendament la acesta, în cazul în care este elaborat separat de Manualul de Operațiuni – conține proceduri specifice monitorizării și analizei operării în condițiile nou autorizate pentru a identifica și corecta eventualele tendințe negative;
 - (c) Manualul de Zbor al avionului, supliment la acesta sau amendamentul corespunzător, care trebuie să conțină toate limitările aplicabile operațiunilor „Steep Approach”:
 - (i) Unghiul de pantă maxim aprobat;
 - (ii) Proceduri normale, anormale și de urgență pentru acest tip de apropieri;
 - (iii) Orice alte limitări aplicabile.
 - (d) Lista Master a Echipamentului Minim (MMEL) și Lista Echipamentului Minim (MEL) sau amendamente corespunzătoare la acestea, dacă este cazul;

- (e) Orice alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranța zborului ale operatorului aerian și necesită modificări conform solicitării cum ar fi: Manual de SMS, Manualul pentru Operațiuni Sol, Manualul Echipajului de Cabină, Manualul de Degivrare, Manual de Bunuri Periculoase, Manual pentru operațiuni EMS, Manualul de Calitate, etc.;
- (f) Împuternicirea, în cazul în care solicitantul este reprezentat de o altă persoană;
- (3) Amendamentul la Manualul de Operațiuni conține:
 - (a) Definirea unui sistem de referință convenabil pentru panta de aterizare care să conțină cel puțin un sistem care indică panta de aterizare vizuală disponibil la fiecare aerodrom la care se vor efectua proceduri de „Steep Approach”,
 - (b) Definirea minimelor meteorologice pentru fiecare pistă folosită pentru „Steep Approach”. Se vor avea în vedere următoarele:
 - (i) Poziționarea obstacolelor;
 - (ii) Tipul de referință pentru panta de planare și dirijare la pistă cum ar fi mijloace vizuale, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
 - (iii) Referința vizuală minimă cerută la DH și MDA;
 - (iv) Echipamentul disponibil la bord;
 - (v) Calificarea pilotului și pregătirea specifică necesară (familiarizarea specială cu aerodromul);
 - (vi) Limitările și procedurile din Manualul de zbor al avionului;
 - (vii) Criteriile de întrerupere a aterizării.
 - (c) Programele de pregătire aferente operațiunilor „Steep Approach”,
 - (d) O listă a aeroporturilor pe care intenționează să efectueze operațiuni de „Steep Approach”.
- (4) Pregătirea și evaluarea personalului în vederea operării în condiții „Steep Approach” vor fi efectuate numai după aprobarea de către AACR a programelor de pregătire elaborate în conformitate cu legislația aplicabilă.
- (5) AACR aprobă efectuarea de operațiuni „Steep Approach” prin aprobarea procedurilor și programelor asociate din Manualul de Operațiuni al solicitantului.
- (6) În cazul în care nu sunt îndeplinite toate condițiile pentru obținerea aprobării în cauză, AACR informează solicitantul în scris asupra neacordării aprobării, menționând aspectele ce trebuie remediate pentru a putea emite un răspuns favorabil.
- (7) După acordarea aprobării, un inspector AACR desemnat efectuează o inspecție în zbor cu prima ocazie de operare la un aeroport cuprins în lista operatorului aerian.

2.9. Utilizarea în operare a sistemelor de documentație electronică (EFB)

Notă: AACR aplică prevederile AMC 20-25 „Airworthiness and operational consideration for Electronic Flight Bags (EFB)”, prezentul capitol conținând instrucțiuni pentru evaluarea operațională a utilizării EFB

- (1) În vederea evaluării operaționale pentru utilizarea sistemelor electronice în operare, operatorul aerian trebuie să depună la AACR cererea prevăzută la Anexa 16 în care vor fi menționate următoarele:
 - (a) Tipul echipamentelor utilizate (clasa hardware și tipul software);
 - (b) Activitățile pentru care se utilizează echipamentele pentru care se solicită aprobarea (sistem electronic de documente, sistem electronic de liste de verificare, sistem electronic de documentație de navigație, hărți de rută, de apropiere și de aerodrom,

- sistem electronic de calcul al performanțelor, sistem electronic de calcul și întocmire documentație de masă și centraj);
- (c) Tipul și înmatricularea aeronavelor la bordul cărora se vor utiliza echipamentele;
 - (d) Desemnarea unei persoane responsabile pentru a asigura legătura între operatorul aerian și furnizorul sistemului EFB (numită în continuare administrator EFB).
- (2) Cererea este însoțită, după caz, de următoarea documentație suport:
- (a) Manualul de Operațiuni sau amendamente la acesta – va conține proceduri operaționale specifice și programe de pregătire la sol și în zbor/pe simulator pentru tipul de operațiuni solicitat, precum și detalierea modalității de verificare a datelor furnizate de sistemul de documentație electronică. Amendamentul la Manualul de Operațiuni conține, după caz, elementele menționate în Anexa 16.1 la prezentul Capitol;
 - (b) Amendamente la Manualul Sistemului de Management al Siguranței, în cazul în care este elaborat separat de Manualul de Operațiuni – va conține proceduri specifice monitorizării și analizei operării în condițiile nou autorizate pentru a identifica și corecta eventualele tendințe negative;
 - (c) Programul de monitorizare a conformării - va conține proceduri pentru controlul de calitate al sistemului EFB (monitorizarea conformării cu reglementările aplicabile);
 - (d) Raportul EASA OEB - doar pentru sistemele EFB ce utilizează aplicații software de tipul B;
 - (e) MMEL și MEL sau amendamente corespunzătoare la acestea;
 - (f) Manualul de Zbor al aeronavei, sau amendamentul corespunzător la acesta;
 - (g) Analiza de risc operațional - operatorul va lua în considerare defectarea întregului sistem EFB sau a unor aplicații individuale ale acestuia, inclusiv coruperea sau pierderea datelor sau afișarea de informații eronate, analiza având ca scop demonstrarea faptului că utilizarea aplicației software asigură același nivel de integritate și disponibilitate ca și mijloacele „tradiționale” pe care intenționează să le înlocuiască;
 - (h) Analiza interacțiunii om-mașină - se va monitoriza întreg sistemul sub aspectul interacțiunii om-mașină și al Cockpit Resource Management (CRM) atunci când este folosit EFB;
 - (i) Orice alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranța zborului ale operatorului aerian și necesită modificări conform solicitării cum ar fi: Manualul pentru Operațiuni Sol, Manualul Echipajului de Cabină, Manualul de Degivrare, Manual de Bunuri Periculoase, Manual pentru operațiuni EMS, Manualul de Calitate, etc.;
- (3) În funcție de necesitățile și specificul fiecărui operator aerian în parte, în evaluarea solicitării vor fi luate în considerare următoarele criterii:
- (a) Principii de factor uman;
 - (b) Considerente privind echipamentul („hardware”):
 - (i) Ușurința în utilizare (accesibilitatea elementelor de comandă și control, rezistența fizică (robustețea) a componentelor, vizibilitatea laterală pe care dispozitivul o poate oferi);
 - (ii) Iluminare (ajustarea luminozității, iluminarea marcajelor/etichetelor (zi/noapte), reflectivitatea luminii ambientale);
 - (iii) Alimentarea cu energie electrică (poziționarea conectorului electric și a prizei utilizate, rezistența fizică (robustețea) a conectorului electric și a prizei utilizate).
 - (c) Considerente privind sistemul electronic de documente

- (i) Modalitatea de accesare a informației din interiorul documentelor (cursorul este întotdeauna vizibil, accesarea este rapidă și precisă);
 - (ii) Gestionarea documentelor deschise simultan (documentul activ este indicat în mod continuu);
 - (iii) Funcția de căutare trebuie să permită atât găsirea documentelor din liste cât și găsirea cuvintelor conținute în aceste documente;
 - (iv) Funcția de mărire/micșorare („zoom”) trebuie să permită controlul imaginii afișate din documentul accesat;
 - (v) Structura documentelor din sistemul electronic trebuie să reflecte și să mențină structura documentelor martor (pe hârtie);
 - (vi) Existența textului în afara afișajului trebuie să fie indicată în mod clar;
 - (vii) Informațiile privind mărimea documentului și poziția curentă afișată din document trebuie să fie ușor accesibile.
- (d) Considerente privind sistemul electronic de liste de verificare („checklists”)
- (i) Toate listele de verificare trebuie să fie similare cu versiunea lor pe hârtie;
 - (ii) Gestionarea listelor de verificare:
 - Titlul listei de verificare trebuie să fie vizibil și ușor de identificat pe toată durata utilizării acelei liste de verificare.
 - Dacă pot fi accesate mai multe liste de verificare simultan, trebuie să fie disponibilă o lista de verificare martor care să specifice statusul fiecărei liste de verificare.
 - Sistemul electronic de liste de verificare trebuie să indice situația în care nu este deschisă/accesată nici o listă de verificare (un afișaj gol nu este suficient).
 - Indicația de finalizare/completare a elementelor din listele de verificare trebuie să fie clar identificată pentru fiecare element.
 - Accesul rapid la listele de verificare trebuie să fie asigurat utilizatorilor.
 - Poziția curentă în lista de verificare utilizată trebuie să fie indicată.
 - Posibilitatea vizualizării în avans a listei de verificare trebuie să fie asigurată.
 - Avansarea indicatorului de poziție curentă în lista de verificare trebuie să fie posibilă printr-o acționare simplă.
 - Revenirea la un element din lista de verificare trebuie să nu altereze statusul celorlalte elemente.
 - Dacă elementul selectat din lista de verificare nu se află pe afișaj în momentul consemnării finalizării/completării, un mesaj de eroare trebuie să fie generat sau elementul selectat trebuie să revină în afișaj.
 - Dacă utilizatorul închide o listă de verificare înainte ca aceasta să fie finalizată, sistemul trebuie să fie capabil să indice faptul că acea listă de verificare este incompletă; utilizatorul trebuie să poată efectua închiderea unei liste de verificare incomplete după ce a luat la cunoștință despre acest fapt; la revenirea la o listă de verificare incompletă, elementul activ înainte de închiderea acesteia trebuie să fie selectat; de asemenea, sistemul trebuie să fie capabil să indice faptul că o listă de verificare este completă.
 - Sistemul electronic de liste de verificare trebuie să pună la dispoziția utilizatorului o opțiune de schimbare a statusului elementelor la un status de

„amânare”. Acest status trebuie să fie vizibil pentru a ușura identificarea acestuia.

- Sistemul electronic de liste de verificare trebuie să pună la dispoziția utilizatorului pentru listele de verificare deschise, care nu sunt utilizate la un anumit moment dat funcțiile de ascundere („hide”) și reafășare („recall”) pentru aceste liste.

(e) Considerente privind sistemul electronic de documentație de navigație, hărți de rută, de apropiere și de aerodrom:

- (i) Accesibilitate și lizibilitate: O hartă electronică trebuie să fie ușor accesibilă, selectabilă și afișabilă în mod continuu. Informațiile necesare trebuie să fie lizibile. Sistemul electronic de hărți de navigație trebuie să permită accesul rapid la hărțile pre-selectate. De asemenea, sistemul trebuie să dea posibilitatea utilizatorului să efectueze corecții rapide atunci când sunt identificate erori.
- (ii) Funcția de mărire/micșorare („zoom”): lizibilitatea trebuie să crească atunci când se folosește funcția de mărire („zoom-in”); perspectiva trebuie să crească atunci când se folosește funcția de micșorare („zoom-out”); utilizatorul trebuie să poată readuce ușor afișarea la o mărime predefinită; funcția de mărire/micșorare nu trebuie să inducă întârzieri.
- (iii) Interfață intuitivă: interfața trebuie să pună la dispoziția utilizatorului acțiuni intuitive pentru a se asigura operarea ușoară a aplicației.
- (iv) Configurarea afișajului: Sistemul nu trebuie să permită utilizatorului modificarea elementelor critice ale display-ului în mod neadecvat, astfel putând fi afectată siguranța. Modificarea scării, orientării hărții și a altor opțiuni și setări nu trebuie să mărească volumul de muncă.
- (v) Afișarea orientării hărții: Orientarea hărții trebuie să fie afișată în mod continuu. Atunci când hărțile sunt orientate în funcție de direcție, iar informația referitoare la direcție nu poate fi folosită, trebuie indicat în mod clar utilizatorului faptul că informația nu este precisă.
- (vi) Scara: Informații privind scara hărții afișate trebuie să fie corecte, actualizabile în funcție de funcția de mărire/micșorare și vizibile în mod continuu. Hărțile care nu sunt desenate la scară trebuie să fie marcate clar în acest sens și acest marcaj să fie vizibil în mod continuu.
- (vii) Poziția propriei aeronave: afișarea poziției propriei aeronave este disponibilă numai pentru hărțile desenate la scară și georeferențiate. Plaja de nivele de mărire/micșorare trebuie să fie compatibilă cu acuratețea afișării poziției propriei aeronave. În cazul în care propria aeronavă se află în afara afișajului (folosind funcția de mărire), sistemul electronic trebuie să afișeze un vector pentru identificarea direcției în care se află propria aeronavă.
- (viii) Folosirea hărților electronice pentru planificarea zborului:
 - Orice aeroport din baza de date trebuie să fie selectabil și să pună la dispoziția utilizatorului un set complet de hărți.
 - Sistemul electronic trebuie să asigure posibilitatea organizării hărților în seturi definite de utilizator, aplicabile operării specifice (toate hărțile selectate trebuie să poată fi afișate, inclusiv cu cod de culori; selecția de hărți trebuie să poată fi vizualizată folosind funcția de mărire/micșorare).
- (ix) Folosirea hărților electronice pentru operare:
 - Toate hărțile selectate trebuie să poată fi afișate, inclusiv cu cod de culori.

- Selecția de hărți trebuie să poată fi vizualizată folosind funcția de mărire/micșorare.
 - Sistemul trebuie să asigure accesul facil și rapid la orice selecție predefinită de hărți.
- (f) Considerente privind sistemul electronic de calcul al performanțelor
- Sistemul electronic pentru calculul performanțelor trebuie să accepte și să genereze cel puțin următoarele informații/rezultate:
- (i) Pentru decolare:
- Date de intrare: masa efectivă la decolare, identificarea pistei; direcția și viteza vântului; temperatura exterioară, QNH (sau altitudinea barometrică a aerodromului); configurația la decolare; configurația sistemului de prelevare de aer din motor la decolare; starea suprafeței pistei (uscată, umedă, contaminată); modificări datorate sistemelor inoperante;
 - Date de ieșire: viteze; setare „trim”; gradientul de urcare cu un motor inoperant; procedura ce trebuie urmată în cazul defectării unui motor pe panta de urcare inclusiv altitudinea de accelerare;
- (ii) Pentru aterizare:
- Date de intrare: masa efectivă la aterizare, identificarea pistei; direcția și viteza vântului; temperatura exterioară, QNH (sau altitudinea barometrică a aerodromului); configurația la aterizare; configurația sistemului de prelevare de aer din motor la aterizare; starea suprafeței pistei (uscată, umedă, contaminată); modificări datorate sistemelor inoperante;
 - Date de ieșire: V REF; distanța efectivă la aterizare/distanța necesară la aterizare; gradientul de urcare în timpul apropierii; factori datorați sistemelor inoperante;
- (g) Considerente privind sistemul electronic de calcul și întocmire documentație de masă și centraj:
- (i) Date de bază: datele de bază folosite în calculul masei și centrului trebuie să fie modificabile de către Administratorul EFB sau de către furnizorul aplicației la solicitarea Administratorului EFB.
- (ii) Cerințe minime pe care trebuie să le îndeplinească interfața de introducere a datelor de intrare necesare calculului de masă și centraj:
- Toate datele de intrare cerute de sistem și necesare efectuării calculului de masă și centraj trebuie să fie specificate cu respectarea denumirilor, unităților de măsură (kg sau lbs), sistemului de indexare și poziției centrului de greutate (braț sau %MAC) conform procedurilor aprobate;
 - Valorile masei pentru pasageri și bagaje trebuie să fie în conformitate cu prevederile reglementărilor aplicabile și conform procedurilor aprobate;
- (iii) Cerințe minime pe care trebuie să le îndeplinească interfața de prezentare a rezultatelor calculului de masă și centraj:
- Toate rezultatele trebuie să fie numerice;
 - Sistemul electronic trebuie să prezinte un grafic de masă cu poziția centrului de greutate și domeniul de mișcare planificat al poziției centrului de greutate în timpul zborului;

- (iv) Fișa de încărcare („Mass & Balance Manifest / Load-Sheet”) trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:
- Masa operațională „dry” și Index (sau %MAC) ale aeronavei;
 - Încărcarea efectivă (pasageri + bagaje + cargo);
 - Masa aeronavei fără combustibil;
 - Cantitatea totală de combustibil la bord;
 - Masa la decolare/masa maximă structurală la decolare;
 - Masa combustibilului pentru misiune;
 - Masa la aterizare/masa maximă structurală la aterizare;
 - Modificări de ultim moment și corecții „trim”.
- (4) Pregătirea și evaluarea personalului în vederea utilizării EFB vor fi efectuate numai după aprobarea de către AACR a programelor de pregătire elaborate în conformitate cu legislația aplicabilă.
- (5) După aprobarea documentației, AACR efectuează inspecții la operatorul aerian și verifică implementarea procedurilor specifice pregătirii zborurilor (dispecerat) și efectuarea pregătirii specifice utilizării EFB, conform programelor de pregătire aprobate din Partea D a Manualului de Operațiuni.
- (6) După o perioadă provizorie de 6 luni pentru care operatorul aerian a solicitat și primit acceptul de a opera aeronava utilizând în paralel sistemul EFB și copiile hărților aeronautice, acesta va transmite către AACR un raport de evaluare în vederea acordării unei aprobări definitive.
- (7) După finalizarea cu succes a evaluării operaționale, un inspector AACR desemnat efectuează o inspecție în zbor în care se verifică întreg procesul de utilizare a EFB.

2.10. Operațiuni cu avioane către un aerodrom izolat

2.10.1. Generalități

- (1) Un aerodrom izolat este aerodromul pentru care rezerva alternativă și finală de combustibil necesară pentru a ajunge la cel mai apropiat aerodrom de destinație adecvat depășește:
- (a) pentru avioanele cu motoare cu piston, combustibilul necesar pentru 45 minute de zbor, plus 15 % din timpul de zbor planificat la nivel de croazieră sau două ore, luându-se în considerare valoarea mai mică; sau
 - (b) pentru avioanele cu motoare cu turbină, combustibilul necesar pentru 2 ore de zbor la un consum normal de croazieră deasupra aerodromului de destinație, inclusiv rezerva finală de combustibil.
- (2) Operatorul aerian care intenționează să desfășoare operațiuni cu avioane către un aerodrom izolat în cadrul transportului aerian comercial trebuie să dețină o aprobare specifică emisă de către AACR.
- (3) Aprobarea operațiunilor cu avioane către un aerodrom izolat se acordă pentru fiecare avion menționat în documentul de certificare al unui operator aerian, cu condiția ca acesta din urmă să se conformeze cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

2.10.2. Obținerea aprobării operațiunilor către un aerodrom izolat

- (1) Pentru a desfășura operațiuni comerciale către un aerodrom izolat, operatorul aerian transmite la AACR o cerere tip în vederea obținerii acestei aprobări;
- (2) Cererea tip (Anexa nr. 21) trebuie să fie însoțită de următoarea documentație:
- (a) Manualul de Operațiuni sau amendamentul acestuia care trebuie să conțină detalii referitoare la:

- (i) aerodromurile izolate la care operatorul aerian intenționează să opereze;
 - (ii) politica de combustibil utilizată în cazul operării la un aerodrom izolat;
 - (iii) programul de pregătire și verificare a echipajului de zbor care trebuie să conțină elemente din cadrul operațiunilor către un aerodrom izolat.
- (b) Manualul Sistemului de Management al Siguranței sau amendament la acesta va conține proceduri specifice monitorizării conformării și analizei operării în condițiile nou autorizate pentru a identifica și corecta eventualele tendințe negative. Operatorul aerian trebuie să țină cont de faptul că utilizarea unui aerodrom izolat expune aeronava și pasagerii la un risc mai mare decât în cazul operațiunilor care au la destinație un aerodrom de rezervă disponibil;
- (c) data și locația la care este planificată demonstrația operațională sau zborul demonstrativ către un aerodrom izolat.
- (3) După primirea cererii, AACR începe procesul de evaluare pentru a determina dacă sunt îndeplinite cerințele reglementărilor aplicabile. Dacă cererea nu este completă, AACR solicită operatorului aerian conformarea cu art. 2.10.2 (2).
- (4) După aprobarea documentației transmise, AACR poate solicita efectuarea unei demonstrații operaționale sau a unui zbor demonstrativ pentru a se asigura că toate procedurile declarate de operator și aprobate sunt aplicate corespunzător.
- (5) Pregătirea și evaluarea personalului în vederea efectuării operațiunilor către un aerodrom izolat vor fi efectuate numai după aprobarea de către AACR a programelor de pregătire elaborate în conformitate cu legislația aplicabilă. După finalizarea programelor de pregătire operatorul aerian transmite la AACR documentele ce atestă efectuarea programelor de pregătire și rezultatele examinărilor asociate.
- (6) În cazul în care în urma demonstrației operaționale sau a zborului demonstrativ se constată faptul că procedurile și practicile de întreținere și operare către un aerodrom izolat, declarate de către solicitant, nu sunt respectate, AACR reevaluează documentele solicitantului și cere, după caz, revizuirea acestora sau a oricăror alte aspecte identificate ca neconforme.

2.11. Operațiuni HEMS

2.11.1. Generalități

- (1) Operatorul aerian care intenționează să desfășoare operațiuni de servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS) în cadrul transportului aerian comercial cu elicoptere trebuie să dețină o aprobare specifică emisă de către AACR.
- (2) Aprobarea de tip HEMS se acordă pentru fiecare elicopter menționat în documentul de certificare al unui operator aerian, cu condiția ca acesta din urmă să se conformeze cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 965/2012.
- (3) Pentru a putea desfășura operațiuni de servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS), într-o zonă de interes public (PIS), operatorul aerian trebuie să solicite obținerea unei astfel de aprobări din partea AACR în conformitate cu art. 2.15.

2.11.2. Obținerea aprobării HEMS

- (1) Pentru a desfășura operațiuni de servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS), operatorul aerian transmite la AACR o cerere tip în vederea obținerii acestei aprobări;
- (2) Cererea tip (Anexa nr. 22) trebuie să fie însoțită de următoarea documentație:
 - (a) Manualul de Operațiuni sau amendamentul acestuia care trebuie să conțină detalii referitoare la:
 - (i) criteriile de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru sarcinile aferente HEMS, în funcție de experiența anterioară a acestora. În cazul selecției pilotului

comandant trebuie să se țină cont de caracteristicile geografice ale zonelor în care se desfășoară operațiunile HEMS (mare, munte, orașe mari, trafic aglomerat, etc.);

- (ii) experiența recentă necesară membrilor de echipaj HEMS;
- (iii) componența echipajului care va conține numărul minim de membri ai echipajului necesar pentru desfășurarea operațiunilor de tip HEMS, pe timp de zi și pe timp de noapte;
- (iv) detalii referitoare la îndatoririle și responsabilitățile membrilor de echipaj;
- (v) programul de pregătire și verificare a membrilor echipajului. Acesta trebuie să îmbunătățească cunoștințele membrilor echipajului referitoare la mediul de lucru și echipamentele HEMS, să îmbunătățească coordonarea echipajului și să cuprindă măsuri de minimizare a riscurilor asociate tranzitului pe rută în condiții de vizibilitate redusă, selecției locurilor de operare HEMS și profilelor de aterizare și de decolare;
- (vi) informarea HEMS a pasagerilor cu pregătire medicală și a altor membri ai personalului, după cum urmează:
 - A. în cazul pasagerilor cu pregătire medicală, modalitatea în care aceștia vor fi informați pentru a se asigura faptul că sunt familiarizați cu mediul de lucru și echipamentele HEMS, că pot manevra echipamentele medicale și de urgență de la bord și că pot lua parte la proceduri de intrare și ieșire normale și de urgență;
 - B. în cazul personalului serviciilor de urgență de la sol, trebuie detaliată modalitatea în care acesta va fi familiarizat cu mediul de lucru și echipamentele HEMS și cu riscurile asociate operațiunilor de la sol într-un loc de operare HEMS ținând cont de următoarele:
 - proceduri de comunicare radio bidirecționale cu elicopterele care desfășoară operațiuni de tip HEMS;
 - modalitatea de selecție a locului de operare HEMS;
 - cunoașterea zonelor cu risc semnificativ de periculozitate ale elicopterelor (rotoare, etc.);
 - controlul mulțimii de la locul de operare HEMS în vederea desfășurării operațiunii HEMS în siguranță;
 - evacuarea ocupanților elicopterului ca urmare a unui accident la locul de operare HEMS.
 - C. în cazul pacientului, modalitatea în care se va realiza informarea acestuia, în cazul în care starea sa de sănătate permite acest lucru.
- (vii) utilizarea echipamentului portabil la bordul elicopterului;
- (viii) minimele de operare în cadrul operațiunilor de tip HEMS;
- (ix) rutele recomandate pentru zboruri regulate către terenuri supravegheate de către operator, inclusiv altitudinea minimă de zbor;
- (x) criteriile de selecție a locului de operare HEMS în cazul operațiunilor desfășurate pe terenuri care nu au fost anterior supravegheate. Acesta trebuie să fie suficient de mare pentru a asigura o degajare adecvată față de toate obstacolele;
- (xi) procedura de decolare și aterizare pe terenurile de operare HEMS care nu au fost anterior supravegheate de către operator;
- (xii) altitudinea de siguranță pentru zona survolată;
- (xiii) facilitățile bazei de operare HEMS;

- (xiv) aprovizionarea cu combustibil în cazul operațiunilor HEMS. De asemenea, este necesară introducerea prevederilor referitoare la realimentarea cu combustibil pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timp ce pasagerii se află la bordul elicopterului care desfășoară o operațiune de tip HEMS;
- (xv) procedurile de urmat în caz de intrare accidentală în nori;
- (xvi) modalitatea în care operatorul aerian va pune la dispoziția organizației pentru care efectuează operațiunile de tip HEMS extrase relevante din manualul de operațiuni;
- (xvii) modalitatea în care operatorul aerian va stabili comunicații radio bidirecționale cu organizația pentru care se efectuează operațiunile HEMS și, dacă este posibil, un mijloc de comunicare cu personalul serviciilor de urgență de la sol.
- (b) Lista Echipamentului Minim (MEL) trebuie să includă echipamentele adecvate operațiunilor comerciale cu servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS);
- (c) Manualul Sistemului de Management al Siguranței sau amendament la acesta va conține proceduri specifice monitorizării conformării și analizei operării în condițiile nou autorizate pentru a identifica și corecta eventualele tendințe negative;
- (d) un document care să ateste faptul că utilizarea și montarea echipamentului medical, precum și orice modificare adusă acestora, dețin o aprobare din punct de vedere al navigabilității (certificat de tip, certificat de tip suplimentar, etc.), în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 748/2012;
- (e) instrucțiuni și proceduri de întreținere pentru echipamentele și sistemele HEMS în cadrul programului de întreținere al operatorului aerian pentru elicopterul în cauză;
- (f) data și locația la care este planificată demonstrația operațională sau zborul demonstrativ de tip HEMS.
- (3) După primirea cererii, AACR începe procesul de evaluare pentru a determina dacă sunt îndeplinite cerințele reglementărilor aplicabile. Dacă cererea nu este completă, AACR solicită operatorului aerian conformarea cu art. 2.11.2 (2).
- (4) După aprobarea documentației transmise, AACR poate solicita efectuarea unei demonstrații operaționale sau a unui zbor demonstrativ pentru a se asigura că toate procedurile declarate de operator și aprobate sunt aplicate corespunzător.
- (5) Pregătirea și evaluarea personalului în vederea efectuării operațiunilor de tip HEMS vor fi efectuate numai după aprobarea de către AACR a programelor de pregătire elaborate în conformitate cu legislația aplicabilă. După finalizarea programelor de pregătire operatorul aerian transmite la AACR documentele ce atestă efectuarea programelor de pregătire și rezultatele examinărilor asociate.
- (6) În cazul în care în urma demonstrației operaționale sau a zborului demonstrativ se constată faptul că procedurile și practicile de întreținere și operare HEMS, declarate de către solicitant, nu sunt respectate, AACR reevaluează documentele solicitantului și cere, după caz, revizuirea acestora sau a oricăror alte aspecte identificate ca neconforme.

2.12. Operațiuni HHO

2.12.1. Generalități

- (3) Operatorul aerian care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale cu încărcături suspendate (HHO) în cadrul transportului aerian comercial cu elicoptere trebuie să dețină o aprobare specifică emisă de către AACR.
- (4) Aprobarea de tip HHO se acordă pentru fiecare elicopter menționat în documentul de certificare al unui operator aerian, cu condiția ca acesta din urmă să se conformeze cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

2.12.2. Obținerea aprobării HHO

- (1) Pentru a desfășura operațiuni comerciale cu încărcături suspendate (HHO), operatorul aerian transmite la AACR o cerere tip în vederea obținerii acestei aprobări;
- (2) Cererea tip (Anexa nr. 23) trebuie să fie însoțită de următoarea documentație:
 - (e) Manualul de Operațiuni sau amendamentul acestuia care trebuie să conțină detalii referitoare la:
 - (viii) criteriile de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru sarcinile aferente HHO, în funcție de experiența anterioară a acestora;
 - (ix) experiența recentă necesară membrilor de echipaj HHO;
 - (x) componența echipajului care va conține numărul minim de membri ai echipajului necesar pentru desfășurarea operațiunilor de tip HHO pe timp de zi sau pe timp de noapte. Numărul minim de membri ai echipajului va depinde de tipul de elicopter, condițiile meteorologice, tipul de sarcină de îndeplinit și, în plus pentru operațiunile HHO deasupra mării, de mediul zonei HHO, starea mării și mișcarea vasului. În niciun caz echipajul minim nu poate cuprinde mai puțin de un pilot și un membru al echipajului HHO;
 - (xi) detalii referitoare la îndatoririle și responsabilitățile membrilor de echipaj;
 - (xii) programul de pregătire și verificare a membrilor echipajului. Acesta trebuie să îmbunătățească cunoștințele membrilor echipajului referitoare la mediul de lucru și echipamentele HHO, să asigure coordonarea echipajului și să cuprindă măsuri de minimizare a riscurilor asociate procedurilor HHO normale și de urgență și descărcării electricității statice;
 - (xiii) informarea pasagerilor HHO precum și atenționarea acestora cu privire la pericolele care pot apărea în timpul operațiunilor de tip HHO în ceea ce privește descărcările de electricitate statică precum și alte aspecte legate de HHO;
 - (xiv) modalitatea în care membri echipajului vor consemna numărul de cicluri efectuate în cadrul operațiunilor de tip HHO;
 - (xv) minimele de operare în cadrul operațiunilor de tip HHO;
 - (xvi) modalitatea în care operatorul aerian va pune la dispoziția organizației pentru care efectuează operațiunile de tip HHO extrase relevante din manualul de operațiuni;
 - (xvii) modalitatea în care operatorul aerian va stabili comunicații radio bidirecționale cu organizația pentru care se efectuează operațiuni HHO și, dacă este posibil, un mijloc de comunicare cu personalul de la sol din zona HHO pentru operațiuni deasupra mării pe timp de zi și de noapte sau pentru operațiuni pe uscat pe timp de noapte, cu excepția operațiunilor HHO la un loc de operare pentru servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS).
 - (f) Lista Echipamentului Minim (MEL) trebuie să includă echipamentele adecvate operațiunilor comerciale cu încărcături suspendate (HHO);
 - (g) Manualul Sistemului de Management al Siguranței sau amendament la acesta va conține proceduri specifice monitorizării conformării și analizei operării în condițiile nou autorizate pentru a identifica și corecta eventualele tendințe negative;
 - (h) informații referitoare la experiența pe mare și pe uscat a piloților comandanți care urmează să execute zboruri HHO;
 - (i) informații referitoare la experiența recentă a piloților și a membrilor echipajului care urmează să desfășoare operațiuni de tip HHO;

- (j) un document care să ateste faptul că echipamentele utilizate pentru operațiunile de tip HHO și echipamentele radio conexe, precum și orice modificare ulterioară adusă acestora, dețin o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută.
- (i) instalațiile de ridicare (“hoist installations”) care au fost certificate în conformitate cu unul din următoarele standarde:
- CS 27.865 sau CS 29.865;
 - JAR 27 Amendamentul 2 (27.865) sau JAR 29 Amendamentul 2 (29.865);
 - FAR 27 Amendamentul 36 (27.865) care include conformarea cu CS 27.865(c)(6);
 - FAR 29 Amendamentul 43 (29.865),
- satisfac criteriile de navigabilitate pentru încărcătură externă umană (“human external cargo - HEC”) și nu necesită o aprobare din punct de vedere al navigabilității;
- (ii) instalațiile de ridicare care au fost certificate înainte de emiterea criteriilor de navigabilitate pentru HEC astfel cum sunt definite la punctul (i) pot fi considerate eligibile pentru operațiunile HHO, cu condiția ca în urma unei evaluări a riscurilor să fie îndeplinită una dintre următoarele cerințe:
- A. istoricul reparațiilor instalațiilor de ridicare este considerat a fi satisfăcător de către AACR;
- B. pentru instalațiile de ridicare care au un istoric al reparațiilor considerat a fi nesatisfăcător, pentru a putea fi acceptate de către AACR, sunt necesare anumite demonstrații suplimentare efectuate de către deținătorul certificatului instalației de ridicare (certificat de tip-TC sau certificat de tip suplimentar-STC) în baza următoarelor cerințe:
- instalația de ridicare trebuie să reziste la o forță egală cu o limită de factor de încărcare statică de 3.5, sau un factor de încărcare mai mic, dar nu mai puțin de 2.5, demonstrat a fi factorul de încărcare maxim stabilit pentru operațiunile de ridicare, înmulțit cu încărcătura maximă externă autorizată;
 - trebuie să fie stabilită fiabilitatea sistemelor primare și de back-up la nivel de elicopter, iar modul de defectare și analiză a efectelor utilizării echipamentelor trebuie să fie disponibile.
 - Evaluarea de proiectare a sistemelor primare și de back-up trebuie să țină cont de orice defect care poate fi indus de către modul de defectare al oricărui sistem electric sau mecanic al elicopterului;
 - Manualul Operațional sau Manualul de Zbor conține informații și proceduri referitoare la procentul de putere în cazul funcționării cu un motor inoperativ (OEI) pentru masele, altitudinile și temperaturile de-a lungul anvelopei de zbor pentru care sunt acceptate operațiuni de tip HHO;
 - informații cu privire la intervalele de inspecție și durata de viață a cablului de ridicare trebuie să fie stabilite în instrucțiunile pentru menținerea navigabilității;
 - orice problemă de navigabilitate rezultată în urma incidentelor sau accidentelor și care nu este cuprinsă în punctele (i), (ii), (iii) și (iv) de mai sus trebuie luată în considerare.

- (k) instrucțiuni și proceduri de întreținere pentru echipamentele și sistemele HHO în cadrul programului de întreținere al operatorului aerian pentru elicopterul în cauză, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1321/2014.
 - (l) data și locația la care este planificată demonstrația operațională sau zborul demonstrativ de tip HHO.
- (3) După primirea cererii, AACR începe procesul de evaluare pentru a determina dacă sunt îndeplinite cerințele reglementărilor aplicabile. Dacă cererea nu este completă, AACR solicită operatorului aerian conformarea cu art. 2.12.2 (2).
 - (4) După aprobarea documentației transmise, AACR poate solicita efectuarea unei demonstrații operaționale sau a unui zbor demonstrativ pentru a se asigura că toate procedurile declarate de operator și aprobate sunt aplicate corespunzător.
 - (5) Pregătirea și evaluarea personalului în vederea efectuării operațiunilor de tip HHO vor fi efectuate numai după aprobarea de către AACR a programelor de pregătire elaborate în conformitate cu legislația aplicabilă. După finalizarea programelor de pregătire operatorul aerian transmite la AACR documentele ce atestă efectuarea programelor de pregătire și rezultatele examinărilor asociate.
 - (6) În cazul în care în urma demonstrației operaționale sau a zborului demonstrativ se constată faptul că procedurile și practicile de întreținere și operare HHO, declarate de către solicitant, nu sunt respectate, AACR reevaluează documentele solicitantului și cere, după caz, revizuirea acestora sau a oricăror alte aspecte identificate ca neconforme.

2.13. Operațiuni cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate

Definiții

„zonă izolată” - un loc care este situat departe de orice persoană, activitate, clădire sau oraș. De asemenea, poate fi o zonă într-un oraș situată la o anumită distanță de restul orașului (ex: o zonă de depozit este de multe ori la distanță de cea mai mare parte a orașului, Delta Dunării).

„zonă muntoasă” – o zonă care conține o ridicătură a scoarței pământului mai mare decât dealul, de obicei stâncoasă și care depășește înălțimea de 800 de metri.

2.13.1. Operațiuni cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate desfășurate de către operatorii aerieni români

2.13.1.1. Generalități

- (1) Operatorul aerian român care intenționează să desfășoare operațiuni cu un elicopter turbomotor cu o MOPSC de șase locuri sau mai puțin într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate trebuie să dețină o aprobare emisă de către AACR.
- (2) Aprobarea acestor operațiuni se acordă elicopterelor care nu au capacitatea de a executa o aterizare forțată în siguranță cu condiția ca operatorul aerian să se conformeze cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 965/2012.
- (3) Pentru a putea desfășura operațiuni cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate, operatorul aerian trebuie să dețină o aprobare pentru a putea desfășura operațiuni fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță sau să solicite obținerea unei astfel de aprobări din partea AACR în conformitate cu art. 2.16.
- (4) Totuși, un operator aerian poate obține o aprobare pentru a putea desfășura operațiuni cu un elicopter monomotor peste zone considerate ca fiind izolate și care fac parte dintr-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate cu condiția conformării cu cerințele art. 2.13.1.2, în acest caz fiind necesare și următoarele:
 - (a) demonstrarea cauzei care face imposibilă operarea în acea zonă cu un elicopter bimotor (conform AMC1 CAT.POL.H.420 (a)(1));
 - (b) descrierea utilizării timpului de expunere în faza de zbor pe rută.

Și în acest caz, operatorul aerian trebuie să dețină o aprobare pentru a putea desfășura operațiuni fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță sau să solicite obținerea unei astfel de aprobări din partea AACR în conformitate cu art. 2.16.

- (5) Aprobarea pentru a putea efectua operațiuni cu elicopterul într-un mediu ostil aflat în afara unei zone aglomerate acordată operatorului aerian este valabilă doar pe teritoriul României. În cazul în care operatorul aerian intenționează să desfășoare aceste tipuri de operațiuni pe teritoriul unui alt stat membru, înainte ca astfel de operațiuni să aibă loc, operatorul trebuie să obțină o autorizație în acest sens din partea autorității competente a respectivului stat, obținută în conformitate cu procedurile respectivei autorități competente. După obținerea autorizației în cauză, operatorul aerian trebuie să informeze AACR în vederea obținerii aprobării operațiunilor cu elicopterul într-un mediu ostil aflat în afara unei zone aglomerate pe teritoriul respectivului stat membru, conform autorizației emise de către autoritatea competentă a respectivului stat membru.

AACR va analiza autorizația emisă de către statul membru în cauză și va acorda sau modifica aprobarea operațiunilor cu elicopterul într-un mediu ostil aflat în afara unei zone aglomerate numai după conformarea cu prevederile art. 2.13.1.2.

2.13.1.2. Obținerea aprobării pentru efectuarea operațiunilor cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate

- (1) Pentru a desfășura operațiuni cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate, operatorul aerian transmite la AACR o cerere tip în vederea obținerii acestei aprobări;
- (2) Cererea tip (Anexa nr. 24) trebuie să fie însoțită de următoarea documentație:
- (a) Manualul de Operațiuni sau amendamentul acestuia care trebuie să conțină detalii referitoare la:
 - (i) procedurile specifice fiecărei zone peste care se intenționează operarea (zonă izolată și/sau muntoasă). În cazul operațiunilor peste zone muntoase cu elicoptere bimotoare care nu pot atinge la o anumită altitudine cerințele de performanță corespunzătoare operațiunilor desfășurate în clasa 1 sau 2 de performanță, caz în care rezultatul cedării unui motor este de același fel precum cel al cedării motorului unui elicopter monomotor, este necesară descrierea utilizării timpului de expunere în faza de zbor pe rută;
 - (ii) programul de pregătire și verificare a echipajului de zbor care trebuie să conțină elemente din cadrul operațiunilor într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate.
 - (b) un document din care să reiasă motivul pentru care limitările elicopterului în cauză, sau alte aspecte justificabile, împiedică utilizarea criteriilor de performanță corespunzătoare;
 - (c) Manualul Sistemului de Management al Siguranței sau amendament la acesta va conține proceduri specifice monitorizării conformării și analizei operării în condițiile nou autorizate pentru a identifica și corecta eventualele tendințe negative;
 - (d) o analiză de risc care să țină cont de următoarele:
 - (i) tipul de operațiuni și circumstanțele zborului;
 - (ii) zona în care se desfășoară operațiunea;
 - (iii) probabilitatea cedării unui motor și consecința unui astfel de eveniment;
 - (iv) țintă de siguranță ("safety target");
 - (v) proceduri pentru a menține fiabilitatea motorului/motoarelor;

- (vi) instalarea și utilizarea unui sistem de monitorizare a fiabilității; și
 - (vii) atunci când se consideră relevant, analiza oricăror informații disponibile pe tema accidentelor sau a altor date legate de siguranța operării.
- (e) data și locația la care este planificată demonstrația operațională sau zborul demonstrativ într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate.
- (3) După primirea cererii, AACR începe procesul de evaluare pentru a determina dacă sunt îndeplinite cerințele reglementărilor aplicabile. Dacă cererea nu este completă, AACR solicită operatorului aerian conformarea cu art. 2.13.1.2 (2).
- (4) După aprobarea documentației transmise, AACR poate solicita efectuarea unei demonstrații operaționale sau a unui zbor demonstrativ pentru a se asigura că toate procedurile declarate de operator și aprobate sunt aplicate corespunzător.
- (5) Pregătirea și evaluarea personalului în vederea efectuării operațiunilor cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate vor fi efectuate numai după aprobarea de către AACR a programelor de pregătire elaborate în conformitate cu legislația aplicabilă. După finalizarea programelor de pregătire operatorul aerian transmite la AACR documentele ce atestă efectuarea programelor de pregătire și rezultatele examinărilor asociate.
- (6) În cazul în care în urma demonstrației operaționale sau a zborului demonstrativ se constată faptul că procedurile și practicile de operare într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate, declarate de către solicitant, nu sunt respectate, AACR reevaluează documentele solicitantului și cere, după caz, revizuirea acestora sau a oricăror alte aspecte identificate ca neconforme.

2.13.2. Operațiuni cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate efectuate pe teritoriul României de către operatori aerieni comunitari

- (1) Un operator aerian autorizat să desfășoare operațiuni comerciale de către autoritatea competentă a altui stat membru va putea desfășura operațiuni cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate pe teritoriul României numai dacă deține o autorizație din partea AACR.
- (2) Pentru obținerea unei autorizații pentru a desfășura operațiuni cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate pe teritoriul României, operatorul aerian al altui stat membru transmite la AACR următoarele:
- (a) o cerere tip (Anexa nr. 23);
 - (b) o analiză de risc;
 - (c) motivele și justificările care împiedică utilizarea unor criterii de performanță corespunzătoare peste acele zone ostile în afara unei zone aglomerate în care operatorul intenționează să efectueze operațiuni.
- (3) După primirea cererii, AACR începe procesul de evaluare pentru a determina dacă sunt îndeplinite cerințele reglementărilor aplicabile. Dacă cererea nu este completă, AACR solicită operatorului aerian în cauză conformarea cu art. 2.13.2 (2).
- (4) În cazul în care cererea și documentația se conformează cu cerințele aplicabile, AACR emite operatorului aerian certificat de către autoritatea competentă a altui stat membru o autorizație pentru a putea desfășura operațiuni cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate pe teritoriul României.
- (5) După obținerea autorizației menționate la litera (e) de mai sus, operatorul aerian trebuie să informeze autoritatea competentă care i-a emis AOC-ul și să îi transmită acesteia analiza de risc precum și motivele și justificările care împiedică utilizarea unor criterii de performanță

corespunzătoare, înaintate și analizate de către AACR, în vederea obținerii aprobării din partea autorității sale sau extinderea unei astfel de aprobări la o nouă zonă.

2.14. Operațiuni NVIS

2.14.1. Generalități

- (1) Operatorul aerian care intenționează să desfășoare operațiuni cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS) în cadrul transportului aerian comercial cu elicoptere trebuie să dețină o aprobare specifică emisă de către AACR.
- (2) Aprobarea de tip NVIS se acordă pentru fiecare elicopter menționat în documentul de certificare al unui operator aerian, cu condiția ca acesta din urmă să se conformeze cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

2.14.2. Obținerea aprobării NVIS

- (1) Pentru a desfășura operațiuni cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS), operatorul aerian transmite la AACR o cerere tip în vederea obținerii acestei aprobări;
- (2) Cererea tip (Anexa nr. 25) trebuie să fie însoțită de următoarea documentație:
 - (a) Manualul de Operațiuni sau amendamentul acestuia care trebuie să conțină detalii referitoare la:
 - (i) criteriile de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru sarcinile aferente NVIS;
 - (ii) experiența recentă necesară membrilor de echipaj NVIS;
 - (iii) componența echipajului care va conține numărul minim de membri ai echipajului necesar pentru desfășurarea operațiunilor de tip NVIS. Numărul minim de membri ai echipajului trebuie să fie mai mare decât cel specificat:
 - în manualul de zbor al aeronavei (AFM);
 - pentru activitatea în cauză; sau
 - în aprobarea operațională pentru operațiuni NVIS.În cazul în care operatorul aerian deține sau solicită obținerea unei aprobări pentru a efectua și operațiuni de tip HHO și HEMS, numărul minim de membri ai echipajului poate crește, dacă membrul echipajului NVIS nu este calificat de asemenea și ca membru al echipajului HHO, respectiv HEMS;
 - (iv) detalii referitoare la îndatoririle și responsabilitățile membrilor de echipaj;
 - (v) documentația necesară și procedurile de urmat înainte și după un zbor NVIS.
 - (vi) procedurile de coordonare ale echipajului, care trebuie să includă:
 - informare înainte de zbor;
 - proceduri care trebuie urmate atunci când un membru al echipajului poartă echipament NVG și/sau proceduri care trebuie urmate atunci când doi sau mai mulți membri ai echipajului poartă echipament NVG;
 - proceduri pentru trecerea la și de la un zbor de tip NVIS;
 - utilizarea radioaltimetrului în cazul unui zbor de tip NVIS;
 - proceduri pentru condiții de zbor instrumental neașteptate și de redresare a elicopterului, inclusiv proceduri de redresare a atitudinii;
 - (vii) minimele de operare în cadrul operațiunilor de tip NVIS precum și altitudinile minime de tranziție la și de la un zbor de tip NVIS;
 - (viii) echipamentele suplimentare necesare în vederea desfășurării în siguranță a operațiunilor de tip NVIS.

Pentru a reduce efectul numărului diminuat de repere vizuale periferice și nevoia de îmbunătățire a conștientizării situației, se pun la dispoziție următoarele:

- iluminarea panoului de instrumente cu proiectoare compatibile cu NVIS, dacă sunt instalate, care să ilumineze toate instrumentele de zbor esențiale;
- lămpi utilitare compatibile cu NVIS;
- lanterne portabile compatibile cu NVIS; și
- un mijloc de înlăturare sau stingere a luminilor interioare care nu sunt compatibile cu NVIS.

De asemenea, se furnizează următoarele echipamente NVIS suplimentare:

- o sursă de alimentare de rezervă sau secundară pentru ochelarii de vedere pe timp de noapte (NVG);
- o cască cu NVG adecvați.

Toți ochelarii de vedere pe timp de noapte necesari pentru un zbor NVIS trebuie să fie de același tip, generație și model.

- (ix) proceduri care trebuie urmate în timpul operațiunilor de tip NVIS pentru evaluarea vizibilității, pentru a se asigura faptul că operațiunile nu sunt efectuate sub minimele prevăzute pentru operațiunile VFR pe timp de noapte neasistate;
 - (x) minimele meteorologice, ținând cont de activitatea de bază;
 - (xi) programul de pregătire și verificare a membrilor echipajului. Acesta trebuie să îmbunătățească cunoștințele membrilor echipajului despre mediul de lucru și echipamentele NVIS, să îmbunătățească coordonarea echipajului și să cuprindă măsuri de minimizare a riscurilor asociate intrării în condiții de vizibilitate redusă și proceduri NVIS normale și de urgență.
- (b) Lista Echipamentului Minim (MEL) trebuie să includă echipamentele adecvate operațiunilor cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS);
 - (c) Manualul Sistemului de Management al Siguranței sau amendament la acesta va conține proceduri specifice monitorizării conformării și analizei operării în condițiile nou autorizate pentru a identifica și corecta eventualele tendințe negative;
 - (d) un document care să ateste faptul că utilizarea și montarea echipamentului NVIS, precum și orice modificare adusă acestora, dețin o aprobare din punct de vedere al navigabilității, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 748/2012;
 - (e) instrucțiuni și proceduri de menținere a navigabilității pentru echipamentele și sistemele NVIS în cadrul programului de întreținere al operatorului aerian pentru elicopterul în cauză. Acestea trebuie să acopere minim:
 - (i) parbrizul și ferestrele elicopterului;
 - (ii) iluminarea NVIS;
 - (iii) ochelarii de vedere pe timp de noapte; și
 - (iv) orice echipament suplimentar care vine în sprijinul operațiunilor NVIS.
 - (f) data și locația la care este planificată demonstrația operațională sau zborul demonstrativ de tip NVIS.
- (3) După primirea cererii, AACR începe procesul de evaluare pentru a determina dacă sunt îndeplinite cerințele reglementărilor aplicabile. Dacă cererea nu este completă, AACR solicită operatorului aerian conformarea cu art. 2.14.2 (2).
- (4) După aprobarea documentației transmise, AACR poate solicita efectuarea unei demonstrații operaționale sau a unui zbor demonstrativ pentru a se asigura că toate procedurile declarate de către operator și aprobate sunt aplicate corespunzător.

- (5) Pregătirea și evaluarea personalului în vederea efectuării operațiunilor de tip NVIS vor fi efectuate numai după aprobarea de către AACR a programelor de pregătire elaborate în conformitate cu legislația aplicabilă. După finalizarea programelor de pregătire operatorul aerian transmite la AACR documentele ce atestă efectuarea programelor de pregătire și rezultatele examinărilor asociate.
- (6) În cazul în care în urma demonstrației operaționale sau a zborului demonstrativ se constată faptul că procedurile și practicile de întreținere și operare NVIS, declarate de către solicitant, nu sunt respectate, AACR reevaluează documentele solicitantului și cere, după caz, revizuirea acestora sau a oricăror alte aspecte identificate ca neconforme.

2.15. Operațiuni cu elicopterul spre/de la o zonă de interes public (PIS)

2.15.1. Operațiuni cu elicopterul spre/de la o zonă de interes public desfășurate de către operatorii aerieni români

2.15.1.1. Generalități

- (1) Operatorul aerian român care intenționează să desfășoare operațiuni cu elicopterul spre/de la o zonă de interes public (PIS) în cadrul transportului aerian comercial cu elicoptere trebuie să dețină o aprobare specifică emisă de către AACR.
- (2) Aprobarea de tip PIS se acordă pentru fiecare elicopter menționat în documentul de certificare al unui operator aerian, cu condiția ca acesta din urmă să se conformeze cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 965/2012, iar operațiunea de tip PIS să se desfășoare în clasa 1 de performanță. AACR poate accepta ca un operator aerian să desfășoare operațiuni spre/de la o zonă de interes public (PIS) în clasa 2 de performanță doar în cazul în care se îndeplinesc condițiile art. 2.15.1.2 (3) de mai jos.
- (3) Operațiunile cu elicopterul spre/de la o zonă de interes public în clasa 3 de performanță sunt interzise.
- (4) Aprobarea de tip PIS acordată operatorului aerian este valabilă doar pe teritoriul României. În cazul în care operatorul aerian intenționează să desfășoare operațiuni cu elicopterul spre/de la o zonă de interes public pe teritoriul unui alt stat membru, înainte ca astfel de operațiuni să aibă loc, acesta trebuie să obțină o autorizație în acest sens din partea autorității competente a respectivului stat, obținută în conformitate cu procedurile respectivei autorități competente. După obținerea autorizației în cauză, operatorul aerian trebuie să informeze AACR în vederea obținerii aprobării operațiunilor cu elicopterul spre/de la o zonă de interes public (PIS) sau extinderea unei astfel de aprobări la o nouă zonă PIS de pe teritoriul respectivului stat membru, conform autorizației emise de către autoritatea competentă a respectivului stat membru.

AACR va analiza autorizația emisă de către statul membru în cauză și va acorda sau modifica aprobarea PIS numai după conformarea cu prevederile art. 2.15.1.2.

2.15.1.2. Obținerea aprobării PIS

- (1) Pentru a desfășura operațiuni cu elicopterul spre/de la o zonă de interes public (PIS), operatorul aerian transmite la AACR o cerere tip în vederea obținerii acestei aprobări;
- (2) Cererea tip (Anexa nr. 26) trebuie să fie însoțită de următoarea documentație:
 - (a) Manualul de Operațiuni sau amendamentul acestuia care trebuie să conțină detalii referitoare la:
 - (i) procedurile specifice fiecărei zone de interes public pentru reducerea la minimum a perioadei în care ocupanții elicopterului și persoanele de la sol ar putea fi puse în pericol în eventualitatea cedării motorului la decolare sau la aterizare;

- (ii) pentru fiecare PIS: o diagramă sau o fotografie adnotată care prezintă principalele aspecte, dimensiuni, principalele pericole și planul pentru situații de urgență în caz de incidente (ERP);
 - (iii) modalitatea în care se va efectua decolarea de la un PIS astfel încât să poată fi executată o aterizare forțată în siguranță până la punctul la care este posibilă continuarea în siguranță a zborului, în cazul unui motor inoperant;
 - (iv) modalitatea în care se va efectua aterizarea la un PIS, în cazul unui motor inoperant (aterizare întreruptă/aterizare forțată în condiții de siguranță);
 - (v) programul de pregătire și verificare a echipajului de zbor care trebuie să conțină elemente din cadrul operațiunilor spre/de la o zonă de interes public.
- (b) un document din care să reiasă faptul că elicopterul este întreținut de o organizație de întreținere aprobată și este menținut într-un mediu controlat, conform Regulamentului (CE) 1321/2014 (ex: proceduri în manualul CAME , program de fiabilitate, etc.);
- (c) Manualul Sistemului de Management al Siguranței sau amendament la acesta va conține proceduri specifice monitorizării conformării și analizei operării în condițiile nou autorizate pentru a identifica și corecta eventualele tendințe negative, precum și proceduri de reducere a riscurilor din punct de vedere al navigabilității (sistem de raportare a defectelor, implementare sistem de monitorizare, etc.);
- (d) data și locația la care este planificată demonstrația operațională sau zborul demonstrativ spre/de la o zonă de interes public.
- (3) Operațiuni cu elicopterul spre/de la o zonă de interes public desfășurate în clasa 2 de performanță
- (a) Operațiunile spre/de la o zonă de interes public (PIS) se pot desfășura în clasa 2 de performanță fără respectarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 965/2012, punctul CAT.POL.H.310 litera (b) sau punctul CAT.POL.H.325 litera (b), cu condiția îndeplinirii cumulative a următoarelor cerințe:
- (i) PIS a fost folosită înainte de 1 iulie 2002;
 - (ii) dimensiunea PIS sau a mediului cu obstacole nu permite respectarea cerințelor pentru operațiuni în clasa de performanță 1;
 - (iii) operațiunea se desfășoară cu un elicopter cu o MOPSC de șase locuri sau mai puțin;
 - (iv) operatorul se conformează cu prevederile CAT.POL.H.305 litera (b) punctele 2 și 3;
 - (v) masa elicopterului nu depășește masa maximă specificată în AFM pentru un gradient de urcare de 8 % în condiții de atmosferă calmă la viteza de decolare în siguranță corespunzătoare (VTOSS), cu motorul critic inoperant și cu restul motoarelor în funcțiune la o turație corespunzătoare.
- (b) Suplimentar față de cerințele de la paragraful (2) - alineatul (a), punctele (i), (ii) și (v), și alineatele (b), (c) și (d) de mai sus, Manualul de Operațiuni sau amendamentul acestuia trebuie să conțină pentru fiecare zonă PIS o detaliere a motivului pentru care nu se poate opera în clasa 1 de performanță.
- (4) După primirea cererii, AACR începe procesul de evaluare pentru a determina dacă sunt îndeplinite cerințele reglementărilor aplicabile. Dacă cererea nu este completă, AACR solicită operatorului aerian conformarea cu art. 2.15.1.2 (2).
- (5) După aprobarea documentației transmise, AACR poate solicita efectuarea unei demonstrații operaționale sau a unui zbor demonstrativ pentru a se asigura că toate procedurile declarate de operator și aprobate sunt aplicate corespunzător.

- (6) Pregătirea și evaluarea personalului în vederea efectuării operațiunilor cu elicopterul spre/de la o zonă de interes public vor fi efectuate numai după aprobarea de către AACR a programelor de pregătire elaborate în conformitate cu legislația aplicabilă. După finalizarea programelor de pregătire operatorul aerian transmite la AACR documentele ce atestă efectuarea programelor de pregătire și rezultatele examinărilor asociate.
- (7) În cazul în care în urma demonstrației operaționale sau a zborului demonstrativ se constată faptul că procedurile și practicile de operare PIS, declarate de către solicitant, nu sunt respectate, AACR reevaluează documentele solicitantului și cere, după caz, revizuirea acestora sau a oricăror alte aspecte identificate ca neconforme.

2.15.2. Operațiuni cu elicopterul spre/de la o zonă de interes public efectuate pe teritoriul României de către operatori aerieni comunitari

- (1) Un operator aerian autorizat să desfășoare operațiuni de transport aerian public de către autoritatea competentă a altui stat membru va putea desfășura operațiuni cu elicopterul spre/de la o zonă de interes public (PIS) pe teritoriul României numai dacă deține o autorizație din partea AACR.
- (2) Pentru obținerea unei autorizații pentru a desfășura operațiuni cu elicopterul spre/de la o zonă de interes public (PIS) pe teritoriul României, operatorul aerian al altui stat membru transmite la AACR o cerere tip (Anexa nr. 26), care trebuie să fie însoțită de următoarele:
 - (a) în cazul operatorilor care intenționează să desfășoare operațiuni cu elicopterul spre/de la o zonă de interes public în clasa 1 de performanță, sunt necesare următoarele:
 - (i) procedurile specifice fiecărei zone PIS pentru reducerea la minimum a perioadei în care ocupanții elicopterului și persoanele de la sol ar putea fi puse în pericol în eventualitatea cedării motorului la decolare sau la aterizare;
 - (ii) extras din Manualul de Operațiuni care să conțină:
 - pentru fiecare PIS: o diagramă sau o fotografie adnotată care prezintă principalele aspecte, dimensiuni, principalele pericole și planul pentru situații de urgență în caz de incidente;
 - modalitatea în care se va efectua decolarea de la un PIS astfel încât să poată fi executată o aterizare forțată în siguranță până la punctul la care este posibilă continuarea în siguranță a zborului, în cazul unui motor inoperant;
 - modalitatea în care se va efectua aterizarea la un PIS, în cazul unui motor inoperant (aterizare întreruptă/aterizare forțată în condiții de siguranță).
 - (b) în cazul operatorilor care intenționează să desfășoare operațiuni cu elicopterul spre/de la o zonă de interes public în clasa 2 de performanță, sunt necesare următoarele:
 - (i) un document din care să reiasă motivul pentru care nu se poate opera în clasa 1 de performanță, pentru fiecare zonă PIS la care se intenționează operarea;
 - (ii) procedurile specifice fiecărei zone PIS pentru reducerea la minimum a perioadei în care ocupanții elicopterului și persoanele de la sol ar putea fi puse în pericol în eventualitatea cedării motorului la decolare sau la aterizare;
 - (iii) extras din Manualul de Operațiuni care să conțină pentru fiecare zonă PIS o diagramă sau o fotografie adnotată care prezintă principalele aspecte, dimensiuni, neconformitatea cu cerințele privind clasa de performanță 1, principalele pericole și planul pentru situații de urgență în caz de incidente (ERP).
- (3) După primirea cererii, AACR începe procesul de evaluare pentru a determina dacă sunt îndeplinite cerințele reglementărilor aplicabile. Dacă cererea nu este completă, AACR solicită operatorului aerian în cauză conformarea cu art. 2.15.2 (2).

- (4) În cazul în care cererea și documentația se conformează cu cerințele aplicabile, AACR emite operatorului aerian certificat de către autoritatea competentă a altui stat membru o autorizație pentru a putea desfășura operațiuni cu elicopterul spre/de la o zonă de interes public (PIS) pe teritoriul României.
- (5) După obținerea autorizației menționate la litera (4) de mai sus, operatorul aerian trebuie să informeze autoritatea competentă care i-a emis AOC-ul în vederea obținerii aprobării operațiunilor cu elicopterul spre/de la o zonă de interes public (PIS) sau extinderea unei astfel de aprobări la o nouă zonă PIS de pe teritoriul României, conform autorizației emise de către AACR.

2.16. Operațiuni cu elicopterul fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță pe parcursul fazelor de decolare și aterizare

2.16.1. Generalități

- (1) Operatorul aerian care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță pe parcursul fazelor de decolare și aterizare în cadrul transportului aerian comercial cu elicoptere trebuie să dețină o aprobare specifică emisă de către AACR.
- (2) Aprobarea operațiunilor fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță pe parcursul fazelor de decolare și aterizare se acordă pentru fiecare elicopter menționat în documentul de certificare al unui operator aerian, cu condiția ca acesta din urmă să se conformeze cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

2.16.2. Obținerea aprobării operațiunilor cu elicopterul fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță

- (1) Pentru a desfășura operațiuni comerciale cu elicopterul fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță pe parcursul fazelor de decolare și aterizare, operatorul aerian transmite la AACR o cerere tip în vederea obținerii acestei aprobări;
- (2) Cererea tip (Anexa nr. 27) trebuie să fie însoțită de următoarea documentație:
 - (a) Manualul de Operațiuni sau amendamentul acestuia care trebuie să conțină detalii referitoare la:
 - (i) procedurile de decolare și aterizare, în cazul în care acestea nu există deja în AFM, care să țină cont printre altele și de următoarele aspecte:
 - masa și centrul de greutate ale elicopterului;
 - viteza vântului;
 - turbulența;
 - dimensiunile punții;
 - elevația și orientarea punții;
 - obstacole;
 - marjele de putere;
 - (ii) programul de pregătire și verificare a echipajului de zbor trebuie să conțină discuții, demonstrații și tehnici folosite pentru a minimiza riscurile operațiunilor cu elicopterul fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță pe parcursul fazelor de decolare și aterizare;
 - (b) Manualul Sistemului de Management al Siguranței sau amendament la acesta va conține proceduri specifice monitorizării conformării și analizei operării în condițiile nou autorizate pentru a identifica și corecta eventualele tendințe negative.

Operatorul aerian trebuie să efectueze o evaluare a riscurilor pentru tipul de elicopter și tipul de operațiuni și să furnizeze AACR statistici de fiabilitate a

motorului disponibile pentru tipul de elicopter și tipul de motor. Exceptând cazul noilor motoare, astfel de informații trebuie să ateste faptul că evenimentele privind pierderea bruscă de putere provenită în urma opririi motorului în timpul zborului (IFSD) nu sunt mai mari de 1 la 100 000 de ore de funcționare într-o perioadă de 5 ani. Cu toate acestea, inițial, AACR poate accepta o rată care să fie mai mare de 1, dar nu mai mare de 3, cu condiția ca operatorul aerian să efectueze o analiză prin care să demonstreze tendința de îmbunătățire a acestei valori. Prin pierderea bruscă de putere se înțelege o pierdere de putere:

- (i) mai mare de 30% din puterea de decolare;
- (ii) în timpul operării;
- (iii) fără apariția unei avertizări inteligibile anterioare care să informeze și să acorde pilotului suficient timp pentru a lua măsurile adecvate.

Statisticile anterior referite trebuie să fie periodic reevaluate, iar orice tendință negativă necesită o evaluare imediată făcută de către operatorul aerian în consultare cu AACR și producătorul elicopterului în cauză. Această evaluare trebuie să aibă ca rezultat o acțiune corectivă sau o limitare operațională.

- (c) modalitatea în care se va atinge și menține standardul modificării elicopterului/motorului definit de producător care au fost indicate pentru a crește fiabilitatea în timpul fazelor de decolare și aterizare;
 - (d) modalitatea în care se va asigura un sistem de raportare către producător a pierderilor de putere, a opririi motorului sau a defectării acestuia;
 - (e) o procedură prin care operatorul aerian să pună în aplicare un sistem de monitorizare a uzurii (UMS);
 - (f) data și locația la care este planificată demonstrația operațională sau zborul demonstrativ cu elicopterul fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță pe parcursul fazelor de decolare și aterizare.
- (3) După primirea cererii, AACR începe procesul de evaluare pentru a determina dacă sunt îndeplinite cerințele reglementărilor aplicabile. Dacă cererea nu este completă, AACR solicită operatorului aerian conformarea cu art. 2.16.2 (2).
- (4) După aprobarea documentației transmise, AACR poate solicita efectuarea unei demonstrații operaționale sau a unui zbor demonstrativ pentru a se asigura că toate procedurile declarate de operator și aprobate sunt aplicate corespunzător.
- (5) Pregătirea și evaluarea personalului în vederea efectuării operațiunilor cu elicopterul fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță pe parcursul fazelor de decolare și aterizare vor fi efectuate numai după aprobarea de către AACR a programelor de pregătire elaborate în conformitate cu legislația aplicabilă. După finalizarea programelor de pregătire operatorul aerian transmite la AACR documentele ce atestă efectuarea programelor de pregătire și rezultatele examinărilor asociate.
- (6) În cazul în care în urma demonstrației operaționale sau a zborului demonstrativ se constată faptul că procedurile și practicile de întreținere și operare cu elicopterul fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță pe parcursul fazelor de decolare și aterizare, declarate de către solicitant, nu sunt respectate, AACR reevaluează documentele solicitantului și cere, după caz, revizuirea acestora sau a oricăror alte aspecte identificate ca neconforme.

2.17. Apropiere cu ajutorul radarului de bord (ARA) pentru operare deasupra întinderilor de apă – elicoptere

2.17.1. Generalități

- (1) Operatorul aerian care intenționează să desfășoare apropieri cu ajutorul radarului de bord pentru operare deasupra întinderilor de apă în cadrul transportului aerian public cu elicoptere trebuie să dețină o aprobare specifică emisă de către AACR.
- (2) Aprobarea apropierilor cu ajutorul radarului de bord pentru operare deasupra întinderilor de apă se acordă pentru fiecare elicopter menționat în documentul de certificare al unui operator aerian.

2.17.2. Obținerea aprobării de a putea efectua apropieri cu ajutorul radarului de bord (ARA) pentru operare deasupra întinderilor de apă

- (1) Pentru a efectua apropieri cu ajutorul radarului de bord (ARA) pentru operare deasupra întinderilor de apă, operatorul aerian transmite la AACR o cerere tip în vederea obținerii acestei aprobări;
- (2) Cererea tip (Anexa nr. 29) trebuie să fie însoțită de următoarea documentație:
 - (a) Manualul de Operațiuni sau amendamentul acestuia care trebuie să conțină detalii referitoare la:
 - (i) compunerea echipajului. Apropierea cu ajutorul Radarului de Bord la vasele sau platformele marine aflate în mișcare sunt permise numai în cazul operațiunilor cu echipaj multiplu;
 - (ii) condițiile în care se poate efectua o apropiere cu ajutorul Radarului de Bord.
 - (iii) înălțimea minimă de coborâre (MDH)/ altitudinea minimă de coborâre (MDA);
 - (iv) procedurile pentru segmentele de apropiere la sosire, apropiere inițială, apropiere intermediară, apropiere finală și apropiere întreruptă;
 - (v) acuratețea permisă pentru echipamentul radar;
 - (vi) operațiunile cu un singur pilot pentru apropieri cu ajutorul radarului de bord, în cazul în care operatorul aerian solicită acest lucru;
 - (vii) programul de pregătire și verificare a echipajului de zbor care trebuie să conțină elemente din cadrul apropierilor cu ajutorul radarului de bord.
 - (b) Lista Echipamentului Minim (MEL) trebuie să includă echipamentele adecvate acestui tip de operațiune.
 - (c) Manualul Sistemului de Management al Siguranței sau amendament la acesta va conține proceduri specifice monitorizării conformării și analizei operării în condițiile nou autorizate pentru a identifica și corecta eventualele tendințe negative.
 - (d) data și locația la care este planificată demonstrația operațională sau zborul demonstrativ.
- (3) După primirea cererii, AACR începe procesul de evaluare pentru a determina dacă sunt îndeplinite cerințele reglementărilor aplicabile. Dacă cererea nu este completă, AACR solicită operatorului aerian conformarea cu art. 2.17.2 (2).
- (4) După aprobarea documentației transmise, AACR poate solicita efectuarea unei demonstrații operaționale sau a unui zbor demonstrativ pentru a se asigura că toate procedurile declarate de operator și aprobate sunt aplicate corespunzător.
- (5) Pregătirea și evaluarea personalului în vederea efectuării operațiunilor ARA vor fi efectuate numai după aprobarea de către AACR a programelor de pregătire elaborate în conformitate cu legislația aplicabilă. După finalizarea programelor de pregătire operatorul aerian transmite la AACR documentele ce atestă efectuarea programelor de pregătire și rezultatele examinărilor asociate.

- (6) În cazul în care în urma demonstrației operaționale sau a zborului demonstrativ se constată faptul că procedurile și practicile de întreținere și operare ARA, declarate de către solicitant, nu sunt respectate, AACR reevaluează documentele solicitantului și cere, după caz, revizuirea acestora sau a oricăror alte aspecte identificate ca neconforme.

2.18. Aerodromuri de rezervă la destinație aflate pe mare – elicoptere

2.18.1. Generalități

- (1) Operatorul aerian care intenționează să utilizeze aerodromuri de rezervă la destinație aflate pe mare în cadrul transportului aerian public cu elicoptere trebuie să dețină o aprobare specifică emisă de către AACR.
- (2) Aprobarea la aerodromuri de rezervă la destinație aflate pe mare se acordă pentru fiecare elicopter menționat în documentul de certificare al unui operator aerian.
- (3) Un aerodrom de rezervă la destinație aflat pe mare se utilizează numai după punctul de la care întoarcerea nu mai este posibilă (PNR). Înainte de PNR se utilizează aerodromuri de rezervă de pe uscat.

2.18.2. Obținerea aprobării de a putea utiliza aerodromuri de rezervă la destinație aflate pe mare

- (1) Pentru a utiliza aerodromuri de rezervă la destinație aflate pe mare, operatorul aerian transmite la AACR o cerere tip în vederea obținerii acestei aprobări;
- (2) Cererea tip (Anexa nr. 30) trebuie să fie însoțită de următoarea documentație:
 - (a) Manualul de Operațiuni sau amendamentul acestuia care trebuie să conțină detalii referitoare la:
 - (i) criteriile de selecție a membrilor echipajului de zbor;
 - (ii) compunerea echipajului de zbor și experiența recentă necesară acestuia;
 - (iii) modalitatea de selecție a unui aerodrom de rezervă la destinație aflat pe mare având în vedere și posibilitatea unei aterizări cu un motor inoperant;
 - (iv) modalitatea în care operatorul aerian se va asigura de faptul că disponibilitatea helipunții este garantată. De asemenea este necesară detalierea modalității de evaluare a conformității operaționale având în vedere tipul de elicopter care se utilizează precum și dimensiunile, configurația și distanța necesară pentru depășirea obstacolelor caracteristice fiecărei helipunți sau altor locuri;
 - (v) minimele meteorologice de operare;
 - (vi) politica de combustibil, în scopul planificării zborului și al replanificării în timpul zborului pentru a se asigura că aeronava în cauză are la bord suficient combustibil pentru operațiunea planificată și rezerve pentru acoperirea devierilor de la operațiunea planificată;
 - (vii) procedurile de urmat la PNR;
 - (viii) modalitatea de supraveghere a locului de aterizare al helipunții care se dorește a fi utilizată ca și aerodrom de rezervă la destinație aflat pe mare. Partea C a Manualului de Operațiuni trebuie dezvoltată astfel încât să asigure conformarea cu cerințele aplicabile locurilor de operare.
 - (b) Lista Echipamentului Minim (MEL) trebuie să includă echipamentele adecvate acestui tip de operațiune.
 - (c) Manualul Sistemului de Management al Siguranței sau amendament la acesta va conține proceduri specifice monitorizării conformării și analizei operării în condițiile nou autorizate pentru a identifica și corecta eventualele tendințe negative.

- (d) data și locația la care este planificată demonstrația operațională sau zborul demonstrativ.
- (3) După primirea cererii, AACR începe procesul de evaluare pentru a determina dacă sunt îndeplinite cerințele reglementărilor aplicabile. Dacă cererea nu este completă, AACR solicită operatorului aerian conformarea cu art. 2.18.2 (2).
- (4) După aprobarea documentației transmise, AACR poate solicita efectuarea unei demonstrații operaționale sau a unui zbor demonstrativ pentru a se asigura că toate procedurile declarate de operator și aprobate sunt aplicate corespunzător.
- (5) În cazul în care în urma demonstrației operaționale sau a zborului demonstrativ se constată faptul că procedurile și practicile de întreținere și operare la aerodromuri de rezervă la destinație aflate pe mare, declarate de către solicitant, nu sunt respectate, AACR reevaluează documentele solicitantului și cere, după caz, revizuirea acestora sau a oricăror alte aspecte identificate ca neconforme.

2.19. Zone ostile ("hostile environment")

- (1) Operatorul aerian care intenționează să efectueze operațiuni de transport aerian public cu un elicopter în clasa 3 de performanță trebuie să își configureze ruta de zbor astfel încât să evite zonele ostile, atunci când nu poate fi asigurată cel puțin una din următoarele condiții:
- (a) nu se poate efectua o aterizare forțată în siguranță din cauza suprafeței inadecvate; sau
 - (b) când ocupanții elicopterului nu pot fi în mod adecvat protejați de elementele naturii; sau
 - (c) nu pot fi puse la dispoziție servicii/capacități de căutare și salvare în conformitate cu expunerea anticipată; sau
 - (d) există un risc inacceptabil de a pune în pericol persoanele sau bunurile materiale de la sol.
- (2) AACR desemnează suprafețele din largul mării aflate mai la nord de 45 grade latitudine N și mai la sud de 45 grade latitudine S ca fiind zone ostile.
- (3) Operațiunile aeriene cu elicoptere în clasa 3 de performanță vor putea fi efectuate în zone ostile numai după ce operatorul aerian obține o aprobare din partea AACR emisă în conformitate cu prevederile art. 2.19.

2.20. Zona de operare

- (1) În scopul aprobării zonei în care se intenționează efectuarea de operațiuni de transport aerian comercial, solicitantul trebuie să depună la registratura AACR o cerere tip.
- (2) Cererea tip (Anexa nr. 2.1) trebuie să fie însoțită de documentația care să conțină detalii cu privire la:
- (a) modul de asigurare a controlului operațional și a facilităților de întreținere adecvate în zona de operare propusă;
 - (b) conformarea aeronavei în raport cu:
 - (i) performanțele acesteia referitoare la teren
 - (ii) necesitatea de echipamente speciale;
 - (iii) sistemele aeronavei și nivelul de redundanță al acestora în ceea ce privește extremele meteorologice și climatologice;
 - (iv) necesitatea unor minime speciale de planificare/acceptare la zbor în ceea ce privește conținutul MEL;
 - (c) necesitatea de a efectua pregătire specială referitoare la:

- (i) vremea sau condițiile climatice care pot fi întâlnite în zona de operare;
 - (ii) conformarea cu aprobările specifice descrise în Part-SPA;
 - (d) modul de conformare cu cerințele ATC non-standard cum ar fi cele pentru:
 - (i) frazeologia non-standard;
 - (ii) separația pe verticală în metri;
 - (iii) setarea altimetrului în inci de mercur, viteza vântului în metri/secundă, vizibilitatea în mile etc.
 - (e) modul de evaluare a facilităților de navigație și de comunicare disponibile pe rutele propuse, astfel încât acestea să fie adecvate echipamentului asociat al aeronavei;
 - (f) modul prin care operatorul aerian se asigură că aerodromurile situate în zona de operare sunt adecvate, și sunt disponibile hărți, diagrame, documente asociate sau date echivalente în acest sens;
 - (g) existența facilităților adecvate pentru căutare și salvare;
 - (h) necesitatea existenței la bordul aeronavei a unor echipamente speciale de supraviețuire și furnizarea unei pregătiri în acest sens.
- (3) Modul de definire a zonei de operare este descris în art. 1.7, alin. (3), din Capitolul 1 al Părții CAT din prezentul PIAC.

Capitolul 3. Închirierea aeronavelor

3.1. Generalități

- (1) Cerințele privind aprobarea de închiriere de aeronave în vederea desfășurării operațiunilor de transport aerian comercial se regăsesc în următoarele secțiuni ale Regulamentului Comisiei (UE) nr. 965/2012:
 - (a) Annex II Part-ARO (Authority Requirements) - ARO.OPS.110 Lease agreements:
 - (i) ARO.OPS.110(a)(1) – dry lease-in a unei aeronave înmatriculate într-o țară terță;
 - (ii) ARO.OPS.110(a)(2) – wet lease-in a unei aeronave înmatriculate într-o țară terță;
 - (iii) ARO.OPS.110(a)(3) – dry lease-out a unei aeronave către orice operator;
 - (iv) ARO.OPS.110(a)(4) – dry lease-in a unei aeronave înmatriculate într-o țară din Comunitatea Europeană și wet lease-in a unei aeronave de la un operator din Comunitatea Europeană.
 - (b) Annex III Part-ORO (Organisation Requirements) – ORO.AOC.110 Leasing agreement:
 - (i) ORO.AOC.110(a) – dry sau wet lease-in;
 - (ii) ORO.AOC.110(c) – wet lease-in a unei aeronave înmatriculate într-o țară terță;
 - (iii) ORO.AOC.110(d) – dry lease-in a unei aeronave înmatriculate într-o țară terță;
 - (iv) ORO.AOC.110(e) – dry lease-out a unei aeronave către orice operator;
 - (v) ORO.AOC.110(f) – wet lease-out (este necesară doar notificarea AACR în prealabil).
- (2) Cerințele aplicabile operatorilor aerieni care își desfășoară activitatea în baza regulamentului (EU) nr. 379/2014 privind aprobarea de închiriere care implică aeronave înmatriculate într-o țară terță sau operatori dintr-o țară terță în vederea desfășurării operațiunilor comerciale specializate se regăsesc în Annex II Part ARO, Secțiunea Ia – ARO.OPS.155
- (3) Cerințele aplicabile operatorilor aerieni care își desfășoară activitatea în baza RACR-OPS LAAG privind aprobarea de închiriere de aeronave în vederea desfășurării operațiunilor de lucru aerian se regăsesc în RACR-OPS LAAG la articolele RACR-OPS.4.165.
- (4) **DRY lease-in** (închirierea unei aeronave care nu este înmatriculată YR)
 - (a) Dry lease-in a unei aeronave înmatriculate într-o țară din Comunitatea Europeană:
 - (i) În conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 965/2012, articolul ARO.OPS.110(a)(4) și cu ORO.AOC.110(a), (b) and (c), precum și AMC-ul asociat: AMC1 ORO.AOC.110, este necesară aprobarea prealabilă a AACR.
 - (ii) În vederea desfășurării operațiunilor de lucru aerian cu aeronave înmatriculate în Comunitatea Europeană, operatorul aerian, deținător de AOA, trebuie să solicite modificarea documentului de certificare în vederea includerii aeronavei în cauză.
 - (b) Dry lease-in a unei aeronave înmatriculate într-o țară terță.
 - (i) În conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 965/2012, articolul ARO.OPS.110(a)(1) și cu ORO.AOC.110(a), (b) și (d), precum și AMC-ul asociat: AMC1 ORO.AOC.110, este necesară aprobarea prealabilă a AACR.
 - (ii) De asemenea, în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 965/2012, articolul ORO.SPO.100(c) și AMC1 ORO.SPO.100(c), un operator care desfășoară operațiuni comerciale specializate trebuie să obțină aprobarea prealabilă a AACR dacă închiriază o aeronavă fără echipaj într-o țară terță.

- (5) **DRY lease-out** (închirierea unei aeronave care este înmatriculată YR)
- (a) DRY lease-out către un operator din Comunitatea Europeană
 - (i) Pentru operațiunile de transport aerian comercial, în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 965/2012, articolul ARO.OPS.110(a)(3) și cu ORO.AOC.110(e), este necesară aprobarea prealabilă a AACR .
 - (ii) Pentru operațiunile de lucru aerian este necesară aprobarea prealabilă a AACR conform tratatelor și acordurilor internaționale la care România este parte.
 - (b) DRY lease-out către un operator dintr-o țară terță
 - (i) Pentru operațiunile de transport aerian comercial este necesară aprobarea prealabilă a AACR în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 965/2012, articolul ARO.OPS.110(a)(3) și cu ORO.AOC.110(e).
 - (ii) Pentru operațiunile de lucru aerian este necesară aprobarea prealabilă a AACR conform tratatelor și acordurilor internaționale la care România este parte.
- (6) **WET lease-in**
- (a) WET lease-in de la un operator din Comunitatea Europeană
 - (i) Pentru operațiunile de transport aerian comercial este necesară aprobarea prealabilă a AACR în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 965/2012, articolul ARO.OPS.110(a)(4) și (b), ORO.AOC.110(a) și (b) și cu AMC1 ORO.AOC.110.
 - (ii) Pentru operațiunile de lucru aerian este necesară aprobarea prealabilă a AACR conform RACR-OPS 4.165(a).
 - (b) WET lease-in de la un operator dintr-o țară terță
 - (i) Pentru operațiunile de transport aerian comercial este necesară aprobarea prealabilă a AACR în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 965/2012, articolul ARO.OPS.110(a)(2) și cu ORO.AOC.110(a), (b) și (c), precum și AMC-ul asociat: AMC1 ORO.AOC.110.
 - (ii) Pentru operațiunile de lucru aerian este necesară aprobarea prealabilă a AACR conform RACR-OPS 4.165(b).
 - (iii) Pentru operațiunile comerciale specializate, în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 965/2012, articolul ORO.SPO.100 (c) și AMC1 ORO.SPO.100(c), un operator care desfășoară operațiuni comerciale specializate trebuie să obțină aprobarea prealabilă a AACR dacă închiriază o aeronavă cu echipaj aparținând unui operator dintr-o țară terță.
 - (c) WET lease-in în regim de urgență
 - (i) În cazul unor necesități operaționale urgente, operatorul aerian poate supune aprobării AACR o procedură descrisă în Capitolul 13 al Părții A a Manualului de Operațiuni care să descrie modul de gestionare a închirierii de tip WET lease-in în regim de urgență de la un operator aerian comunitar. Procedura trebuie să includă cel puțin lista documentelor care stă la baza închirierii, modalitatea de verificare a conformării cu cerințele aplicabile, termene.
 - (ii) Închirierea de tip WET lease-in în regim de urgență nu poate depăși 3 zile consecutive. Întreaga documentație care stă la baza închirierii de tip WET lease-in în regim de urgență trebuie să fie în termen de valabilitate pe toată perioada închirierii.

(7) **WET lease-out**

- (a) Nu necesită aprobare prealabilă.
 - (b) Cu toate acestea, înainte de închirierea aeronavei în sistem Wet lease-out, Operatorul aerian deținător de AOC va notifica AACR în conformitate cu prevederile ORO.AOC.110(f) și AMC ORO.AOC.110(f).
 - (c) documentul de certificare al operatorului care dă cu chirie aeronava trebuie să include zona de operare unde va opera aeronava.
 - (d) în cazul în care un operator aerian român oferă spre închiriere o aeronavă inclusă în documentul său de certificare pentru o perioadă mai mare de 30 de zile sau pentru perioade mai mici de 30 dar în mod repetat, atât AACR cât și operatorul aerian vor include în propriul sistem de supraveghere inspecții la baza de operare de unde este operată aeronava oferită spre închiriere.
- (8) Un operator poate solicita aprobarea operării cu aeronave închiriate de la un alt operator în baza cerințelor aplicabile tipului de operațiuni aeriene desfășurate.
- (9) În cazul în care AACR aprobă solicitarea operatorului, se emite o scrisoare de aprobare. Modelul acestei scrisori de aprobare în sistem wet este prezentat în Anexa 18.
- (10) Această procedură utilizează termenii DRY și WET ca fiind definiți după cum urmează:
- (a) Închirierea unei aeronave în sistem DRY reprezintă o închiriere în care aeronava este operată în baza documentului de certificare al operatorului care preia aeronava (LESSEE-ul). În mod normal este o închiriere a aeronavei, fără echipaj, operată sub controlul comercial al LESSEE-ului și utilizând indicativele ICAO (indicativul de 3 litere și cel telefonic), precum și drepturile sale de trafic;
 - (b) Închirierea unei aeronave, în sistem wet reprezintă o închiriere în care aeronava este operată în baza documentului de certificare a operatorului care a dat cu chirie aeronava (LESSOR-ul) el purtând întreaga responsabilitate tehnică și operațională. În mod normal este o închiriere cu echipaj, operată sub controlul comercial al LESSEE-ului și utilizând indicativele ICAO (indicativul de 3 litere și cel telefonic), precum și drepturile de trafic ale LESSEE-ului.
- AACR menține evidența tuturor închirierilor de acest tip în registrul electronic propriu.
- (11) Cererea prin care se solicită aprobarea unei închirieri „wet”, trebuie depusă la Registratura AACR cu cel puțin 10 zile înaintea datei propuse pentru începerea operării în situația în care se intenționează închirierea de la operatori comunitari sau cu cel puțin 15 zile înaintea datei propuse pentru începerea operării în situația în care se intenționează închirierea de la operatori din afara spațiului comunitar.
- (12) În situația în care se solicită aprobarea de a închiria în sistem „dry –in” se aplică prevederile capitolului 2 – Modificarea documentului de certificare.
- (13) În cazul în care se constată neconcordanțe în documentația transmisă, în termen de 5 zile de la depunerea acesteia la registratura AACR se transmite operatorului aerian punctul de vedere rezultat în urma analizei documentației aferente în vederea revizuirii și/sau completării.
- (14) Perioada de timp necesară revizuirii și completării documentației transmise nu poate depăși 10 de zile.
- (15) În cazul solicitării de închiriere de la operatori necomunitari în vederea desfășurării operațiunilor de transport aerian comercial, termenul de acordare a scrisorii de aprobare se prelungește cu perioada de timp necesară efectuării inspecției la platformă.

- (16) În cazul solicitării de închiriere atât de la operatori comunitari cât și necomunitari, în vederea desfășurării operațiunilor de lucru aerian, termenul de acordare a scrisorii de aprobare se prelungește cu perioada de timp necesară efectuării inspecției la platformă.
- (17) În cazul nerespectării termenelor de mai sus, AACR comunică operatorului aerian, respingerea solicitării de acordare a scrisorii de aprobare.
- (18) În situația în care se solicită aprobarea de a închiria în sistem „dry – out” operatorul român (Lessor-ul) trebuie să facă demersurile necesare pentru a asigura încheierea unui acord între autoritățile competente din România și statul Lessee-ului, în care să fie stipulate prevederi clare referitoare la transferul responsabilităților pentru supravegherea întreținerii și operării aeronavei, din sarcina statului român în sarcina statului în care urmează să opereze aeronava (Convenția de la Chicago), dat fiind că ambele State sunt semnatare ale acestei convenții.

3.2. Desfășurarea procesului de acordare a Scrisorii de Aprobare

- (1) Depunerea unei cereri scrise, prin care se solicită aprobarea. Cererea conține:
- (a) perioada pentru care se intenționează operarea aeronavei;
 - (b) rutele/zonile de operare;
 - (c) tipul operațiunilor ce urmează a fi desfășurate cu aeronava respectivă;
 - (d) data aducerii aeronavei în țară, dacă este cazul, și aeroportul/aerodromul unde este poziționată.
- (2) Cererea trebuie să fie însoțită de o documentație suport, care include:
- (a) contractul de închiriere, din care trebuie să reiasă clar responsabilitățile părților, atât din punct de vedere operațional, cât și tehnic;
 - (b) Documentul de certificare al operatorului străin, în cazul închirierilor în sistem wet, sau dovada faptului că nu se regăsește într-un alt document de certificare, în cazul închirierilor în sistem dry;
 - (c) copia contractului de asigurare pentru încărcătură comercială și pentru răspundere civilă față de terți, în cazul unor daune provocate acestora, pentru fiecare aeronavă închiriată, în care solicitantul este menționat în calitate de asigurat/coasigurat;
 - (d) documentele aeronavei în termen de valabilitate, respectiv: Certificatul de înmatriculare, Certificatul de Navigabilitate sau echivalent, Certificatul de evaluare a navigabilității, Certificatul de zgomot, Certificatul de stație radio;
 - (e) documentele de certificare/identificare ale personalului aeronautic navigant (licențe de personal aeronautic navigant, licențe medicale, copii ale pașapoartelor);
 - (f) în cazul închirierii de la operatori necomunitari pentru operațiuni de transport aerian comercial și de la operatori comunitari/necomunitari pentru operațiuni de lucru aerian/operațiuni comerciale specializate, acordarea scrisori de aprobare este condiționată de efectuarea unei inspecții la platformă de către personalul autorizat AACR.
 - (g) în cazul închirierii de la operatori necomunitari, solicitantul trebuie să transmită un document care să ateste echivalența standardelor aplicabile operatorului necomunitar cu legislația aplicabilă în România.
- (3) Toate documentele solicitate de AACR vor fi prezentate în limba engleză sau în limba română.
- (4) La finalizarea procesului de analiză, AACR emite Scrisoarea de Aprobare pentru fiecare aeronavă în parte.

- (5) În cazul unui răspuns nefavorabil, AACR informează solicitantul asupra motivelor care au stat la baza neacordării Scrisorii de Aprobare.
- (6) După eliminarea neconformităților constatate și aduse la cunoștința operatorului, acesta poate reveni asupra solicitării sale.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Capitolul 4. Managementul riscului pentru operațiunile de zbor desfășurate în zonele contaminate sau prognozate a fi contaminate cu cenușă vulcanică**4.1. Responsabilități**

- (1) Operatorul aerian este responsabil pentru desfășurarea în siguranță a operațiunilor.
- (2) Înainte de a iniția operarea în spațiul aerian sau pe aerodromurile prognozate a fi contaminate sau contaminate cu cenușă vulcanică, operatorul aerian trebuie să instituie și să mențină un proces de evaluare a riscurilor în materie de siguranță, acceptat de către autoritatea națională competentă din statul în care este autorizat/certificat, care să acopere pericolele asociate operării în condiții de cenușă vulcanică. Materiale ghid pentru elaborarea evaluării riscurilor în materie de siguranță sunt conținute în documentele ICAO Doc 9974 “Flight Safety and Volcanic Ash”, ICAO Doc 9859 “Safety Management Manual (SMM)” și EASA Safety Information Bulletin (SIB) 2010-17R5 cu reviziile ulterioare.
- (3) Operatorul aerian trebuie să realizeze o evaluare a riscurilor în materie de siguranță, ca parte integrantă a Sistemului de Management al Siguranței (SMS), înainte de operarea în spațiul aerian sau pe aerodromurile prognozate a fi contaminate sau contaminate cu cenușă vulcanică.
- (4) În cadrul procesului de supraveghere al operatorilor aerieni, AACR va verifica evaluarea riscurilor în materie de siguranță ca un proces identificabil al SMS-ului operatorului.
- (5) Măsurile de control pentru siguranță stabilite în documentele ICAO Doc 9974 “Flight Safety and Volcanic Ash”, ICAO Doc 9859 “Safety Management Manual (SMM)” și EASA Safety Information Bulletin (SIB) 2010-17R5 cu reviziile ulterioare, sunt considerate suficient de robuste pentru a facilita acceptarea acestora de către AACR.
- (6) Operatorul aerian trebuie să demonstreze AACR că asigură acuratețea și calitatea surselor de informare folosite în cadrul SMS, competența și capacitatea de a interpreta datele și a rezolva corect și fiabil conflictele care pot apărea din cauza surselor de date.
- (7) Operatorul aerian trebuie să revizuiască evaluarea riscurilor în materie de siguranță dacă apar modificări care pot afecta integritatea evaluării inițiale.
- (8) Evaluarea riscurilor în materie de siguranță realizată de către operator trebuie să ia în considerare datele publicate de către deținătorul de Certificat de Tip (TCH) cu privire la susceptibilitatea aeronavei pentru operarea în nor vulcanic, efectele și natura acestora asupra navigabilității, elementele care trebuie observate de către operator înaintea zborului, în timpul zborului și după zbor.
- (9) Operatorul aerian trebuie să se asigure că personalul implicat este familiar și a primit toate informațiile necesare pentru a putea aplica măsurile corecte specificate în cadrul evaluării riscurilor în materie de siguranță, în mod special în cazul în care situația deviază de la scenariul considerat.
- (10) Operatorul aerian trebuie să se asigure că sunt trimise rapoartele de siguranță în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 966/2010 și Directiva 2003/42/EC, și se notează în jurnalul tehnic al aeronavei:
 - (a) orice incident/accident referitor la cenușă vulcanică;
 - (b) orice observare a activității cenușei vulcanice;
 - (c) situația în care cenușă vulcanică nu este regăsită în zonele prognozate a fi contaminate cu aceasta.

4.2. Proceduri

- (1) Operatorul aerian trebuie să aibă proceduri documentate pentru managementul operațiunilor desfășurate în zonele contaminate sau prognozate a fi contaminate cu cenușă vulcanică.

Nota 1 – Procedurile trebuie să includă și acțiunile echipajului pentru situația în care acesta întâlnește nori de cenușă vulcanică.

Nota 2 – Procedurile trebuie să includă și colaborarea cu ATM și operatorii de aeroport pentru coordonarea întârzierilor sau/punerea în serviciu a aerodromurilor afectate de cenușă vulcanică.

- (2) Aceste proceduri trebuie să asigure, tot timpul, faptul că, operațiunile de zbor se desfășoară limitele de siguranță acceptate, stabilite prin intermediul SMS, chiar dacă apar diferențe generate de sursele de informare, echipamente, experiența operațională sau alte proceduri. Procedurile trebuie să fi elaborate pentru echipajul de zbor, planificarea zborului, dispeceri, operațiuni, personalul de întreținere și ingineri astfel încât să poată fi evaluat corect riscul pentru zbor și să acționeze corespunzător, atunci când întâlnesc zone de spațiu aerian contaminate cu cenușă vulcanică.
- (3) Personalul de întreținere trebuie să dețină proceduri care să le permită să evalueze corect necesitatea de a executa activități relevante de întreținere.
- (4) Operatorul aerian trebuie să dețină suficient personal, calificat și competent, care să susțină procesul de management al riscului operațional și să se asigure ca personalul său este pregătit. Se recomandă ca personalul operațional să efectueze exerciții cu privire la cenușă vulcanică, specifice ariei în care își desfășoară activitatea.

4.3. Informații cu privire la activitatea vulcanică și răspunsurile potențiale ale operatorilor

- (1) Înainte și în timpul operațiunilor, informațiile importante pentru operator, vor fi generate de către agențiile vulcanologice. Evaluarea riscurilor și măsurile de reducere a acestuia, realizate de către operator, trebuie să se țină cont și să răspundă corespunzător, la informațiile posibile să fie disponibile în timpul fiecărei secvențe eruptive, începând cu pre-erupția până la sfârșitul activității eruptive. Materialele ghid cu privire la răspunsul operatorilor la informațiile referitoare la activitatea vulcanică se găsesc în Anexa 5 la ICAO Doc 9974 "Flight Safety and Volcanic Ash".

Capitolul 5. Calificarea inspectorilor

TBD

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Capitolul 6. Mijloace alternative de conformare

- (1) În cazul în care un operator aerian dorește să folosească un mijloc alternativ de conformare cu cerințele aplicabile, trebuie să completeze și să transmită la AACR, în vederea obținerii unei aprobări în acest sens, cererea tip (Anexa nr. 28) care va conține o descriere completă a mijlocului alternativ de conformare. Cererea tip trebuie să fie însoțită de toate reviziile manualelor sau procedurilor relevante, precum și de o evaluare care să demonstreze respectarea cerințelor.
- (2) AACR analizează documentația furnizată de către operatorul aerian și, dacă este necesar, efectuează audituri sau inspecții la sediul operatorului aerian cât și la eventualele facilități/baze de operare ale acestuia.
- (3) Termenele și modul de evaluare a cererii și a documentației suport sunt cele menționate la Cap. 8 din Partea GEN și la Cap. 1 și 2 din Partea CAT .
- (4) După analiza solicitării și a documentației suport, în cazul în care se constată că mijlocul alternativ de conformare respectă normele de aplicare, AACR întreprinde următoarele acțiuni:
 - (a) comunică operatorului aerian faptul că mijlocul alternativ de conformare poate fi implementat;
 - (b) în cazul în care mijlocul alternativ de conformare se referă la cerințe europene:
 - (i) informează Agenția Europeană de Siguranță a Aviației asupra conținutului mijlocului de conformare alternativ și transmite acesteia copii ale documentației relevante;
 - (ii) informează statele membre UE asupra mijlocului alternativ de conformare aprobat;
 - (c) informează ceilalți operatori aerieni români cărora li se aplică mijlocul alternativ de conformare aprobat.
- (5) Operatorul aerian poate pune în aplicare mijloacele de conformare alternative numai sub rezerva aprobării prealabile de către AACR și numai după primirea notificării în acest sens.
- (6) Un operator aerian va putea utiliza un mijloc de conformare alternativ, aprobat în prealabil de către AACR pentru a fi utilizat de către un alt operator aerian, numai după ce înaintea, la rândul lui, toate documentele anterior menționate și primește aprobarea din partea AACR.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Capitolul 7. Indicativele OACI acordate operatorilor aerieni civili români

- (1) Toate cererile referitoare la alocarea indicativelor OACI trebuie efectuate de către operatorul aerian folosind sistemul on-line disponibil la adresa <http://www4.icao.int/3ld>.
- (2) Odată ce cererea on-line este finalizată, atunci AACR va fi notificată prin e-mail și va aproba/modifica cererea operatorului aerian și va notifica OACI în consecință.
- (3) Singura excepție de la această practică este în cazul cererilor de retragere a unui astfel de indicativ, în acest caz AACR solicită retragerea în scris.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Capitolul 8. Inspecții și evaluarea documentelor**8.1. Generalități**

- (1) În prezentul capitol sunt enumerate principalele acțiuni care trebuie întreprinse cu ocazia auditurilor/inspecțiilor de emitere/modificare AOC, emitere/modificare/reînnoire AOA, emitere/modificare scrisoare de aprobare pentru operațiuni de aviație generală cu aeronave complex motorizate ce nu dețin un certificat de tip EASA și/sau în activitățile de supraveghere continuă a operatorilor aerieni.
- (2) AACR nu este îngrădită de conținutul prezentului capitol în sensul limitării tematicilor de audit/inspecție pentru domeniile prezentate mai jos.
- (3) Toate rapoartele de audit/inspecție vor fi transmise operatorului aerian pentru ca acesta să elaboreze planul de măsuri corective și să-l transmită la AACR în vederea acceptării. Se specifică în fiecare raport sau în scrisoarea de transmitere a acestuia termenul de primire pentru planul de măsuri corective. Acest termen nu depășește 15 zile calendaristice de la data auditului/inspecției.
- (4) În cazul în care, în cursul activităților de supraveghere sau prin alte mijloace de informare, se constată nerespectarea cerințelor aplicabile de către un operator aerian și/sau o persoană care își desfășoară activitatea în aviația civilă și care deține o licență, un certificat, o calificare sau un atestat, Autoritatea Aeronautică Civilă Română emite neconformități pe care le clasifică în conformitate cu prevederile de mai jos.

8.2. Clasificarea neconformităților

- (1) Constatări de nivel 1 - care se eliberează de către AACR atunci când se constată orice neconformitate semnificativă cu cerințele aplicabile din Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, RACR-OPS LAAG, cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei aprobări sau ale unui certificat, care reduce nivelul de siguranță sau periclitează grav siguranța zborului.

Constataările de nivel 1 includ:

- (a) neacordarea accesului autorității competente la baza materială a organizației, după cum se prevede la ORO.GEN.140 și/sau RACR-OPS 0.145 și/sau RACR-OPS 0.150 în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise;
 - (b) obținerea sau menținerea valabilității certificatului organizației prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;
 - (c) dovada unor practici nereglementare sau a utilizării frauduloase a certificatului organizației;
 - (d) lipsa unui cadru de conducere responsabil
- (2) Constatări de nivel 2 - care se eliberează de către AACR atunci când se detectează orice neconformitate cu cerințele aplicabile din Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, RACR-OPS LAAG cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei aprobări sau ale unui certificat, care ar putea reduce nivelul de siguranță sau ar putea periclita siguranța zborului.
 - (3) Când se face o constatare în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, AACR, fără a aduce atingere niciunei măsuri suplimentare impuse de Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului, cu modificările și completările ulterioare și/sau impuse de RACR-OPS LAAG, comunică respectiva constatare în scris

operatorului aerian și solicită planul de măsuri corective în vederea soluționării neconformității (neconformităților) identificate.

- (4) În cazul constatărilor de nivel 1, AACR ia măsuri imediate și adecvate pentru a interzice sau pentru a limita activitățile și, dacă este cazul, ia măsuri în vederea revocării documentului de certificatul sau în vederea limitării ori a suspendării sale, în vederea retragerii scrisorii de aprobare pentru aviație generală cu aeronave complexe motorizate ce nu dețin certificat de tip EASA, a aprobărilor specifice în cazul operațiunilor de aviație generală cu aeronave altele decât cele complexe motorizate sau a scrisorii de aprobare închiriere în sistem wet, în funcție de amploarea constatării de nivel 1, până când operatorul aerian a întreprins cu succes acțiuni corective.
- (5) În cazul constatărilor de nivel 2, AACR:
 - (a) acordă operatorului aerian un termen pentru implementarea acțiunilor corective corespunzătoare naturii constatării, care, inițial, nu depășește în niciun caz trei luni. La finalul acestei perioade și în funcție de natura constatării, AACR poate prelunge perioada de trei luni sub rezerva existenței unui plan satisfăcător de acțiuni corective, aprobat de AACR; și
 - (b) evaluează acțiunile corective și planul de implementare propus de organizație și, dacă evaluarea concluzionează că acestea sunt suficiente pentru a soluționa neconformitatea (neconformitățile), le acceptă.
- (6) În cazul în care operatorul aerian nu depune un plan de acțiuni corective acceptabil sau nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de AACR sau în cazul în care AACR constată repetarea în mod sistematic a aceleași neconformități de nivel 2, constatarea se transformă în constatare de nivel 1 și se iau măsurile prevăzute la punctul (4) de mai sus.
- (7) AACR ține evidența tuturor constatărilor pe care le-a făcut sau care i-au fost comunicate și, după caz, a măsurilor sancționatoare pe care le-a aplicat, precum și a tuturor acțiunilor corective și a datei încheierii acțiunilor întreprinse în legătură cu constatările.
- (8) Exemple de neconformități (N1) și (N2) și acțiuni posibile în cazul celor de nivel (N1):

Nivel (N1)	Nivel (N2)
1. Operare în afara MEL fără aprobarea AACR – <i>interzicerea operării cu aeronava în cauză</i> ;	1. Lipsă documente de la dosarele de misiune arhivate;
2. Operare în afara condițiilor de autorizare sau limitărilor din reglementările aplicabile – <i>suspendarea documentului de certificare</i> ;	2. Lipsa unor elemente din înregistrările timpilor de muncă și de odihnă;
3. Personal managerial obligatoriu ne-nominalizat – <i>suspendarea documentului de certificare</i> ;	3. Disfuncții ale sistemului de monitorizare a conformării;
4. Disfuncții majore ale sistemului de planificare a zborului – <i>suspendarea documentului de certificare</i> ;	4. Neconformități identificate în Manualul de Operațiuni sau alte manuale/proceduri declarate;
5. Documentație de navigație neactualizată – <i>suspendarea operării în zonele afectate sau a aeronavelor afectate</i> ;	5. Lipsă pe o perioadă determinată a analizei înregistrărilor de date de zbor;
6. Neefectuare OPC de către personalul de conducere al operatorului aerian conform procedurilor aprobate – <i>limitarea planificării pentru zboruri comerciale a personalului navigant în cauză până la efectuarea OPC</i> ;	6. Personal managerial nepregătit corespunzător;
7. Neefectuare conversie de operator – <i>interzicerea planificării pentru zboruri comerciale a personalului navigant în cauză până la efectuarea programului de conversie de operator</i> .	7. Nerespectarea cerințelor referitoare la raportarea obligatorie a evenimentelor de aviație civilă;
8. Refuzul, fără justificare, a inspecției/ auditului AACR	(etc.)

Nivel (N1)	Nivel (N2)
sau refuzul prezentării de documente conform reglementărilor aplicabile – <i>suspendarea documentului de certificare</i>; 9. Sistem de monitorizare al datelor de zbor nefuncțional - <i>suspendarea documentului de certificare</i>; 10. Refuzul participării, fără justificare, al personalului managerial solicitat de AACR sau a înlocuitorilor legali ai acestuia la inspecția/auditul anunțat în prealabil; 11. Operarea cu aeronave în sistem de închiriere wet, fără a deține o autorizație în acest sens, dacă este cazul – retragerea acceptabilității; 12. Nerespectarea procedurilor referitoare la închirierea în sistem wet în regim de urgență – retragerea acceptabilității; (etc.)	

- (9) Neconformitățile identificate în timpul desfășurării oricărui audit/inspecții anterioare trebuie comparate cu rezultatele inspecțiilor de monitorizare a conformării efectuate de către operatorul aerian.
- (10) Nu se cere nicio măsură ulterioară dacă o neconformitate remarcată de către AACR a fost de asemenea remarcată și de Sistemul de Monitorizare a Conformării al operatorului și au fost luate măsuri de remediere corespunzătoare.
- (11) Dacă Sistemul de Monitorizare a Conformării nu a identificat deficiența se cer acțiuni de remediere pentru:
 - (a) corectarea neconformităților; și
 - (b) revizuirea Sistemului de Monitorizare a Conformării.
- (12) Managerul responsabil al operatorului și deținătorii posturilor manageriale obligatorii trebuie să ia cunoștință de neconformitățile constatate de echipa de audit/inspecție și trebuie să se angajeze, în scris, că ia măsuri corespunzătoare de remediere (prin transmiterea către AACR a unui plan de măsuri).

8.3. Evaluarea documentației

Operatorul aerian se asigură că întreaga documentație depusă respectă cerințele prevăzute de legislația aplicabilă, iar forma acesteia este ușor de urmărit, de amendat și de identificat.

- (1) În cazul operatorilor aerieni care dețin sau intenționează să obțină un AOC, aceștia vor transmite la AACR următoarele documente în vederea analizei și aprobării:
 - (a) Manualul de Operațiuni – Părțile A,B,C,D;
 - (b) Lista Echipamentului Minim;
 - (c) Manualul sistemului de management al Siguranței;
 - (d) orice manual/procedură dezvoltată separat de Manualul de Operațiuni, care necesită aprobarea în prealabil a AACR, conform cerințelor ORO.GEN.130, etc.
- (2) În cazul operatorilor aerieni care dețin sau intenționează să obțină un AOA, aceștia vor transmite la AACR următoarele documente în vederea analizei și aprobării:
 - (a) Manualul de Operațiuni – Părțile A,B,C,D;
 - (b) Lista Echipamentului Minim;

- (c) orice manual/procedură dezvoltată separat și referită în conținutul Manualului de Operațiuni, etc.
- (3) În cazul operatorilor aerieni care dețin sau intenționează să obțină aprobarea pentru a putea desfășura operațiuni de aviație generală cu aeronave complexe motorizate ce nu dețin certificat de tip EASA, aceștia trebuie să transmită la AACR un Manual de Proceduri asociat acestei activități și dezvoltat în conformitate cu cerințele RACR-OPS 2.1045.
- (4) Data propusă pentru intrarea în vigoare a ediției/reviziei procedurilor/manualelor operatorilor aerieni, menționată pe fiecare pagină a acesteia, este calculată adăugându-se cel puțin 30 de zile de la data depunerii ediției/reviziei procedurilor/manualului la registratura AACR. În cazul în care din motive operaționale, se dorește implementarea rapidă a unor măsuri de siguranța zborului, data intrării în vigoare a reviziei este calculată adăugându-se 15 zile de la data depunerii la registratură a acesteia, menționându-se pe adresa de înaintare motivul urgentării.
- (5) În cazul în care prin procesul de evaluare se depășesc cele 30/15 zile menționate mai sus, data intrării în vigoare a procedurilor/manualelor este data emiterii de către AACR a scrisorii de aprobare/acceptare.
- (6) Activitățile care urmează a fi executate de către operatorul aerian, documentele și/sau manualele care îndeplinesc cerințele aplicabile sunt aprobate sau acceptate de către AACR, după caz. Responsabilitatea conținutului tuturor manualelor/procedurilor aparține operatorului aerian.

8.4. Inspecțiile și demonstrațiile operaționale

- (1) AACR poate solicita demonstrații operaționale pentru a se convinge că solicitantul are abilitatea de a se conforma cu cerințele și procedurile de siguranță a zborului aplicabile. Aceste demonstrații operaționale reprezintă simularea activității pentru care solicită certificarea și vor fi desfășurate în prezența echipei de certificare evaluându-se eficiența politicilor, procedurilor, instrucțiunilor operaționale și metodelor declarate în manualele și documentația corespunzătoare.
- (2) În cazul acordării de aprobări specifice atât pentru operatorii aerieni care dețin sau intenționează obținerea unui AOC cât și pentru cei care desfășoară operațiuni necomerciale (aviație generală):
- (a) AACR delegă un inspector de zbor pentru a verifica practic funcționarea procedurilor companiei printr-un zbor demonstrativ cu excepția cazului în care AACR este pe deplin satisfăcută de competența solicitantului de a efectua în siguranță tipurile de operațiuni solicitate. În cazul în care AACR nu este edificată asupra tuturor aspectelor menționate în cerințele aplicabile, este necesară efectuarea unuia sau a mai multe zboruri demonstrative în care operatorul trebuie să aproximeze cât mai real posibil tipul de operațiune solicitată. Zborul trebuie să fie efectuat de un echipaj complet.
- (b) Acolo unde nu a fost efectuat nici un zbor demonstrativ, un inspector de zbor trebuie să însoțească un zbor al operatorului aerian, cu cea mai apropiată ocazie.
- (c) În toate cazurile, orice oportunitate trebuie să fie luată în considerare de către AACR spre a confirma că în timpul stagiilor finale ale pregătirii, atât a echipajului de zbor cât și a echipajului de cabină, pregătirea efectuată a fost în întregime corespunzătoare cu volumul operațiunilor desfășurate.
- (3) Aprobările acordate de AACR, în urma inspecțiilor efectuate, se vor regăsi în Specificațiile de Operare care constituie anexă la AOC sau vor fi menționate în aprobarea de a desfășura operațiuni necomerciale (aviație generală).

8.5. Organizare și infrastructură

- (1) Documentele de certificare se emit/rămân valabile numai dacă AACR este convinsă că operațiunile propuse/efectuate se bazează pe o organizare și administrare adecvată a operațiunilor.
- (2) Este deosebit de important ca persoanele nominalizate în posturi manageriale obligatorii să aibă statut propriu în cadrul organizației și să dețină în subordine personal cu experiență și competențe adecvate. Operatorul stabilește cu exactitate autoritatea, sarcinile și responsabilitățile specifice fiecărui departament din structura organizatorică.
- (3) Operatorul aerian stabilește proceduri/politici clare referitoare la circuitul documentelor în cadrul companiei.
- (4) Vor fi efectuate evaluări asupra conformării organizației unui operator pentru, cel puțin, următoarele aspecte:
 - (a) structura conducerii operatorului și competența deținătorilor de posturi manageriale obligatorii (responsabil operațiuni zbor, operațiuni sol, pregătire personal aeronautic navigant, sistem de întreținere), manager responsabil (Accountable Manager) și a deținătorilor de funcții cheie (responsabil cu monitorizarea conformării, manager de siguranță, pilot șef, comandant de detașament, responsabili pentru echipajul de cabină, securitate). În funcție de mărimea și complexitatea operațiunilor, AACR poate accepta combinarea uneia sau a mai multor funcții;
 - (b) numărul și calificarea personalului aferent (incluzând personal subcontractat, dacă este cazul) și existența unor rapoarte satisfăcătoare în acest sens;
 - (c) dotarea birourilor – dimensiuni, confort, iluminare și încălzire, utilități de birou și comunicații etc.
 - (d) calificarea corespunzătoare a personalului centrului de control operațional și departamentului de planificare a zborului;
 - (e) disponibilitatea facilităților de publicare necesare;
 - (f) facilități de briefing al echipajului;
 - (g) alte baze de operare și/sau facilități aferente în țară și/sau în străinătate.

8.6. Sistemul de monitorizare a conformării

- (1) AACR efectuează o evaluare a sistemului de monitorizare a conformării propus de operator pentru a determina eficiența sa. Această evaluare include cel puțin administrarea sistemului de monitorizare a conformării, competența și calificarea personalului care efectuează audituri interne inclusiv la organizațiile subcontractate și proceduri pentru controlul monitorizării conformării.
- (2) AACR trebuie să fie convinsă de modul în care operatorul duce la îndeplinire cerințele legislației aplicabile astfel evidențiindu-se eficiența acestui sistem.
- (3) Se consideră o încălcare a cerințelor de certificare situația în care AACR apreciază că sistemul de monitorizare a conformării nu poate funcționa sau nu își poate atinge obiectivele.
- (4) În cazul în care se constată faptul că deficiențele constatate în urma controlului de monitorizare a conformării nu sunt remediate datorită faptului că Managerul Responsabil nu a asigurat suficiente resurse financiare, AACR poate retrage acceptabilitatea acestuia.

8.7. Manualul de Operațiuni/Proceduri

- (1) Manualul de Operațiuni/Proceduri este unul din principalele instrumente prin care un operator aerian își asigură o operare în siguranță.

- (2) În cazul operatorilor aerieni care dețin sau intenționează să obțină un AOC sau care desfășoară operațiuni necomerciale cu aeronave complex motorizate ce dețin un certificat de tip EASA:
- (a) AACR aprobă în totalitate conținutul Manualului de Operațiuni în cazul în care operatorul aerian nu a dezvoltat o procedură prin care să descrie modul de a efectua schimbări fără aprobarea prealabilă a Autorității Aeronautice Civile Române, în conformitate cu ORO.GEN.130. În acest caz, orice amendament la una din părțile Manualului de Operațiuni va fi tratat independent și va fi transmis către Autoritatea Aeronautică Civilă Română pentru analiză, aprobare și amendare a documentului martor.
 - (b) În cazul în care operatorul aerian a dezvoltat o procedură prin care să descrie modul de a efectua schimbări fără aprobarea prealabilă a Autorității Aeronautice Civile Române, în conformitate cu ORO.GEN.130, AACR aprobă această procedură și capitolele elaborate în baza procedurii anterior menționate. Orice schimbare care necesită aprobare prealabilă va fi transmisă la Autoritatea Aeronautică Civilă Română pentru analiză, aprobare și amendarea documentului martor, în termenele menționate la art. 8.3. Orice schimbare care nu necesită aprobare prealabilă va fi transmisă la Autoritatea Aeronautică Civilă Română pentru amendarea documentului martor. În cazul în care se constată faptul că schimbarea respectivă nu se conformează cu cerințele aplicabile, AACR poate anula sau solicita operatorului aerian modificarea schimbării efectuate.
- (3) În cazul operatorilor aerieni care dețin sau intenționează să obțină un AOA, AACR aprobă în totalitate conținutul Manualului de Operațiuni. Amendamentele ulterioare ale Manualului pentru Operațiuni vor intra în vigoare numai după aprobarea lor în prealabil de către AACR și amendarea documentului martor.
- (4) În cazul operatorilor aerieni care dețin sau intenționează să obțină aprobarea pentru a putea desfășura operațiuni de aviație generală cu aeronave complexe motorizate ce nu dețin certificat de tip EASA, AACR aprobă utilizarea Manualului de Proceduri dezvoltat în acest sens. Amendamentele ulterioare ale Manualului de Proceduri vor intra în vigoare numai după aprobarea utilizării lor în prealabil de către AACR și amendarea documentului martor.
- (5) În cazul transmiterii Manualului de Operațiuni în vederea obținerii unui document de certificare sau în cazul transmiterii unui amendament la acesta în vederea includerii unui nou tip de aeronavă în documentul de certificare, până la emiterea scrisorii de aprobare care are loc simultan cu emiterea/modificarea Certificatului de Operator Aerian, dacă se constată conformarea cu cerințele aplicabile, AACR emite o scrisoare care atestă conformarea cu cerințele și prin care este permis operatorului utilizarea Manualului de Operațiuni/amendamentelor la manual în scopul efectuării pregătirii specifice de către personalul implicat în operarea aeronavelor.
- (6) Responsabilitatea privind conținutul, procedurile de folosire și utilizarea Manualului de Operațiuni/Proceduri rămâne a operatorului aerian. Analiza tehnică efectuată de AACR asupra competenței operatorului se consideră încheiată doar dacă s-a efectuat o examinare atentă de către inspectorii cu atribuții și responsabilități din domeniile relevante ale Manualului de Operațiuni/Proceduri propus. Este esențial ca structura și conținutul Manualului de Operațiuni/Proceduri propus să fie întotdeauna relevantă și adecvată operării intenționate.
- (7) La stabilirea structurii Manualului de Operațiuni/Proceduri, operatorul aerian trebuie să aibă în vedere structura propusă de legislația în vigoare. Nu se acceptă includerea în

Manualul de Operațiuni/Proceduri a informațiilor superficiale sau care nu au relevanță pentru acele tipuri de operațiuni care nu sunt specifice operatorului.

- (8) Manualul de Operațiuni/Proceduri prevede modalitatea de conformare a operatorului aerian cu cerințele relevante ale operării. Nu se consideră o modalitate sau o soluție suficientă folosirea de locuțiuni de genul "conform cu standardul OACI" și nici nu este de ajutor personalului operatorului copierea ad litteram în manual a tuturor cerințelor reglementărilor aplicabile sau ale altor documente.
- (9) Manualul de Operațiuni conține proceduri și instrucțiuni operaționale proprii operatorului aerian, elaborate în conformitate cu prevederile reglementărilor aplicabile.
- (10) La stabilirea procedurilor și instrucțiunilor operaționale proprii menționate în Manualul de Operațiuni/Proceduri, operatorul aerian trebuie să țină cont atât de limitările impuse de documentele aeronavelor pe care intenționează să le opereze sau pe care le are în operare, cât și de limitările operaționale specificate în legislația aplicabilă.
- (11) Manualul de Operațiuni/Proceduri editat de către operatorul aerian și prezentat pentru aprobare la AACR, trebuie să includă doar acele date și limitări adecvate din reglementările aplicabile care se aplică aeronavelor, rutelor sau echipamentului aeronavelor pe care le folosește personalul său. De exemplu, un operator aerian ale cărui avioane nu se intenționează și/sau nu sunt echipate să opereze CAT II/III, nu menționează în Manualul de Operațiuni/Proceduri cerințe care se referă la operarea CAT II/III.
- (12) Includerea unui asemenea material reprezintă un dezavantaj deoarece tinde să obtureze informațiile necesare personalului operatorului aerian, informații care trebuie înțelese și cărora trebuie să li se conformeze.
- (13) În plus față de verificarea Manualului de Operațiuni/Proceduri privind concordanța cu cerințele legislației aplicabile, trebuie verificate următoarele aspecte subsecvente:
 - (a) acuratețea și totalitatea informațiilor din manual;
 - (b) inteligibilitatea informațiilor și ușurința cu care un utilizator poate găsi informația cerută, ex. numerotarea;
 - (c) pregătirile făcute pentru includerea și controlul amendamentelor;
 - (d) corespondența între diferitele părți ale manualului.
- (14) Manualul de Operațiuni/Proceduri este editat de către operatorii aeriieni având detalii selective. Introducerea în Manualul de Operațiuni/Proceduri a prea multor informații este la fel de periculoasă pentru siguranța operării ca și omisiunea unor date esențiale. Este foarte important ca tot personalul operațional să fie încurajat să înțeleagă că tot ce se găsește în Manualul de Operațiuni/Proceduri este deliberat inclus deoarece reprezintă o cale în conformarea cu reglementările și cu operarea sigură a aeronavelor propriei companii.
- (15) La elaborarea manualelor separate, operatorul aerian trebuie să se asigure de o corespondență clară între acestea.

8.8. Lista Echipamentului Minim

- (1) În conformitate cu prevederile aplicabile, fiecare operator aerian trebuie să elaboreze o Lista a Echipamentului Minim (MEL) aprobat de către AACR, pentru fiecare aeronavă din dotare.
- (2) Condițiile de operare impuse în MEL trebuie să asigure un nivel de siguranță a zborului în conformitate cu reglementările aplicabile și orice alte limitări suplimentare ale operatorului

aerian, dar care nu pot fi coborâte sub limita de siguranță impusă de fabricant prin MMEL, cerințele aplicabile sau alt document echivalent emis de fabricantul aeronavei.

- (3) MEL reprezintă Capitolul 9 din Manual de Operațiuni Partea B, sau poate fi elaborat ca document de sine stătător.
- (4) Un operator aerian poate opera o aeronavă doar în conformitate cu MEL-ul aprobat de AACR. Orice abatere de la acesta trebuie aprobată de către AACR. În nici un fel de circumstanță nu se permite operarea în afara prevederilor MMEL, cerințele aplicabile sau alt document echivalent emis de fabricantul aeronavei.
- (5) În cazul în care se consideră că prevederile din MEL sunt sub nivelul celor din MMEL, cerințele aplicabile sau alt document echivalent emis de fabricant, MEL-ul este înapoiat operatorului aerian spre modificare.

8.9. Aprobarea utilizării echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD)

- (1) În baza prevederilor ORO.FC.145(c), aprobarea utilizării echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor se acordă operatorului aerian care contractează, în conformitate cu prevederile ORO.GEN.205, activități de pregătire a personalului navigant de conducere propriu, la o organizație care deține sau operează aceste echipamente.
- (2) În vederea obținerii unei aprobări de utilizare a FSTD, operatorul aerian va depune la AACR o cerere tip, prin completarea secțiunii 1 a formularului din Anexa 6.1, însoțită de documentația suport, cu cel puțin 30 de zile înaintea datei preconizate pentru începerea pregătirii efective pe FSTD.
- (3) AACR, în baza prevederilor ORO.GEN.205(d), își rezervă dreptul de a efectua inspecții pentru determinarea conformării inițiale sau continue, a organizației contractate și a echipamentului cu cerințele aplicabile și programele de pregătire aprobate.
- (4) Înaintea începerii oricărei sesiuni de pregătire utilizând un FSTD, programele de pregătire asociate trebuie să fie aprobate de către AACR și aprobarea de utilizare a acelui FSTD trebuie să fie emisă și validă.
- (5) Inspectorul AACR utilizează pentru evaluarea solicitării secțiunea 2 a formularului din Anexa 6.1 și propune acordarea aprobării sau respingerea cererii.
- (6) Evaluarea trebuie să determine conformarea cu cerințele ORO.FC.145(d) în baza modului de implementare a mijloacelor acceptate de conformare din AMC1 ORO.FC.145(d), respectiv conformarea cu cerințele ORO.FC.145(e). Operatorul aerian poate propune, pentru demonstrarea conformării cu cerințele ORO.FC.145(d), mijloace alternative de conformare, în baza prevederilor ORO.GEN.120.
- (7) În urma evaluării, inspectorul AACR poate propune una din următoarele acțiuni:
 - (a) acordarea aprobării de utilizare a FSTD pe baza cererii și documentelor suport;
 - (b) acordarea aprobării de utilizare a FSTD pe baza cererii și documentelor suport și efectuarea unei inspecții cu ocazia unei sesiuni de pregătire și verificare a personalului navigant de conducere al operatorului aerian;
 - (c) efectuarea unei inspecții în vederea evaluării conformării organizației și a FSTD în cauză cu cerințele aplicabile și programele de pregătire aprobate;
 - (d) respingerea cererii, în baza identificării de neconformități cu cerințele aplicabile.
- (8) Atunci când decizia AACR este de a efectua o inspecție (cazurile b. și c. de mai sus), operatorul aerian trebuie să comunice o dată/periodă la care organizația contractată și echipamentul în cauză pot fi evaluate de către inspectorul(ii) AACR, conform prevederilor ORO.GEN.205(d).
- (9) AACR informează solicitantul despre decizia luată prin completarea Anexei 6.2 și transmiterea unei copii a acestuia la solicitant.

- (10) În procesul de evaluare a unei cereri, Anexa 6.2 va fi completată și transmisă operatorului după fiecare decizie luată de AACR (ex: în cazul în care se decide necesitatea efectuării unei inspecții a FSTD, Anexa 6.2 va fi completată o dată pentru a informa solicitantul cu privire la această decizie și o dată după finalizarea întregului proces de aprobare, atunci când se ia decizia de acordare sau nu a aprobării de utilizare a FSTD)
- (11) Valabilitatea aprobării de utilizare a FSTD este condiționată de:
 - (a) valabilitatea certificatului de calificare a echipamentului respectiv; și/sau
 - (b) de conformarea continuă a specificațiilor din certificatul de calificare cu cerințele de pregătire aprobate ale solicitantului (ex: modificări ale specificațiilor din certificatul de calificare sau modificări ale programelor de pregătire ale operatorului aerian).
- (12) În cazul în care aprobarea și-a încetat valabilitatea, AACR procedează la reluarea procesului de evaluare descris la prezentul capitol.
- (13) Efectuarea pregătirii și verificării la FSTD înaintea obținerii aprobării de utilizare acestuia sau/și înaintea obținerii aprobării programelor de pregătire asociate poate conduce la nerecunoașterea de către AACR a acestei activități și implicit la aplicarea unor măsuri de limitare sau suspendare a documentului de certificare deținut. În funcție de natura și complexitatea situației constatate, inspectorii AACR pot propune acțiuni după cum urmează:
 - (a) efectuarea unei inspecții pentru determinarea conformării organizației contractate și a echipamentului cu cerințele aplicabile și programele de pregătire aprobate în vederea stabilirii corectitudinii și eficacității activităților de pregătire și verificare desfășurate;
 - (b) nerecunoașterea activităților de pregătire și verificare desfășurate și implicit aplicarea de măsuri de limitare/suspendare document(e) de certificare.
- (14) Deținătorul unei aprobări de utilizare a unui FSTD are obligația de a se informa asupra oricăror modificări, privind hardware și software ale FSTD-ului respectiv (care afectează zborul, manevrarea la sol și performanțele sau orice modificare a sistemului vizual) și este obligat să informeze AACR asupra modificărilor și a datei intenționate pentru aplicare.
- (15) Modificările consemnate la punctul anterior conduc automat la invalidarea aprobării de utilizare a FSTD până la evaluarea impactului acestora asupra criteriilor aplicate de către AACR.

8.10. Aprobarea utilizării echipamentelor de pregătire sintetică pentru CC

- (1) AACR, în baza prevederilor ORO.GEN.205, își rezervă dreptul de a efectua inspecții pentru determinarea conformării inițiale sau continue, a organizației contractate și a echipamentului cu cerințele aplicabile și programele de pregătire aprobate.
- (2) Inspectorul AACR utilizează pentru evaluarea conformării formularul din Anexa 6.3.

8.11. Pregătirea și verificarea personalului

- (1) Operatorii aerieni trebuie să efectueze pregătirea în conformitate cu prevederile reglementărilor în vigoare aplicabile atât personalului navigant cât și celorlalte categorii de personal.
- (2) În situația în care este utilizat personal calificat sau sunt utilizate facilități de pregătire subcontractate, operatorul trebuie să se asigure că subcontractorul deține autorizările/certificatele relevante în termen de valabilitate, că pregătirea efectuată este corespunzătoare cerințelor sale și că are stabilite modalități de monitorizare a conformării subcontractorului cu cerințele aplicabile. AACR va evalua inclusiv următoarele aspecte:

- (a) competența și numărul potrivit al personalului responsabil cu pregătirea (având în vedere pregătirea și experiența acestora precum și responsabilitățile desemnate);
 - (b) planificarea și resursele alocate pregătirii;
 - (c) suficiența și calitatea mijloacelor de pregătire (eventual contractele cu instituții specializate);
 - (d) caracteristicile generale ale pregătirii și inițiativele.
- (3) Înainte de planificarea personalului propriu în vederea efectuării programelor de pregătire, operatorul aerian trebuie să se asigure ca procedurile și programele de pregătire utilizate sunt aprobate/acceptate de AACR.
- (4) Autorizarea de utilizare a FSTD se realizează în conformitate cu art. 8.9.
- (5) Programele de pregătire trebuie detaliate în Manualul de Operațiuni/Proceduri sau într-un manual de pregătire independent, menționat în Manualul de Operațiuni/Proceduri și trebuie să cuprindă toate aspectele legate de tipul și complexitatea operațiunilor pe care le vor desfășura și de tipurile de aeronave operate. Programele de pregătire vor fi cele prevăzute de legislația aplicabilă pentru categoriile respective de personal navigant, tipurile de aeronave operate și operațiunile desfășurate, divizate în pregătire la sol, pregătire pe simulator și pregătire în zbor.
- (6) Operatorul aerian stabilește proceduri și programe de pregătire astfel încât să se asigure că pregătirea dispecerilor și a personalului operațiuni sol îndeplinește cerințele aplicabile și că aceștia dețin licențe, atestate și calificări corespunzătoare și valide.

8.12. Sistemul de management al siguranței

- (1) Operatorul aerian stabilește responsabilități și atribuții clar definite la nivelul întregii sale structuri, inclusiv răspunderea directă în materie de siguranță și de implementare a sistemului de management al siguranței conform planului de implementare asumat;
- (2) Operatorul aerian se asigură că filozofile și principiile generale în materie de siguranță, denumite generic politica de siguranță, sunt descrise și disponibile întregului personal;
- (3) Operatorul aerian trebuie să identifice pericolele care amenință siguranța aviației, generate de activitățile sale, să le evalueze și să gestioneze riscurile asociate, inclusiv să ia măsuri în vederea reducerii riscului și să verifice eficacitatea acestora;
- (4) Operatorul aerian trebuie să asigure mijloacele necesare menținerii nivelului de pregătire și de competență al personalului pentru a-i permite acestuia să își execute sarcinile;
- (5) Toate procesele-cheie ale sistemului de management al siguranței trebuie documentate, inclusiv procesele menite să facă personalul conștient de responsabilitățile sale în domeniul siguranței, precum și procedura de modificare a acestei documentații.

8.13. Înregistrări

- (1) Operatorul aerian trebuie să implementeze un sistem pentru menținerea la zi a înregistrărilor privind valabilitatea licențelor, atestatelor, pregătirea personalului, precum și a altor limitări pentru planificarea la zbor a personalului aeronautic navigant.
- (2) Operatorul aerian trebuie să se asigure că sistemul este eficient și ușor de urmărit pentru evitarea efectelor nedorite. Acest sistem trebuie să includă monitorizarea cel puțin a următoarelor aspecte:
 - (a) licențierea/atestarea – validitatea, sistem de avertizare a expirării pentru întreg personalul cu responsabilități în domeniul operațional;
 - (b) înregistrările pregătirii – pregătirea de calificare de tip, pregătirea recurentă și de specialitate (ex. ETOPS, LVO, etc.);

- (c) acuratețea înregistrărilor privind timpii de muncă și odihnă a personalului aeronautic navigant;
- (3) Operatorul aerian trebuie să definească în Manualul de Operațiuni/Proceduri responsabilitățile privind utilizarea sistemului pentru menținerea la zi a înregistrărilor.

8.14. Echiparea aeronavelor

- (1) În luarea deciziei privind tipul de operațiuni pe care intenționează să le efectueze precum și aprobările specifice pe care le solicită, operatorul aerian trebuie să țină cont de echiparea corespunzătoare a aeronavelor.
- (2) Operatorul aerian trebuie să se asigure că echipamentele de urgență sunt utilizabile și în termen de valabilitate, aprobate acolo unde este necesar și stocate sau montate la bordul aeronavei de o asemenea manieră încât să fie oricând gata de folosire. De asemenea operatorul aerian definește un sistem de control a echipamentelor de urgență și responsabilități privind verificarea și menținerea în termen de valabilitate.

8.15. Pregătirea echipajului înainte de zbor

- (1) Un inspector cu experiență relevantă pentru operațiunile de zbor trebuie să observe periodic echipajele operatorului în stagiile de pregătire a zborului și de pregătire înainte de zbor.
- (2) Operatorul aerian trebuie să asigure facilități și informații adecvate pentru pregătirea zborului, cum ar fi:
 - (a) disponibilitatea unei dotări convenabile pentru echipajul de zbor și echipajul de cabină;
 - (b) material pentru briefingul echipajului de zbor și al celui de cabină. Documente amendate la zi și imediat accesibile (incluzând extrase necesare din Manualul de Operațiuni/Proceduri);
 - (c) asigurarea unei perioade de timp suficientă pentru pregătirea minuțioasă a zborului/briefing;
 - (d) dotare pentru planificarea zborului;
 - (e) comunicații adecvate cu departamentul de planificare a zborurilor, întreținerea la linie, dispecerat, ATC, etc.;
 - (f) transport intern corespunzător, acolo unde este necesar.
- (3) Toate aceste măsuri trebuie dezvoltate ca proceduri aplicabile și cunoscute de cei interesați.
- (4) Este important ca facilitățile inspectate să fie adecvate pentru cel mai numeros echipaj pe care operatorul îl are angajat și de asemenea să fie menținute în bună stare.
- (5) Este important ca îndatoririle variate, incluzând inspecția înainte de zbor făcută de echipaj precum și de alt personal, să fie definite clar, iar echipajul să fie instruit în executarea lor. Acolo unde membrilor echipajului li se cere să facă verificări care în mod normal sunt efectuate de către personalul de întreținere, este necesară confirmarea implicării și aprobarea Organizației de întreținere în elaborarea procedurilor și a programului de pregătire precum și privind eliberarea autorizărilor necesare.

8.16. Autorizarea/urmărirea zborului (dispecerat)

- (1) Urmărirea zborului este unul din elementele esențiale ale procesului de inspecție deoarece aici se îmbină activitatea de pregătire a mai multor discipline. Întreținerea, planificarea zborului, alimentarea, încărcarea, planificarea la zbor a echipajelor și pregătirea acestora (printre altele) toate se combină pentru a realiza zborul sigur al unei

aeronave. Legătura efectivă și continuă între diversele departamente ale operatorului este ușor de înțeles, în punctul de dispecerat.

- (2) Inspecția verifică următoarele activități:
 - (a) inspecția aeronavei de către echipajul de conducere și de către echipajul de cabină;
 - (b) lipsa defectelor, conformarea cu MEL, legătura dintre operațional și întreținerea de linie. Verificarea minuțioasă și completarea Jurnalului Tehnic al aeronavei;
 - (c) proceduri de alimentare, degivrare, etc.;
 - (d) Supravegherea îmbarcării pasagerilor sau a încărcăturii cargo;
 - (e) Pregătirea fișei de încărcare și finalizarea pregătirii zborului incluzând asigurarea exterioară și interioară a aeronavei pentru zbor;
 - (f) Securitatea aeronavei.
- (3) Operatorul aerian elaborează proceduri specifice dispeceratului, precum și programe de pregătire pentru personalul ce asigură serviciile de dispecerat. Acestea vor face parte din Manualul de Operațiuni al operatorului aerian sau dintr-un document elaborat separat referit în Manualul de Operațiuni și acceptat/aprobat de către AACR.
- (4) Programele de pregătire vor fi elaborate având la bază tipul de aeronave utilizate, tipul de operațiuni desfășurate și aprobările speciale deținute.

8.17. Inspecțiile în zbor

- (1) AACR efectuează suficiente inspecții în zbor pentru a acoperi o parte reprezentativă a rutelor operatorului și evaluează activitatea atât a echipajului de cabină cât și a echipajului de zbor. Pentru operarea aeronavelor care nu sunt echipate cu loc suplimentar în cabina echipajului, AACR poate întâmpina dificultăți dar, cu toate acestea, trebuie să se folosească de oportunitățile care apar pentru a efectua un număr suficient de inspecții în zbor și a se convinge astfel de continua competență a operatorului și a echipajelor sale.
- (2) În vederea planificării inspecțiilor în zbor efectuate de către inspectorii AACR, operatorii aerieni trebuie să transmită planificarea zilnică a zborurilor pe adresa de e-mail planurizbor@caa.ro sau la nr. de fax 021.208.15.35.
- (3) Inspecțiile în zbor, care pot fi combinate cu alte inspecții, se adresează cel puțin următoarelor aspecte:
 - (a) Integrarea echipajului și cooperarea echipajului de conducere și a echipajului de cabină;
 - (b) Folosirea check-list-urilor;
 - (c) Briefing-ul pasagerilor;
 - (d) Conformarea cu Manualul de Operațiuni/Proceduri și procedurile de operare standard;
 - (e) Conducerea zborului în general;
 - (f) Documentația aeronavei și documentele obligatorii la bord.
- (4) Inspecția în zbor cuprinde toate fazele zborului (briefing, zbor, debriefing).
- (5) Exemple de deficiențe ce pot fi constatate la o inspecție în zbor:
 - (a) Membrii echipajului de conducere nu sunt pregătiți corespunzător;
 - (b) Membrii echipajului de conducere nu sunt familiarizați cu aeronava, sistemele, procedurile sau performanțele acesteia;
 - (c) Membrii echipajului de cabină nu sunt pregătiți corespunzător cu privire la procedurile de evacuare de urgență, utilizarea echipamentului de urgență sau cu localizarea acestuia;

- (d) Defecte ale aeronavei sau ale sistemelor acesteia;
 - (e) Erori la calcularea masei și centrului;
 - (f) Deficiențe în pregătirea zborului;
 - (g) Deficiențe în deservirea la sol a aeronavei;
 - (h) Documentație lipsă, incompletă și/sau neconformă la bord.
- (6) Inspecțiile de navigație (în zbor) sunt necesare pentru a confirma că operarea se face în concordanță cu specificațiile aprobării speciale de navigație și pot fi combinate cu inspecțiile în zbor. Inspecția trebuie să se efectueze de către un inspector cu experiență operațională relevantă cu cerințele și ruta de operare pentru aeronavele care operează în spațiul MNPS. Aceste inspecții trebuie să se efectueze în mod normal în spațiul aerian MNPS sau în spațiul aerian unde se află puține facilități de navigație (ex. deșert sau regiuni polare). Trebuie să fie incluse de asemenea și zboruri ETOPS. Elementele esențiale ale inspecției conțin următoarele aspecte:
- (a) acuratețea și starea amendamentelor și informațiilor cuprinse în Manualul de Operațiuni;
 - (b) calitatea și acuratețea pregătirii înainte de zbor și conformarea cu MEL (dacă este cazul);
 - (c) competența și validitatea actualizată a pregătirii echipajului de conducere;
 - (d) conformitatea cu termenii oricărei Aprobări relevante;
 - (e) starea echipamentului de navigație al aeronavei;
 - (f) licențele de zbor și licențele medicale în termen de valabilitate.
- (7) În cazul în care operatorul aerian nu poate asigura executarea misiunii de inspecție în zbor, acesta poate propune efectuarea unui zbor demonstrativ, în baza ARO.GEN.310(a), sau participarea unui inspector al AACR la o sesiune de pregătire (LOFT) la FSTD.

8.18. Navigația

- (1) Echipamentul de navigație al aeronavei solicitantului este verificat în concordanță cu art. 8.14 de mai sus. De asemenea este esențial ca AACR să fie convinsă de procedurile de navigație, programa de pregătire, precum și de faptul că experiența echipajului de zbor este potrivită și relevantă structurii rutei propuse.

8.19. Inspecțiile la platformă

- (1) Inspecțiile la platformă pot include combinații ale inspecțiilor specifice sub forma inspecțiilor pregătirii înainte de zbor, inspecțiilor în zbor, autorizării zborului / urmăririi zborului (dispecerat) etc.
- (2) Inspecțiile la platformă se execută atât cu ocazia auditurilor de emitere / reînnoire / supraveghere / modificare a documentului de certificare, cât și ori se câte ori un inspector calificat corespunzător este la locul potrivit pentru acest scop.
- (3) Aeronavele sunt verificate ținând cont de tipul de operațiuni solicitate/efectuate.

8.20. Documentația de zbor

- (1) AACR trebuie să se asigure că documentația cerută pentru pregătirea și executarea zborului :
 - (a) este completată corect (corectitudinea planificării, rezerva de combustibil, corectitudinea datelor de încărcare, calcularea performanțelor, respectarea restricțiilor și limitărilor, etc.);
 - (b) este ținută într-o formă ușor accesibilă pentru perioada prescrisă;

- (c) acolo unde echipajul înaintează rapoarte privind probleme de siguranță, au fost luate măsuri corective corespunzătoare în scopul prevenirii incidentelor.
- (2) Operatorul aerian stabilește proceduri și responsabilități pentru a se asigura că toată documentația ce urmează a fi folosită atât în pregătirea cât și în efectuarea zborului a fost întocmită în mod adecvat și cu acuratețe de către solicitant și este disponibilă în momentul începerii operațiunilor.
- (3) Operatorul aerian se asigură că nici un zbor nu este efectuat fără ca întreaga documentație obligatorie la bord să fie completă, amendată și corectă întocmită.

8.21. Bunuri Periculoase

Procedurile privind transportul aerian de bunuri periculoase sunt detaliate în PIAC-TABP, Capitolul 2.

8.22. Operațiuni de sol

- (1) AACR verifică sistemul de organizare privind operațiunile de sol cu referire la operațiunile la platformă, servicii pasageri, servicii bagaje, controlul întocmirii fișelor de masă și centraj, echipamente la sol, alimentarea cu combustibil.
- (2) Operatorul aerian stabilește responsabilități pentru personalul operațiuni sol și programe de pregătire inițială și recurentă pentru aceștia și asigură efectuarea acestor programe conform planificărilor.

Capitolul 9. Alte prevederi

9.1. HG 912/2010 - Autorizarea zborurilor internaționale aferente operațiunilor de transport aerian public efectuate prin curse neregulate, de operatori aerieni români, deținători ai unei licențe valide emise în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, cu aterizare pe sau decolare de pe teritoriul României

- (1) Pentru conformarea cu cerințele Art. 4 lit. b) din HG 912/2010 modificat și completat operatorul aerian trebuie să transmită la Autoritatea Aeronautică Civilă Română notificarea prevăzută de Art. 14 din Anexa 1 la HG 912/2010, la adresa de e-mail planurizbor@caa.ro sau la fax. +4021 208 15 35.
- (2) Notificarea trebuie să cuprindă cel puțin următoarele informații:
 - (a) programul de zbor și orice modificări ulterioare la acesta;
 - (b) tipul aeronavelor operate;
 - (c) înmatricularea aeronavelor operate.
- (3) Nerespectarea acestei proceduri conduce la aplicarea de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română a prevederilor Capitolului 8 din Partea GEN a prezentelor proceduri și instrucțiuni de aviație civilă.

9.2. Recomandări de siguranță**9.2.1 SR-46.ACC.2014-01-20, ISLANDER BN-2A-27, YR-BNP.AB**

Operatorii aerieni români care operează aeronave pentru care fabricantul nu a menționat în documentația specifică postul principal de pilotaj, trebuie să definească și să declare acest post de pilotaj în Manualul de Operațiuni/Proceduri sau în alt document echivalent utilizat de respectivul operator aerian.

9.2.2 SR-45.ACC.2014-01-20, ISLANDER BN-2A-27, YR-BNP.AB

Operatorii aerieni români care operează aeronave făcând parte din clasele SEP, MEP sau SET trebuie să includă în sistemul de management al siguranței analiza riscurilor asociate situației în care un pilot acumulează o întrerupere mai mare de 90 de zile în operarea unei aeronave din aceste clase.

În cazul în care analiza de risc impune implementarea unor măsuri de diminuare a riscurilor identificate, aceste măsuri trebuie să cuprindă ca un minim următoarele:

1. înainte de efectuarea operațiunii de transport aerian comercial, pilotul trebuie să efectueze cel puțin 1 decolare și 1 aterizare cu aeronava pentru care a acumulat întreruperea mai mare de 90 de zile; sau
2. operațiunea de transport aerian comercial va fi efectuată de către pilotul care a acumulat pe aeronava respectivă întreruperea mai mare de 90 de zile în echipaj cu un instructor calificat corespunzător pentru clasa respectivă de aeronave.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Capitolul 1. Procedura de certificare**1.1. Etapele certificării**

Procesul de emitere a documentului de certificare cuprinde următoarele etape:

- (1) Etapa de informare opțională
- (2) Etapa de inițiere a procesului de certificare
- (3) Etapa de evaluare a documentației
- (4) Etapa de demonstrații operaționale și inspecții
- (5) Etapa de emitere a documentului de certificare

1.2. Etapa de informare opțională

- (1) Solicitantul care intenționează să efectueze operațiuni de transport aerian comercial, înaintea depunerii cererii tip pentru obținerea Certificatului de Operator Aerian, poate solicita o întâlnire cu reprezentanții AACR în vederea obținerii tuturor informațiilor necesare operării.
- (2) Pentru operațiunile de transport aerian comercial solicitarea se efectuează utilizând formularul din Anexa 1.1.
- (3) În termen de 15 zile lucrătoare de la depunerea formularului la registratura AACR, operatorul este notificat, în scris, asupra datei la care va avea loc întâlnirea, la sediul AACR, avându-se în vedere ca aceasta să nu depășească termenul de 30 de zile de la data înregistrării solicitării.
- (4) Întrevederea are loc între o echipă formată din reprezentanți ai AACR și persoanele propuse pentru deținerea de funcții manageriale ale solicitantului și are ca scop obținerea de către solicitant de informații complete cu privire la reglementările/directivele/circularele și procedurile pe care trebuie să le cunoască și să le aplice în cazul operațiunilor pe care intenționează să le desfășoare.
- (5) Este esențial ca solicitantul să aibă o imagine clară asupra formei și conținutului documentelor necesare pentru obținerea documentului de certificare.
- (6) AACR informează solicitantul cu privire la perioadele de timp necesare realizării fiecărei etape din procesul de emitere a documentului de certificare.
- (7) În urma discuțiilor se stabilește dacă solicitantul poate depune cererea tip (Anexa 2.1) de obținere a certificatului de operator aerian sau dacă trebuie să se conformeze și cu alte prevederi înainte de aceasta.
- (8) Rezultatele întrevederii vor fi consemnate pe formularul din Anexa 1.2, completat în două exemplare originale câte unul pentru fiecare dintre părți.

1.3. Inițierea procesului de obținere AOC

- (1) În urma finalizării cu succes a etapei de informare, solicitantul poate cere certificarea pentru operațiuni de transport aerian comercial în baza prevederilor conținute în Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, referitoare la operațiunile aeriene din aviația civilă.
- (2) Solicitarea de acordare a documentului de certificare se face prin depunerea de către solicitant, la registratura AACR, a unei cereri tip, utilizând formularul din Anexa 2.1, cu cel

puțin 90 zile înainte de data propusă de începere a operării. Cererea tip se completează în limba română sau limba engleză de către managerul responsabil și este însoțită de o documentație suport care include cel puțin:

- (a) Actele constitutive, cu toate completările și modificările ulterioare;
- (b) O declarație cu privire la posibilitatea asigurării resurselor financiare necesare efectuării în condiții de siguranță a tuturor operațiunilor pentru care se solicită documentul de certificare;
- (c) Un program de efectuare a procesului de certificare care să conțină:
 - (i) Datele la care solicitantul depune spre evaluare manualele necesare (în cazul în care nu sunt depuse o dată cu cererea tip);
 - (ii) Data și locația la care aeronavele pot fi inspectate;
 - (iii) Data la care se poate începe efectuarea inspecției sediului social, a bazelor de operare și a tuturor celorlalte facilități (întreținere, dispecerat, etc.);
- (d) Structura organizatorică și întreaga documentație necesară aprobării persoanelor manageriale nominalizate, conform prevederilor Capitolului 5 din Partea CAT;
- (e) O listă a rutelor pe care intenționează să opereze în regim de curse regulate și/sau o listă a zonelor de operare în cazul curselor efectuate în regim neregulat și/sau a activităților de lucru aerian;
- (f) O listă cu bazele de operare pe care intenționează să își desfășoare activitatea;
- (g) Documentele specifice fiecărei aeronave pentru care solicită documentul de certificare (Certificat de înmatriculare, Certificat de navigabilitate sau echivalent, Certificat de zgomot, Licența stațiilor radio, Copia contractelor de asigurare pentru încărcătură comercială și pentru răspundere civilă față de terți, etc.);
- (h) O copie a contractelor de deținere (proprietate/închiriere) a aeronavelor înmatriculate în alt stat pe care intenționează să le opereze, dacă este cazul;
- (i) Detalii cu privire la facilitățile de pregătire a personalului aeronautic operațional, inclusiv lista și copiile certificatelor de calificare a FSTD-urilor pe care intenționează să le utilizeze pentru pregătirea personalului navigant;
- (j) Manualul de Operațiuni, Manualul de Zbor al Aeronavei, Lista Master a Echipamentului Minim, Lista Echipamentului Minim, și orice alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranță zborului ale operatorului aerian, cum ar fi Manual Sistemului de Management al Siguranței, Manualul pentru Operațiuni Sol, Manualul Echipajului de Cabină, Manualul de Degivrare, Manual de Bunuri Periculoase, Manual pentru operațiuni EMS, Manualul de monitorizare a conformării etc. (pot fi înaintate ulterior, dar nu cu mai puțin de 60 zile înainte de data propusă pentru începerea operării);
- (k) Copia contractelor sau convențiilor încheiate între solicitant și agenții aeronautici autorizați pentru prestarea serviciilor de dispecerat, deservire la sol a aeronavelor, alimentare cu carburant și pentru alte facilități aeroportuare sau a manualelor specifice în vederea prestării de servicii în regim propriu, după caz;
- (l) Împuternicirea, în cazul în care solicitantul este reprezentat de o altă persoană;
- (m) Dovada autorizării sistemului de întreținere, respectiv Certificatul organizației privind managementul continuității navigabilității (CAMO) sau dovada depunerii documentelor necesare pentru obținerea acestui certificat;
- (n) Dovada autorizării organizației de întreținere, respectiv Certificatul de autorizare Part 145 sau contractele încheiate cu organizațiile de întreținere, autorizate Part 145, ce vor asigura întreținerea aeronavelor operate, în cazul în care organizația proprie nu este autorizată în acest sens.

- (3) La depunerea cererii de obținere a documentului de certificare, solicitantul trebuie să facă dovada achitării tarifului fix convenit AACR. În cazul în care nu este făcută dovada achitării tariful fix, AACR nu va trece la evaluarea cererii de obținere a documentului de certificare, solicitantul fiind informat în consecință.
- (4) În termen de 15 zile de la data înregistrării cererii, după o evaluare preliminară, solicitantul este informat cu privire la necesitatea modificării acesteia și/sau a completării documentației suport.
- (5) În cazul în care este necesară modificarea cererii de emitere a documentului de certificare și/sau completarea documentației suport, termenul de 90 de zile de la punctul (2) de mai sus se derulează de la data înregistrării documentației completate.
- (6) În termen de 7 zile de la depunerea documentației suport complete, solicitantul este informat cu privire la etapa următoare.

1.4. Etapa de evaluare a documentației

- (1) Echipa de certificare analizează documentația suport după depunerea cererii de emitere a documentului de certificare, de îndată ce se constată că sunt îndeplinite condițiile stabilite prin prezenta procedură sau ca urmare a evaluării preliminare prevăzută art. 1.3 (4), după caz.
- (2) În termen de 30 de zile de la data înregistrării cererii și a documentației suport, operatorul este informat cu privire la conținutul documentelor depuse. În cazul manualelor menționate la art. 1.3 (2)(j), solicitantul este informat cu privire la conformarea conținutului acestora cu legislația aplicabilă, în termen de 30 de zile de la depunerea lor la registratura AACR.
- (3) În cazul în care se constată faptul că documentația prezentată nu respectă cerințele prevăzute de legislația aplicabilă, termenul de 90 de zile prevăzut la art. 1.3 (2), se prelungește cu termenul de remediere.
- (4) În cazul în care se constată conformarea documentației cu cerințele prevăzute de legislația aplicabilă, AACR emite scrisorile de aprobare/acceptare, pentru documentele care necesită acest lucru conform prevederilor prezentelor proceduri și instrucțiuni, în termen de 30 de zile de la depunerea acestora la registratura AACR.
- (5) Analiza manualelor menționate la art. 1.3 (2)(j), este descrisă la Capitolul 8 din Partea GEN la prezentele proceduri și instrucțiuni.
- (6) Procesul și cerințele aplicabile aprobării persoanelor propuse pentru ocuparea posturilor manageriale obligatorii sunt descrise la Capitolul 5 din Partea CAT la prezentele proceduri și instrucțiuni.

1.5. Etapa de inspecții și demonstrații operaționale

- (1) După finalizarea analizei documentației suport complete și conforme, și aprobarea/acceptarea manualelor aferente, fiecare compartiment al AACR implicat în procesul de certificare informează în scris solicitantul asupra datei la care încep auditurile/inspecțiile la sediul și bazele de operare ale solicitantului. La stabilirea acestor date AACR ține cont de data menționată de solicitant conform art. 1.3 (c)(iii), cât și de perioadele de timp suplimentare necesare acestuia pentru conformarea cu cerințele legislației aplicabile.
- (2) Efectuarea auditurilor/inspecțiilor și a demonstrațiilor operaționale va începe în termen de cel mult 5 zile de la data finalizării etapei de evaluare a documentației, conform art. 1.4.
- (3) AACR evaluează abilitatea solicitantului de a asigura operarea în siguranță și întreținerea corespunzătoare a aeronavei, efectuarea pregătirii personalului propriu și, unde este necesar, certificarea personalului cu responsabilități operaționale.

- (4) În această etapă se efectuează verificări la fața locului (după caz, la sediu, la bazele de operare, la facilitățile de pregătire, la organizațiile de întreținere proprii sau contractate și la facilitățile de aerodrom) pentru a se constata veridicitatea celor declarate în documentația depusă de solicitant, precum și pentru a se convinge că acesta are abilitatea și capacitatea necesare pentru desfășurarea operațiunilor aeriene propuse în condiții de siguranță.
- (5) AACR solicită demonstrații operaționale pentru a se convinge că solicitantul are abilitatea de a se conforma cu cerințele și procedurile de siguranță a zborului aplicabile. Aceste demonstrații operaționale reprezintă simularea activității pentru care solicită certificarea și vor fi desfășurate în prezența membrilor din echipa de certificare însărcinați cu evaluarea eficienței politicilor, procedurilor, instrucțiunilor și metodelor declarate în documentația aprobată/acceptată.
- (6) Perioada de efectuare a auditurilor/inspecțiilor și a demonstrațiilor operaționale nu depășește 15 zile de la începerea acestor activități.
- (7) Rezultatele auditului/inspecțiilor și ale demonstrațiilor operaționale sunt comunicate în scris solicitantului în termen de 5 zile de la finalizarea activităților de efectuare a auditului/inspecțiilor și ale demonstrațiilor operaționale.
- (8) În cazul în care se constată neconformități, solicitantul transmite planul de măsuri corective, formulat astfel încât să permită identificarea neconformității, a cauzei acesteia, acțiunea corectivă imediată, acțiunea preventivă și perioada de timp necesară implementării acțiunilor corective propuse și înaintează AACR dovezile obiective în acest sens.
- (9) În termen de 7 zile de la transmiterea dovezilor obiective, AACR analizează eficacitatea corecțiilor și comunică în scris solicitantului concluziile analizei (închiderea neconformităților, necesitatea reevaluării de către solicitant a modalităților de remediere, acceptarea corecției cu efectuarea inspecțiilor de verificare a implementării acestora, etc).
- (10) În funcție de rezultatele corecțiilor, se pot repeta parte din inspecțiile și demonstrațiile operaționale.

1.6. Etapa de emitere a Certificatului de Operator Aerian

- (1) În cazul în care pe parcursul etapelor precedente, solicitantul constată că nu poate asigura conformarea cu anumite cerințe și/sau nu mai dorește efectuarea anumitor elemente din specificațiile de operare solicitate inițial, solicită în scris excluderea acestora din cererea inițială și modifică în consecință documentația afectată.
- (2) Durata totală a întregului proces de certificare nu depășește 6 luni de la data depunerii inițiale a cereri tip pentru acordarea documentului de certificare.
- (3) În cazul în care solicitantul nu face dovada conformării cu legislația aplicabilă în vederea obținerii documentului de certificare în termenul prevăzut la punctul (2) de mai sus, AACR transmite solicitantului o notificare de refuz a acordării documentului de certificare solicitat. În această situație, tarifele plătite de solicitant în vederea certificării nu se returnează.
- (4) La cererea solicitantului se reia întreg procesul de certificare achitându-se din nou tariful fix aferent.
- (5) Documentul de certificare se emite după conformarea cu toate cerințele legislației aplicabile.
- (6) O dată cu eliberarea documentului de certificare, se aduce la cunoștința solicitantului obligativitatea de a face dovada menținerii în termen de valabilitate a întregii documentații ce a stat la baza emiterii documentului de certificare.
- (7) Certificatul de Operator Aerian va rămâne valid atât timp cât operatorul aerian se conformează cu prevederile ORO.GEN.135.

1.7. Forma Certificatului de Operator Aerian

- (1) AOC-ul și Anexa cuprinzând specificațiile de operare asociate se eliberează conform formularului din Anexa 3.1 la PIAC-CERT OPS.
- (2) Toate AOC-urile au un număr de înregistrare format din:
 - (a) codul în litere specific AOC emis de AACR: „RO”;
 - (b) un număr serie format din 3 cifre.
[Exemplu: RO-321]
- (3) Zona de operare
 Autoritatea Aeronautică Civilă Română menționează la rubrica „Zone de Operare”, lista zonei(lor) geografice pentru operațiunile autorizate (coordonate geografice sau rute specifice, frontiere regionale sau naționale) după cum urmează:
 - (a) lista de regiuni de informare a zborului (FIR) așa cum sunt acestea definite în Doc. OACI nr. 7030 „Regional Supplementary Procedures”, sau
 - (b) regiunile abreviate conform Doc. OACI nr. 7030 (AFI, EUR, MID/ASIA, NAT, NAM etc.) caz în care se înțelege lista tuturor regiunilor de informare a zborurilor (FIR) aferente acestor regiuni, sau
 - (c) nume de state, caz în care se înțelege regiunea sau regiunile de informare a zborurilor (FIR) aferente acestor state, așa cum sunt definite în Doc. OACI nr. 7030, sau
 - (d) nume de continente definite geografic, caz în care se înțeleg regiunile de informare a zborurilor (FIR) aferente statelor componente continentelor respective, așa cum sunt definite în Doc. OACI nr. 7030, sau
 - (e) coordonate geografice, exprimate în sistem WGS 84, caz în care se înțelege zona din interiorul poligonului rezultat prin unirea cu loxodrome a acestor coordonate.

Exemple:

- (a) FIR București, FIR Sofia
- (b) EUR except: FIR Cairo, FIR Tripoli, FIR Tunis, FIR Alger, FIR Casablanca
- (c) Romania, Ungaria, Austria
- (d) Europa, Asia, Africa
- (e) 73°00'N 15°00'E, 73°00'N 30°00'E, 68°00'N 45°00'E, 68°00'N 56°00'E, 35°00'N 56°00'E, 30°00'N 61°00'E

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Capitolul 2. Modificarea Certificatului de Operator Aerian**2.1. Generalități**

- (1) Modificarea AOC se poate face la solicitarea operatorului aerian prin transmiterea către AACR a cererii tip (Anexa 2.1) însoțită de întreaga documentație specifică tipului de modificare și de analiza și evaluarea riscurilor asociate.
- (2) Modificarea AOC poate consta în schimbarea uneia sau mai multor informații menționate atât în documentul de certificare, cât și în Specificațiile de Operare, anexă la acesta.
- (3) Cererea tip, împreună cu documentația suport, trebuie depusă la Registratura AACR cu cel puțin 30 de zile înainte de data la care se intenționează operarea în noile condiții solicitate de operatorul aerian.
- (4) Modificarea AOC cuprinde trei etape: analiza cererii și a documentației suport, efectuarea de verificări la fața locului, dacă este cazul, și elaborarea unui răspuns în consecință.
- (5) În termen de 20 de zile de la depunerea cererii și a documentației suport, AACR transmite operatorului aerian punctul de vedere rezultat în urma analizei acestora.
- (6) În cazul în care se constată neconcordanțe în completarea cererii tip și sau a documentației aferente, solicitantul este contactat, în termen de 20 de zile de la depunerea acestora la registratura AACR, pentru a revizui și completa documentația transmisă.
- (7) Perioada de timp necesară revizuirii și completării documentației transmise, conform punctului (6), nu depășește 30 de zile.
- (8) În cazul în care se constată conformarea cererii tip și a documentației suport cu prevederile legale, operatorul aerian este informat, de fiecare compartiment implicat în procesul de certificare, cu privire la perioada în care va începe auditul/inspecțiile și demonstrațiile operaționale precum și evaluarea sistemului de întreținere a aeronavelor, unde este cazul.
- (9) Datele la care se încep verificările la fața locului nu pot depăși 5 zile de la acceptarea/aprobarea documentației transmise.
- (10) Observațiile rezultate în urma verificărilor sunt aduse la cunoștința solicitantului, în termen de 5 zile de la finalizarea inspecției.
- (11) În cazul în care, cu ocazia verificărilor la fața locului, se constată neconformități, termenul de remediere a acestora nu trece de 30 de zile.
- (12) Dacă modificările solicitate nu impun efectuarea de verificări la fața locului, în termen de 10 zile de la acceptarea/aprobarea documentației, AACR emite AOC modificat în consecință.
- (13) Termenul de modificare a AOC este prelungit cu perioada de timp necesară operatorului pentru revizuirea și/sau completarea documentației transmise și/sau pentru remedierea neconformităților rezultate în urma verificărilor de la fața locului.
- (14) În cazul nerespectării termenelor de la punctele (7) sau (11) de mai sus, AACR comunică operatorului aerian, respingerea solicitării de modificare a AOC.
- (15) În cazul în care operatorul aerian consideră necesar, poate solicita, în scris, o întrevedere cu echipa de audit și/sau cu persoana desemnată pentru gestionarea documentelor în cadrul AACR pentru a primi lămuriri suplimentare cu privire la procesul de modificare a AOC.

- (16) În cazul conformării cu cerințele aplicabile, operatorul aerian primește un exemplar original al AOC, împreună cu o copie a raportului final de evaluare.

2.2. Modificarea datelor de identificare

- (1) În cazul în care operatorul aerian solicită modificarea AOC datorită schimbării datelor de identificare (nume, adresă, etc.), cererea tip este însoțită de cel puțin următoarea documentație:
- (a) Actele constitutive (Certificatul de Înregistrare la Registrul Comerțului) din care să reiasă modificările solicitate;
 - (b) Documentele specifice fiecărei aeronave care să consemneze noile date (Certificat de înmatriculare, Certificat de navigabilitate sau echivalent, Certificat de zgomot, Licența stațiilor radio, Copia contractelor de asigurare pentru încărcătură comercială și pentru răspundere civilă față de terți, etc.), dacă este cazul;
 - (c) O copie a contractelor de deținere (proprietate/închiriere) a aeronavelor pe care intenționează să le opereze – în cazul în care în conținutul acestora se regăsesc elementele care au fost modificate;
 - (d) Manualul de Operațiuni, Manualul de Zbor al Aeronavei, Lista Echipamentului Minim, Manualul de SMS, Manualul pentru Operațiuni Sol, Manualul Echipajului de Cabină, Manualul de Degivrare, Manual de Bunuri Periculoase, Manual pentru operațiuni EMS, Manualul pentru monitorizarea conformării și orice alt document care face parte din sistemul de documente de siguranța zborului în care sunt menționate datele care au fost modificate;
 - (e) Copia contractelor sau convențiilor încheiate între solicitant și agenții aeronautici autorizați pentru prestarea serviciilor de dispecerat, deservire la sol a aeronavelor, alimentare cu carburant și pentru alte facilități aeroportuare sau a manualelor specifice în vederea prestării de servicii în regim propriu, după caz;
 - (f) Împuternicirea, în cazul în care solicitantul este reprezentat de o altă persoană;
 - (g) Dovada modificării documentelor sistemului de întreținere, respectiv Certificatul organizației privind managementul continuității navigabilității (CAMO) sau dovada depunerii documentelor necesare pentru modificarea acestuia;
 - (h) Dovada modificării documentelor organizației de întreținere, respectiv Certificatul de autorizare Part 145 sau contractele încheiate cu organizațiile de întreținere modificate în consecință.
- (2) Schimbarea Codului Unic de Identificare conduce la revocarea documentului de certificare. În cazul în care operatorul, posesorul unui nou CUI, intenționează să efectueze operațiuni de transport aerian comercial, procedura de certificare se reia și se desfășoară ca în cazul certificării inițiale.

2.3. Modificarea tipurilor de operațiuni

- (1) În cazul în care operatorul aerian solicită modificarea AOC datorită introducerii/excluderii unor tipuri de operațiuni pentru unul sau mai multe tipuri de aeronave, cererea tip este însoțită de următoarea documentație, după caz:
- (a) Părțile Manualului de Operațiuni care să evidențieze modificarea procedurilor ce stau la baza desfășurării tipurilor de operațiuni, conform solicitării;
 - (b) Părțile din Manualul de Zbor al aeronavei aplicabile tipurilor de operațiuni solicitate;
 - (c) Lista Master a Echipamentului Minim și amendamentele la Lista Echipamentului Minim conform tipurilor de operațiuni solicitate;

- (d) Orice alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranța zborului ale operatorului aerian și necesită modificări conform solicitării, cum ar fi Manualul pentru Operațiuni Sol, Manualul Echipajului de Cabină, Manualul de Degivrare, Manual de Bunuri Periculoase, Manual pentru operațiuni EMS, Manual de SMS, Manualul pentru monitorizarea conformării, etc.;
 - (e) Lista cu Task-uri din Programul de întreținere al aeronavei, dacă este cazul, specifice tipului de operațiune solicitat (a se vedea capitolul 2 din Partea GEN - Aprobări speciale).
- (2) După aprobarea/acceptarea documentației, fiecare compartiment implicat în procesul de certificare trece la inspecția din domeniul operațional și navigabilitate, dacă este cazul. (ex: pentru solicitarea de modificare a documentului de certificare prin includerea operațiunilor HEMS se vor avea în vedere prevederile art. 2.11 din Partea GEN).

2.4. Includerea de noi tipuri de aeronave

- (1) Cererea tip, depusă de operatorul aerian la registratura AACR, trebuie să fie însoțită de următoarea documentație, după caz:
- (a) O listă a rutelor pe care intenționează să opereze în regim de curse regulate și/sau o listă a zonelor de operare în cazul curselor efectuate în regim neregulat;
 - (b) O listă cu baza de operare principală și bazele de operare secundare pe care intenționează să își desfășoare activitatea cu noul tip de aeronavă;
 - (c) Documentele specifice fiecărei aeronave pentru care solicită modificarea AOC (Certificat de înmatriculare, Certificat de navigabilitate sau echivalent, Certificat de zgomot, Licența stațiilor radio, Copia contractelor de asigurare pentru încărcătură comercială și pentru răspundere civilă față de terți, etc.);
 - (d) O copie a contractelor de deținere (proprietate/închiriere) a aeronavelor corespunzătoare noului tip;
 - (e) Părțile Manualului de Operațiuni care să evidențieze introducerea noilor tipuri de aeronave, conform solicitării;
 - (f) Manualul de Zbor, Lista Master a Echipamentului Minim, Lista Echipamentului Minim, pentru fiecare tip/aeronavă, conform solicitării;
 - (g) Orice alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranța zborului ale operatorului aerian și necesită modificări conform solicitării: Manualul sistemului de management, Manualul de SMS, Manualul pentru monitorizarea conformării, Manualul pentru Operațiuni Sol, Manualul Echipajului de Cabină, Manualul de Degivrare, Manual de Bunuri Periculoase, Manual pentru operațiuni EMS, , etc.;
 - (h) Împuternicirea, în cazul în care solicitantul este reprezentat de o altă persoană;
 - (i) Dovada asigurării managementului continuității navigabilității pentru aeronavele în cauză de către o organizație autorizată corespunzător.
- (2) Înainte de modificarea AOC, după aprobarea/acceptarea de AACR a modificărilor programelor de pregătire, personalul navigant efectuează pregătirea pentru calificarea de tip (dacă este cazul) în cadrul organizațiilor de pregătire autorizate după care efectuează programul de conversie al operatorului. În cazul în care se intenționează ca personalul navigant să opereze pe mai mult de un tip de aeronavă, acest lucru se reflectă în Manualul de Operațiuni.

- (3) În vederea efectuării programelor de pregătire referite la punctul (2), acolo unde este cazul, operatorul aerian solicită AACR acordarea aprobării de utilizare a unui simulator corespunzător tipului de aeronavă și operațiuni aferente solicitate, utilizând Anexa 6.1.
- (4) După aprobarea/acceptarea documentației, fiecare compartiment implicat în procesul de evaluare trece la inspecția operațională și la inspecția sistemului de întreținere a aeronavelor, dacă este cazul. (ex: se efectuează inspecție la aeronavă pentru verificarea echipării acesteia).

2.5. Includerea de noi aeronave de același tip cu cele deja existente

- (1) Cererea tip, depusă de operatorul aerian la registratura AACR, trebuie să fie însoțită de următoarea documentație, după caz, ținând cont de varianta aeronavei pe care intenționează să o opereze (aeronavă de același tip, variantă similară sau diferită):
 - (a) O listă a rutelor pe care intenționează să opereze în regim de curse regulate și/sau o listă a zonelor de operare în cazul curselor efectuate în regim neregulat;
 - (b) O listă cu baza de operare principală și bazele de operare secundare pe care intenționează să își desfășoare activitatea cu noile aeronave;
 - (c) Documentele specifice fiecărei aeronave pentru care solicită modificarea documentul de certificare (Certificat de înmatriculare, Certificat de navigabilitate sau echivalent, Certificat de zgomot, Licența stațiilor radio, Copia contractelor de asigurare pentru încărcătură comercială și pentru răspundere civilă față de terți, etc.);
 - (d) O copie a contractelor de deținere (proprietate/închiriere) a aeronavelor solicitate;
 - (e) Părțile Manualului de Operațiuni care să evidențieze introducerea aeronavelor, conform solicitării;
 - (f) Manualul de Zbor, Lista Master a Echipamentului Minim, Lista Echipamentului Minim, pentru fiecare aeronavă, conform solicitării;
 - (g) Orice alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranța zborului ale operatorului aerian și necesită modificări conform solicitării cum ar fi: Manualul de SMS, Manualul pentru Operațiuni Sol, Manualul Echipajului de Cabină, Manualul de Degivrare, Manualul de Bunuri Periculoase, Manualul pentru operațiuni EMS, Manualul pentru monitorizarea conformării, etc.;
 - (h) Împuternicirea, în cazul în care solicitantul este reprezentat de o altă persoană;
 - (i) Dovada asigurării managementului continuității navigabilității pentru aeronavele în cauză de către o organizație autorizată corespunzător.
- (2) Înainte de modificarea documentului de certificare, după aprobarea/acceptarea de AACR a modificărilor programelor de pregătire, operatorul aerian face dovada, dacă este cazul, efectuării pregătirii referitoare la diferențe de către personalul implicat.
- (3) După aprobarea/acceptarea documentației, fiecare compartiment implicat în procesul de evaluare trece la auditul/inspecția operațională și auditul/inspecția sistemului de întreținere a aeronavelor, dacă este cazul. (ex: se efectuează auditul/inspecția la aeronave pentru verificarea echipării acestora).

2.6. Excluderea de aeronave/tipuri de aeronave aflate în operare

- (1) Cererea tip, depusă de operatorul aerian la registratura AACR, trebuie să fie însoțită de următoarea documentație, după caz:
 - (a) Părțile Manualului de Operațiuni care să evidențieze excluderea aeronavelor/tipurilor de aeronave, conform solicitării;

- (b) Orice alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranța zborului ale operatorului aerian și necesită modificări conform solicitării cum ar fi: Manualul de SMS, Manualul pentru Operațiuni Sol, Manualul Echipajului de Cabină, Manualul de Degivrare, Manual de Bunuri Periculoase, Manualul pentru operațiuni EMS, Manualul pentru monitorizarea conformării, etc.;

2.7. Modificarea Aprobărilor Specifice

- (1) Cererea tip, depusă de operatorul aerian la registratura AACR, trebuie să fie însoțită de următoarea documentație, după caz:
 - (a) Manualul de Operațiuni sau amendamente la acesta – conține proceduri operaționale specifice și programe de pregătire la sol și în zbor/pe simulator pentru operațiunile solicitate;
 - (b) Manualul de SMS, în cazul în care este elaborat separat de Manualul de Operațiuni, conține proceduri specifice de monitorizare și analiză a operării în condițiile nou autorizate pentru a identifica și corecta eventualele tendințe negative;
 - (c) Manualul de Zbor al aeronavei, sau amendamentul corespunzător la acesta, dacă este cazul;
 - (d) Lista Master a Echipamentului Minim (MMEL) și Lista Echipamentului Minim (MEL) sau amendamente corespunzătoare la acestea, dacă este cazul;
 - (e) Orice alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranța zborului ale operatorului aerian și necesită modificări conform solicitării cum ar fi: Manualul pentru Operațiuni Sol, Manualul Echipajului de Cabină, Manualul de Degivrare, Manual de Bunuri Periculoase, Manual pentru operațiuni EMS, Manualul pentru monitorizarea conformării, etc.;
 - (f) Împuternicirea, în cazul în care solicitantul este reprezentat de o altă persoană;
 - (g) Copia documentelor de certificare de navigabilitate care permit operarea aeronavelor în condițiile solicitate (ex. TC, STC, etc.).
- (2) În funcție de tipul de aprobări specifice solicitate, cererea tip trebuie să fie însoțită și de documentația menționată la Capitolul 2 din Partea GEN, corespunzătoare tipului de aprobare specifică pe care operatorul aerian dorește să o obțină.
- (3) După analiza documentației și aprobarea/acceptarea acesteia, fiecare compartiment implicat în procesul de evaluare trece la auditul/inspecția operațională și a sistemului de întreținere a aeronavelor, dacă este cazul. (ex: se efectuează auditul/inspecția la aeronavă pentru verificarea echipării acesteia)
- (4) Procedurile ce stau la baza acordării aprobărilor specifice sunt detaliate la Capitolul 2 din Partea GEN.

2.8. Modificarea zonei de operare

- (1) Cererea tip, depusă de operatorul aerian la registratura AACR, trebuie însoțită de următoarea documentație, după caz:
 - (a) Părțile Manualului de Operațiuni care să evidențieze modificările conform solicitării.
Exemple:
 - (i) Performanțele aeronavelor referitoare la zonele de operare solicitate;
 - (ii) Necesitatea utilizării unor echipamente speciale;
 - (iii) Necesitatea unor restricții adiționale cu privire la MEL;

- (iv) Adaptarea sistemelor aeronavelor pentru condiții meteorologice/climatologice extreme.
- (v) Pregătire specifică pentru expunerea la noi condiții meteorologice/ climatologice, precum și pentru reguli speciale de operare (MNPS, ETOPS, PBN, etc.)
- (vi) Orice cerințe ATC specifice zonelor solicitate (frazologie nouă, operare în zone metrice, etc)
- (vii) Descrierea sistemelor de navigație și comunicare utilizate pe noile rute/zone de operare;
- (viii) Cerințe privind facilitățile de aeroport/aerodrom/heliport asociate noilor zone de operare;
- (b) Dovada deținerii documentației de navigație aferente zonelor de operare solicitate;
- (c) Orice alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranța zborului ale operatorului aerian și necesită modificări conform solicitării cum ar fi: Manualul de SMS, Manualul pentru Operațiuni Sol, Manualul Echipajului de Cabină, Manualul de Degivrare, Manualul de Bunuri Periculoase, Manualul pentru operațiuni EMS, Manualul pentru monitorizarea conformării, etc.;
- (d) Lista documentelor de certificare de navigabilitate care permit operarea aeronavelor în condițiile solicitate (ex. TC, STC, etc.).

2.9. Modificarea listei deținătorilor de posturi manageriale obligatorii – aplicabil deținătorilor de Certificat de Operator Aerian

- (1) În cazul modificării unuia sau mai multor deținători de posturi manageriale obligatorii conform procedurii de acceptare specifice, modificarea Certificatului de Operator Aerian este efectuată o data cu aprobarea modificărilor Manualului de Operațiuni și a oricăror alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranța zborului și care au suferit modificări în consecință.

Capitolul 3. Supravegherea continuă**3.1. Generalități**

- (1) După eliberarea AOC, AACR evaluează și monitorizează continuu deținătorii acestora prin inspecții/auditori de supraveghere, în scopul desfășurării operațiunilor în condiții de siguranță conform prevederilor legislației aplicabile.
- (2) AACR informează EASA, fără întârzieri nejustificate, în cazul apariției oricăror probleme semnificative legate de implementarea cerințelor comunitare aplicabile și a normelor de aplicare.
- (3) AACR nu se limitează la obiectivele unei misiuni de audit/inspecție în sensul prevederilor prezentei proceduri, poate extinde perioada de audit/inspecție, poate modifica frecvența și calendarul auditurilor/inspecțiilor programate în funcție de informațiile și elementele de care dispune în procesul continuu de supraveghere a siguranței pe care îl efectuează sau în funcție de natura și/sau amploarea operațiunilor operatorului aerian și schimbările la acestea.
- (4) În cazul în care pe durata inspecțiilor de supraveghere se constată deficiențe cu implicări multiple între departamentele operatorului aerian, inspecțiile se pot transforma în auditarea întregului sistem de management al operatorului aerian. Totodată, când sunt identificate deficiențe financiare, AACR poate adopta și alte măsuri de supraveghere inclusiv solicitarea unui audit financiar.
- (5) Responsabilitatea ultimă a operării în siguranță este a operatorului aerian.
- (6) De o importanță deosebită este conținutul legislației aplicabile care prevede stabilirea de către operator a unui Sistem de Management.
- (7) Obiectivul privind menținerea continuă a siguranței zborurilor nu poate fi atins până când deținătorii de AOC nu sunt pregătiți să accepte implicațiile politicii lor incluzând generarea resurselor necesare implementării Sistemului de Management.
- (8) AACR trebuie să continue supravegherea modului de îndeplinire de către operator a cerințelor legislației aplicabile privind eficiența Sistemului de Management (incluzând și declarația de aprobare a sistemului de întreținere tehnică).
- (9) Dacă se consideră că Sistemul de Management nu funcționează sau nu și-a atins obiectivele, încetând astfel a fi “acceptabil pentru AACR”, aceasta devine ca atare o încălcare a cerințelor de certificare care pot pune în discuție valabilitatea documentelor de certificare.
- (10) Responsabilul cu monitorizarea conformării trebuie să aibă acces direct la Managerul Responsabil.

3.2. Clasificarea auditurilor/inspecțiilor de supraveghere

Auditurile/Inspecțiile de supraveghere la operatorii aeriени pot fi:

- (1) Auditurile/Inspecțiile planificate – se fac astfel încât să fie respectate frecvențele și domeniile specificate stabilite prin planificare.
- (2) Auditurile/Inspecțiile neplanificate:
 - (a) pentru verificarea îndeplinirii măsurilor corective asumate de operator în urma unor audituri sau altor inspecții de supraveghere și care au fost acceptate de către AACR. Acestea au loc conform datelor menționate în „Planul de Măsuri Corective”; și
 - (b) ordonate de AACR, care au un caracter aleatoriu, în scopul verificării menținerii gradului de siguranță aeronautică în desfășurarea activităților operaționale. Acestea vor fi

stabilite în funcție de rezultatul evaluării riscurilor asociate activității operaționale evidențiată prin: inspecții SAFA și SACA, rapoarte de evenimente de aviație civilă (ASR), rapoarte de inspecție pe rută (Route Inspection Reports), rapoarte de inspecție în zbor a cabinei de pasageri (Cabin Inspection Reports), etc.

3.3. Frecvența auditurilor de supraveghere

- (1) În conformitate cu prevederile ARO.GEN.305, paragraful (c), AACR va aplica un ciclu de planificare a supravegherii operatorilor aerieni români o dată la 24 de luni.
- (2) Totuși, dacă AACR constată faptul că performanța în materie de siguranță a operatorului aerian a scăzut sau dacă au fost emise regulamente/amendamente la regulamentele aplicabile care necesită a fi implementate de către operatorii aerieni români, se pot efectua audituri/inspecții la operatorii aerieni în cauză ori de câte ori se consideră a fi necesar, caz în care auditurile/inspecțiile respective vor fi neplanificate.
- (3) Ciclul de planificare a supravegherii operatorilor aerieni români poate fi extins până la 36 sau 48 de luni în condițiile stabilite de prevederile ARO.GEN.305, paragraful (c).
- (4) Elaborarea, de către AACR, a planificării auditurilor de supraveghere a operatorilor aerieni certificați se realizează conform cerințelor ARO.GEN.305 și se bazează pe evaluarea riscurilor asociate activității operaționale a fiecărui operator.

3.4. Întâlniri cu managerul responsabil

- (1) Fiecare ciclu de supraveghere include întruniri între reprezentanții AACR și managerul responsabil al operatorului aerian pentru a se asigura că ambele părți rămân informate asupra problemelor semnificative.
- (2) Astfel, managerul responsabil va fi invitat la sediul AACR cu cel puțin 30 de zile calendaristice înaintea efectuării auditului de supraveghere planificat conform art. 3.3 (1) de mai sus. În cazul în care, din motive bine justificate, întâlnirea nu poate avea loc înaintea auditului de supraveghere, aceasta va avea loc pe parcursul activității de supraveghere.
- (3) Întâlnirea cu managerul responsabil are ca scop:
 - (a) asigurarea faptului că AACR și managerul responsabil au aceeași perspectivă referitoare la performanța de siguranță;
 - (b) încurajarea unui dialog bilateral asupra contextului de business, evaluarea riscurilor, rezultatele dorite;
 - (c) identificarea preocupărilor privind siguranța înainte ca acestea să apară ca evenimente sau incidente de siguranță;
 - (d) prezentarea „zonelor” de risc din cadrul SMS al operatorului aerian identificate atât de AACR cât și de managerul responsabil;
 - (e) prezentarea activităților viitoare de supraveghere;
 - (f) prezentarea unor comparații (deidentificate) privind performanța de siguranță a altor operatori aerieni;
 - (g) asigurarea funcționării în concordanță cu respectarea reglementărilor;
 - (h) prezentarea feedback-ului managerului responsabil referitoare la activitatea de supraveghere desfășurată de AACR;
 - (i) promovarea și creșterea încrederii între operatorul aerian și AACR;
 - (j) prezentarea de către părți a proiectelor în desfășurare și a intențiilor pentru următoarea perioadă de supraveghere.
- (4) Concluziile întâlnirii sunt consemnate într-un proces verbal semnat de toți participanții, întâlnirea reprezentând o parte integrantă a auditului de supraveghere.

3.5. Rezultatele activității de supraveghere

- (1) În termen de maxim 30 zile de la finalizarea auditurilor/inspecțiilor de supraveghere, rezultatul acestora este adus la cunoștința operatorului aerian împreună cu lista observațiilor/neconformităților constatate în urma activității de supraveghere, dacă este cazul.
- (2) În cazul în care au fost constatate neconformități, în termen de maxim 15 zile de la primirea rezultatelor auditurilor de supraveghere, operatorul aerian transmite la AACR planul de măsuri corective. Planul de măsuri corective menționat trebuie formulat astfel încât să permită identificarea neconformității, a cauzei rădăcină a acesteia, a corecției, a acțiunii corective adresată cauzei rădăcină și a perioadei de timp necesară implementării acțiunii corective propuse pentru fiecare neconformitate identificată.
- (3) Termenele de remediere a neconformităților, menționate în planul de măsuri corective, sunt stabilite conform art. 8.2 din Partea GEN.
- (4) În termen de 15 zile de la primirea planului de măsuri corective, AACR transmite operatorului aerian punctul său de vedere cu privire la modul și termenele de implementarea a măsurilor corective.
- (5) Operatorul aerian are obligația să informeze AACR cu privire la respectarea termenelor de remediere a neconformităților acceptate de AACR, și acolo unde este posibil să transmită dovezi obiective cu privire la implementarea măsurilor corective.
- (6) AACR verifică implementarea măsurilor corective prin analiza dovezilor furnizate de operator și prin audituri de verificare neplanificate, după caz.
- (7) Verificarea îndeplinirii planului de măsuri corective se efectuează, de preferință, de membrii echipei de audit/inspecție de supraveghere care au semnalat neconformitățile (sau doar de șeful acestei echipe).
- (8) În cazul în care se poate constata implementarea planului de măsuri corective doar prin analiza dovezilor obiective transmise, finalizarea auditului/inspecției de supraveghere se face o dată cu acceptarea/aprobarea dovezilor obiective. Acceptarea/aprobarea dovezilor obiective se face în termen de 30 de zile de la depunerea acestora la registratura AACR. În cazul în care, în urma analizei dovezilor obiective, se constată deficiențe în îndeplinirea planului de măsuri corective, operatorul aerian este informat în acest sens și se vor stabili noi termene de remediere.
- (9) În cazul în care, analiza modului de conformare cu planul de măsuri corective necesită audituri de verificare, acestea se realizează după expirarea termenului maxim limită prevăzut în acest plan. Pe parcursul auditului se are în vedere respectarea condițiilor menționate în planul de măsuri corective asumat de operator și acceptat de AACR și a implementării corecte a acestuia.
- (10) Dacă în urma auditurilor de verificare se constată îndeplinirea planului, AACR consemnează închiderea procesului și finalizarea auditului de supraveghere ce a generat acest plan de măsuri corective.
- (11) În cazul în care se constată deficiențe în îndeplinirea planului de măsuri corective, în termen de 5 zile de la auditul de verificare, operatorul aerian este informat în acest sens. Se stabilesc noi termene de remediere, reluându-se procedura de verificare descrisă mai sus.
- (12) În momentul în care echipa de audit/inspecție constată că planul de măsuri corective nu poate fi îndeplinit ca urmare a activității desfășurate de o persoană care deține un post managerial obligatoriu, AACR poate lua decizia demarării procesului de retragere a acceptabilității persoanei în cauză (în conformitate cu art. 5.6 din Partea CAT).
- (13) În eventualitatea în care operatorul nu reușește să satisfacă obiectivele stabilite prin planul de măsuri, în funcție de situația în cauză, AACR propune demararea procesului de limitare,

restrângere, suspendare sau revocare a documentului de certificare (în conformitate cu Capitolul 4 din Partea CAT).

- (14) În cazul în care în timpul auditului/inspecției de supraveghere se constată neconformități de nivel 1, sunt aplicate prevederile art. 8.2 din Partea GEN.
- (15) Echipa de audit informează operatorul, imediat ce constată neconformitatea de nivel 1, cu privire la acțiunile pe care le va întreprinde, inclusiv cele referitor la documentul de certificare (limitare/suspendare/revocare), la scrisoarea de aprobare închiriere în sistem wet. Este responsabilitatea operatorului aerian ca până la primirea documentației specifice din partea AACR să ia toate măsurile necesare pentru eliminarea cauzelor care au dus la reducerea nivelului de siguranță sau la periclitarea gravă a siguranței zborului.

3.6. Supravegherea persoanelor care dețin licență, certificat, calificare sau atestat eliberate de AACR și care au atribuții în domeniul operațiunii zbor.

- (1) În vederea respectării cerințelor ARO.GEN.305 (e), AACR va efectua supravegherea persoanelor deținătoare de licență, certificat, calificare sau atestat eliberate de AACR, care au atribuții în domeniul operațiunii zbor, ca parte a supravegherii efectuate la operatorii la care acestea își desfășoară activitatea.
- (2) De asemenea, AACR va efectua și inspecții neplanificate stabilite în funcție de activitatea curentă a persoanelor în cauză, de rezultatele inspecțiilor precedente efectuate la persoane dar și la operator.
- (3) Inspecția de supraveghere a persoanelor menționate la art. ARO.GEN.305(e) se efectuează în perioada de valabilitate a documentelor în baza cărora acesta execută activități aeronautice specifice conform Manualelor de Operațiuni aprobate de AACR, inclusiv a celor de pregătire și verificare, dacă este aplicabil.
- (4) Inspectorii operațiuni zbor abilitați să efectueze activitatea de supraveghere a persoanelor în zbor/la simulator, trebuie să dețină calificări corespunzătoare stabilite de AACR.

3.7. Calificarea și autorizarea persoanelor care dețin atestat de membru al echipajului de cabina și pentru exercitarea atribuțiilor de pregătire și verificare a membrilor echipajelor de cabina în cadrul operatorilor, pentru cursurile prevăzute de Subpartea ORO.CC din Regulamentul (EU) nr. 965/2012.

- (1) În vederea verificării implementării cerințelor ORO.CC.115(d), departamentul responsabil cu implementarea Regulamentului (UE) nr. 965/2012 are atribuții de supervizare legate de calificarea/autorizarea corespunzătoare a personalului de instruire și verificare a persoanelor deținătoare de atestat de membru al echipajului de cabină, de aprobare a cursurilor de pregătire efectuate în cadrul operatorilor aerieni și pentru care aceștia eliberează documentele ce atestă încheierea acestora cu succes, inclusiv prin emiterea Listelor de calificare prevăzute de AMC 1 ORO.CC. 215 (b) (2).
- (2) Verificarea în vederea obținerii/revalidării/reînnoirii calificării de instructor se efectuează de către examinatori pentru membrii echipajelor de cabină, cu experiență, din cadrul respectivului operator, în baza unei propuneri adresate și aprobate de departamentul responsabil cu implementarea Regulamentului (UE) nr. 965/2012 din cadrul AACR.
- (3) Verificarea în vederea obținerii/revalidării/reînnoirii autorizării de examinator se efectuează de către inspecții operațiuni zbor din cadrul departamentului responsabil cu implementarea Regulamentului (UE) nr. 965/2012 sau de către examinatori pentru membrii echipajelor de cabină, desemnați de AACR ca examinatori seniori, în baza propunerii adresate de operator și aprobate de AACR.
- (4) În vederea examinării membrilor de echipaj de cabină în scopul obținerii/revalidării/reînnoirii autorizației de examinator, operatorul aerian desemnează, dintre examinatorii proprii experimentați, examinatori seniori, având în vedere experiența și competența profesională

dovedite de aceștia în desfășurarea examinărilor practice pentru o perioadă de cel puțin 6 ani în cadrul respectivului operator.

- (5) Modalitățile de verificare a membrilor echipajelor de cabină calificați/autorizați ca personal de instruire și verificare pentru cursurile prevăzute de Subpartea ORO.CC. din Regulamentul (EU) nr. 965/2012 sunt detaliate în procedurile interne ale departamentului responsabil cu implementarea Regulamentului (UE) nr. 965/2012 din cadrul AACR.

3.8. Includerea personalului de inspecție în zbor în cadrul echipajului aeronavei, suplimentar față de membrii echipajului de zbor sau de cabină, în vederea executării misiunii de inspecție în zbor

- (1) Inspectorii pentru inspecția în zbor execută activități de inspecție în zbor, inclusiv de supraveghere a personalului aeronautic navigant ce operează zborul respectiv în baza Deciziei Directorului General al AACR.
- (2) Includerea de către operator a personalului de inspecție în zbor în echipajul aeronavei, suplimentar față de membrii echipajului de zbor sau de cabină, la bordul căreia se va desfășura inspecția se face prin înscrierea corespunzătoare a inspectorului în documentele de zbor ale operatorului referitoare la misiunea respectiva.
- (3) Inspectorul AACR și operatorul se asigură că inspectorii pentru inspecția în zbor (a operațiunilor aeriene) care își îndeplinesc sarcinile în la bordul unei aeronave nu sunt confundați de către pasageri cu membrii echipajului aflați de serviciu, nu ocupă posturile de lucru rezervate membrilor de echipaj și nu îi împiedică pe aceștia în executarea sarcinilor de serviciu.
- (4) În timpul desfășurării inspecției în zbor, personalul de inspecție în zbor ce execută activități de inspecție în zbor la bordul aeronavei respective nu se va implica în acțiunile echipajului. Inspectorul urmărește acțiunile echipajului în sensul verificării cunoștințelor și deprinderilor relevante legate de operarea aeronavei, în conformitate cu prevederile legale aplicabile și ale documentației de siguranță a operatorului.
- (5) În situația apariției unei situații anormale/de urgență în cazul zborului ce face obiectul inspecției, inspectorul pentru inspecția în zbor (a operațiunilor aeriene) aflat la bord va participa la acțiunile echipajului la solicitarea comandantului și/sau șefului de cabină, după cum este aplicabil.

3.9. Supravegherea bazelor de operare

- (1) În vederea implementării prevederilor menționate la ARO.GEN.305 și AMC2 la ARO.GEN.305(c) alin (c), AACR efectuează, într-un ciclu de supraveghere, activități de supraveghere la cel puțin una din bazele de operare ale operatorilor aeriene pentru care este autoritate competentă.
- (2) Pentru ca AACR să stabilească bazele de operare care vor face obiectul activității de supraveghere, operatorul aerian trebuie să transmită atât lista tuturor bazelor de operare pe care intenționează să le utilizeze pentru mai mult de 30 de zile consecutive, precum și rezultatele analizelor de risc efectuate la stabilirea acestor baze de operare.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Capitolul 4. Limitarea, suspendarea, revocarea de către AACR a Certificatului de Operator Aerian și contestarea deciziilor AACR de către operatorul aerian**4.1. Generalități**

- (1) Un AOC poate fi limitat, suspendat sau revocat:
 - (a) în cazul în care AACR nu mai este convinsă de faptul că operatorul aerian are capacitatea de a desfășura în continuare operațiuni în condiții de siguranță ca urmare a:
 - (i) nerespectării legilor și/sau a reglementărilor referitoare la aeronautica civilă aplicabile operațiunilor pentru care este certificat operatorul;
 - (ii) nerespectării cerințelor care au stat la baza certificării;
 - (iii) neremedierii deficiențelor constatate în derularea proceselor de supraveghere în conformitate cu cerințele aplicabile; sau
 - (b) în cazul unei cereri din partea operatorului aerian pentru suspendarea/revocarea documentului de certificare, AACR procedează la suspendarea/revocarea documentului de certificare respectiv. În cazul suspendării documentului de certificare, AACR va proceda și la suspendarea activităților de supraveghere a operatorului aerian. (ORO.GEN.135)
- (2) Când a fost luată decizia de limitare, suspendare sau revocare a unui AOC, operatorul trebuie să fie informat imediat prin cele mai rapide mijloace disponibile. Semnificația terminologiei “cele mai rapide mijloace disponibile” reprezintă, în cele mai multe din cazuri, folosirea faxului sau a poștei electronice. Operatorul aerian este responsabil de informarea tuturor persoanelor implicate în operare asupra deciziilor AACR de limitare/suspendare/revocare a AOC.
- (3) Informarea constă în transmiterea unui document semnat de către reprezentantul AACR care are responsabilitatea semnării Certificatului de Operator Aerian ce urmează a fi limitat, suspendat sau revocat. În cazul luării deciziei de limitare a AOC, AACR emite un nou AOC care reflectă decizia și îl transmite oficial operatorului aerian.
- (4) Încetarea perioadei de limitare/suspendare a AOC are loc numai în cazul în care AACR constată înlăturarea cauzelor care au stat la baza deciziei sale. Totuși, există posibilitatea ca la momentul verificării înlăturării cauzelor care au stat la baza limitării/suspendării AOC să existe și alte cerințe suplimentare aplicabile certificării operatorilor aerieni pe care trebuie să le îndeplinească operatorul aerian în cauză. De asemenea, în cazul în care operatorul aerian care a solicitat anterior suspendarea AOC acesta poate solicita reluarea activității, cu condiția ca acesta să se conformeze tuturor cerințelor aplicabile la data solicitării.
- (5) În cazul în care nu se constată înlăturarea cauzelor care au stat la baza deciziei de limitare sau suspendare a AOC, AACR menține decizia de limitare sau suspendare în termenele stabilite mai jos.

4.2. Limitarea Certificatului de Operator Aerian

- (1) În termen de 10 zile de la emiterea Certificatului de Operator Aerian limitat, operatorul aerian informează în scris AACR asupra deciziei de remediere a activităților care au fost limitate sau de renunțare definitivă la aceste activități.
- (2) În cazul în care decizia operatorului aerian este de a renunța definitiv la activitățile limitate, în termen de 30 de zile de la transmiterea deciziei conform alineatului (1), operatorul aerian supune acceptării/aprobării AACR toate documentele modificate corespunzător, care au stat la baza emiterii AOC și în care au fost referite activitățile limitate.
- (3) În cazul în care operatorul aerian nu informează AACR asupra deciziei menționată la pct. (1) de mai sus, se consideră ca decizia acestuia este de a renunța definitiv la activitățile

Partea CAT Capitolul 4**Limitare, suspendare, revocare, contestare**

limitate, iar AACR va solicita transmiterea tuturor documentelor care au stat la baza emiterii AOC și în care au fost referite activitățile limitate.

- (4) În cazul în care decizia operatorului aerian este de a remedia cauzele care au condus la limitare, acesta transmite la AACR un plan de măsuri corective, în termen de 15 zile de la transmiterea deciziei conform alineatului (1).
- (5) Activitatea de verificare a implementării planului de măsuri corective este descrisă la art. 3.4 din Partea CAT.
- (6) În cazul în care se constată remedierea cauzelor care au dus la limitarea AOC, AACR revine asupra deciziei privind limitarea acestuia, prin emiterea în consecință a unui nou document.
- (7) Dacă în termen de 3 luni de la decizia de limitare, operatorul aerian nu poate face dovada implementării corecte și eficiente a planului de măsuri corective, AACR va solicita modificarea, în termen de 30 de zile, a tuturor documentelor care au stat la baza emiterii AOC și în care au fost referite activitățile limitate.
- (8) Nerespectarea termenelor de modificare a documentelor care au stat la baza emiterii AOC, menționate la alineatele (1), (2) și (6) de mai sus, conduce la suspendarea AOC.

4.3. Suspendarea Certificatului de Operator Aerian

- (1) Suspendarea are un termen de aplicare ce nu poate depăși 6 luni, perioada în care, în vederea ridicării suspendării AOC, operatorul aerian poate să transmită către AACR un plan de acțiuni pentru înlăturarea cauzelor care au dus la măsura de suspendare a acestuia. În cazul în care operatorul aerian nu a demonstrat conformarea cu planul de acțiuni transmis și cerințele aplicabile în perioada de 6 luni de la suspendare, AACR revocă Certificatul de Operator Aerian.
- (2) Suspendarea încetează dacă operatorul aerian face dovada închiderii tuturor neconformităților care au stat la baza suspendării
- (3) Anexa 4.1 prezintă un model al Deciziei de suspendare a documentului de certificare.
- (4) AACR notifică încetarea suspendării, prin emiterea unei decizii, după modelul din Anexa 4.3, înainte de a se permite reluarea operării. În nici un caz nu este permisă reluarea operării fără comunicarea deciziei AACR de încetarea suspendării.

4.4. Revocarea Certificatului de Operator Aerian

- (1) După expirarea celor 6 luni de suspendare prevăzute la art. 4.3 (1) de mai sus, AACR revocă Certificatul de Operator Aerian prin emiterea unui document semnat de către reprezentantul legal al AACR care are responsabilitatea semnării Certificatului de Operator Aerian ce urmează a fi revocat.
- (2) AACR poate lua direct decizia de revocare, în condițiile art. 4.1 (1) de mai sus, fără a mai parcurge procedura de suspendare a documentului de certificare.
- (3) Anexa 4.2 prezintă un model al Deciziei de revocare a documentului de certificare.
- (4) În cazul revocării AOC, la cererea celui interesat, procedura de certificare se reia și se desfășoară ca în cazul autorizării inițiale.
- (5) În cazul revocării documentului de certificare, titularul acestuia este obligat să restituie originalul documentului la Autoritatea Aeronautică Civilă Română, în termen de 5 zile de la data primirii deciziei de revocare.

4.5. Contestații

Decizia AACR de suspendare/revocare este act administrativ și poate fi contestată conform normelor legale în materia contenciosului administrativ.

Capitolul 5. Schimbări în sistemul de management**5.1. Generalități**

- (1) În conformitate cu prevederile ORO.GEN.210 și ORO.AOC.135 operatorii aerieni români care dețin sau intenționează să obțină un AOC trebuie să nominalizeze persoane responsabile pentru ocuparea posturilor manageriale obligatorii.
- (2) Nominalizarea unei persoane responsabile pentru ocuparea posturilor manageriale obligatorii (manager responsabil, responsabil operațiuni zbor, responsabil operațiuni sol, responsabil pregătire membri echipaj) reprezintă o schimbare în cadrul sistemului de management și va fi tratată conform prevederilor ORO.GEN.130.

5.2. Aprobarea managerului responsabil

- (1) În vederea aprobării managerului responsabil, operatorul trebuie să transmită la AACR următoarele documente:
 - (a) o cerere conform Anexei 7.1, completată cu datele personale ale persoanei desemnate, care să ateste compatibilitatea cu funcția și responsabilitățile propuse. Acest formular este tratat ca document confidențial întrucât conține date personale. Cererea nu va fi completată și transmisă AACR în cazul managerului responsabil;
 - (b) o declarație cu privire la persoana care asigură interimatul și durata prevăzută a interimatului (maxim 30 de zile), în cazul schimbării persoanei responsabile;
 - (c) fișa postului pentru care este nominalizat din care să reiasă că deține responsabilitatea finală pentru funcționarea operatorului aerian. În cazul în care managerul responsabil nu este "chief executive officer", personala nominalizată pentru funcția de manager responsabil trebuie să facă dovada că are acces direct la "CEO" și că are alocate/acces la resursele financiare pentru desfășurarea în siguranță a operațiunilor aeriene;
 - (d) un document din care să reiasă tipul și durata contractului de muncă precum și durata timpului de lucru;
 - (e) Curriculum Vitae;
 - (f) dovada efectuării pregătiri specifice domeniului de activitate;
 - (g) un document din care să reiasă modalitatea de conformare cu cerințele privind siguranța zborului aplicabile (ex: plan de afaceri).
- (2) În cazul solicitării de acordare a AOC, documentele menționate la punctul (1) de mai sus, vor fi transmise la AACR o dată cu cererea tip de obținere a documentului în cauză.
- (3) În cazul în care documentația depusă este incompletă sau necesită modificări, acest lucru este adus la cunoștința solicitantului în termen de 10 zile de depunerea acesteia la registratura AACR.
- (4) Notificarea privind necesitatea interviuării candidatului se transmite operatorului, în scris, în termen de 10 zile de la depunerea documentației și cu minimum 5 zile înainte de data programată a interviului. Data notificării privind stabilirea interviului poate fi amânată până la completarea/corectarea de către operator a documentației transmise, dar nu mai mult de 20 de zile de la data depunerii cererii.
- (5) AACR poate decide aprobarea în mod direct a persoanei nominalizate, fără a mai fi necesară parcurgerea procedurii de aprobare, ținând cont de experiența în domeniul aviației în posturi de conducere similare, de rezultatele analizei documentației transmise și buna colaborare de care persoana nominalizată a dat dovadă în decursul activității anterioare.
- (6) În vederea aprobării pentru ocuparea funcției de manager responsabil, persoana nominalizată este invitată la sediul AACR pentru o întrevedere cu Directorul General al instituției și orice altă persoană desemnată de acesta, cu ocazia căreia vor fi purtate discuții ce vor avea ca subiect:
 - (a) aspecte privind gestionarea siguranței zborului și modul de implementare a reglementărilor aeronautice aplicabile;

Partea CAT Capitolul 5**Schimbări în sistemul de management**

- (b) planul de administrare și de management sau orice alt document care să descrie modul de gestionare și alocare a resurselor materiale și umane pentru susținerea operațiunilor propuse la nivelul de siguranță cerut de reglementările aplicabile;
 - (c) natura operării, conform documentului de certificare deținut sau cererii tip depuse în vederea obținerii documentului de certificare;
 - (d) activitatea anterioară în domeniul aviației;
- (7) AACR își rezervă dreptul de a nu aproba nominalizarea unei persoane dacă persoana în cauză:
- (a) a deținut anterior un post managerial și i-a fost retrasă aprobarea;
 - (b) în urma evaluării nu a dat dovadă de cunoaștere a reglementărilor și procedurilor aeronautice aplicabile;
 - (c) a contribuit la producerea unuia sau mai multor evenimente de aviație;
 - (d) nu deține unul sau mai multe documente din cele prezentate la punctul (3) de mai sus.
- (8) În cazul în care o persoană nominalizată nu face dovada îndeplinirii condițiilor pentru obținerea aprobării, poate solicita reevaluarea o singură dată, numai după ce se asigură că sunt îndeplinite toate condițiile asociate nominalizării.
- (9) În cazuri excepționale, AACR poate aproba o nominalizare ce nu îndeplinește în totalitate cerințele impuse, cu condiția ca persoana nominalizată să poată demonstra o experiență similară comparabilă și abilitatea de a îndeplini cerințele postului la un nivel considerat acceptabil de către AACR (se ia în considerare experiența persoanei nominalizate, precum și natura și nivelul operațiunilor operatorului care a nominalizat persoana).
- (10) În termen de 10 zile de la întrevvedere, rezultatul acesteia este comunicat în scris operatorului aerian.
- (11) În termen de 10 zile de la primirea scrisorii de aprobare, operatorul aerian transmite AACR, amendamente la Manualul de Operațiuni și la orice alt document afectat care face parte din sistemul de documente al operatorului aerian, care reflectă schimbarea aprobată.
- (12) În cazul în care AACR nu aprobă nominalizarea persoanei, în termen de 5 zile de la primirea rezultatului, operatorul aerian nominalizează o altă persoană pentru ocuparea postului de manager responsabil, procedura de aprobare fiind reluată. În cazul în care nici cea de-a doua persoană nu este aprobată, AACR ia măsuri în consecință (suspendarea/limitarea documentului de certificare până la remedierea situației).
- (13) În cazul schimbării managerului responsabil, cererea de aprobare a nominalizării trebuie să conțină numele persoanei care asigură interimatul până la aprobarea persoanei propuse. În cazul în care cererea de aprobare nu conține această informație, interimatul este asigurat de persoana nominalizată pentru asigurarea interimatului în Manualul de Operațiuni al operatorului aerian.

5.3. Procedura de retragere a aprobării managerului responsabil

- (1) AACR își rezervă dreptul de a retrage aprobarea managerului responsabil dacă persoana în cauză dovedește prin activitatea managerială desfășurată că:
- (a) afectează negativ condițiile de desfășurare în siguranță a operațiunilor aeriene;
 - (b) a contribuit la producerea unuia sau mai multor evenimente de aviație civilă;
 - (c) nu duce la îndeplinire, în mod repetat, măsurile corective și solicitările AACR;
 - (d) nu duce la îndeplinire atribuțiile ce îi revin prin ocuparea postului pentru care a fost aprobat de AACR.
- (2) Decizia de retragere a aprobării, precum și motivele care au condus la această decizie vor fi comunicate de urgență operatorului aerian.
- (3) Operatorul aerian, după luarea la cunoștință a deciziei de retragere a aprobării managerului responsabil, comunică în termen de 3 zile, persoana care asigură interimatul și în termen

Schimbări în sistemul de management

Partea CAT Capitolul 5

de 15 zile propune AACR o nouă persoană care să fie supusă procedurii de aprobare descrisă în prezentul capitol.

- (4) În cazul în care operatorul aerian nu transmite o nouă propunere în termenul specificat, AACR își rezervă dreptul de a lua măsuri suplimentare pentru asigurarea siguranței zborului.
- (5) În cazul retragerii aprobării managerului responsabil, aceasta nu mai este aprobată pe poziții similare cel puțin 2 ani de la eveniment. La expirarea celor 2 ani, în cazul în care se solicită, acesta parcurge întreaga procedură de aprobare.

5.4. Condiții necesare pentru ocuparea posturilor manageriale obligatorii definite la ORO.AOC.135

- (1) Persoanele nominalizate pentru ocuparea posturilor manageriale obligatorii definite la ORO.AOC.135 trebuie să aibă:
 - (a) experiență practică în aplicarea standardelor de siguranță;
 - (b) experiență practică în domeniul respectiv de operare;
 - (c) cunoașterea:
 - (i) prevederilor legislației aplicabile;
 - (ii) Specificațiilor de operare, anexă la documentul de certificare;
 - (iii) conținutului părților relevante a propriului Manual de Operațiuni;
 - (d) familiarizarea cu sistemul de management,;
 - (e) 5 ani de experiență de muncă relevantă din care cel puțin 2 ani vor fi în cadrul industriei aeronautice, într-o poziție specifică domeniului pentru care este nominalizat.
- (2) Responsabil operațiuni zbor
Persoana nominalizată sau adjunctul său trebuie să dețină o licență validă, pe unul din tipurile de aeronave și specificațiile de operare ale documentului de certificare și calificări asociate corespunzătoare tipului de operațiuni efectuate conform AOC deținut sau care se intenționează a fi obținut.
- (3) Responsabil pentru pregătirea personalului
 - (a) Persoana nominalizată sau adjunctul său trebuie să fie instructor pentru calificare pe tip (TRI) cu licență la zi pe un tip/clasă de aeronavă operată sub documentul de certificare al operatorului.
 - (b) Persoana nominalizată trebuie să aibă cunoștințe cu privire la conceptul de pregătire a personalului aeronautic navigant și nenavigant.
- (4) Responsabil pentru operațiuni sol
Persoana nominalizată trebuie să aibă cunoștințe temeinice asupra conceptului de operațiuni la sol ale deținătorului de document de certificare.
- (5) În cazul în care AACR constată că prin activitatea managerială desfășurată, deținătorii de posturi manageriale obligatorii afectează negativ condițiile de desfășurare în siguranță a operațiunilor aeriene, AACR acționează în conformitate cu prevederile ARO.GEN.350 și emite neconformitate de nivel N1.

5.5. Nominalizarea unei persoane la deținători diferiți de AOC

- (1) În cazul în care un operator aerian intenționează să nominalizeze o persoană pentru un post managerial obligatoriu, conform ORO.AOC.135, care este deja nominalizată într-o astfel de funcție la un alt operator pentru care AACR este autoritate competentă:
 - (a) operatorul aerian se va asigura că la nominalizarea persoanei se va lua în calcul natura și complexitatea operațiunilor de zbor,
 - (b) operatorul aerian se va asigura că timp de muncă zilnică pentru care persoana este contractată este suficient pentru îndeplinirea atribuțiilor și responsabilităților,
 - (c) la implementarea procedurii referitoare la schimbări, operatorul aerian va ține cont și de faptul că persoana deține funcții manageriale obligatorii la un alt deținător de AOC,
 - (d) operatorul aerian informează AACR despre intenția de a nominaliza o persoană care deține funcție managerial obligatorie la un alt operator, urmând ca verificarea

Partea CAT Capitolul 5**Schimbări în sistemul de management**

implementării procedurii de nominalizare să fie efectuată la primul audit de supraveghere.

- (2) În cazul în care un operator aerian intenționează să nominalizeze o persoană pentru un post managerial obligatoriu, conform ORO.AOC.135, care este deja nominalizată într-o astfel de funcție la un alt operator pentru care AACR nu este autoritate competentă:
- (a) operatorul aerian informează AACR despre intenția de a nominaliza o persoană care deține funcție managerial obligatorie la un alt operator, menționând numele operatorului și numele autorității competente a acestuia,
 - (b) operatorul aerian transmite la AACR documente care să ateste implementarea alin. (1), para (a)-(c) de mai sus,
 - (c) După primirea documentației complete și corecte, AACR contactează autoritatea competentă a operatorului la care persoana nominalizată își desfășoară activitatea pentru încheierea unei înțelegeri, conform AMC1 ORO.AOC.135(a). Persoana nominalizată va începe activitatea în funcția managerial obligatorie numai după primirea rezultatului înțelegerii între cele două autorități competente. Până la primirea rezultatului, asigurarea funcției managerial obligatorie este asigurată de persoana nominalizată sau înlocuitorul acesteia, așa cum sunt menționate în Manualul de Operațiuni al operatorului aerian.

5.6. Responsabilități combinate ale deținătorilor de posturi manageriale obligatorii

- (1) Aprobarea unei singure persoane pentru ocuparea mai multor posturi manageriale depinde de natura și nivelul operațiunilor de zbor ale operatorului aerian și de prevederile legislației aplicabile. Aspectele care vor fi luate în considerare sunt competența și capacitatea persoanei de a-și îndeplini responsabilitățile.
- (2) În ceea ce privește competența pentru domeniile de activitate, nu se face nicio diferență față de cerințele aplicabile persoanelor desemnate doar pentru un singur post managerial obligatoriu.
- (3) Capacitatea unei persoane de a-și îndeplini responsabilitățile depinde în primul rând de complexitatea operațiunilor de zbor executate. Totuși, complexitatea organizației sau a operațiunilor efectuate poate să limiteze combinarea responsabilităților a două sau mai multe posturi manageriale obligatorii, combinație care în alte situații ar putea fi aprobată.
- (4) În toate situațiile, responsabilitățile unui deținător de post managerial obligatoriu sunt ale unei singure persoane.
- (5) Dacă nu este satisfăcută de organizarea conducerii operatorului aerian, AACR poate solicita o anumită ierarhizare organizațională corespunzătoare a acestuia.

5.7. Încetarea relațiilor contractuale ale persoanelor responsabile care ocupă unul sau mai multe posturi manageriale obligatorii în cadrul unui operator aerian

- (1) Încetarea relațiilor contractuale ale persoanelor responsabile care ocupă unul sau mai multe posturi manageriale obligatorii în cadrul unui operator aerian, atrage după sine obligativitatea operatorului aerian în cauză de a comunica, în termen de 3 zile, numele persoanei/persoanelor care asigură interimatul pentru postul/posturile manageriale respective și, în termen de 15 zile, de a propune AACR o nouă persoană/noi persoane care să fie supuse procedurii de aprobare descrise în prezentul capitol.
- (2) În cazul în care AACR este informată de către o persoană responsabilă, care ocupă unul sau mai multe posturi manageriale obligatorii, despre încetarea relațiilor sale contractuale cu operatorul aerian în cadrul căruia a ocupat postul/posturile manageriale respective, iar operatorul aerian nu comunică numele persoanei/persoanelor care asigură interimatul pentru postul/posturile manageriale respective sau nu propune AACR o nouă persoană/noi persoane care să fie supuse procedurii de aprobare, depășindu-se astfel termenele specificate la para. (1) de mai sus, AACR își rezervă dreptul de a lua măsuri suplimentare pentru asigurarea siguranței zborului, conform art. 4.3 din Partea CAT.

Capitolul 6. Acorduri de partajare de coduri

- (1) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei include prevederi pentru reglementarea unor acorduri de partajare de coduri între operatorii din statele membre ale UE și operatori din țări terțe (TCOs). "Code - share" înseamnă un acord în care un operator care utilizează indicativul său pe un zbor operat de alt operator și vinde și emite bilete pentru acel zbor.
- (2) Scopul este de a îndruma și informa operatorii aerieni deținători de AOC emis de către AACR cu privire la modul de conformare cu cerințele ORO.AOC.115 și ARO.OPS.105, cu mijloacele acceptabile de conformitate (AMC) și materialele de îndrumare (GM) aferente.
- (3) Operatorii aerieni au obligația de a declara la AACR acordurile de partajare de coduri încheiate cu TCOs, prin completarea Anexei 31 la prezentul PIAC și transmiterea acestora la AACR, numai după ce acesta a pus în aplicare programe de audit adecvate, în conformitate cu cerințele aplicabile.
- (4) Standarde aplicabile OACI, așa cum se menționează la art. ORO.AOC.115 și ARO.OPS.105 înseamnă: Convenția de la Chicago, Anexele 1, 6, 8 și 19 OACI precum și Anexa 18 OACI, dacă este cazul. Auditul IOSA al Asociației Internaționale de Transport Aerian (IATA) trebuie considerat ca standard implicit, iar scopul oricărui audit propriu sau al unui audit de terță parte ar trebui să verifice conformitatea cu cel puțin aceleași standarde OACI.
- (5) Informațiile documentate, care urmează să fie transmise la încheierea, modificarea sau reînnoirea acordurilor de partajare de coduri sunt menționate în Anexa 31.
- (6) Domeniul de aplicare acceptabil pentru rapoartele de audit este acela al standardelor OACI. Orice audit propriu sau alte audituri terțe părți trebuie să acopere cel puțin aceste standarde.
- (7) Înregistrarea IOSA a unui TCO este acceptată ca îndeplinind cerințele de la:
 - (a) ORO.AOC.115;
 - (b) AMC1 ORO.AOC.115 (a) (1);
 - (c) AMC1 ORO.AOC.115 (b); și
 - (d) AMC2 ORO.AOC.115 (b), punctul (a).În cazul în care se face trimitere la un operator înregistrat IOSA este necesară transmiterea unei copii a ultimului raport de audit IOSA.
- (8) Operatorii care nu intră în domeniul de aplicare a cerințelor IOSA (datorită echipamentului operat și/sau tipul de operare) trebuie să respecte standardele aplicabile ale OACI, precum și programul de audit efectuat de operatorul aerian deținător de AOC emis de către AACR sau alte audituri de terță parte, prin urmare să acopere standardele OACI aplicabile abordate de IOSA.
- (9) Programarea auditurilor, rapoartele de audit de reînnoire și orice alte înregistrări relevante cu privire la zborurile efectuate în regim de partajare de coduri vor fi incluse de către AACR ca parte a supravegherii sistemului de monitorizare a conformării și a sistemului de management al siguranței în cadrul operatorilor aerieni deținători de AOC.
- (10) În cazul în care un deținător de AOC utilizează un alt auditor de terță parte decât IOSA în vederea auditării unui TCO, ar trebui să existe un contract încheiat în acest scop, caz în care acel auditor este considerat un subcontractor. AACR va verifica:
 - (a) modalitatea în care deținătorul român de AOC a verificat competența auditorului de terță parte; și
 - (b) frecvența auditurilor.

- (11) În cazul în care în Declarațiile transmise la încheierea, modificarea sau reînnoirea acordurilor de partajare de coduri sunt identificate omisiuni sau neconformități, se va întocmi un Raport de neconformități, neconformități clasificate ca fiind de nivel N2, care vor fi gestionate în conformitate cu Capitolul 8 din Partea GEN.

Secțiunea 1 – Aeronave EASA**Capitolul 1. Operațiuni necomerciale efectuate cu aeronave complexe motorizate****1.1. Generalități**

- (1) Pentru operatorii aerieni ai căror sediul principal al activității este în România, autoritatea competentă, conform NCC.GEN.100 și Ordinului MT nr. 1134/2015, este AACR.

1.2. Informare opțională

- (1) Operatorul aerian care intenționează să efectueze operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate poate să solicite o întrevvedere cu reprezentanții AACR în vederea obținerii tuturor informațiilor necesare.
- (2) Solicitarea se face utilizând formularul din Anexa 1.3.
- (3) În termen de 15 zile lucrătoare de la depunerea formularului la registratura AACR, operatorul este notificat, în scris, asupra datei la care va avea loc întâlnirea, la sediul AACR, avându-se în vedere ca aceasta să nu depășească termenul de 30 de zile de la data înregistrării solicitării.
- (4) Întrevederea are loc între o echipă formată din reprezentanți ai AACR și managerul responsabil al operatorului și are ca scop obținerea de către solicitant de informații complete cu privire la reglementările/directivele/circularele și procedurile pe care trebuie să le cunoască și să le aplice în cazul operațiunilor pe care intenționează să le desfășoare.
- (5) În urma discuțiilor se stabilește dacă solicitantul poate depune Declarația conform Anexei 5.1 sau dacă trebuie să se conformeze și cu alte prevederi înainte de aceasta.
- (6) Rezultatele întrevederii vor fi consemnate pe formularul din Anexa 1.2, completat în două exemplare originale câte unul pentru fiecare dintre părți.

1.3. Declarația operatorului aerian

- (1) Înainte de începerea operațiunilor necomerciale cu aeronave complexe motorizate, operatorul trebuie să se asigure de implementarea și respectarea tuturor cerințelor aplicabile operațiunilor pe care intenționează să le desfășoare.
- (2) Operatorul aerian trebuie să implementeze un sistem de management care poate și deschis în Manualul de Operațiuni sau într-un document separat.
- (3) De asemenea, operatorul aerian trebuie să dezvolte un Manual de Operațiuni în conformitate cu AMC 2 sau AMC 3 la ORO.MLR.100 și Lista Echipamentului Minim pentru aeronavele pe care acesta intenționează să le opereze.
- (4) Operatorul aerian trebuie să depună la AACR o declarație cu privire la desfășurarea operațiunilor necomerciale efectuate cu aeronave complexe motorizate, modelul Declarației fiind cel prezentat în Anexa 5.1.
- (5) În cazul în care dorește obținerea unor aprobări specifice (DG, PBN, LVO, RVSM și/sau MNPS), procesul de acordare al acestora este similar cu cel detaliat în Cap. 2 din Partea GEN. După finalizarea procesului de obținere a aprobărilor specifice, AACR eliberează operatorului aerian Lista aprobărilor specifice conform Anexei 5.3.
- (6) În cazul în care intenționează folosirea mijloacelor alternative de conformare, operatorul aerian urmează procedura descrisă în cap. 6 din Partea GEN.
- (7) Conform cerințelor ARO.GEN.345, în termen de maxim 10 zile de la data recepționării declarației, AACR verifică dacă declarația conține toate informațiile obligatorii și emite o informare conform Anexei 5.2, care atestă luarea la cunoștință a intenției operatorului aerian de a efectua operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate.

- (8) Dacă în urma analizei declarației transmise se constată faptul că aceasta nu conține informațiile necesare sau conține informații care demonstrează neconformitatea cu cerințele aplicabile, AACR acționează în conformitate cu prevederile ARO.GEN.350, informând operatorul aerian în legătură cu neconformitățile constatate și solicitând remedierea acestora. Dacă se consideră necesar, AACR efectuează inspecții la operatorul aerian în scopul verificării stabilirii conformării cu cerințele aplicabile.
- (9) Operatorul aerian are obligația de a informa AACR cu privire la orice modificare a declarației și/sau a mijloacelor de conformare transmise inițial, prin completarea unei noi declarații.

1.4. Supravegherea

- (1) AACR va aplica un ciclu de planificare a supravegherii operatorilor aerieni români ce desfășoară operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate o dată la 48 de luni.
- (2) Totuși, dacă AACR constată faptul că performanța în materie de siguranță a operatorului aerian a scăzut sau dacă au fost emise regulamente/amendamente la regulamentele aplicabile care necesită a fi implementate, se pot efectua audituri/inspecții la operatorii aerieni în cauză ori de câte ori se consideră necesar, caz în care auditurile/inspecțiile respective vor fi neplanificate.
- (3) În ceea ce privește modul de desfășurare a auditurilor/inspecțiilor de supraveghere se aplică același principiu cu cel detaliat în Cap. 3 din Partea CAT.

Capitolul 2. Operațiuni necomerciale efectuate cu aeronave altele decât cele complexe motorizate

2.1. Generalități

- (1) Pentru operatorii aerieni ai căror sediul principal al activității sau rezidența acestora este în România, autoritatea competentă, conform NCO.GEN.100 și Ordinului MT nr. 1134/2015, este AACR.
- (2) În vederea desfășurării operațiunilor necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate, operatorul aerian se asigură de conformarea în totalitate cu cerințele Part-NCO.
- (3) Dacă operatorul aerian intenționează folosirea mijloacelor alternative de conformare, operatorul aerian urmează procedura descrisă în cap. 6 din Partea GEN.

2.2. Supravegherea

- (1) După identificarea operatorilor aerieni care pot desfășura operațiuni necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate, AACR va aplica un ciclu de planificare a supravegherii acestora o dată la 48 de luni.
- (2) Totuși, dacă AACR constată faptul că performanța în materie de siguranță a operatorului aerian a scăzut sau dacă au fost emise regulamente/amendamente la regulamentele aplicabile care necesită a fi implementate, se pot efectua audituri/inspecții la operatorii aerieni în cauză ori de câte ori se consideră necesar, caz în care auditurile/inspecțiile respective vor fi neplanificate.
- (3) În ceea ce privește modul de desfășurare a auditurilor/inspecțiilor de supraveghere se aplică același principiu cu cel detaliat în Cap. 3 din Partea CAT.

Secțiunea 2 – Aeronave care nu dețin certificat de tip EASA**Capitolul 1. Autorizarea operațiunilor de aviație generală cu aeronave complexe motorizate****1.1. Generalități**

- (1) Pe teritoriul României, operațiunile de aviație generală (operațiuni necomerciale) cu aeronave ce nu dețin un certificat de tip EASA se desfășoară conform prevederilor RACR-OPS LAAG.
- (2) Autorizarea operațiunilor de aviație generală cu aeronave complexe motorizate constă în:
 - (a) acceptarea persoanei propuse de proprietarul aeronavei ca fiind responsabilă cu respectarea prevederilor aplicabile și cu desfășurarea în siguranță a operațiunilor aeriene, și
 - (b) aprobarea Manualului de Proceduri.

1.2. Informare opțională

- (1) Solicitantul care intenționează să efectueze operațiuni de aviație generală, înaintea depunerii cererilor tip pentru obținerea aprobării/acceptării, poate solicita o întâlnire cu reprezentanții AACR în vederea obținerii tuturor informațiilor necesare operării utilizând formularul din Anexa 1.3.
- (2) În termen de 15 zile lucrătoare de la depunerea formularului la registratura AACR, operatorul este notificat, în scris, asupra datei la care va avea loc întâlnirea, la sediul AACR, avându-se în vedere ca aceasta să nu depășească termenul de 30 de zile de la data înregistrării solicitării.
- (3) Întrevederea are loc între o echipă formată din reprezentanți ai AACR și persoanele propuse pentru deținerea de funcții manageriale ale solicitantului și are ca scop obținerea de către solicitant de informații complete cu privire la reglementările/directivele/circularele și procedurile pe care trebuie să le cunoască și să le aplice în cazul operațiunilor pe care intenționează să le desfășoare.
- (4) Este esențial ca solicitantul să aibă o imagine clară asupra formei și conținutului documentelor necesare pentru obținerea scrisorii de autorizare.
- (5) AACR informează solicitantul cu privire la perioadele de timp necesare realizării fiecărei etape din procesul de emitere a scrisorii de autorizare.
- (6) În urma discuțiilor se stabilește dacă solicitantul poate depune cererea tip (Anexa 2.3) de obținere a aprobării/acceptării sau dacă trebuie să se conformeze și cu alte prevederi înainte de aceasta.
- (7) Rezultatele întrevederii vor fi consemnate pe formularul din Anexa 1.2, completat în două exemplare originale câte unul pentru fiecare dintre părți.

1.3. Autorizarea pentru operațiuni de aviație generală cu aeronave complexe motorizate

- (1) În cazul în care proprietarul unei aeronave, intenționează să desfășoare activități de aviație generală cu aeronave complexe motorizate, în urma finalizării etapei de informare, poate cere autorizarea în acest sens, în baza prevederilor RACR-OPS LAAG.
- (2) Solicitarea de autorizare se face prin depunerea de către proprietarul aeronavei, la registratura AACR, a unei cereri tip, utilizând formularul din Anexa 2.3, cu cel puțin 30 zile

Înainte de data propusă de începere a operării. Cererea tip se completează în limba română sau limba engleză de către proprietarul aeronavei și este însoțită de o documentație suport care include cel puțin:

- (a) nominalizarea făcută de proprietarul aeronavei a persoanei responsabile cu respectarea prevederilor aplicabile și cu desfășurarea în siguranță a operațiunilor aeriene de aviație generală și documentația suport, dacă nu a fost obținută, în prealabil, o acceptare în acest sens, Manualul de Proceduri elaborat în vederea desfășurării operațiunilor de aviație generală,
 - (b) orice document necesar operării unei aeronave pentru care nu a fost obținută o aprobare prealabilă (ex: Manual de zbor, MEL, etc.).
 - (c) copia contractelor de asigurare pentru răspundere civilă față de terți,
 - (d) dovada efectuării pregătirii personalului implicat în operare necesară obținerii aprobărilor specifice, dacă este cazul.
- (3) Procesul de obținere a aprobărilor specifice, dacă se solicită, se desfășoară conform prevederilor Cap. 2 din Partea GEN.
 - (4) Odată cu emiterea autorizării, AACR emite și factura aferentă. Eliberarea documentului este condiționată de dovada achitării tarifului prevăzut de legislația aplicabilă.
 - (5) În cazul în care, pe parcursul analizei documentației transmise sau pe parcursul procesului de acceptare a persoanei responsabile, se constată că nu sunt respectate cerințele prevăzute de legislația aplicabilă, termenul de 30 de zile prevăzut la punctul (2) de mai sus se prelungește cu termenul de remediere.
 - (6) În cazul în care se constată conformarea documentației cu cerințele prevăzute de legislația aplicabilă, AACR emite scrisorile de aprobare/acceptare, pentru documentele care necesită acest lucru conform legislației aplicabile.
 - (7) Analiza manualelor menționate la punctul (2), este descrisă la Capitolul 6 la prezentele proceduri și instrucțiuni.
 - (8) Procesul și cerințele aplicabile acceptării persoanei responsabile sunt descrise la Capitolul 7 la prezentele proceduri și instrucțiuni.
 - (9) Durata totală a întregului proces de autorizare nu depășește 90 de zile de la data depunerii inițiale a cereri tip pentru acordarea scrisorii de autorizare.
 - (10) În cazul în care proprietarul/deținătorul nu face dovada conformării cu legislația aplicabilă în vederea obținerii scrisorii de autorizare în termenul prevăzut la punctul (8) de mai sus, AACR transmite acestuia o notificare de refuz a acordării scrisorii de autorizare solicitat. În această situație, tarifele plătite de solicitant în vederea certificării nu se returnează.
 - (11) La cererea proprietarului/deținătorului se reia întreg procesul de acordare a scrisorii de autorizare achitându-se din nou tariful fix aferent.
 - (12) Scrisoarea de autorizare se emite după conformarea cu toate cerințele legislației aplicabile.
 - (13) O dată cu eliberarea scrisorii de autorizare, se aduce la cunoștință proprietarului/deținătorului obligativitatea de a face dovada menținerii la zi și/sau în termen de valabilitate a documentației ce a stat la baza emiterii scrisorii de autorizare.
 - (14) Scrisoarea de autorizare va rămâne validă atât timp cât operatorul aerian se conformează cu prevederile RACR-OPS LAAG.
 - (15) Suspendarea activității operatorului, așa cum este menționat la art. RACR-OPS 2.190, lit. (d), se efectuează prin anularea scrisorii de autorizare.

- (16) Anexa 17.1 prezintă modelul scrisorii de autorizare emisă în vederea desfășurării operațiunilor de aviație generală cu aeronave complexe motorizate, iar Anexa 17.2 prezintă modelul de anulare a scrisorii de autorizare. Documentele emise pot suferi modificări față de modelele prezentate, în funcție de specificul solicitării.

1.4. Operațiuni de aviație generală cu aeronave altele decât cele complexe motorizate.

- (1) În conformitate cu prevederile RACR-OPS LAAG art. 2.175(d), operațiunile cu aeronave altele decât cele complexe motorizate, responsabilitatea desfășurării în siguranță a operațiunilor aeriene de aviație generală, precum și a respectării prevederilor aplicabile îi revine în totalitate pilotului comandant al aeronavei.
- (2) Înaintea începerii unei misiuni pilotul comandant se va asigura că deține toate aprobările necesare desfășurării operațiunilor în condiții de siguranță.
- (3) Procesul de obținere a aprobărilor specifice se desfășoară conform prevederilor Cap. 2 din Partea GEN.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Secțiunea 2 – Aeronave care nu dețin certificat de tip EASA**Capitolul 2. Modificarea scrisorii de autorizare pentru operațiuni de aviație generală cu aeronave complexe motorizate**

- (1) Modificarea scrisorii de autorizare se poate face prin transmiterea, de către proprietarul/deținătorul aeronavei sau de către persoana responsabilă cu respectarea prevederilor aplicabile și cu desfășurarea în siguranță a operațiunilor aeriene, către AACR a unei adrese care să menționeze noile date de operare, însoțită de întreaga documentație afectată.
- (2) Modificarea scrisorii de autorizare poate consta în următoarele:
 - (a) schimbarea persoanei responsabile cu respectarea prevederilor aplicabil și cu desfășurarea în siguranță a operațiunilor aeriene (în vederea acceptării persoanei propuse se va respecta procedura menționată în Cap. 5 din Partea NCC/NCO)
 - (b) amendarea Manualului de Proceduri,
 - (c) adăugarea/eliminarea unor operațiuni specifice (în vederea obținerii unei probări pentru operațiuni specifice, se vor respecta procedurile menționate la Cap. 2 din Partea GEN),
 - (d) adăugarea/eliminarea unei aeronave.
- (3) Adresa prin care se solicită modificarea, împreună cu documentația suport, trebuie depusă la Registratura AACR cu cel puțin 30 de zile înainte de data la care se intenționează operarea în noile condiții solicitate.
- (4) Dacă în urma analizei documentației transmise se constată neconcordanțe/neconformități, solicitantul este contactat, în termen de 20 de zile de la depunerea acestora la registratura AACR, pentru a revizui și completa documentația transmisă.
- (5) Termenul de modificare a scrisorii de autorizare este prelungit cu perioada de timp necesară operatorului pentru revizuirea și/sau completarea documentației transmise.
- (6) Perioada de timp necesară revizuirii și completării documentației transmise, conform punctului (4), nu depășește 30 de zile.
- (7) În cazul conformării cu cerințele aplicabile, operatorul aerian primește un exemplar al scrisorii de autorizare.
- (8) Dacă operatorul aerian intenționează includerea/excluderea unei aeronave din scrisoarea de autorizare, documentația suport adresei prin care solicită modificarea în consecință, va fi alcătuită din:
 - (a) amendamentul Manualului de Proceduri care reflectă modificarea solicitată (include sau elimină prevederi referitoare la noua aeronavă),
 - (b) copia contractelor de asigurare pentru răspundere civilă față de terți,
 - (c) dovada efectuării pregătirii specifice personalului implicat în activitate, în cazul în care se intenționează desfășurarea de operațiuni specifice,
 - (d) orice manual/document al aeronavei care necesită aprobare și pentru care nu a fost obținută una în prealabil (Manual de zbor, MEL, etc).
- (9) Deși nu reprezintă o schimbare a scrisorii de autorizare, persoana responsabilă cu respectarea prevederilor aplicabil și cu desfășurarea în siguranță a operațiunilor aeriene are obligația de a informa AACR orice schimbare a propriilor datelor de contact.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Secțiunea 2 – Aeronave care nu dețin certificat de tip EASA**Capitolul 3. Supravegherea continuă****3.1. Generalități**

- (1) După eliberarea scrisorii de autorizare, AACR evaluează și monitorizează continuu deținătorii acestora prin inspecții/auditori de supraveghere, în scopul desfășurării operațiunilor în condiții de siguranță conform prevederilor legislației aplicabile.
- (2) În cazul în care pe durata inspecțiilor de supraveghere se constată deficiențe cu implicări multiple între departamentele operatorului aerian, inspecțiile se pot transforma în auditarea întregului sistem de management al operatorului aerian. Totodată, când sunt identificate deficiențe financiare, AACR poate adopta și alte măsuri de supraveghere inclusiv solicitarea unui audit financiar.
- (3) Responsabilitatea ultimă a operării în siguranță este a operatorului aerian.

3.2. Clasificarea auditurilor/inspecțiilor de supraveghere

Auditurile/Inspecțiile de supraveghere la operatorii aerieni pot fi:

- (1) Auditurile/Inspecțiile planificate – se fac astfel încât să fie respectată ciclicitatea menționată la pct. 3.3(1).
- (2) Auditurile/Inspecțiile neplanificate:
 - (a) pentru verificarea îndeplinirii măsurilor corective asumate de operator în urma unor audituri sau altor inspecții de supraveghere și care au fost acceptate de către AACR. Acestea au loc conform datelor menționate în „Planul de Măsuri Corective”; și
 - (b) ordonate de AACR, care au un caracter aleatoriu, în scopul verificării menținerii gradului de siguranță aeronautică în desfășurarea activităților operaționale. Acestea vor fi stabilite în funcție de activitatea zilnică a operatorului aerian, de rezultatele inspecțiilor anterioare, etc.

3.3. Frecvența auditurilor de supraveghere

- (1) AACR va aplica un ciclu de planificare a supravegherii operatorilor aerieni români o dată la 24 de luni.
- (2) Totuși, dacă AACR constată faptul că performanța în materie de siguranță a operatorului aerian a scăzut sau dacă au fost emise regulamente/amendamente la regulamentele aplicabile care necesită a fi implementate de către operatorii aerieni români, se pot efectua audituri/inspecții la operatorii aerieni în cauză ori de câte ori se consideră a fi necesar, caz în care auditurile/inspecțiile respective vor fi neplanificate.

3.4. Rezultatele activității de supraveghere

- (1) În termen de maxim 10 zile de la finalizarea auditurilor/inspecțiilor de supraveghere, rezultatul acestora este adus la cunoștința operatorului aerian. Operatorul aerian primește o copie a Raportului de evaluare însoțit de lista observațiilor/neconformităților rezultate în urma auditurilor și decizia AACR privind continuarea/limitarea/restrângerea/suspendarea activității.
- (2) În cazul în care au fost constatate neconformități, în termen de maxim 15 zile de la primirea rezultatelor auditurilor de supraveghere, operatorul aerian transmite la AACR planul de măsuri corective. Planul de măsuri corective menționat trebuie formulat astfel încât să permită identificarea neconformității, a cauzei acesteia, corecția, acțiunea corectivă, acțiunea preventivă care are caracter permanent și perioada de timp necesară implementării acțiunilor corective propuse.

- (3) Termenele de remediere a neconformităților, menționate în planul de măsuri corective, sunt stabilite conform art. 8.2 din Partea GEN.
- (4) În termen de 5 zile de la primirea planului de măsuri corective, AACR transmite operatorului aerian punctul său de vedere cu privire la modul și termenele de implementarea a măsurilor corective.
- (5) Operatorul aerian este obligat să informeze AACR cu privire la respectarea termenelor de remediere a neconformităților acceptate de AACR, și acolo unde este posibil să transmită dovezi obiective cu privire la implementarea măsurilor corective.
- (6) AACR verifică implementarea măsurilor corective prin analiza dovezilor furnizate de operator și prin audituri de verificare neplanificate, după caz.
- (7) Verificarea îndeplinirii planului de măsuri corective se efectuează, de preferință, de membrii echipei de audit/inspecție de supraveghere care au semnalat neconformitățile (sau doar de șeful acestei echipe).
- (8) În cazul în care se poate constata implementarea planului de măsuri corective doar prin analiza dovezilor obiective transmise, finalizarea auditului/inspecției de supraveghere se face o dată cu acceptarea/aprobarea dovezilor obiective. Acceptarea/aprobarea dovezilor obiective se face în termen de 30 de zile de la depunerea acestora la registratura AACR. În cazul în care, în urma analizei dovezilor obiective, se constată deficiențe în îndeplinirea planului de măsuri corective, operatorul aerian este informat în acest sens și se vor stabili noi termene de remediere.
- (9) În cazul în care, analiza modului de conformare cu planul de măsuri corective necesită audituri de verificare, acestea se realizează după expirarea termenului maxim limită prevăzut în acest plan. Pe parcursul auditului se are în vedere respectarea condițiilor menționate în planul de măsuri corective asumat de operator și acceptat de AACR și a implementării corecte a acestuia.
- (10) Dacă în urma auditurilor de verificare se constată îndeplinirea planului, AACR consemnează închiderea procesului și finalizarea auditului de supraveghere ce a generat acest plan de măsuri corective.
- (11) În cazul în care se constată deficiențe în îndeplinirea planului de măsuri corective, în termen de 5 zile de la auditul de verificare, operatorul aerian este informat în acest sens. Se stabilesc noi termene de remediere, reluându-se procedura de verificare descrisă mai sus.
- (12) În momentul în care echipa de audit/inspecție constată că planul de măsuri corective nu poate fi îndeplinit ca urmare a activității desfășurate de persoana responsabilă, AACR poate lua decizia demarării procesului de retragere a acceptabilității persoanei în cauză.
- (13) În eventualitatea în care operatorul nu reușește să satisfacă obiectivele stabilite prin planul de măsuri, în funcție de situația în cauză, AACR propune demararea procesului de limitare, sau anulare a scrisorii de autorizare.
- (14) În cazul în care în timpul auditului/inspecției de supraveghere se constată neconformități de nivel 1, sunt aplicate prevederile art. 8.2 din Partea GEN.
- (15) Echipa de audit informează operatorul, imediat ce constată neconformitatea de nivel 1, cu privire la acțiunile pe care le va întreprinde, inclusiv cele referitor la scrisoarea de autorizare. Este responsabilitatea operatorului aerian ca până la primirea documentației specifică din partea AACR să i-a toate măsurile necesare pentru eliminarea cauzelor care au dus la reducerea nivelului de siguranță sau la periclitarea gravă a siguranței zborului.

3.5. Includerea personalului de inspecție în zbor (a operațiunilor aeriene) în cadrul echipajului aeronavei, suplimentar față de membrii echipajului de zbor sau de cabină, în timpul executării misiunii de inspecție în zbor

- (1) Inspectorii pentru inspecția în zbor (a operațiunilor aeriene), execută activități de inspecție în zbor, inclusiv de supraveghere a personalului aeronautic navigant ce operează zborul respectiv, în baza autorizării și calificării specifice de inspector din categoria de personal aeronautic navigant de inspecție în zbor (a operațiunilor aeriene) pentru tipul/varianta respectivă de aeronavă.
- (2) Executarea activităților de inspecție în zbor, inclusiv de supraveghere a personalului aeronautic navigant ce operează zborul respectiv, se face prin includerea de către operatorul inspectat a personalului de inspecție în zbor (a operațiunilor aeriene) în echipajul aeronavei, suplimentar față de membrii echipajului de zbor sau de cabină, ca urmare a Deciziei DG AACR.
- (3) Includerea de către operator a personalului de inspecție în zbor (a operațiunilor aeriene) în echipajul aeronavei la bordul căreia se va desfășura inspecția aprobată și comunicată de AACR se face prin înscrierea corespunzătoare a inspectorului în documentele de zbor ale operatorului referitoare la misiunea respectiva de inspecție în zbor, inclusiv de supraveghere a personalului aeronautic navigant ce operează zborul respectiv, în baza Deciziei DG AACR.
- (4) AACR și operatorul se asigură că inspectorii pentru inspecția în zbor (a operațiunilor aeriene) care își îndeplinesc sarcinile în compartimentul pentru pasageri al unei aeronave nu sunt confundați de către pasageri cu membrii echipajului aflați de serviciu, nu ocupă posturile de lucru necesare rezervate echipajului de cabină și nu îi împiedică pe membrii echipajului aflați în serviciu să își execute sarcinile.
- (5) În timpul desfășurării inspecției în zbor, personalul de inspecție în zbor (a operațiunilor aeriene) ce execută activități de inspecție în zbor la bordul aeronavei respective nu se va implica în acțiunile echipajului, pe care le urmărește în sensul verificării cunoștințelor și deprinderilor relevante legate de operarea respectivei aeronave, în conformitate cu prevederile legale aplicabile și ale documentației de siguranță a operatorului, precum și în conformitate cu formularele de inspecție standardizate.
- (6) În situația apariției unei situații anormale/de urgență în cazul zborului ce face obiectul inspecției, inspectorul pentru inspecția în zbor (a operațiunilor aeriene) aflat la bord va participa la acțiunile echipajului la solicitarea comandantului și/sau șefului de cabină, după cum este aplicabil.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Capitolul 4. Anulare autorizării pentru operațiuni de aviație generală cu aeronave complexe motorizate**4.1. Anulare**

- (1) Anexa 17.2 propune un model de scrisoare pentru anularea autorizării pentru operațiuni de aviație generală cu aeronave complexe motorizate.
- (2) AACR poate decide anularea autorizării în cazul în care se constată orice neconformitate conform art. 8.2 din Partea GEN a prezentei proceduri.
- (3) În cazul anulării autorizării, la cererea celui interesat, procedura de acordare se reia.

4.2. Contestații

- (1) Contestațiile împotriva deciziei AACR de anulare a autorizării se fac conform prevederilor legale.
- (2) Depunerea contestației nu suspendă executarea deciziilor AACR.
- (3) Deciziile necontestate în termenul legal, rămân definitive.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Capitolul 5. Acceptarea persoanei responsabile cu respectarea prevederilor aplicabile și cu desfășurarea în siguranță a operațiunilor de aviație generală cu aeronave complexe motorizate

- (1) Operatorii aerieni care intenționează să obțină autorizarea pentru a putea desfășura operațiuni de aviație generală cu aeronave complexe motorizate, trebuie să nominalizeze o persoană responsabilă cu respectarea prevederilor aplicabile și cu desfășurarea în siguranță a operațiunilor de aviație generală. Persoana nominalizată trebuie să fie acceptată de către AACR, în conformitate cu prevederile RACR-OPS 2.175, para. (a).
- (2) Numirea sau schimbarea persoanei responsabile este făcută de către proprietarul/deținătorul aeronavei, în scris, către AACR. În acest scop, operatorul trebuie să transmită următoarele documente:
 - (a) o cerere conform Anexei 7.2, completată cu datele personale ale persoanei nominalizate, care să ateste compatibilitatea cu funcția și responsabilitățile propuse. Acest formular este tratat ca document confidențial întrucât conține date personale,
 - (b) Curriculum Vitae cu evidențierea explicită a experienței/pregătirii relevante,
- (3) Organizarea procedurii de acceptare a persoanei nominalizată este similară cu cea menționată la art. PIAC-CERT.705
- (4) Persoana nominalizată pentru ocuparea posturilor manageriale obligatorii trebuie să demonstreze:
 - (a) experiență practică în aplicarea standardelor de siguranță,
 - (b) experiență practică în domeniul operațiunilor de zbor,
 - (c) cunoașterea prevederilor legislației aplicabile și a Manualului de Proceduri,
- (5) Acceptarea persoanei nominalizate este adusă la cunoștința operatorului aerian prin acordarea/modificare în consecință a scrisorii de autorizare pentru operațiuni de aviație generală cu aeronave complexe motorizate.
- (6) AACR poate respinge persoana nominalizată dacă:
 - (a) în urma analizei documentației depuse sau a informațiilor deținute de AACR, se constată dovezi clare că acesta a deținut anterior o funcție similară sau funcție de conducere într-o companie din industria aeronautică și că nu și-a îndeplinit atribuțiile și/sau i-a fost retrasă aprobarea/acceptarea;
 - (b) există dovezi că a contribuit la producerea unui sau mai multor evenimente de aviație civilă ce au afectat negativ cerințele de siguranță aplicabile;
 - (c) în urma analizei documentației depuse se constată faptul că nu sunt întrunite condițiile impuse de legislația aplicabilă;
 - (d) în urma evaluării se constată că persoana nominalizată nu deține cunoștințe relevante pentru ocuparea postului pentru care a fost nominalizat.
- (7) În cazul în care AACR nu acceptă nominalizarea unei persoane, în termen de 5 zile de la primirea rezultatului, operatorul aerian nominalizează o altă persoană responsabilă, procedura de acceptare fiind reluată.
- (8) Procedura de retragere a acceptabilității persoanei responsabile este similară cu cea menționată la art. 5.6 din Partea CAT a prezentei proceduri.
- (9) Încetarea relațiilor contractuale a persoanei responsabile atrage după sine obligativitatea proprietarului/deținătorului de a comunica, în termen de 3 zile, numele persoanei care asigură interimatul și, în termen de 15 zile, de a propune AACR o nouă persoană care să

fie supusă procedurii de acceptare descrise în prezentul capitol. În cazul nerespectării termenelor menționate, AACR retrage scrisoarea de autorizare pentru operațiuni de aviație generală cu aeronave complexe motorizate.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Secțiunea 1 – Aeronave EASA**Capitolul 1. Generalități****1.1. Autoritatea competentă**

- (1) Pentru operatorii aerieni ce desfășoară operațiuni specializate al căror sediul principal de activitate sau reședința este în România, autoritatea competentă, conform SPO.GEN.100 și OMT nr. 1134/2015, este AACR.

1.2. Informare opțională

- (1) Operatorul aerian care intenționează să efectueze operațiuni specializate poate să solicite o întrevedere cu reprezentanții AACR în vederea obținerii informațiilor necesare pentru efectuarea acestor tipuri de operațiuni.
- (2) Solicitarea se face utilizând formularul din Anexa 1.3.
- (3) În termen de 15 zile lucrătoare de la depunerea formularului la registratura AACR, operatorul este notificat, în scris, asupra datei la care va avea loc întâlnirea, la sediul AACR, avându-se în vedere ca aceasta să nu depășească termenul de 30 de zile de la data înregistrării solicitării.
- (4) Întrevederea are loc între o echipă formată din reprezentanți ai AACR și managerul responsabil al solicitantului și are ca scop obținerea de către solicitant de informații complete cu privire la reglementările/directivele/circularele și procedurile pe care trebuie să le cunoască și să le aplice în cazul operațiunilor pe care intenționează să le desfășoare.
- (5) În urma discuțiilor se stabilește dacă solicitantul poate depune, dacă este cazul, Declarația/Cererea de autorizare conform Anexei 5.1/2.5, sau dacă trebuie să se conformeze și cu alte prevederi înainte de aceasta.
- (6) Rezultatele întrevederii vor fi consemnate pe formularul din Anexa 1.2, completat în două exemplare originale câte unul pentru fiecare dintre părți.

1.3. Zboruri introductive

- (1) În conformitate cu prevederile art. 2, litera 9. din Regulamentul (UE) 965/2012, zborul introductiv înseamnă orice zbor efectuat în schimbul unei remunerații sau al unui titlu oneros, constând într-un tur aerian de scurtă durată, oferit de o organizație de pregătire autorizată sau de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement, pentru a atrage noi doritori de pregătire sau noi membri.
- (2) Zborurile introductive se desfășoară în conformitate cu Anexa VII la Regulamentul (UE) 965/2012 dacă sunt efectuate de:
 - a. o organizație de pregătire pentru care AACR este autoritate competentă și care este aprobată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, sau
 - b. de o organizație înființată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement,care respectă condițiile:
 - i. aeronava este exploatată de organizația respectivă pe baza dreptului de proprietate sau al unui contract de închiriere de aeronave fără echipaj, și
 - ii. zborul să nu generează profituri distribuite în afara organizației, și
 - iii. ori de câte ori sunt implicate persoane care nu sunt membre ale organizației în cauză, aceste zboruri reprezintă doar o activitate marginală a organizației.
- (3) Având în vedere prevederile art. NCO.GEN.103(d), AACR definește următoarele condiții suplimentare care trebuie îndeplinite pentru efectuarea zborurilor introductive:
 - a. decolările și aterizările au loc în FIR București;

- b. aterizarea se face pe același aerodrom/zonă de operare de unde a avut loc decolarea și nu vor avea loc aterizări intermediare;
- c. timpul block nu depășește 30 de minute;
- d. organizația include în sistemul propriu de management elementele specifice acestui tip de operațiune. În cazul în care cerințele aplicabile nu prevăd necesitatea stabilirii unui sistem de management, persoana desemnată a fi responsabilă pentru siguranța zborurilor introductive (conform art. NCO.GEN.130(c)) va elabora o analiză de risc care va cuprinde cel puțin identificarea pericolelor care amenință siguranța zborului generate de zborurile introductive, evaluarea acestora și managementul riscurilor asociate, inclusiv luarea de măsuri în vederea reducerii riscului și a verificării eficacității acestora;
- e. vor fi utilizare numai aeronave altele decât cele complexe motorizate cu un număr de maxim 5 scaune pentru pasageri instalate;
- f. în timpul misiunilor de zbor nu vor fi efectuate alt tip de operațiuni (operațiuni comerciale, operațiuni specializate, operațiuni cu risc ridicat, etc.);
- g. în timpul misiunilor de zbor nu vor fi simulate cazuri de urgență, proceduri anormale sau orice tip de proceduri de zbor care ar putea periclita siguranța zborului;
- h. în cazul în care zborurile sunt efectuate de personal navigat deținător de PPL, acesta trebuie să dețină o experiență de:
 - (a) cel puțin 100 de ore de zbor VFR, și
 - (b) cel puțin 20 de ore efectuate în ultimul an calendaristic pe tipul de aeronavă care este utilizată în zborurile introductive sau un zbor de pregătire și verificare pe tipul sau clasa de aeronavă utilizată efectuat cu un instructor de zbor al organizației care efectuează zborul introductiv;
- i. Zborurile introductive au ca scop atragerea de noi elevi sau membri, dar acestea nu înlocuiesc Exercițiul 3 din EASA Part FCL: „Zboruri de aclimatizare” în care un instructor calificat oferă o demonstrație cu privire la controlul unei aeronave. Timpul de zbor ca pasager într-un zbor introductiv nu va fi contorizat ca timp de zbor pentru obținerea licenței de pilot.

1.4. Activitate marginală

- a. Activitatea marginală reprezintă o parte a activităților desfășurate de un operator aerian cu scopul a își promova activitatea principală sau de a atrage noi elevi sau membri. Un operator aerian pentru care zborurile de promovare sau de atragere de elevi/membri reprezintă activitatea principală nu se supune condițiilor specifice activității marginale.
- b. Operațiunile de zbor desfășurate în condițiile specifice activității marginale nu depășesc:
 - (a) în primele 24 de luni de la începerea operării: 30% din activitatea totală anuală de zbor;
 - (b) după finalizarea celor 24 de luni de la începerea operării: 20% din activitatea totală anuală de zbor.
- c. Zborurile efectuate cu scopul de a genera profit operatorului aerian nu se supun condițiilor specifice activității marginale.
- d. Veniturile obținute de operatorul aerian din activitatea marginală sunt utilizate pentru desfășurarea în condiții de siguranță a activității principale de activitate; fapt care trebuie demonstrat prin documente specifice.

Secțiunea 1 – Aeronave EASA**Capitolul 2. Operațiuni comerciale specializate****2.1. Declarația operatorului aerian**

- (1) Înainte de începerea operațiunilor specializate comerciale, operatorul trebuie să se asigure de implementarea și respectarea tuturor cerințelor aplicabile operațiunilor pe care intenționează să le desfășoare (*exemplu: Part ORO, Part SPO din Regulamentul (UE) nr. 965/2012*).
- (2) Operatorul aerian trebuie să numească persoane responsabile conform ORO.SPO.100 și să implementeze un sistem de management corespunzător mărimii operatorului, naturii și complexității activităților sale, care poate fi descris în Manualul de Operațiuni sau într-un document separat.
- (3) De asemenea, operatorul aerian trebuie să dezvolte un Manual de Operațiuni în conformitate cu AMC 4 la ORO.MLR.100 și Lista Echipamentului Minim pentru aeronavele pe care acesta intenționează să le opereze.
- (4) În cazul în care operatorul aerian care intenționează desfășurarea operațiunilor comerciale specializate deține un Certificat de Operator Aerian, prevederile referitoare la operațiunile comerciale specializate pot fi incluse în Manualul de Operațiuni specific activităților de transport aerian comercial, dar trebuie foarte clar delimitate astfel încât să nu se creeze confuzii în aplicarea acestora. La luarea unei decizii în acest sens, operatorul aerian trebuie să țină cont de complexitatea Manualului de Operațiuni și de modalitatea de utilizare a acestuia în cazul în care este completat cu elemente care pot diferi în funcție de tipurile de operațiune pe care le desfășoară.
- (5) În conformitate cu prevederile art. ORO.DEC.100 din Regulamentul (UE) nr. 965/2012, operatorul aerian trebuie să depună la AACR o declarație cu privire la desfășurarea operațiunilor specializate comerciale, modelul Declarației fiind cel prezentat în Anexa 5.1.
- (6) În cazul în care dorește obținerea unor aprobări specifice (DG, PBN, LVO, RVSM și/sau MNPS), procesul de acordare al acestora este similar cu cel detaliat în Cap. 2 din Partea GEN. După finalizarea procesului de obținere a aprobărilor specifice, AACR eliberează operatorului aerian Lista aprobărilor specifice conform Anexei 5.3.
- (7) De asemenea, dacă se intenționează folosirea mijloacelor alternative de conformare, operatorul aerian urmează procedura descrisă în Cap. 6 din Partea GEN.
- (8) Conform cerințelor ARO.GEN.345, AACR verifică dacă declarația conține toate informațiile obligatorii și emite, în termen de 10 zile de la data recepționării declarației, o informare conform Anexei 5.2, care atestă luarea la cunoștință a intenției operatorului aerian de a efectua operațiuni specializate comerciale.
- (9) Dacă în urma analizei declarației transmise se constată faptul că aceasta nu conține informațiile necesare sau conține informații care demonstrează neconformitatea cu cerințele aplicabile, AACR acționează în conformitate cu prevederile ARO.GEN.350, informând operatorul aerian în legătură cu neconformitățile constatate și solicitând remedierea acestora. Dacă se consideră necesar, AACR efectuează inspecții la operatorul aerian în scopul verificării stabilirii conformării cu cerințele aplicabile.
- (10) Operatorul aerian are obligația de a informa AACR cu privire la orice modificare a declarației și/sau a mijloacelor de conformare transmise inițial, prin completarea unei noi declarații.
- (11) În cazul în care operatorul aerian informează AACR cu privire la încetarea efectuării de operațiuni aeriene specializate comerciale, AACR procedează la suspendarea activităților de supraveghere a operatorului aerian.

2.2. Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat

- (1) Un operator aerian trebuie să declare și să aplice în vederea obținerii unei autorizații înaintea începerii unei operațiuni specializate cu risc ridicat:
 - (a) care este efectuată într-o zonă în care siguranța părților terțe aflate la sol poate fi pusă în pericol în cazul unei situații de urgență, sau
 - (b) care se încadrează în categoria operațiunilor menționate la punctul (2) de mai jos.
- (2) Pe teritoriul României, având în vedere caracterul specific și condițiile în care se derulează, următoarele tipuri de operațiuni aeriene prezintă un risc ridicat:
 - (a) operațiuni aeriene care presupun zboruri sub înălțimea minimă de siguranță prevăzută în SERA/RACR-RA/HG nr. 912/2010,
 - (b) operațiuni aeriene cu elicoptere cu sarcină suspendată,
 - (c) operațiuni aeriene cu elicoptere cu încărcătură externă/exterioară efectuate deasupra zonelor în care pot fi puse în pericol părți terțe aflate la sol,
 - (d) operațiuni de transport de persoane la exterior (HEC) când elicopterul nu poate efectua cu un motor inoperant menținerea înălțimii în afara efectului solului,
 - (e) zboruri efectuate în scopul de a permite altor persoane decât echipajul de zbor să experimenteze zboruri de acrobație,
 - (f) zboruri de calibrare,
 - (g) operațiuni aeriene de înșămânțare a norilor
- (3) După etapa de informare, solicitantul poate cere autorizarea pentru operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat în baza prevederilor Regulamentului (UE) nr. 965/2012 cu modificările și completările ulterioare.
- (4) Solicitarea de acordare a Autorizației HR se face prin depunerea de către solicitant, la registratura AACR, a unei cereri tip, utilizând formularul din Anexa 2.5, cu cel puțin 30 zile înaintea datei propuse de începere a operării. Cererea tip se completează în limba română sau limba engleză de către managerul responsabil și este însoțită de:
 - (a) procedurile standard de operare (SOP) elaborate în conformitate cu cerințele relevante din Part SPO pentru fiecare operațiune comercială specializată cu risc ridicat pe care intenționează să o desfășoare,
 - (b) documentație privind evaluarea riscurilor asociate operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat pe care intenționează să le desfășoare,
 - (c) descrierea sistemului de management al operatorului, inclusiv structura organizatorică și lista persoanelor responsabile pentru posturile manageriale obligatorii.
- (5) În termen de 20 zile de la data înregistrării cererii împreună cu documentația suport, solicitantul este informat cu privire la necesitatea modificării acesteia și/sau a completării/corectării documentației suport, dacă este cazul.
- (6) În cazul în care este necesară modificarea cererii de emitere a Autorizației HR și/sau completarea/corectarea documentației suport, termenul de 30 de zile de la punctul (3) de mai sus se derulează de la data înregistrării noii documentații.
- (7) Dacă se dorește obținerea unor aprobări specifice (DG, PBN, LVO, RVSM și/sau MNPS), procesul de acordare al acestora este similar cu cel detaliat în Cap. 2 din Partea GEN. După finalizarea procesului de obținere a aprobărilor specifice, AACR eliberează operatorului aerian Lista aprobărilor specifice conform Anexei 5.3.
- (8) De asemenea, în cazul în care intenționează folosirea mijloacelor alternative de conformare, operatorul aerian urmează procedura descrisă în cap. 6 din Partea GEN.

- (9) În cazul în care SOP-urile fac parte integrantă din Manualul de Operațiuni, emiterea Autorizației HR are loc după aprobarea de către AACR a ediției/amendamentului la Manualul de Operațiuni care conține procedurile aplicabile (ORO.MLR.100(g1)).
- (10) Dacă se constată conformarea cu cerințele prevăzute în legislația aplicabilă, AACR eliberează Autorizația HR conform Anexei 3.3.
- (11) Autorizația HR este valabilă atât timp cât operatorul aerian se conformează cu prevederile legislației aplicabile. În cazul în care este solicitată o perioadă limitată de autorizare, valabilitatea Autorizației HR nu va depăși perioada solicitată.
- (12) După eliberarea Autorizației HR, AACR evaluează și monitorizează continuu deținătorii acestora prin inspecții/audituri de supraveghere, în scopul desfășurării operațiunilor în condiții de siguranță conform prevederilor legislației aplicabile.
- (13) În cazul în care operatorul aerian intenționează modificarea Autorizației HR, acesta transmite la AACR cererea de modificare însoțită de documentația afectată de modificările solicitate cu cel puțin 30 de zile înainte de data la care se intenționează începerea operării în noile condiții. Cererea de modificare trebuie să conțină și condițiile în care operatorul aerian își desfășoară activitatea pe durata efectuării schimbării.
- (14) În conformitate cu prevederile ARO.OPS.150 (f), dacă operatorul aerian efectuează schimbări fără să fi prezentat o evaluare a riscurilor și/sau proceduri standard de operare modificare în consecință, AACR suspendă, limitează sau revocă Autorizația HR.
- (15) De asemenea, Autorizația HR poate fi limitată, suspendată sau revocată:
- (a) în cazul în care AACR nu mai este convinsă de faptul că operatorul aerian are capacitatea de a desfășura în continuare operațiuni în condiții de siguranță ca urmare a:
 - (i) nerespectării legilor și/sau a reglementărilor de aeronautică civilă aplicabile operațiunilor pentru care deține Autorizație HR;
 - (ii) nerespectării cerințelor care au stat la baza emiterii Autorizației HR;
 - (iii) neremedierii deficiențelor constatate în derularea proceselor de supraveghere în conformitate cu cerințele aplicabile; sau
 - (b) în cazul unei cereri din partea operatorului aerian pentru suspendarea/revocarea Autorizației HR, AACR procedează la suspendarea/revocarea Autorizației HR. În cazul suspendării Autorizației HR, AACR va proceda și la suspendarea activităților de supraveghere a operatorului aerian.
- (16) În cazul revocării Autorizației HR, titularul acesteia este obligat să restituie originalul documentului la Autoritatea Aeronautică Civilă Română, în termen de 5 zile de la data primirii deciziei de revocare.
- (17) În cazul operațiunilor comerciale specializate transfrontaliere cu risc ridicat desfășurate de către operatori aeriени pentru care autoritatea competentă este AACR, documentația menționată la art. (3) de mai sus este examinată de AACR în colaborare cu autoritatea competentă din locul în care se intenționează desfășurarea operațiunilor. Autorizația HR se eliberează de către AACR numai după ce ambele autorități constată conformarea cu cerințele aplicabile.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Secțiunea 1 – Aeronave EASA**Capitolul 3. Operațiuni necomerciale specializate****3.1. Operațiuni necomerciale specializate efectuate cu aeronave complexe motorizate**

- (1) Înainte de începerea operațiunilor necomerciale specializate efectuate cu aeronave complexe motorizate, operatorul trebuie să se asigure de implementarea și respectarea tuturor cerințelor aplicabile operațiunilor pe care intenționează să le desfășoare (exemplu: Part ORO, Part SPO, Part SPA din Regulamentul (UE) 965/2012).
- (2) Operatorul aerian trebuie să dezvolte un Manual de Operațiuni în conformitate cu AMC 4 la ORO.MLR.100 și Lista Echipamentului Minim pentru aeronavele pe care acesta intenționează să le opereze.
- (3) În cazul în care operatorul aerian care intenționează desfășurarea operațiunilor necomerciale specializate deține un Certificat de Operator Aerian, prevederile referitoare la operațiunile necomerciale specializate pot fi incluse în Manualul de Operațiuni specific activităților de transport aerian comercial, dar trebuie foarte clar delimitate astfel încât să nu se creeze confuzii în aplicarea acestora. La luarea unei decizii în acest sens, operatorul aerian trebuie să țină cont de complexitatea Manualului de Operațiuni și de modalitatea de utilizare a acestuia în cazul în care este completat cu elemente care pot diferi în funcție de tipurile de operațiune pe care le desfășoară.
- (4) În conformitate cu prevederile art. ORO.DEC.100 din Regulamentul (UE) nr. 965/2012, operatorul aerian trebuie să depună la AACR o declarație cu privire la desfășurarea operațiunilor specializate necomerciale efectuate cu aeronave complexe motorizate, modelul Declarației fiind cel prezentat în Anexa 5.1.
- (5) În cazul în care dorește obținerea unor aprobări specifice (DG, PBN, LVO, RVSM și/sau MNPS), procesul de acordare al acestora este similar cu cel detaliat în Cap. 2 din Partea GEN. După finalizarea procesului de obținere a aprobărilor specifice, AACR eliberează operatorului aerian Lista aprobărilor specifice conform Anexei 5.3.
- (6) De asemenea, dacă se intenționează folosirea mijloacelor alternative de conformare, operatorul aerian urmează procedura descrisă în Cap. 6 din Partea GEN.
- (7) Conform cerințelor ARO.GEN.345, în termen de maxim 10 zile de la data recepționării declarației, AACR verifică dacă declarația conține toate informațiile obligatorii și emite o informare conform Anexei 5.2, care atestă luarea la cunoștință a intenției operatorului aerian de a efectua operațiuni specializate comerciale.
- (8) Dacă în urma analizei declarației transmise se constată faptul că aceasta nu conține informațiile necesare sau conține informații care demonstrează neconformitatea cu cerințele aplicabile, AACR acționează în conformitate cu prevederile ARO.GEN.350, informând operatorul aerian în legătură cu neconformitățile constatate și solicitând remedierea acestora. Dacă se consideră necesar, AACR efectuează inspecții la operatorul aerian în scopul verificării stabilirii conformării cu cerințele aplicabile.
- (9) Operatorul aerian are obligația de a informa AACR cu privire la orice modificare a declarației și/sau a mijloacelor de conformare transmise inițial, prin completarea unei noi declarații.

3.2. Operațiuni necomerciale specializate efectuate cu aeronave altele decât cele complexe motorizate

- (1) Operațiunile necomerciale specializate efectuate cu aeronave altele decât cele complexe motorizate precum și zborurile introductive și cele efectuate în cadrul activității marginale

(așa cum sunt definite la art. 1.3 și respectiv 1.4 din cap. 1, secțiunea 1, partea SPO din prezentele proceduri și instrucțiuni) se desfășoară în conformitate cu Part-NCO din Regulamentul (UE) nr. 965/2012 cu modificările și completările ulterioare și cu Cap. 2, Secțiunea 1, Partea NCC/NCO din prezentele proceduri și instrucțiuni.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Secțiunea 2 – Aeronave care nu dețin certificat de tip EASA**Capitolul 1. Procedura de certificare****1.1. Etapele certificării**

Procesul de emitere a Autorizației de Operator Aerian cuprinde următoarele etape:

- (1) Etapa de informare opțională
- (2) Etapa de inițiere a procesului de certificare
- (3) Etapa de evaluare a documentației
- (4) Etapa de demonstrații operaționale și inspecții
- (5) Etapa de emitere a Autorizației de Operator Aerian

1.2. Etapa de informare opțională

- (1) Solicitantul care intenționează să efectueze operațiuni de lucru aerian, înaintea depunerii cererii tip pentru obținerea Autorizației de Operator Aerian, poate solicita o întâlnire cu reprezentanții AACR în vederea obținerii tuturor informațiilor necesare operării.
- (2) Pentru operațiunile de lucru aerian informarea se efectuează utilizând formularul din Anexa 1.1
- (3) În termen de 15 zile lucrătoare de la depunerea formularului la registratura AACR, operatorul este notificat, în scris, asupra datei la care va avea loc întâlnirea, la sediul AACR, avându-se în vedere ca aceasta să nu depășească termenul de 30 de zile de la data înregistrării solicitării.
- (4) Întrevederea are loc între o echipă formată din reprezentanți ai AACR și persoanele propuse pentru deținerea de funcții manageriale ale solicitantului și are ca scop obținerea de către solicitant de informații complete cu privire la reglementările/directivele/circularele și procedurile pe care trebuie să le cunoască și să le aplice în cazul operațiunilor pe care intenționează să le desfășoare.
- (5) Este esențial ca solicitantul să aibă o imagine clară asupra formei și conținutului documentelor necesare pentru obținerea Autorizației de Operator Aerian.
- (6) AACR informează solicitantul cu privire la perioadele de timp necesare realizării fiecărei etape din procesul de emitere a AOA.
- (7) În urma discuțiilor se stabilește dacă solicitantul poate depune cererea tip (Anexa 2.1) de obținere a Autorizației de Operator Aerian sau dacă trebuie să se conformeze și cu alte prevederi înainte de aceasta.
- (8) Rezultatele întrevederii vor fi consemnate pe formularul din Anexa 1.2, completat în două exemplare originale câte unul pentru fiecare dintre părți.

1.3. Inițierea procesului de obținere AOA

- (1) În urma finalizării cu succes a etapei de informare, solicitantul poate cere certificarea pentru operațiuni de lucru aerian în baza prevederilor conținute în RACR-OPS LAAG.
- (2) Solicitarea de acordare a AOA se face prin depunerea de către solicitant, la registratura AACR, a unei cereri tip, utilizând formularul din Anexa 2.2, cu cel puțin 90 zile înaintea datei propuse de începere a operării. Cererea tip se completează în limba română sau limba

engleză de către managerul responsabil și este însoțită de o documentație suport care include cel puțin:

- (a) Actele constitutive, cu toate completările și modificările ulterioare;
- (b) O declarație cu privire la posibilitatea asigurării resurselor financiare necesare efectuării în condiții de siguranță a tuturor operațiunilor pentru care se solicită AOA;
- (c) Un program de efectuare a procesului de certificare care să conțină:
 - (i) Datele la care solicitantul depune spre evaluare manualele necesare (în cazul în care nu sunt depuse o dată cu cererea tip);
 - (ii) Data și locația la care aeronavele pot fi inspectate;
 - (iii) Data la care se poate începe efectuarea inspecției sediului social, a bazelor de operare și a tuturor celorlalte facilități (întreținere, dispecerat, etc.);
- (d) Structura organizatorică și întreaga documentație necesară acceptării/aprobării persoanelor manageriale nominalizate, conform prevederilor Capitolului 6 din Partea LA;
- (e) O listă a rutelor pe care intenționează să opereze în regim de curse regulate și/sau o listă a zonelor de operare în cazul curselor efectuate în regim neregulat și/sau a activităților de lucru aerian;
- (f) O listă cu bazele de operare pe care intenționează să își desfășoare activitatea;
- (g) Documentele specifice fiecărei aeronave pentru care solicită AOA (Certificat de înmatriculare, Certificat de navigabilitate sau echivalent, Certificat de zgomot, Licența stațiilor radio, Copia contractelor de asigurare pentru încărcătură comercială și pentru răspundere civilă față de terți, etc.);
- (h) O copie a contractelor de deținere (proprietate/închiriere) a aeronavelor înmatriculate în alt stat pe care intenționează să le opereze, dacă este cazul;
- (i) Detalii cu privire la facilitățile de pregătire a personalului aeronautic operațional, inclusiv lista și copiile certificatelor de calificare a FSTD-urilor pe care intenționează să le utilizeze pentru pregătirea personalului navigant;
- (j) Manualul de Operațiuni, Manualul de Zbor al Aeronavei, Lista Master a Echipamentului Minim, Lista Echipamentului Minim, și orice alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranța zborului ale operatorului aerian, cum ar fi Manual Sistemului de Management al Siguranței, Manualul pentru Operațiuni Sol, Manualul Echipajului de Cabină, Manualul de Degivrare, Manual de Bunuri Periculoase, Manual pentru operațiuni EMS, Manualul de monitorizare a conformării etc. (pot fi înaintate ulterior, dar nu cu mai puțin de 60 zile înaintea datei propuse pentru începerea operării);
- (k) Copia contractelor sau convențiilor încheiate între solicitant și agenții aeronautici autorizați pentru prestarea serviciilor de dispecerat, deservire la sol a aeronavelor, alimentare cu carburant și pentru alte facilități aeroportuare sau a manualelor specifice în vederea prestării de servicii în regim propriu, după caz;
- (l) Împuternicirea, în cazul în care solicitantul este reprezentat de o altă persoană;
- (m) Dovada autorizării sistemului de întreținere, respectiv Certificatul organizației privind managementul continuității navigabilității (CAMO) sau dovada depunerii documentelor necesare pentru obținerea acestui certificat;
- (n) Dovada autorizării organizației de întreținere, respectiv Certificatul de autorizare Part 145 sau contractele încheiate cu organizațiile de întreținere, autorizate Part 145, ce vor asigura întreținerea aeronavelor operate, în cazul în care organizația proprie nu este autorizată în acest sens.

- (3) La depunerea cererii de obținere a AOA, solicitantul trebuie să facă dovada achitării tarifului fix convenit AACR. În cazul în care nu este făcută dovada achitării tariful fix, AACR nu va trece la evaluarea cererii de obținere a AOA, solicitantul fiind informat în consecință.
- (4) În termen de 15 zile de la data înregistrării cererii, după o evaluare preliminară, solicitantul este informat cu privire la necesitatea modificării acesteia și/sau a completării documentației suport.
- (5) În cazul în care este necesară modificarea cererii de emitere a AOA și/sau completarea documentației suport, termenul de 90 de zile de la punctul (2) de mai sus se derulează de la data înregistrării documentației completate.
- (6) În termen de 7 zile de la depunerea documentației suport complete, solicitantul este informat cu privire la etapa următoare.

1.4. Etapa de evaluare a documentației

- (1) Echipa de certificare analizează documentația suport după depunerea cererii de emitere a AOA, de îndată ce se constată că sunt îndeplinite condițiile stabilite prin prezenta procedură sau ca urmare a evaluării preliminare prevăzută art. 1.3 (4), după caz.
- (2) În termen de 30 de zile de la data înregistrării cererii și a documentației suport, operatorul este informat cu privire la conținutul documentelor depuse. În cazul manualelor menționate la art. 1.3 (2)(j), solicitantul este informat cu privire la conformarea conținutului acestora cu legislația aplicabilă, în termen de 30 de zile de la depunerea lor la registratura AACR.
- (3) În cazul în care se constată faptul că documentația prezentată nu respectă cerințele prevăzute de legislația aplicabilă, termenul de 90 de zile prevăzut la art. 1.3 (2), se prelungește cu termenul de remediere.
- (4) În cazul în care se constată conformarea documentației cu cerințele prevăzute de legislația aplicabilă, AACR emite scrisorile de aprobare/acceptare, pentru documentele care necesită acest lucru conform prevederilor prezentelor proceduri și instrucțiuni, în termen de 30 de zile de la depunerea acestora la registratura AACR.
- (5) Analiza manualelor menționate la art. 1.3(2)(j), este descrisă la Capitolul 8 din Partea GEN a prezentei proceduri.
- (6) Procesul și cerințele aplicabile acceptării persoanelor propuse pentru ocuparea posturilor manageriale obligatorii sunt descrise la Capitolul 6 din Partea LA.

1.5. Etapa de inspecții și demonstrații operaționale

- (1) După finalizarea analizei documentației suport complete și conforme, și aprobarea/acceptarea manualelor aferente, fiecare compartiment al AACR implicat în procesul de certificare informează în scris solicitantul asupra datei la care încep auditurile/inspecțiile la sediul și bazele de operare ale solicitantului. La stabilirea acestor date AACR ține cont de data menționată de solicitant conform art. 1.3 (c)(iii), cât și de perioadele de timp suplimentare necesare acestuia pentru conformarea cu cerințele legislației aplicabile.
- (2) Efectuarea auditurilor/inspecțiilor și a demonstrațiilor operaționale va începe în termen de cel mult 5 zile de la data finalizării etapei de evaluare a documentației, conform art. 1.4.
- (3) AACR evaluează abilitatea solicitantului de a asigura operarea în siguranță și întreținerea corespunzătoare a aeronavei, efectuarea pregătirii personalului propriu și, unde este necesar, certificarea personalului cu responsabilități operaționale.
- (4) În această etapă se efectuează verificări la fața locului (după caz, la sediu, la bazele de operare, la facilitățile de pregătire, la organizațiile de întreținere proprii sau contractate și la facilitățile de aerodrom) pentru a se constata veridicitatea celor declarate în documentația

depusă de solicitant, precum și pentru a se convinge că acesta are abilitatea și capacitatea necesare pentru desfășurarea operațiunilor aeriene propuse în condiții de siguranță.

- (5) AACR solicită demonstrații operaționale pentru a se convinge că solicitantul are abilitatea de a se conforma cu cerințele și procedurile de siguranță a zborului aplicabile. Aceste demonstrații operaționale reprezintă simularea activității pentru care solicită certificarea și vor fi desfășurate în prezența membrilor din echipa de certificare însărcinați cu evaluarea eficienței politicilor, procedurilor, instrucțiunilor și metodelor declarate în documentația aprobată/acceptată.
- (6) Perioada de efectuare a auditurilor/inspecțiilor și a demonstrațiilor operaționale nu depășește 15 zile de la începerea acestor activități.
- (7) Rezultatele auditului/inspecțiilor și ale demonstrațiilor operaționale sunt comunicate în scris solicitantului în termen de 5 zile de la finalizarea activităților de efectuare a auditului/inspecțiilor și ale demonstrațiilor operaționale.
- (8) În cazul în care se constată neconformități, solicitantul transmite planul de măsuri corective, formulat astfel încât să permită identificarea neconformității, a cauzei acesteia, acțiunea corectivă imediată, acțiunea preventivă și perioada de timp necesară implementării acțiunilor corective propuse și înaintează AACR dovezile obiective în acest sens.
- (9) În termen de 7 zile de la transmiterea dovezilor obiective, AACR analizează eficacitatea corecțiilor și comunică în scris solicitantului concluziile analizei (închiderea neconformităților, necesitatea reevaluării de către solicitant a modalităților de remediere, acceptarea corecției cu efectuarea inspecțiilor de verificare a implementării acestora, etc).
- (10) În funcție de rezultatele corecțiilor, se pot repeta parte din inspecțiile și demonstrațiile operaționale.

1.6. Etapa de emitere a Autorizației de Operator Aerian

- (1) În cazul în care pe parcursul etapelor precedente, solicitantul constată că nu poate asigura conformarea cu anumite cerințe și/sau nu mai dorește efectuarea anumitor elemente din specificațiile de operare solicitate inițial, solicită în scris excluderea acestora din cererea inițială și modifică în consecință documentația afectată.
- (2) Durata totală a întregului proces de certificare nu depășește 6 luni de la data depunerii inițiale a cereri tip pentru acordarea AOA.
- (3) În cazul în care solicitantul nu face dovada conformării cu legislația aplicabilă în vederea obținerii AOA în termenul prevăzut la punctul (2) de mai sus, AACR transmite solicitantului o notificare de refuz a acordării AOA solicitat. În această situație, tarifele plătite de solicitant în vederea certificării nu se returnează.
- (4) La cererea solicitantului se reia întreg procesul de certificare achitându-se din nou tariful fix aferent.
- (5) Autorizația de Operator Aerian se emite după conformarea cu toate cerințele legislației aplicabile.
- (6) O dată cu eliberarea AOA, se aduce la cunoștința solicitantului obligativitatea de a face dovada menținerii în termen de valabilitate a întregii documentații ce a stat la baza emiterii AOA.
- (7) Autorizația de Operator Aerian are valabilitate un an cu posibilitatea de prelungire dacă operatorul aerian solicită și dacă demonstrează continua conformare cu legislația care a stat la baza emiterii acesteia.

1.7. Forma Autorizației de Operator Aerian

- (1) AOA-ul și Anexa cuprinzând specificațiile de operare se eliberează conform formularului din Anexa 3.2.

- (2) Toate AOA-urile au un număr de înregistrare format din:
- (a) Codul în litere specific AOA: „LA”;
 - (b) un număr serie format din 3 cifre.
[Exemplu: LA-321]

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Secțiunea 2 – Aeronave care nu dețin certificat de tip EASA

Capitolul 2. Modificarea Autorizației de Operator Aerian

2.1. Generalități

- (1) Modificarea AOA se poate face la solicitarea operatorului aerian prin transmiterea către AACR a cererii tip (Anexa 2.1) însoțită de întreaga documentație afectată.
- (2) Modificarea AOA poate consta în schimbarea uneia sau mai multor informații menționate atât în documentul de certificare, cât și în Specificațiile de Operare, anexă la acesta.
- (3) Cererea tip, împreună cu documentația suport, trebuie depusă la Registratura AACR cu cel puțin 30 de zile înaintea datei la care se intenționează operarea în noile condiții solicitate de operatorul aerian.
- (4) Modificarea AOA cuprinde trei etape: analiza cererii și a documentației suport, efectuarea de verificări la fața locului, dacă este cazul, și elaborarea unui răspuns în consecință.
- (5) În termen de 20 de zile de la depunerea cererii și a documentației suport, AACR transmite operatorului aerian punctul de vedere rezultat în urma analizei acestora.
- (6) În cazul în care se constată neconcordanțe în completarea cererii tip și sau a documentației aferente, solicitantul este contactat, în termen de 20 de zile de la depunerea acestora la registratura AACR, pentru a revizui și completa documentația transmisă.
- (7) Perioada de timp necesară revizuirii și completării documentației transmise, conform punctului (6), nu depășește 30 de zile.
- (8) În cazul în care se constată conformarea cererii tip și a documentației suport cu prevederile legale, operatorul aerian este informat, de fiecare compartiment implicat în procesul de certificare, cu privire la perioada în care va începe auditul/inspecțiile și demonstrațiile operaționale precum și evaluarea sistemului de întreținere a aeronavelor, unde este cazul.
- (9) Datele la care se încep verificările la fața locului nu pot depăși 5 zile de la acceptarea/aprobarea documentației transmise.
- (10) Observațiile rezultate în urma verificărilor sunt aduse la cunoștința solicitantului, în termen de 5 zile de la finalizarea inspecției.
- (11) În cazul în care, cu ocazia verificărilor la fața locului, se constată neconformități, termenul de remediere a acestora nu trece de 30 de zile.
- (12) Dacă modificările solicitate nu impun efectuarea de verificări la fața locului, în termen de 10 zile de la acceptarea/aprobarea documentației, AACR emite AOA modificat în consecință.
- (13) Termenul de modificare a AOA este prelungit cu perioada de timp necesară operatorului pentru revizuirea și/sau completarea documentației transmise și/sau pentru remedierea neconformităților rezultate în urma verificărilor de la fața locului.
- (14) În cazul nerespectării termenelor de la punctele (7) sau (11) de mai sus, AACR comunică operatorului aerian, respingerea solicitării de modificare a AOA.
- (15) În cazul în care operatorul aerian consideră necesar, poate solicita, în scris, o întrevvedere cu echipa de audit și/sau cu persoana desemnată pentru gestionarea documentelor în cadrul AACR pentru a primi lămuriri suplimentare cu privire la procesul de modificare a AOA.
- (16) În cazul conformării cu cerințele aplicabile, operatorul aerian primește un exemplar original al AOA, împreună cu o copie a raportului final de evaluare.

2.2. Modificarea datelor de identificare

- (1) În cazul în care operatorul aerian solicită modificarea AOA datorită schimbării datelor de identificare (nume, adresă, etc.), cererea tip este însoțită de cel puțin următoarea documentație:

- (a) Actele constitutive (Certificatul de Înregistrare la Registrul Comerțului) din care să reiasă modificările solicitate;
 - (b) Documentele specifice fiecărei aeronave care să consemneze noile date (Certificat de înmatriculare, Certificat de navigabilitate sau echivalent, Certificat de zgomot, Licența stațiilor radio, Copia contractelor de asigurare pentru încărcătură comercială și pentru răspundere civilă față de terți, etc.), dacă este cazul;
 - (c) O copie a contractelor de deținere (proprietate/închiriere) a aeronavelor pe care intenționează să le opereze – în cazul în care în conținutul acestora se regăsesc elementele care au fost modificate;
 - (d) Manualul de Operațiuni, Manualul de Zbor al Aeronavei, Lista Echipamentului Minim, Manualul pentru Operațiuni Sol, Manualul de Degivrare, Manualul sistemului de calitate și orice alt document care face parte din sistemul de documente de siguranța zborului în care sunt menționate datele care au fost modificate;
 - (e) Copia contractelor sau convențiilor încheiate între solicitant și agenții aeronautici autorizați pentru prestarea serviciilor de dispecerat, deservire la sol a aeronavelor, alimentare cu carburant și pentru alte facilități aeroportuare sau a manualelor specifice în vederea prestării de servicii în regim propriu, după caz;
 - (f) Împuternicirea, în cazul în care solicitantul este reprezentat de o altă persoană;
 - (g) Dovada modificării documentelor sistemului de întreținere, respectiv Certificatul organizației privind managementul continuității navigabilității (CAMO) sau dovada depunerii documentelor necesare pentru modificarea acestuia;
 - (h) Dovada modificării documentelor organizației de întreținere, respectiv Certificatul de autorizare Part 145 sau contractele încheiate cu organizațiile de întreținere modificate în consecință.
- (2) Schimbarea Codului Unic de Identificare conduce la revocarea documentului de certificare. În cazul în care operatorul, posesorul unui nou CUI, intenționează să efectueze operațiuni de lucru aerian, procedura de certificare se reia și se desfășoară ca în cazul certificării inițiale.

2.3. Modificarea tipurilor de operațiuni

- (1) În cazul în care operatorul aerian solicită modificarea AOA datorită introducerii/excluderii unor tipuri de operațiuni pentru unul sau mai multe tipuri de aeronave, cererea tip este însoțită de următoarea documentație, după caz:
- (a) Părțile Manualului de Operațiuni care să evidențieze modificarea procedurilor ce stau la baza desfășurării tipurilor de operațiuni, conform solicitării;
 - (b) Părțile din Manualul de Zbor al aeronavei aplicabile tipurilor de operațiuni solicitate;
 - (c) Lista Master a Echipamentului Minim și amendamentele la Lista Echipamentului Minim conform tipurilor de operațiuni solicitate;
 - (d) Orice alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranța zborului ale operatorului aerian și necesită modificări conform solicitării, cum ar fi Manualul pentru Operațiuni Sol, Manualul sistemului de calitate, etc.;
 - (e) Lista cu Task-uri din Programul de întreținere al aeronavei, dacă este cazul, specifice tipului de operațiune solicitat (a se vedea capitolul 2 din Partea GEN - Aprobări speciale).
- (2) După aprobarea/acceptarea documentației, fiecare compartiment implicat în procesul de certificare trece la inspecția din domeniul operațional și navigabilitate, dacă este cazul.

2.4. Includerea de noi tipuri de aeronave

- (1) Cererea tip, depusă de operatorul aerian la registratura AACR, trebuie să fie însoțită de următoarea documentație, după caz:
 - (a) O listă a zonelor de operare în care intenționează desfășurarea operațiunilor de lucru aerian cu noul tip de aeronave ;
 - (b) O listă cu baza de operare principală și bazele de operare secundare pe care intenționează să își desfășoare activitatea cu noul tip de aeronavă;
 - (c) Documentele specifice fiecărei aeronave pentru care solicită modificarea AOA (Certificat de înmatriculare, Certificat de navigabilitate sau echivalent, Certificat de zgomot, Licența stațiilor radio, Copia contractelor de asigurare pentru încărcătură comercială și pentru răspundere civilă față de terți, etc.);
 - (d) O copie a contractelor de deținere (proprietate/închiriere) a aeronavelor corespunzătoare noului tip;
 - (e) Părțile Manualului de Operațiuni care să evidențieze introducerea noilor tipuri de aeronave, conform solicitării;
 - (f) Manualul de Zbor, Lista Master a Echipamentului Minim, Lista Echipamentului Minim, pentru fiecare tip/aeronavă, conform solicitării;
 - (g) Orice alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranța zborului ale operatorului aerian și necesită modificări conform solicitării: Manualul sistemului de calitate, Manualul de Degivrare, etc.;
 - (h) Împuternicirea, în cazul în care solicitantul este reprezentat de o altă persoană;
 - (i) Dovada asigurării managementului continuității navigabilității pentru aeronavele în cauză de către o organizație autorizată corespunzător.
- (2) Înainte de modificarea AOA, după aprobarea/acceptarea de AACR a modificărilor programelor de pregătire, personalul navigant efectuează pregătirea pentru calificarea de tip (dacă este cazul) în cadrul organizațiilor de pregătire autorizate după care efectuează programul de conversie al operatorului. În cazul în care se intenționează ca personalul navigant să opereze pe mai mult de un tip de aeronavă, acest lucru se reflectă în Manualul de Operațiuni.
- (3) În vederea efectuării programelor de pregătire referite la punctul (2), acolo unde este cazul, operatorul aerian solicită AACR acordarea aprobării de utilizare a unui simulator corespunzător tipului de aeronavă și operațiuni aferente solicitate, utilizând Anexa 6.1.
- (4) După aprobarea/acceptarea documentației, fiecare compartiment implicat în procesul de evaluare trece la inspecția operațională și la inspecția sistemului de întreținere a aeronavelor, dacă este cazul. (ex: se efectuează inspecție la aeronavă pentru verificarea echipării acesteia).

2.5. Includerea de noi aeronave de același tip cu cele deja existente

- (1) Cererea tip, depusă de operatorul aerian la registratura AACR, trebuie să fie însoțită de următoarea documentație, după caz, ținând cont de varianta aeronavei pe care intenționează să o opereze (aeronavă de același tip, variantă similară sau diferită):
 - (a) O listă a zonelor de operare în care intenționează desfășurarea operațiunilor de lucru aerian cu noul tip de aeronave ;
 - (b) O listă cu baza de operare principală și bazele de operare secundare pe care intenționează să își desfășoare activitatea cu noile aeronave;

- (c) Documentele specifice fiecărei aeronave pentru care solicită modificarea documentul de certificare (Certificat de înmatriculare, Certificat de navigabilitate sau echivalent, Certificat de zgomot, Licența stațiilor radio, Copia contractelor de asigurare pentru încărcătură comercială și pentru răspundere civilă față de terți, etc.);
 - (d) O copie a contractelor de deținere (proprietate/închiriere) a aeronavelor solicitate;
 - (e) Părțile Manualului de Operațiuni care să evidențieze introducerea aeronavelor, conform solicitării;
 - (f) Manualul de Zbor, Lista Master a Echipamentului Minim, Lista Echipamentului Minim, pentru fiecare aeronavă, conform solicitării;
 - (g) Orice alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranța zborului ale operatorului aerian și necesită modificări conform solicitării cum ar fi: Manualul pentru Operațiuni Sol, Manualul de Degivrare, Manualul sistemului de calitate, etc.;
 - (h) Împuternicirea, în cazul în care solicitantul este reprezentat de o altă persoană;
 - (i) Dovada asigurării managementului continuității navigabilității pentru aeronavele în cauză de către o organizație autorizată corespunzător.
- (2) Înainte de modificarea AOA, după aprobarea/acceptarea de AACR a modificărilor programelor de pregătire, operatorul aerian face dovada, dacă este cazul, efectuării pregătirii referitoare la diferențe de către personalul implicat.
- (3) După aprobarea/acceptarea documentației, fiecare compartiment implicat în procesul de evaluare trece la auditul/inspecția operațională și auditul/inspecția sistemului de întreținere a aeronavelor, dacă este cazul. (ex: se efectuează auditul/inspecția la aeronave pentru verificarea echipării acestora).

2.6. Excluderea de aeronave/tipuri de aeronave aflate în operare

- (1) Cererea tip, depusă de operatorul aerian la registratura AACR, trebuie să fie însoțită de următoarea documentație, după caz:
- (a) Părțile Manualului de Operațiuni care să evidențieze excluderea aeronavelor/tipurilor de aeronave, conform solicitării;
 - (b) Orice alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranța zborului ale operatorului aerian și necesită modificări conform solicitării cum ar fi: Manualul de SMS, Manualul pentru Operațiuni Sol, Manualul Echipajului de Cabină, Manualul de Degivrare, Manual de Bunuri Periculoase, Manualul pentru operațiuni EMS, Manualul pentru monitorizarea conformării, etc.;

2.7. Modificarea tipurilor de operațiuni aeriene autorizate

- (1) Cererea tip, depusă de operatorul aerian la registratura AACR, trebuie să fie însoțită de următoarea documentație, după caz:
- (a) Manualul de Operațiuni sau amendamente la acesta – conține proceduri operaționale specifice și programe de pregătire la sol și în zbor/pe simulator pentru operațiunile solicitate;
 - (b) Manualul de Zbor al aeronavei, sau amendamentul corespunzător la acesta, dacă este cazul;
 - (c) Lista Master a Echipamentului Minim (MMEL) și Lista Echipamentului Minim (MEL) sau amendamente corespunzătoare la acestea, dacă este cazul;
 - (d) Orice alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranța zborului ale operatorului aerian și necesită modificări conform solicitării cum ar fi: Manualul pentru Operațiuni Sol, Manualul de Degivrare, Manualul sistemului de calitate, etc.;

- (e) Împuternicirea, în cazul în care solicitantul este reprezentat de o altă persoană;
- (f) Copia documentelor de certificare de navigabilitate care permit operarea aeronavelor în condițiile solicitate (ex. TC, STC, etc.).
- (2) După analiza documentației și aprobarea/acceptarea acesteia, fiecare compartiment implicat în procesul de evaluare trece la auditul/inspecția operațională și a sistemului de întreținere a aeronavelor, dacă este cazul. (ex: se efectuează auditul/inspecția la aeronavă pentru verificarea echipării acesteia)

2.8. Modificarea zonei de operare

- (1) Cererea tip, depusă de operatorul aerian la registratura AACR, trebuie însoțită de următoarea documentație, după caz:
 - (a) Părțile Manualului de Operațiuni care să evidențieze modificările conform solicitării. Exemple:
 - (i) Performanțele aeronavelor referitoare la zonele de operare solicitate;
 - (ii) Necesitatea utilizării unor echipamente speciale;
 - (iii) Necesitatea unor restricții adiționale cu privire la MEL;
 - (iv) Adaptarea sistemelor aeronavelor pentru condiții meteorologice/climatologice extreme;
 - (v) Pregătire specifică pentru expunerea la noi condiții meteorologice/ climatologice, precum și pentru reguli speciale de operare;
 - (vi) Orice cerințe ATC specifice zonelor solicitate (frazologie nouă, operare în zone metrice, etc.);
 - (vii) Descrierea sistemelor de navigație și comunicare utilizate pe noile rute/zone de operare;
 - (viii) Cerințe privind facilitățile de aeroport/aerodrom/heliport asociate noilor zone de operare.
 - (b) Dovada deținerii documentației de navigație aferente zonelor de operare solicitate;
 - (c) Orice alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranța zborului ale operatorului aerian și necesită modificări conform solicitării cum ar fi: Manualul pentru Operațiuni Sol, Manualul de Degivrare, Manualul sistemului de calitate etc.;
 - (d) Copia documentelor de certificare de navigabilitate care permit operarea aeronavelor în condițiile solicitate (ex. TC, STC, etc.).

2.9. Modificarea Autorizației de Operator Aerian datorată schimbării titlului de deținere a aeronavelor aflate în operare

Cererea tip, depusă de operatorul aerian la registratura AACR, trebuie însoțită de o copie a contractelor de deținere (proprietate/închiriere) a aeronavelor solicitate.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Secțiunea 2 – Aeronave care nu dețin certificat de tip EASA**Capitolul 3. Supravegherea continuă****3.1. Generalități**

- (1) După eliberarea AOA, AACR evaluează și monitorizează continuu deținătorii acestora prin inspecții/auditori de supraveghere, în scopul desfășurării operațiunilor în condiții de siguranță conform prevederilor legislației aplicabile.
- (2) AACR nu se limitează la obiectivele unei misiuni de audit/inspecție în sensul prevederilor prezentei proceduri, poate extinde perioada de audit/inspecție, poate modifica frecvența și calendarul auditurilor/inspecțiilor programate în funcție de informațiile și elementele de care dispune în procesul continuu de supraveghere a siguranței pe care îl efectuează sau în funcție de natura și/sau amploarea operațiunilor operatorului aerian și schimbările la acestea.
- (3) În cazul în care pe durata inspecțiilor de supraveghere se constată deficiențe cu implicări multiple între departamentele operatorului aerian, inspecțiile se pot transforma în auditarea întregului sistem al operatorului aerian. Totodată, când sunt identificate deficiențe financiare, AACR poate adopta și alte măsuri de supraveghere inclusiv solicitarea unui audit financiar.
- (4) Responsabilitatea ultimă a operării în siguranță este a operatorului aerian.
- (5) De o importanță deosebită este conținutul legislației aplicabile care prevede stabilirea de către operator a unui Sistem de Calitate.
- (6) Obiectivul privind menținerea continuă a siguranței zborurilor nu poate fi atins până când deținătorii de AOA nu sunt pregătiți să accepte implicațiile politicii lor incluzând generarea resurselor necesare implementării Sistemului de Calitate.
- (7) AACR trebuie să continue supravegherea modului de îndeplinire de către operator a cerințelor legislației aplicabile privind eficiența Sistemului de Calitate (incluzând și declarația de aprobare a sistemului de întreținere tehnică).
- (8) Dacă se consideră că Sistemul de Calitate nu funcționează sau nu și-a atins obiectivele, încetând astfel a fi “acceptabil pentru AACR”, aceasta devine ca atare o încălcare a cerințelor de certificare care pot pune în discuție valabilitatea documentelor de certificare.
- (9) Responsabilul cu asigurarea calității trebuie să aibă acces direct la Managerul Responsabil.

3.2. Clasificarea auditurilor/inspecțiilor de supraveghere

Auditurile/Inspecțiile de supraveghere la operatorii aeriieni pot fi:

- (1) Auditurile/Inspecțiile planificate – se fac astfel încât să fie respectate frecvențele și domeniile specificate stabilite prin planificare.
- (2) Auditurile/Inspecțiile neplanificate:
 - (a) pentru verificarea îndeplinirii măsurilor corective asumate de operator în urma unor audituri sau altor inspecții de supraveghere și care au fost acceptate de către AACR. Acestea au loc conform datelor menționate în „Planul de Măsuri Corective”; și
 - (b) ordonate de AACR, care au un caracter aleatoriu, în scopul verificării menținerii gradului de siguranță aeronautică în desfășurarea activităților operaționale. Acestea vor fi stabilite în funcție de activitatea zilnică a operatorului aerian evidențiată prin rapoarte de evenimente de aviație civilă (ASR), rapoarte de inspecție în zbor, analiza documentației transmisă de operator la AACR etc.

3.3. Frecvența auditurilor de supraveghere

- (1) Auditurile de supraveghere se vor efectua o dată pe an, de obicei la 6 luni de la auditul de reînnoire, în baza planificării anuale corespunzătoare, aceasta fiind întocmită în luna decembrie a anului în curs pentru anul următor.
- (2) Activitatea de supraveghere desfășurată la operatorii aerieni deținători de AOA este completată, în funcție de activitatea fiecărui operator aerian, cu audituri neplanificate.

3.4. Rezultatele activității de supraveghere

- (1) În termen de 10 zile de la finalizarea auditurilor/inspecțiilor de supraveghere, rezultatul acestora este adus la cunoștința operatorului aerian. Operatorul aerian primește o copie a Raportului de evaluare însoțit de lista observațiilor/neconformităților rezultate în urma auditurilor și decizia AACR privind continuarea/limitarea/restrângerea/suspendarea activității.
- (2) În cazul în care au fost constatate neconformități, în termen de maxim 15 zile de la primirea rezultatelor auditurilor/inspecțiilor de supraveghere, operatorul aerian transmite la AACR planul de măsuri corective. Planul de măsuri corective menționat trebuie formulat astfel încât să permită identificarea neconformității, a cauzei acesteia, corecția, acțiunea corectivă, acțiunea preventivă care are caracter permanent și perioada de timp necesară implementării acțiunilor corective propuse.
- (3) Termenele de remediere a neconformităților, menționate în planul de măsuri corective, sunt stabilite conform art. 8.2 din Partea GEN.
- (4) În termen de 5 zile de la primirea planului de măsuri corective, AACR transmite operatorului aerian punctul său de vedere cu privire la modul și termenele de implementarea a măsurilor corective.
- (5) Operatorul aerian este obligat să informeze AACR cu privire la respectarea termenelor de remediere a neconformităților acceptate de AACR, și acolo unde este posibil să transmită dovezi obiective cu privire la implementarea măsurilor corective.
- (6) AACR verifică implementarea măsurilor corective prin analiza dovezilor furnizate de operator și prin audituri de verificare neplanificate, după caz.
- (7) Verificarea îndeplinirii planului de măsuri corective se efectuează, de preferință, de membrii echipei de audit/inspecție de supraveghere care au semnalat neconformitățile (sau doar de șeful acestei echipe).
- (8) În cazul în care se poate constata implementarea planului de măsuri corective doar prin analiza dovezilor obiective transmise, finalizarea auditului/inspecției de supraveghere se face o dată cu acceptarea/aprobarea dovezilor obiective. Acceptarea/aprobarea dovezilor obiective se face în termen de 30 de zile de la depunerea acestora la registratura AACR. În cazul în care, în urma analizei dovezilor obiective, se constată deficiențe în îndeplinirea planului de măsuri corective, operatorul aerian este informat în acest sens și se vor stabili noi termene de remediere.
- (9) În cazul în care, analiza modului de conformare cu planul de măsuri corective necesită audituri de verificare, acestea se realizează după expirarea termenului maxim limită prevăzut în acest plan. Pe parcursul auditului se are în vedere respectarea condițiilor menționate în planul de măsuri corective asumat de operator și acceptat de AACR și a implementării corecte a acestuia.
- (10) Dacă în urma auditurilor de verificare se constată îndeplinirea planului, AACR consemnează închiderea procesului și finalizarea auditului/ de supraveghere ce a generat acest plan de măsuri corective.

- (11) În cazul în care se constată deficiențe în îndeplinirea planului de măsuri corective, în termen de 5 zile de la auditul de verificare, operatorul aerian este informat în acest sens. Se stabilesc noi termene de remediere, reluându-se procedura de verificare descrisă mai sus.
- (12) În momentul în care echipa de audit/inspecție constată că planul de măsuri corective nu poate fi îndeplinit ca urmare a activității desfășurate de o persoană care deține un post managerial obligatoriu, AACR poate lua decizia demarării procesului de retragere a acceptabilității persoanei în cauză.
- (13) În eventualitatea în care operatorul nu reușește să satisfacă obiectivele stabilite prin planul de măsuri, în funcție de situația în cauză, AACR propune demararea procesului de limitare, restrângere, suspendare sau revocare a AOA (în conformitate cu Capitolul 5 din Partea LA).
- (14) În cazul în care în timpul auditului/inspecției de supraveghere se constată neconformități de nivel 1, sunt aplicate prevederile art. 8.2 din Partea GEN.
- (15) Echipa de audit informează operatorul, imediat ce constată neconformitatea de nivel 1, cu privire la acțiunile pe care le va întreprinde, inclusiv cele referitor la AOA (limitare/suspendare/revocare), la scrisoarea de aprobare închiriere în sistem wet,. Este responsabilitatea operatorului aerian ca până la primirea documentației specifice din partea AACR să i-a toate măsurile necesare pentru eliminarea cauzelor care au dus la reducerea nivelului de siguranță sau la periclitarea gravă a siguranței zborului.

3.5. Includerea personalului de inspecție în zbor (a operațiunilor aeriene) în cadrul echipajului aeronavei, suplimentar față de membrii echipajului de zbor, în timpul executării misiunii de inspecție în zbor

- (1) Inspectorii pentru inspecția în zbor (a operațiunilor aeriene), execută activități de inspecție în zbor, inclusiv de supraveghere a personalului aeronautic navigant ce operează zborul respectiv, în baza autorizării și calificării specifice de inspector din categoria de personal aeronautic navigant de inspecție în zbor (a operațiunilor aeriene) pentru tipul/varianta respectivă de aeronavă.
- (2) Executarea activităților de inspecție în zbor, inclusiv de supraveghere a personalului aeronautic navigant ce operează zborul respectiv, se face prin includerea de către operatorul inspectat a personalului de inspecție în zbor (a operațiunilor aeriene) în echipajul aeronavei, suplimentar față de membrii echipajului de zbor, ca urmare a Deciziei DG AACR.
- (3) Includerea de către operator a personalului de inspecție în zbor (a operațiunilor aeriene) în echipajul aeronavei la bordul căreia se va desfășura inspecția aprobată și comunicată de AACR se face prin înscrierea corespunzătoare a inspectorului în documentele de zbor ale operatorului referitoare la misiunea respectivă de inspecție în zbor, inclusiv de supraveghere a personalului aeronautic navigant ce operează zborul respectiv, în baza Deciziei DG AACR.
- (4) În timpul desfășurării inspecției în zbor, personalul de inspecție în zbor (a operațiunilor aeriene) ce execută activități de inspecție în zbor la bordul aeronavei respective nu se va implica în acțiunile echipajului, pe care le urmărește în sensul verificării cunoștințelor și deprinderilor relevante legate de operarea respectivei aeronave, în conformitate cu prevederile legale aplicabile și ale documentației de siguranță a operatorului, precum și în conformitate cu formularele de inspecție standardizate.
- (5) În situația apariției unei situații anormale/de urgență în cazul zborului ce face obiectul inspecției, inspectorul pentru inspecția în zbor (a operațiunilor aeriene) aflat la bord va participa la acțiunile echipajului la solicitarea comandantului, după cum este aplicabil.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Secțiunea 2 – Aeronave care nu dețin certificat de tip EASA

Capitolul 4. Reînnoirea Autorizației de Operator Aerian

4.1. Generalități

- (1) Deținătorul unei Autorizații de Operator Aerian (AOA) emise pentru o perioadă definită de timp care dorește să continue operarea după expirarea valabilității acestuia, trebuie să solicite reînnoirea documentului de certificare.
- (2) Formatul cererii de reînnoire este prezentat în Anexa 2.1.
- (3) Cererea de reînnoire trebuie înregistrată la sediul AACR cu cel puțin 30 de zile înainte termenului de expirare a documentului de certificare.
- (4) În cazul în care termenul de înregistrare este mai mic de 30 de zile, dar înainte de data expirării AOA, AACR își rezervă dreptul de a comunica răspunsul privind reînnoirea documentului de certificare în termen de 30 de zile de la data înregistrării cererii la AACR. Perioada de timp dintre data expirării și data reînnoirii AOA reprezintă perioadă de suspendare a tuturor operațiunilor aeriene acordate anterior, operatorului aerian fiindu-i interzisă efectuarea acestora.
- (5) În situația transmiterii cererii de reînnoire a documentului de certificare ulterior datei de expirare a acestuia, perioada de timp dintre data expirării și data reînnoirii AOA reprezintă perioadă de suspendare a tuturor operațiunilor aeriene acordate anterior, operatorului aerian fiindu-i și în acest caz interzisă efectuarea acestora.
- (6) Dacă de la data expirării valabilității AOA operatorul aerian nu solicită în maxim 3 luni de zile abilitarea de a efectua operațiunile aeriene care fac obiectul AOA, atunci documentul de certificare se revocă.
- (7) Cererea de reînnoire este însoțită în mod obligatoriu documentele specificate la RACR-OPS 4.180 și de dovada achitării de către operatorul aerian a tarifelor de supraveghere.
- (8) Procesul de reînnoire a AOA nu este inițiat dacă, până la data depunerii cererii de reînnoire, operatorul aerian nu a putut face dovada închiderii tuturor neconformităților evidențiate cu ocazia auditurilor anterioare.

4.2. Analiza cererii de reînnoire și a documentației suport

- (1) În termen de 5 zile de la depunerea cererii de reînnoire și a documentației suport, operatorul aerian este informat asupra necesității completării și/sau corectării cererii tip și a documentelor suport. În cazul în care cererea tip și/sau documentația suport nu necesită completări/corectări, operatorul aerian este informat asupra perioadei de efectuare a auditurilor și a demonstrațiilor operaționale.
- (2) În cazul în care cererea tip și/sau documentația suport necesită completări/corectări, perioada de efectuare a inspecțiilor și a demonstrațiilor operaționale este stabilită în termen de 5 zile de la depunerea la registratura AACR a documentației corecte și complete.
- (3) În cazul în care se constată faptul că cererea tip și/sau documentația suport nu respectă cerințele prevăzute de legislația aplicabilă, termenul de reînnoire a documentului de certificare este prelungit cu perioada de remediere a acestora.
- (4) Data începerii efectuării auditurilor și a demonstrațiilor operaționale nu poate depăși 5 zile de la data finalizării cu succes a etapei de evaluare a documentației.

4.3. Auditurile de reînnoire și demonstrațiile operaționale

- (1) AACR evaluează abilitatea operatorului aerian de a asigura operarea în siguranță și întreținerea corespunzătoare a aeronavei, efectuarea pregătirii personalului propriu și, unde este necesar, certificarea personalului cu responsabilități operaționale.

- (2) Cu această ocazie se efectuează verificări la fața locului (la sediul și bazele de operare, la organizațiile de întreținere proprii sau contractate, după caz, și la facilitățile de aerodrom) pentru a se constata menținerea condițiilor care au stat la baza emiterii AOA.
- (3) AACR poate solicita demonstrații operaționale pentru a se convinge că operatorul aerian are abilitatea de a se conforma în continuare cu cerințele și procedurile de siguranță a zborului aplicabile. Aceste demonstrații operaționale reprezintă simularea activității pentru care solicită reînnoirea certificării și vor fi desfășurate în prezența echipei de certificare evaluându-se eficiența politicilor, procedurilor, instrucțiunilor și metodelor declarate în manualele și documentația aprobată/acceptată.
- (4) Perioada de efectuare a auditurilor și a demonstrațiilor operaționale nu depășește 10 zile de la începerea acestor activități.
- (5) Rezultatele auditurilor și ale demonstrațiilor operaționale sunt comunicate în scris operatorului aerian în termen de 5 zile de la finalizarea activităților de inspecție și demonstrații operaționale.
- (6) În cazul în care se constată neconformități, în termen de 15 zile de la primirea raportului de evaluare, solicitantul transmite spre acceptare la AACR un plan de măsuri corective în care este prezentat modul de remediere a acestora, precum și acțiunile întreprinse de operator pentru a evita repetarea acestora.
- (7) În cazul în care în timpul auditurilor și/sau a demonstrațiilor operaționale se constată neconformități de nivel N1, documentul de certificare nu se reînnoiește până când operatorul aerian nu face dovada remedierii acestora

4.4. Reînnoirea AOA

- (1) Dacă la finalizarea procesului de analiză, toate compartimentele implicate în procesul de reînnoire sunt de acord cu solicitarea operatorului aerian, AACR emite AOA valabilă pe o perioadă de maxim 1 an.
- (2) În cazul în care se constată faptul că operatorul aerian nu mai îndeplinește cerințele ce au stat la baza certificării sale, AACR transmite acestuia o notificare de refuz a reînnoirii documentului de certificare, caz în care documentul de certificare se suspendă.
- (3) În cazul în care compartimentele implicate în procesul de evaluare vor condiționa reînnoirea documentului de certificare, în raportul final de evaluare se vor menționa aceste condiții, precum și faptul că documentul de certificare este valid sub rezerva respectării acestora.

Capitolul 5. Suspendarea, revocarea de către AACR a Autorizației de Operator Aerian (AOA) și contestarea deciziilor AACR de către operatorul aerian**5.1. Generalități**

- (1) Autorizația de Operator Aerian poate fi suspendată sau revocată conform prevederilor RACR-OPS 4.185(a).
- (2) De asemenea, în cazul unei cereri din partea operatorului aerian pentru suspendarea/revocarea Autorizației de Operator Aerian, AACR procedează la suspendarea/revocarea respectivei Autorizații de Operator Aerian. În cazul suspendării Autorizației de Operator Aerian, AACR va proceda și la suspendarea activităților de supraveghere a operatorului aerian.
- (3) Când a fost luată decizia de suspendare sau revocare a unui AOA, operatorul trebuie să fie informat conform RACR-OPS 4.185(e).
- (4) Informarea constă în transmiterea unui document semnat de către reprezentantul AACR care are responsabilitatea semnării Autorizației de Operator Aerian ce urmează a fi suspendat sau revocat.
- (5) Încetarea perioadei de suspendare a AOA are loc numai în cazul în care AACR constată înlăturarea cauzelor care au stat la baza deciziei sale. Totuși, există posibilitatea ca la momentul verificării înlăturării cauzelor care au stat la baza suspendării AOA să existe și alte cerințe suplimentare aplicabile certificării operatorilor aerieni pe care trebuie să le îndeplinească operatorul aerian în cauză. De asemenea, în cazul în care operatorul aerian care a solicitat anterior întreruperea valabilității AOA acesta poate solicita încetarea suspendării documentului în cauză, cu condiția ca acesta să se conformeze tuturor cerințelor aplicabile la data solicitării.
- (6) În cazul în care nu se constată înlăturarea cauzelor care au stat la baza deciziei de suspendare a AOA, AACR menține decizia de suspendare în termenele stabilite mai jos.

5.2. Suspendarea Autorizației de Operator Aerian

- (1) Suspendarea are un termen de aplicare ce nu poate depăși 6 luni, perioada în care, în vederea încetării suspendării AOA, operatorul aerian poate să transmită către AACR un plan de acțiuni pentru înlăturarea cauzelor care au dus la măsura de suspendare a acestuia. În cazul în care operatorul aerian nu a demonstrat conformarea cu planul de acțiuni transmis și cerințele aplicabile în perioada de 6 luni de la suspendare, AACR revocă Autorizația de Operator Aerian.
- (2) Suspendarea încetează dacă operatorul aerian face dovada închiderii tuturor neconformităților care au stat la baza suspendării.
- (3) Anexa 4.1 prezintă un model al Deciziei de suspendare a documentului de certificare.
- (4) AACR notifică încetarea suspendării, prin emiterea unei decizii, după modelul din Anexa 4.3, înainte de a se permite reluarea operării. În nici un caz nu este permisă reluarea operării fără comunicarea deciziei AACR de încetarea suspendării.

5.3. Revocarea Autorizației de Operator Aerian

- (1) După expirarea celor 6 luni de suspendare prevăzute la art. 5.2 (1) de mai sus, AACR revocă Autorizația de Operator Aerian prin emiterea unui document semnat de către reprezentantul legal al AACR care are responsabilitatea semnării Autorizației de Operator Aerian ce urmează a fi revocat.
- (2) AACR poate lua direct decizia de revocare fără a mai parcurge procedura de suspendare a documentului de certificare.

- (3) Anexa 4.2 prezintă un model al Deciziei de revocare a documentului de certificare.
- (4) În cazul revocării AOA, la cererea celui interesat, procedura de certificare se reia și se desfășoară ca în cazul autorizării inițiale.
- (5) În cazul revocării AOA, titularul acesteia este obligat să restituie originalul documentului la Autoritatea Aeronautică Civilă Română, în termen de 5 zile de la data primirii deciziei de revocare.

5.4. Contestații

- (1) Contestațiile împotriva deciziei AACR de /suspendare/revocare a Autorizației de Operator Aerian se fac conform prevederilor legale.
- (2) Depunerea contestației nu suspendă executarea deciziilor AACR.
- (3) Deciziile necontestate în termenul legal, rămân definitive.

Secțiunea 2 – Aeronave care nu dețin certificat de tip EASA**Capitolul 6. Schimbări în sistemul de management****6.1. Generalități**

- (1) În conformitate cu prevederile RACR-OPS 4.035 și RACR-OPS 4.175, operatorii aerieni români care dețin sau intenționează să obțină o AOA trebuie să nominalizeze persoane responsabile pentru ocuparea posturilor manageriale obligatorii.
- (2) În cazul operatorilor aerieni care dețin sau intenționează să obțină un AOA, persoanele nominalizate de către operatorul aerian (Manager Responsabil, Responsabil Operațiuni Zbor, Responsabil Operațiuni Sol, Responsabil cu Pregătirea și Antrenamentul Echipajelor și Responsabil cu sistemul de asigurare a calității) trebuie să fie acceptate de către AACR, în conformitate cu prevederile RACR-OPS 4.175, para. (e), alin. (1).
- (3) Dacă persoana nominalizată este acceptată de către o altă autoritate competentă pentru ocuparea unui post managerial obligatoriu, se va specifica acest fapt în cererile prezentate la Anexa 7.1.
- (4) În vederea aprobării persoanelor responsabile, operatorul trebuie să transmită la AACR următoarele documente:
 - (a) o cerere conform Anexei 7.1, completată cu datele personale ale persoanei desemnate, care să ateste compatibilitatea cu funcția și responsabilitățile propuse. Acest formular este tratat ca document confidențial întrucât conține date personale. Cererea nu va fi completată și transmisă AACR în cazul Managerului Responsabil;
 - (b) o declarație cu privire la persoana care asigură interimatul și durata prevăzută a interimatului (maxim 30 de zile), în cazul schimbării unei persoane responsabile;
 - (c) fișa postului pentru care este nominalizat;
 - (d) un document din care să reiasă tipul și durata contractului de muncă precum și durata timpului de lucru;
 - (e) Curriculum Vitae;
 - (f) dovada efectuării pregătiri specifice domeniului de activitate.
- (5) În cazul solicitării de acordare a AOA, documentele menționate la punctul (4) de mai sus, vor fi transmise la AACR o dată cu cererea tip de obținere a documentului în cauză.
- (6) AACR își rezervă dreptul de a nu accepta nominalizarea unei persoane într-un post managerial obligatoriu dacă persoana în cauză:
 - (a) a deținut anterior un post managerial și i-a fost retrasă acceptarea;
 - (b) în urma evaluării nu a dat dovadă de cunoaștere a reglementărilor și procedurilor aeronautice aplicabile;
 - (c) a contribuit la producerea unuia sau mai multor evenimente de aviație;
 - (d) nu deține unul sau mai multe documente din cele prezentate la punctul (3) de mai sus.

6.2. Organizarea procedurii de aprobare

- (1) Pentru acceptarea pe postul managerial obligatoriu, fiecare persoană nominalizată trebuie să parcurgă cu succes o procedură de evaluare organizată la sediul AACR pentru a dovedi cunoașterea legislației în vigoare specifice postului pentru care este nominalizat (Anexa 7.3).
- (2) După înregistrarea cererii, la AACR se constituie o comisie de evaluare din cadrul compartimentului responsabil cu supervizarea operatorilor aerieni care, în urma analizei documentației depuse, decide modul de desfășurare a procedurii de acceptare.

- (3) Comisia analizează documentele transmise de operatorul aerian și decide dacă este necesară evaluarea, la sediul AACR, a persoanei nominalizate pe postul managerial obligatoriu respectiv.
- (4) În cazul în care documentația depusă este incompletă sau necesită modificări, acest lucru este adus la cunoștința solicitantului în termen de 10 zile de depunerea acesteia la registratura AACR.
- (5) Pentru a putea fi acceptată de către AACR, persoana nominalizată de operator pentru postul managerial obligatoriu trebuie să îndeplinească cerințele de calificare și experiență cerute de legislația aplicabilă.
- (6) Analiza atentă a calificărilor deținătorilor de funcții manageriale obligatorii este de o importanță deosebită. O atenție mărită se acordă experienței anterioare a persoanelor nominalizate.
- (7) În cazuri excepționale, AACR poate accepta o nominalizare ce nu îndeplinește în totalitate cerințele impuse, cu condiția ca persoana nominalizată să poată demonstra o experiență similară comparabilă și abilitatea de a îndeplini cerințele postului la un nivel considerat acceptabil de către AACR (se ia în considerare experiența persoanei nominalizate, precum și natura și nivelul operațiunilor operatorului care a nominalizat persoana).
- (8) Notificarea privind necesitatea interviuării candidatului se transmite operatorului, în scris, în termen de 10 zile de la depunerea documentației și cu minimum 5 zile înainte de data programată a interviului. Data notificării privind stabilirea interviului poate fi amânată până la completarea/corectarea de către operator a documentației transmise, dar nu mai mult de 20 de zile de la data depunerii cererii.
- (9) În celelalte cazuri, comisia de evaluare, desemnată pentru evaluarea persoanei nominalizate pe postul managerial obligatoriu respectiv, poate decide:
 - (a) acceptarea în mod direct a nominalizării, fără a mai fi necesară parcurgerea întregii proceduri de acceptare, ținând cont de experiența în domeniul aviației în posturi de conducere similare și buna colaborare de care persoana nominalizată a dat dovadă în decursul activității anterioare; sau
 - (b) în cazul în care persoana în cauză face dovada efectuării unei pregătiri specifice relevante domeniului de activitate, interviuarea acesteia în scopul de a verifica nivelul cunoștințelor dobândite; sau
 - (c) în cazul în care persoana în cauză nu face dovada efectuării unei pregătiri specifice relevante domeniului de activitate, examinarea acesteia în scopul de a verifica nivelul cunoștințelor referitor la prevederile Manualului propriu de Operațiuni, a reglementărilor și procedurilor aplicabile. Examinarea constă într-un test scris, elaborat de comisia de evaluare pentru domeniul respectiv. Pe parcursul examinării persoana evaluată va avea acces la documentația relevantă domeniului pentru care este nominalizat. Nota minimă obținută la testul scris, în vederea acceptării, este 7,50.
- (10) În cazul în care persoana nominalizată nu a obținut cel puțin nota 7,50, sau în urma interviului nu a făcut dovada dobândirii cunoștințelor relevante domeniului de activitate, la solicitarea operatorului aerian, se va organiza (re)examinarea practică a persoanei nominalizate. Dacă nici în urma acestei (re)examinări nu a fost obținută nota minimă, niciun operator aerian nu va putea nominaliza acea persoana în vederea ocupării postului managerial respectiv pentru o perioadă de 6 luni.
- (11) În cazul în care o persoană, nominalizată anterior pentru ocuparea unui post managerial obligatoriu, care nu a obținut cel puțin nota 7,50 în urma examinării și care face ulterior dovada efectuării unei pregătiri specifice relevante domeniului de activitate al unui operator aerian, este din nou nominalizată pentru ocuparea unui post managerial obligatoriu,

aceasta va fi examinată conform prevederilor art. 6.2 (9)(c), indiferent de operatorul aerian care face nominalizarea respectivă.

6.3. Cerințe necesare pentru acceptarea ocupării posturilor manageriale obligatorii

(1) Condiții generale: Persoanele nominalizate pentru ocuparea posturilor manageriale obligatorii trebuie să demonstreze:

- (a) experiență practică în aplicarea standardelor de siguranță;
- (b) experiență practică în domeniul respectiv de operare;
- (c) cunoașterea:
 - (i) prevederilor legislației aplicabile;
 - (ii) Specificațiilor de operare, anexă la documentul de certificare;
 - (iii) conținutului părților relevante a propriului Manual de Operațiuni;
- (d) familiarizarea cu sistemul de asigurarea calității,;

(2) Manager responsabil (Accountable Manager):

Acceptarea Managerului Responsabil constă într-o întrevedere la sediul AACR cu Directorul General al instituției și orice altă persoană desemnată de acesta, cu ocazia căreia vor fi purtate discuții ce vor avea ca subiect:

- (a) aspecte privind gestionarea siguranței zborului și modul de implementare a reglementărilor aeronautice aplicabile;
- (b) planul de administrare și de management sau orice alt document care să descrie modul de gestionare și alocare a resurselor materiale și umane pentru susținerea operațiunilor propuse la nivelul de siguranță cerut de reglementările aplicabile;
- (c) natura operării, conform documentului de certificare deținut sau cererii tip depuse în vederea obținerii documentului de certificare;
- (d) activitatea anterioară în domeniul aviației;

(3) Responsabil operațiuni zbor

Persoana nominalizată sau adjunctul său trebuie să dețină o licență validă, pe unul din tipurile de aeronave și specificațiile de operare ale documentului de certificare și calificări asociate corespunzătoare tipului de operațiuni efectuate conform AOA deținute sau care se intenționează a fi obținută.

(4) Responsabil pentru pregătirea personalului

- (a) Persoana nominalizată sau adjunctul său trebuie să fie instructor pentru calificare pe tip (TRI) cu licență la zi pe un tip/clasă de aeronavă operată sub AOA a operatorului.
- (b) Persoana nominalizată trebuie să aibă cunoștințe cu privire la conceptul de pregătire a personalului aeronautic navigant și nenavigant.

(5) Responsabil pentru operațiuni sol

Persoana nominalizată trebuie să aibă cunoștințe temeinice asupra conceptului de operațiuni la sol ale deținătorului de document de certificare.

6.4. Responsabilități combinate ale deținătorilor de posturi manageriale obligatorii

(1) Acceptarea unei singure persoane pentru ocuparea mai multor posturi manageriale depinde de natura și nivelul operațiunilor de zbor ale operatorului aerian și de prevederile legislației aplicabile. Aspectele care vor fi luate în considerare sunt competența și capacitatea persoanei de a-și îndeplini responsabilitățile.

- (2) În ceea ce privește competența pentru domeniile de activitate, nu se face nicio diferență față de cerințele aplicabile persoanelor desemnate doar pentru un singur post managerial obligatoriu.
- (3) Capacitatea unei persoane de a-și îndeplini responsabilitățile depinde în primul rând de complexitatea operațiunilor de zbor executate. Totuși, complexitatea organizației sau a operațiunilor efectuate poate să limiteze combinarea responsabilităților a două sau mai multe posturi manageriale obligatorii, combinație care în alte situații ar putea fi aprobată.
- (4) În toate situațiile, responsabilitățile unui deținător de post managerial obligatoriu sunt ale unei singure persoane.
- (5) Dacă nu este satisfăcută de organizarea conducerii operatorului aerian, AACR poate solicita o anumită ierarhizare organizațională corespunzătoare a acestuia.

6.5. Rezultatul procedurii de acceptare

- (1) În termen de 5 zile de la finalizarea procesului de aprobare, rezultatul acestuia este comunicat în scris operatorului aerian.
- (2) În termen de 10 zile de la primirea scrisorii de acceptare, operatorul aerian transmite AACR, pentru aprobare, amendamente la Manualul de Operațiuni și la orice alt document afectat care face parte din sistemul de documente al operatorului aerian.
- (3) AACR poate respinge persoana nominalizată pentru ocuparea unui post managerial obligatoriu dacă:
 - (a) în urma analizei documentației depuse sau a informațiilor deținute de AACR, se constată dovezi clare că acesta a deținut anterior o funcție de conducere într-o companie din industria aeronautică și că nu și-a îndeplinit atribuțiile și/sau i-a fost retrasă acceptarea/aprobarea;
 - (b) există dovezi că a contribuit la producerea unuia sau mai multor evenimente de aviație civilă ce au afectat negativ cerințele de siguranță aplicabile;
 - (c) în urma analizei documentației depuse se constată faptul că nu sunt întrunite condițiile impuse de legislația aplicabilă;
 - (d) în urma interviului se constată că persoana nominalizată nu deține cunoștințe relevante pentru ocuparea postului pentru care a fost nominalizat.
- (4) În cazul în care AACR nu acceptă nominalizarea unei persoane, în termen de 5 zile de la primirea rezultatului, operatorul aerian nominalizează o altă persoană pentru ocuparea postului în cauză, procedura de acceptare fiind reluată. În cazul în care nici ce-a de-a doua persoană nu este acceptată, AACR ia măsuri în consecință (suspendarea AOA și/sau retragerea acceptării Managerului responsabil, etc.).

6.6. Procedura de retragere a acceptării

- (1) AACR își rezervă dreptul de a retrage acceptarea unei persoane deținătoare de post managerial obligatoriu dacă persoana în cauză dovedește prin activitatea managerială desfășurată că:
 - (a) afectează negativ cerințele de siguranță aplicabile domeniului respectiv conform reglementărilor naționale și internaționale;
 - (b) a contribuit la producerea unuia sau mai multor evenimente de aviație civilă;
 - (c) nu duce la îndeplinire, în mod repetat, măsurile corective și solicitările AACR;
 - (d) nu duce la îndeplinire atribuțiile ce îi revin prin ocuparea postului pentru care a fost acceptat de AACR.
- (2) Decizia de retragere a acceptării, precum și motivele care au condus la această decizie vor fi comunicate de urgență Managerului responsabil al operatorului aerian.

- (3) Operatorul aerian, după luarea la cunoștință a deciziei de retragere a acceptării unei persoane aflate într-un post managerial obligatoriu, comunică în termen de 3 zile, persoana care asigură interimatul pentru postul managerial respectiv și în termen de 15 zile propune AACR o nouă persoană care să fie supusă procedurii de acceptare descrisă în prezentul capitol.
- (4) În cazul în care operatorul aerian nu transmite o nouă propunere în termenul specificat, AACR își rezervă dreptul de a lua măsuri suplimentare pentru asigurarea siguranței zborului.
- (5) În cazul retragerii acceptării unei persoane, aceasta nu mai este aprobată pe poziții similare cel puțin 2 ani de la eveniment. La expirarea celor 2 ani, în cazul în care se solicită, acesta parcurge întreaga procedură de acceptare.

6.7. Încetarea relațiilor contractuale ale persoanelor responsabile care ocupă unul sau mai multe posturi manageriale obligatorii în cadrul unui operator aerian

- (1) Încetarea relațiilor contractuale ale persoanelor responsabile care ocupă unul sau mai multe posturi manageriale obligatorii în cadrul unui operator aerian, atrage după sine obligativitatea operatorului aerian în cauză de a comunica, în termen de 3 zile, numele persoanei/persoanelor care asigură interimatul pentru postul/posturile manageriale respective și, în termen de 15 zile, de a propune AACR o nouă persoană/noi persoane care să fie supuse procedurii de acceptare descrise în prezentul capitol.
- (2) În cazul în care AACR este informată de către o persoană responsabilă, care ocupă unul sau mai multe posturi manageriale obligatorii, despre încetarea relațiilor sale contractuale cu operatorul aerian în cadrul căruia a ocupat postul/posturile manageriale respective, iar operatorul aerian nu comunică numele persoanei/persoanelor care asigură interimatul pentru postul/posturile manageriale respective sau nu propune AACR o nouă persoană/noi persoane care să fie supuse procedurii de acceptare, depășindu-se astfel termenele specificate la para. (1) de mai sus, AACR își rezervă dreptul de a lua măsuri suplimentare pentru asigurarea siguranței zborului, conform Capitolului 5 din Partea LA.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

ANEXA 1.1 Informarea AACR privind intenția efectuării operațiunilor de transport aerian comercial și/sau lucru aerian

OPERATOR'S PRE-ASSESSMENT STATEMENT

Secțiunea 1A. A se completa de către toți solicitanții <i>Section 1A. To be completed by all applicants</i>		
1. Numele companiei menționat în Certificatul de înregistrare. Date de contact: adresa de corespondență, telefon, fax și e-mail. <i>Company registered name. Address of company: mailing address, telephone, fax and e-mail.</i>		2. Adresa locului principal de desfășurare a activității incluzând nr. de telefon, fax-ul și adresa de e-mail. <i>Address of the principal place of business, including telephone, fax and e-mail.</i> Adresa secundară de corespondență: <i>Secondary business address:</i> Tipul de operațiuni: <i>Type of operation</i>
3. Data propusă pentru începerea operării: <i>Proposed start-up date:</i>	4. Indicativele OACI solicitate în ordinea preferințelor: <i>Requested designator for aircraft operating agency in order of preference:</i>	
	Indicativul de trei litere <i>Three letters designator</i> a) b) c)	Indicativul telefonic <i>Telephony designator</i> a) b) c)
5. Date privind deținătorii de posturi manageriale: <i>Management and key staff personnel:</i>		
Funcție <i>Title</i>	Nume <i>Name</i>	Date de contact <i>Contact details</i>
Manager responsabil <i>Accountable Manager</i>		
Responsabil pentru Monitorizarea Conformării <i>Compliance Monitoring Responsible</i>		
Responsabil cu siguranța <i>Safety Manager</i>		
Responsabilul pentru operațiuni zbor <i>Flight Operations Manager</i>		
Responsabil pentru întreținere <i>Maintenance Responsible</i>		

Responsabil pentru pregătirea personalului <i>Crew Training Responsible</i>			
Responsabil operațiuni sol <i>Ground Operations Responsible</i>			
Secțiunea 1B. Propuneri referitoare la sistemul de întreținere a aeronavelor (a se completa de către toți solicitanții, după caz) <i>Section 1.B Proposals for maintenance (to be completed by all applicants as appropriate)</i>			
6.	☐ Operatorul aerian intenționează să aibă propria organizație Part 145 (a se completa 7 și 8) <i>Air operator intends to perform its maintenance as an AMO (complete 7 and 8)</i>		
	☐ Operatorul intenționează ca lucrările de întreținere și inspecțiile la aeronavă și echipamentul asociat să fie efectuate de alte organizații (a se completa 7 și 11) <i>Air operator intends to arrange for maintenance and inspections of aircraft and associated equipment to be performed by others (complete 7 and 11)</i>		
	☐ Operatorul aerian intenționează să efectueze lucrările de întreținere sub un sistem echivalent (a se completa 7 și 11) <i>Air operator intends to perform maintenance under an equivalent system (complete 7 and 11)</i>		
	☐ Part 145 (a se completa 8) <i>AMO (complete 8)</i>		
7. Specificațiile de operare propuse: <i>Air operator proposed types of operation</i>		8. AMO proposed ratings: <i>AMO proposed ratings</i>	
☐ Pasageri și cargo <i>Passengers and cargo</i>		☐ Airframe	☐ Computers
☐ Exclusiv cargo <i>Cargo only</i>		☐ Powerplant	☐ Instruments
		☐ Propeller	☐ Accessory
		☐ Avionics	☐ Specialized service
Altele: <i>Others</i>			
Secțiunea 1C. A se completa de către solicitanții din partea operatorului aerian <i>Section 1C. To be completed by air operator applicants</i>			
9. Documente referitoare la aeronavă (furnizarea unei copii a contractului de închiriere pentru toate aeronavele închiriate). <i>Aircraft data (provide a copy of the lease agreement for all leased aircraft)</i>			
a) Tipul, modelul și înmatricularea aeronavei. <i>Number of aircraft by type and model. Aircraft nationality and registration marks where available.</i>		b) Numărul scaunelor pentru pasageri și/sau capacitatea de încărcare cargo. <i>Number of passengers seats and/or cargo payload capacity.</i>	
10. Zonele propuse de operare: <i>Geographic area(s) of intended operations and proposed route structure:</i>			
Secțiunea 1D. A se completa de către aplicant <i>Section 1D. To be completed by all applicants</i>			
11. Informații adiționale referitoare la activitatea propusă (atașați documente adiționale, dacă este necesar): <i>Additional information that provides a better understanding of the proposed operation or business (attach additional sheets, if necessary):</i>			
12. Pregătirea propusă (efectuată pe aeronavă și/sau pe dispozitive sintetice de pregătire): <i>Proposed training (aircraft and/or flight simulation training device):</i>			

Secțiunea 1E. Semnăturile și informațiile conținute în această cerere denotă intenția solicitării unei cereri de acordare AOC și/sau autorizare a organizației de întreținere, după caz. <i>Section 1E. The signature and the information contained in this form denote an intent to apply for an AOC and/or approval as a maintenance organization, as appropriate.</i>		
Tipul organizației: <i>Type of organization:</i>		
Semnătura: <i>Signature:</i>	Data: (zi/lună/an) <i>Date:</i> <i>(day/month/year)</i>	Nume și funcție: Name and function:

Secțiunea 2. A se completa de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română (RCAA) <i>Section 2. To be completed by the Civil Aviation Authority (CAA)</i>	
Preluat de către (nume și compartiment): <i>Received by (name and office):</i>	Data recepționării: (zi/lună/an) <i>Date received:</i> <i>(day/month/year)</i>
Data înaintării către Directorul General al AACR (zi/lună/an): <i>Date forwarded to the Director General of CAA (day/month/year):</i>	În vederea: <i>For:</i> ☐ întreprinderii de acțiuni <i>action</i> ☐ informării <i>information only</i>
Remarci: <i>Remarks:</i>	
Secțiunea 3. A se completa de către compartimentul responsabil din cadrul AACR. <i>Section 3. To be completed by the office of the RCAA.</i>	
Preluat de către: <i>Received by:</i>	Numărul cererii de informare: <i>Pre-application number:</i>
Data (zi/lună/an): <i>Date (day/month/year):</i>	
Compartimentul responsabil de desemnarea managerului de proiect și a echipei de certificare din partea CAA: <i>Local office assigned responsibility for designation of the CAA project manager and the certification team:</i>	Data înaintării în vederea inițierii procesului formal de certificare și autorizare (zi/lună/an). <i>Date forwarded to local office for initiation of the formal certification or approval process (day/month/year).</i>
Observații: <i>Remarks:</i>	

ANEXA 1.2

Rezultatul întrevederii de informare

Outcome of the information meeting

Numele operatorului aerian care a solicitat întrevederea de informare: <i>Name of air operator who requested the information meeting:</i>		
Date de contact: adresa de corespondență, telefon, fax și e-mail: <i>Company registered name. Address of company: mailing address, telephone, fax and e-mail:</i>		
Persoane participante din partea solicitantului: <i>Applicant's representatives:</i>		
Nume <i>Name</i>	Funcție <i>Title</i>	Date de contact <i>Contact details</i>
Persoane participante din partea AACR: <i>RCAA's representatives:</i>		
Nume <i>Name</i>	Funcție <i>Title</i>	Date de contact <i>Contact details</i>

Minuta întrevederii:

Meeting summary:

Concluziile întrevederii:

Meeting conclusions:

ANEXA 1.3 Informarea AACR privind intenția efectuării operațiunilor NCC, NCO, SPO, GA

OPERATOR'S PRE-ASSESSMENT STATEMENT

Secțiunea 1. A se completa de către solicitanții <i>Section 1. To be completed by applicants</i>		
1. Numele companiei menționat în Certificatul de înregistrare. Date de contact: adresa de corespondență, telefon, fax și e-mail. <i>Company registered name. Address of company: mailing address, telephone, fax and e-mail.</i>	2. Adresa locului principal de desfășurare a activității incluzând nr. de telefon, fax-ul și adresa de e-mail. <i>Address of the principal place of business, including telephone, fax and e-mail.</i> Adresa secundară de corespondență: <i>Secondary business address:</i> Tipul de operațiuni: <i>Type of operations</i>	
3. Data propusă pentru începerea operării: <i>Proposed start-up date:</i>		
4. Date privind personalul cu responsabilități: <i>Responsible staff:</i>		
Funcție <i>Title</i>	Nume <i>Name</i>	Date de contact <i>Contact details</i>
Proprietar/Deținător aeronavă <i>Aircraft owner</i>		
Persoană responsabilă <i>Responsible person</i>		
5.	☐ Operatorul aerian intenționează să aibă propria organizație Part 145 (a se completa 7 și 8) <i>Air operator intends to perform its maintenance as an AMO (complete 7 and 8)</i>	
	☐ Operatorul intenționează ca lucrările de întreținere și inspecțiile la aeronavă și echipamentul asociat să fie efectuate de alte organizații (a se completa 7 și 11) <i>Air operator intends to arrange for maintenance and inspections of aircraft and associated equipment to be performed by others (complete 7 and 11)</i>	
	☐ Operatorul aerian intenționează să efectueze lucrările de întreținere sub un sistem echivalent (a se completa 7 și 11) <i>Air operator intends to perform maintenance under an equivalent system (complete 7 and 11)</i>	
	☐ Part 145 (a se completa 8) <i>AMO (complete 8)</i>	
6. Specificațiile de operare propuse: <i>Air operator proposed types of operation</i>		
7. Documente referitoare la aeronavă (furnizarea unei copii a contractului de închiriere pentru toate aeronavele închiriate).		

Anexa 1.3 Informarea AACR privind începerea operațiunilor de aviație generală

<i>Aircraft data (provide a copy of the lease agreement for all leased aircraft)</i>		
a) Tipul, modelul și înmatricularea aeronavei. <i>Aircraft type and model. Aircraft nationality and registration marks.</i>		
8. Zonele propuse de operare: <i>Geographic area(s) of intended operations and proposed route structure:</i>		
9. Informații adiționale referitoare la activitatea propusă (atașați documente adiționale, dacă este necesar): <i>Additional information that provides a better understanding of the proposed operation or business (attach additional sheets, if necessary):</i>		
Semnătura: <i>Signature:</i>	Data: (zi/lună/an) <i>Date:</i> <i>(day/month/year)</i>	Nume și funcție: <i>Name and position:</i>
Secțiunea 2. A se completa de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română (RCAA) <i>Section 2. To be completed by the Civil Aviation Authority (CAA)</i>		
Preluat de către (nume și compartiment): <i>Received by (name and office):</i>		Data recepționării: (zi/lună/an) <i>Date received:</i> <i>(day/month/year)</i>
Data înaintării către Directorul General al AACR (zi/lună/an): <i>Date forwarded to the Director General of CAA (day/month/year):</i>		În vederea: <i>For:</i> ☐ întreprinderii de acțiuni <i>action</i> ☐ informării <i>information only</i>
Remarci: <i>Remarks:</i>		

Secțiunea 3. A se completa de către compartimentul responsabil din cadrul AACR. <i>Section 3. To be completed by the office of the RCAA.</i>	
Preluat de către: <i>Received by:</i>	Numărul cererii de informare: <i>Pre-application number:</i>
Data (zi/lună/an): <i>Date (day/month/year):</i>	
Compartimentul responsabil de desemnarea managerului de proiect și a echipei de certificare din partea CAA: <i>Local office assigned responsibility for designation of the CAA project manager and the certification team:</i>	Data înaintării în vederea inițierii procesului formal de certificare și autorizare (zi/lună/an). <i>Date forwarded to local office for initiation of the formal certification or approval process (day/month/year).</i>
Observații: <i>Remarks:</i>	

PAGINĂ LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT

ANEXA 2.1 Cererea tip pentru operațiuni de transport aerian comercial

**CERERE PRIVIND ACORDAREA / MODIFICAREA
CERTIFICATULUI DE OPERATOR AERIAN (AOC)**

*APPLICATION FOR THE ISSUE/ VARIATION OF THE
AIR OPERATOR CERTIFICATE (AOC)*

1.1 SOLICITANTUL:

The Applicant

- Numele operatorului aerian:.....
Name of the Air Operator
- Denumirea comercială (dacă diferă față de numele operatorului):.....
Dbn Trading Name
- Adresa operatorului aerian:.....
Address of the Air Operator
- Date comerciale și fiscale de înregistrare:.....
Commercial and tax registration data
- Telefon:.....
Phone
- Fax:.....
- E-mail:.....

1.2 REPREZENTAT prin (nume, prenume, funcție/calitate, adresă)

Represented by (name, surname, title/function, address)

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

solicit acordarea ☐, modificarea ☐, Certificatului de Operator Aerian pentru a fi autorizat să desfășoare operațiuni de transport aerian. În acest scop prezint următoarele informații:

I request the issue ☐ / variation ☐ of the Air Operator Certificate to be authorised to perform commercial air operations. For this purpose I present the next informations

2.1 Aeronave (tip, număr și înmatriculare):

Aircraft (type, number and registration mark)

2.1.1 Aeronave proprii:

Own Aircraft

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

2.1.2 Aeronave deținute în baza unui titlu de deținere (natura juridică a titlului de deținere, perioada de utilizare):

Aircraft held under a title of ownership (legal nature of the ownership title, period of use)

.....
.....

Anexa 2.1

Cererea tip AOC

2.2 Specificații de Operare:

*Operations Specifications***Notă:** Specificațiile de Operare se completează pentru fiecare tip de aeronavă.**Note** *Operations Specifications are completed for each aircraft type.*

Tip Aeronavă: <i>Aircraft Model:</i>				
Înmatriculare aeronavă: <i>Registration Marks:</i>				
Operațiuni Comerciale: <i>Commercial operations:</i>				
Zone de Operare: <i>Area of operation:</i>				
Limitări Speciale: <i>Special Limitations:</i>				
Aprobări Specifice: <i>Specific Approvals:</i>	YES	NO	Specificație ¹ : <i>Specification:</i>	Observații: <i>Remarks:</i>
Bunuri Periculoase <i>Dangerous Goods</i>	☐	☐		
Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă <i>Low Visibility Operations</i>				
Decolare <i>Take-Off</i>	☐	☐	RVR ² : m	
Apropiere și aterizare <i>Approach and Landing</i>	☐	☐	CAT ³ : RVR: m DH: ft	
RVSM ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS ☐ N/A	☐	☐	Max. diversion time ⁴ : min	
Specificații complexe de navigație pentru operațiuni PBN ⁵	☐	☐		6

¹ Enumerați în această coloană criteriile cele mai permissive pentru fiecare aprobare sau tip de aprobare.
List in this column the most permissive criteria for each approval or the approval type (with appropriate criteria).

² RVR dorit, în metri (m).
Intended take-off RVR, in meters.

³ Tipul de apropiere de precizie: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB sau CAT IIIC. Inserați valoarea minimă a vizibilității în lungul pistei (RVR) în metri (m) și a înălțimii de decizie (DH) în picioare.
The precision approach category: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB or CAT IIIC. Insert the minimum runway visual range (RVR) in meters and decision height (DH) in feet.

⁴ Se poate indica și limita de distanță (în mile nautice), precum și tipul motorului.
The threshold distance may also be listed (in NM), as well as the engine type.

⁵ 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" și/sau "Observații". Aprobările individuale ale procedurilor RNP AR APCH specifice pot fi enumerate în specificațiile de operare sau în Manualul de Operațiuni. În cazul din urmă, specificațiile de operare conexe ar trebui să menționeze pagina corespunzătoare din Manualul de Operațiuni.
Performance-based navigation (PBN). one line is used for each complex PBN specific approval (e.g. RNP AR APCH), with appropriate limitations listed in the 'Specifications' and/or 'Remarks' columns. Procedure-specific approvals of specific RNP AR APCH procedures may be listed in the operations specifications or in the operations manual. In the latter case, the related operations specifications must have a reference to the related page in the operations manual.

Cererea tip AOC

Anexa 2.1

<i>Complex navigation specifications for PBN operations</i>				
MNPS	☐	☐		
Operațiuni cu avioane cu un singur motor cu turbină pe timp de noapte sau în condiții IMC (SET IMC) <i>Operations of single-engined turbine aeroplane at night or in IMC (SET-IMC)</i>	☐	☐		
Operațiuni cu elicoptere cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte <i>Helicopter NVIS(night vision imaging system)</i>	☐	☐		
Operațiuni cu încărcături speciale efectuate cu elicopterul <i>Helicopter Hoist Operations</i>	☐	☐		
Operațiuni de servicii medicale de urgență cu elicopterul <i>Helicopter emergency medical service operations</i>	☐	☐		
Pregătirea membrilor echipajului de cabină <i>Cabin crew training</i>	☐	☐		
Eliberarea atestatului de membru al echipajului de cabină <i>Issue of CC attestation</i>	☐	☐		
Continuitatea Navigabilității <i>Continuing airworthiness</i>	☐	☐		7
Altele ⁸ <i>Others</i>				

⁶ Limitările, condițiile și baza normativă pentru aprobarea operațională asociată aprobării PBN (ex: sistemul global de navigație prin satelit – GNSS, echipamente de măsurare a distanței/ DME/ unitate de referință inerțială – DME/DME/IRU, etc.).

Limitations, conditions and regulatory basis for operational approval associated with the PBN approval (e.g. global navigation satellite system – GNSS, distance measuring equipment/ DME/ inertial reference unit – DME/ DME/ IRU), etc.).

⁷ Numele persoanei/organizației responsabilă cu asigurarea menținerii continuității navigabilității aeronavei.

The name of the person/ organization responsible for ensuring that the continuing airworthiness of the aircraft is maintained.

⁸ Aici se pot introduce alte posibile aprobări sau date, folosindu-se un rând (sau un bloc de mai multe rânduri), pentru fiecare autorizație (ex.: operațiuni de aterizare pe distanță scurtă, operațiuni de apropiere pe etape, operațiuni cu elicoptere la/de la o zonă de interes public, operațiuni cu elicoptere deasupra unui mediu ostil localizat în afara zonelor aglomerate, operațiuni cu elicoptere fără capacitatea unei aterizări de urgență sigure, operațiuni cu unghiuri de înclinare mărite, distanța maximă de la un aerodrom adecvat pentru avioane bi-motoare fără aprobare ETOPS, aeronave folosite pentru operațiuni necomerciale) dar și dovezi care demonstrează în mod clar modul în care au fost îndeplinite standardele specificațiilor de certificare individuale..

Other approvals or data can be entered here, using one line (or one multi-line block) per authorization (e.g. short landing operations, steep approach operations, helicopter operations to/from a public interest site, helicopter operations over a hostile environment located outside a congested area, helicopter operations without a safe forced landing capability, operations with increased bank angles, maximum distance from an adequate aerodrome for two-engined airplanes without an ETOPS approval, aircraft used for noncommercial operations).) and evidence which clearly demonstrates how the standards of the individual certification specifications have been fulfilled.

2.3 Baze de operare (principale și secundare).*Operating bases (home and secondary)*

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2.4 Date privind organizarea managerială.*Data management organization*

Lista persoanelor nominalizate ca deținătoare de posturi manageriale <i>List of persons nominated as Post- Holders</i>	Numele, experiența și calificarea <i>Name, experience and qualification</i>	Date de contact (tel, e-mail) <i>Contact information (phone, e-mail)</i>
-Manager Responsabil <i>Accountable Manager</i>		
-Responsabil cu Monitorizarea Conformării <i>Compliance Monitoring Manager</i>		
-Responsabilul cu siguranța <i>Safety Manager</i>		
-Responsabil Operațiuni Zbor <i>Flight Operations Manager</i>		
-Manager CAMO <i>CAMO Manager</i>		
-Responsabil cu pregătirea personalului, <i>Crew Training Manager</i>		
-Responsabil Operațiuni Sol <i>Ground Operations Manager</i>		

2.5¹ Data la care Manualul de Operațiuni va fi înaintat către AACR spre analiză/ aprobare.*The date when the Operations Manual will be submitted to the RCAA for analzse/ approval.*

¹ În cazul în care nu este necesară o modificare a MO, se completează cu ediția în vigoare aprobată de AACR.

If it's not necessary to amend the Operations Manual, complete with the edition in force, approved by RCAA.

.....

Cererea tip AOC

Anexa 2.1

2.6 Dovada autorizării sistemului de întreținere, respectiv Certificatul organizației privind managementul continuității navigabilității (CAMO) sau dovada depunerii documentelor necesare pentru obținerea acestui certificat;

Proof of authorization of the maintenance system, respectively Continuing Airworthiness Management Organization (CAMO) Certificate or proof of submission of documents required for the issue of such certificate.

2.7² Data propusă pentru începerea operării.

The proposed date for commencement of operation.

2 Se completează în cazul certificării inițiale sau în cazul modificării AOC prin introducerea de noi avioane, extinderea zonelor de operare, completarea cu noi autorizări speciale.

Complete for initial certification or for an amendment of the AOC by introducing new aircrafts, expanding areas of operation, adding new special authorizations.

2.8³ Numărul Certificatului de Operator Aerian deținut.

The number of the held Air Operator Certificate.

³ Se completează numai în cazul solicitării modificării AOC.

Complete only if requested an amendment of the AOC.

Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

I declare that the information given above are true and that any amendment of them shall be communicated to the Romanian Civil Aviation Authority, within the period specified in the applicable aviation regulations.

Numele și prenumele persoanei autorizate
(cu majuscule):

Name and Surname of the authorized person (uppercase)

Semnătura:

Signature

Data:

Date

PAGINĂ LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT

ANEXA 2.2 Cererea tip pentru operațiuni de lucru aerian

**CERERE PRIVIND
ACORDAREA/MODIFICAREA/PRELUNGIREA VALABILITĂȚII
AUTORIZAȚIEI DE OPERATOR AERIAN (AOA)**

1.1. SOLICITANTUL (nume, adresă, date comerciale și fiscale de înregistrare):

.....

.....

.....

.....

1.2. REPREZENTAT prin (nume, prenume, funcție/calitate, adresă):

.....

.....

.....

.....

solicit acordarea ☐ , modificarea ☐ , prelungirea valabilității ☐ Autorizației de Operator Aerian pentru a fi autorizat să desfășore operațiuni aeriene, conform următoarelor informații:

2.1. Aeronave (tip, număr și înmatriculare)

2.1.1. Aeronave proprii

.....

.....

.....

.....

.....

2.1.2. Aeronave aflate la dispoziție în baza unui titlu de deținere (natura titlului de deținere, perioada de utilizare)

.....

.....

.....

.....

.....

2.2. Categoria operațiunilor aeriene propuse pentru autorizare.

Nr. A.	Operațiuni	Da/Nu	Înmatriculare
LUCRU AERIAN			
1.	Operațiuni în folosul agriculturii și silviculturii		
2.	Aerofotogrametrie		
3.	Operațiuni geodezice		
4.	Tractare aeronave		
5.	Operațiuni cu parașute și lansare materiale		
6.	Operațiuni de supraveghere		
7.	Reclamă aeriană (tractare banner)		
8.	Observații meteo		
9.	Calibrări mijloace PNA-Tc.		
10.	Operațiuni speciale cu elicoptere (încărcături suspendate)		
11.	Operațiuni de stingere a incendiilor		
12.	Operațiuni pentru protecția mediului		
13.	Operațiuni de căutare și salvare		
14.	Alte activități		

2.3. Baze de operare pentru fiecare tip de aeronavă (principale și secundare).

2.4. Date privind organizarea managerială.**2.4.1. Structura organizatorică și funcțiile compartimentelor.**

Cererea tip AOA

Anexa 2.2

2.4.2. Numele, calificarea și experiența personalului responsabil pentru:

- (a) operațiunile de zbor;
- (b) sistemul de întreținere tehnică;
- (c) sistemul de asigurare a calității;
- (d) pregătirea, antrenarea și inspecția proprie a personalului aeronautic navigant.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2.5. Tipul zonelor geografice propuse pentru operare (șes, munte, mare, zbor deasupra orașelor mari și/sau deasupra municipiului București).

.....

.....

.....

.....

2.6. Data la care Manualul de Operațiuni va fi înaintat AACR spre aprobare.

.....

.....

.....

.....

2.7. Date detaliate privind sistemul de întreținere tehnică a aeronavelor.

2.7.1. Organizarea sistemului de întreținere tehnică a aeronavelor.

.....

.....

.....

.....

2.7.2. Responsabilitățile pentru întreținerea tehnică a fiecărui tip de aeronavă (numele și adresa organizației de întreținere și numărul contractului cu aceasta, dacă este cazul).

.....

.....

.....

.....

Anexa 2.2**Cererea tip AOA**

2.7.3. Referințe privind programul de întreținere pentru fiecare tip de aeronavă.

2.8. Data propusă pentru începerea operării**2.9.¹ Numărul Autorizației de Operator Aerian deținute:**

¹ Se completează numai în cazul solicitării modificării sau prelungirii valabilității Autorizației de Operator Aerian

Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

Numele și prenumele persoanei autorizate (cu majuscule)

Semnătura

Data

ANEXA 2.3 Cererea privind autorizarea operațiunilor de aviație generală cu aeronave complexe motorizate

**Cerere privind autorizarea operațiunilor de aviație generală
cu aeronave complexe motorizate**

*Applicatin for general aviation operation approval
with complex motor-powered aircraft*

1.1 Solicitantul:

The Applicant

- Numele
proprietarului/deținătorului:.....
Name of the aircraft owner
- Adresa
proprietarului/deținătorului:.....
Adress of the aircraft owner
- Telefon:.....
Phone
- Fax:.....
- E-mail:.....

1.2 Reprezentat prin (nume, prenume, funcție/calitate, adresă) (în cazul în care proprietarul/deținătorul este persoană juridică)

Represented by (name, surname, title/function, address)

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

solicit aprobarea pentru a desfășura operațiuni de aviație generală. În acest scop prezint următoarele informații:

I request the approval to perform general aviation operations. For this purpose I present the next informations

2.1 Aeronave (tip, număr și înmatriculare):

Aircraft (type, number and registration mark)

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

Anexa 2.3

Cererea operațiuni aviație generală

2.2 Specificații de Operare:

Operations Specifications

Notă: Specificațiile de Operare se completează pentru fiecare tip de aeronavă.

Note Operations Specifications are completed for each aircraft type.

Tip Aeronavă: <i>Aircraft Model</i>	Înmatriculare aeronavă: <i>Aircraft Registration Mark</i>			
Specificații de Operare: <i>Operations Specifications</i>	YES	NO	Specificații ¹ <i>Specifications</i>	Observații <i>Remarks</i>
Bunuri Periculoase <i>Dangerous Goods</i>	☐	☐		
Low Visibility Operations Take-Off Approach and Landing	☐	☐	RVR ² : m CAT ³ : RVR: m DH: ft	
RVSM ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS ☐ N/A	☐	☐	Max. diversion time ⁴ : min	
MNPS ☐ N/A	☐	☐		
Specificații de navigație pentru operațiuni PBN ⁵ <i>Navigation specifications for PBN operations</i>	☐	☐		6
Specificații minime de performanță de navigație. <i>Minimum navigation performance specification.</i>	☐	☐		
Operațiuni cu elicopterul cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte. <i>Helicopter operations with the aid of night vision imaging systems.</i>	☐	☐		
Operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul. <i>Helicopter Hoist Operations.</i>	☐	☐		
Operațiuni de servicii medicale de urgență cu elicopterul. <i>Helicopter emergency medical service operations.</i>	☐	☐		

¹ Enumerați în această coloană criteriile cele mai permissive pentru fiecare aprobare sau tip de aprobare.
List in this column the most permissive criteria for each approval or the approval type (with appropriate criteria).

² RVR dorit, în metri (m).
Intended take-off RVR, in meters.

³ Tipul de apropiere de precizie: CAT I, II, IIIA, IIIB or IIIC. Insearați valoarea minimă a vizibilității în lungul pistei (RVR) în metri (m) și a înălțimii de decizie (DH) în picioare.
The precision approach category: CAT I, II, IIIA, IIIB or IIIC. Insert the minimum runway visual range (RVR) in meters and decision height (DH) in feet.

⁴ Se poate indica și limita de distanță (în mile nautice), precum și tipul motorului.
The threshold distance may also be listed (in NM), as well as the engine type.

⁵ Navigația bazată pe performanțe (PBN). Insearați valoarea RNAV și RNP.
Performance-based navigation (PBN). Insert the RNAV and RNP values.

⁶ Limitările, condițiile și baza normativă pentru aprobarea operațională asociată aprobării PBN (ex: sistemul global de navigație prin satelit – GNSS, echipamente de măsurare a distanței/ DME/ unitate de referință inerțială – DME/DME/IRU, etc.).
Limitations, conditions and regulatory basis for operational approval associated with the PBN approval (e.g. global navigation satellite system – GNSS, distance measuring equipment/ DME/ inertial reference unit – DME/ DME/ IRU), etc.).

2.3 Baza de operare

Operating bases

.....

.....

.....

.....

.....

2.4 Date privind persoana responsabilă cu respectarea prevederilor aplicabile și cu desfășurarea în siguranță a operațiunilor aeriene de aviație generală.

Responsible person information

Numele, experiența și calificarea <i>Name, experience and qualification</i>	Date de contact (tel, e-mail) <i>Contact information (phone, e-mail)</i>

2.5 Data la care Manualul de Proceduri va fi înaintat către AACR spre analiză/aprobare.

The date when the Procedures Manual will be submitted to the RCAA for analzse/ approval.

.....

2.6 Dovada autorizării sistemului de întreținere, respectiv Certificatul organizației privind managementul continuității navigabilității (CAMO) sau dovada depunerii documentelor necesare pentru obținerea acestei aprobări;

Proof of authorization of the maintenance system, respectively Continuing Airworthiness Management Organization (CAMO) Certificate or proof of submission of documents required for the issue of such approval.

.....

2.7 Data propusă pentru începerea operării.

The proposed date for commencement of operation.

.....

Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

I declare that the information given above are true and that any amendment of them shall be communicated to the Romanian Civil Aviation Authority, within the period specified in the applicable aviation regulations.

Numele și prenumele persoanei autorizate
(cu majuscule):

Name and Surname of the authorized person (uppercase)

Semnătura:

Signature

Data:

Date

PAGINĂ LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT

ANEXA 2.4 Listă documente ce trebuie depuse la AACR în vederea obținerii documentului de certificare

Listă documente

Nr. crt.	Doc necesare emiterii documentului de certificare
1.	Cerere acordare document de certificare
2.	Actele constitutive, cu toate completările și modificările ulterioare
3.	Declarația cu privire la posibilitatea asigurării resurselor financiare necesare efectuării în condiții de siguranță a tuturor operațiunilor pentru care se solicită documentul de certificare
4.	Programul de efectuare a procesului de certificare care să conțină: - Datele la care solicitantul depune spre evaluare manualele necesare (în cazul în care nu sunt depuse o dată cu cererea tip); - Data și locația la care aeronavele pot fi inspectate; - Data la care se poate începe efectuarea inspecției sediului social, a bazelor de operare și a tuturor celorlalte facilități (întreținere, dispecerat, etc.)
5.	Lista deținătorilor de posturi manageriale și a celorlalți deținători de funcții cheie; lista va conține numele, titulatura, experiența, calificările și baza legală ce trebuie respectată pentru ocuparea acestor funcții
6.	Lista rutelor pe care intenționează să opereze regulat și/sau lista zonelor de operare în cazul curselor neregulate
7.	Lista cu bazele de operare pe care intenționează să își desfășoare activitatea
8.	Certificat de înmatriculare pt fiecare aeronavă
9.	Certificat de navigabilitate pt fiecare aeronavă
10.	Certificat de zgomot pt fiecare aeronavă
11.	Licența stațiilor radio pt fiecare aeronavă
12.	Copia contractelor de asigurare pentru încărcătură comercială și pentru răspundere civilă față de terți
13.	Copia contractelor de deținere (proprietate/închiriere) a aeronavelor pe care intenționează să le opereze
14.	Detalii cu privire la facilitățile de pregătire a personalului aeronautic operațional, inclusiv lista și copiile documentelor de calificare a STD-urilor pe care intenționează să le utilizeze pentru pregătirea personalului navigant
15.	Detalii cu privire modalitatea în care operatorul implementează Sistemul de Management.
16.	Manualul de Operațiuni A
17.	Manualul de Operațiuni B
18.	Manualul de Operațiuni C
19.	Manualul de Operațiuni D
20.	Manualul de Zbor al Aeronavei (pt fiecare aeronavă)
21.	Lista Master a Echipamentului Minim
22.	Lista Echipamentului Minim (pt fiecare aeronavă)
23.	Manualul Sistemului de Management
24.	Manualul pentru Operațiuni Sol
25.	Manualul Echipajului de Cabină
26.	Manualul de Degivrare
27.	Manual de Bunuri Periculoase

Anexa 2.4

Listă documente

Nr. crt.	Doc necesare emiterii documentului de certificare
28.	Manual pentru operațiuni EMS
29.	Manualul de monitorizare a conformării
30.	Copia contractelor sau convențiilor încheiate între solicitant și agenții aeronautici autorizați pentru prestarea serviciilor de navigație aeriană, dispatch, handling, catering, alimentare cu carburant și pentru alte facilități aeroportuare sau a manualelor operaționale pentru prestare de servicii în regim propriu, după caz;
31.	Împuternicirea, în cazul în care solicitantul este reprezentat de o altă persoană;
32.	Dovada autorizării sistemului de întreținere, respectiv Certificatul organizației privind managementul continuității navigabilității (CAMO) sau dovada depunerii documentelor necesare pentru obținerea acestui certificat;
33.	Dovada autorizării organizației de întreținere, respectiv Certificatul de autorizare Part 145 sau contractele încheiate cu organizațiile de întreținere, autorizate Part 145, ce vor asigura întreținerea aeronavelor operate, în cazul în care organizația proprie nu este autorizată în acest sens.
34.	a) Manager Responsabil:
	- fișa postului pentru care este nominalizat
	- Curriculum Vitae
	- document din care să reiasă tipul și durata contractului de muncă precum și durata timpului de lucru
	- dovada efectuării pregătiri specifice domeniului de activitate
35.	b) Responsabil Operațiuni Zbor
	- cerere nominalizare
	- fișa postului pentru care este nominalizat
	- Curriculum Vitae
	- document din care să reiasă tipul și durata contractului de muncă precum și durata timpului de lucru
	- dovada efectuării pregătiri specifice domeniului de activitate
	c) Responsabil CAMO (conform procedurilor aplicabile)
	d) Responsabil Pregătire Membri Echipaj
	- cerere nominalizare
	- fișa postului pentru care este nominalizat
	- Curriculum Vitae
	- document din care să reiasă tipul și durata contractului de muncă precum și durata timpului de lucru
	- dovada efectuării pregătiri specifice domeniului de activitate
	e) Responsabil Operațiuni Sol
	- cerere nominalizare
	- fișa postului pentru care este nominalizat
	- Curriculum Vitae
	- document din care să reiasă tipul și durata contractului de muncă precum și durata timpului de lucru
	- dovada efectuării pregătiri specifice domeniului de activitate
	e) Responsabil cu sistemul de asigurare a calității (doar pt AOA)
	- cerere nominalizare

Listă documente

Anexa 2.4

Nr. crt.	Doc necesare emiterii documentului de certificare
	- fișa postului pentru care este nominalizat
	- Curriculum Vitae
	- document din care să reiasă tipul și durata contractului de muncă precum și durata timpului de lucru
	- dovada efectuării pregătiri specifice domeniului de activitate

SPAȚIU LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT

SPAȚIU LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT

ANEXA 2.5 Cererea tip pentru Autorizare HR

**CERERE PRIVIND ACORDAREA / MODIFICAREA
AUTORIZAȚIEI HR**

*APPLICATION FOR THE ISSUE/ VARIATION OF THE
HR AUTHORISATION*

Acordare Autorizație HR

☐

Modificare Autorizație HR

☐

1. SOLICITANTUL:

The Applicant

- Numele operatorului aerian:.....
Name of the Air Operator
- Denumirea comercială (dacă diferă față de numele operatorului):.....
Dbn Trading Name
- Adresa operatorului aerian:.....
Address of the Air Operator
- Date comerciale și fiscale de înregistrare:.....
Commercial and tax registration data
- Telefon:.....
Phone
- Fax:.....
- E-mail:.....

2. REPREZENTAT prin (nume, prenume, funcție/calitate, adresă)

Represented by (name, surname, title/function, address)

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

solicit acordarea ☐, modificarea ☐, Autorizației HR pentru a fi autorizat să desfășor operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat. În acest scop prezint următoarele informații:

I request the issue ☐ / variation ☐ / of the High Risk Authorisation to be authorised to perform high risk commercial specialised operations. For this purpose I present the next informations

3. Deținător al AOC nr. (dacă este cazul):

Holder of AOC no. (if applicable):

4. Deținător al Declarației nr.:

Holder of Declaration no.:

5. Aeronave cu care se intenționează desfășurarea de operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat:*Aircraft involved in high risk commercial specialised operation (type, number and registration mark)*

Tipul aeronavei A/c type	Înmatricularea aeronavei Registration mark	Operațiunile comerciale specializate cu risc ridicat High risk commercial specialised operations	Aprobări specifice deținute Specific approval held	Alte autorizații deținute Other authorisation held	Data propusă pt. începerea operării <i>The proposed date for commencement of operation</i>	Data până la care de dorește operarea (dacă este aplicabil) <i>End of operation (if applicable)</i>

6. Descrierea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat:*Description of high risk commercial specialised operations:*

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

7. Zona sau locul de operare:*Area or site of operations:*

.....

.....

.....

.....

.....

8. Limitări specifice*Special limitations*

.....

.....

.....

.....

.....

9. Următoarele documente trebuie atașate prezentei cereri:*The following documents must be attached to this application:*

- ☐ descrierea sistemului de management al operatorului, inclusiv structura organizatorică și persoana/lista persoanelor responsabilă/e pentru posturile manageriale obligatorii,

Description of the operator's management system, including organisation structure and person/list of persons responsible for the management and supervision.

- ☐ evaluarea riscurilor,

risk evaluation

- ☐ Procedurile Standard de Operare (SOP).

Standard Operating Procedures (SOP's)

Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

I declare that the information given above are true and that any amendment of them shall be communicated to the Romanian Civil Aviation Authority, within the period specified in the applicable aviation regulations.

Numele și prenumele persoanei autorizate
(cu majuscule):

Name and Surname of the authorized person (uppercase)

Semnătura:

Signature

Data:

Date

PAGINĂ LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT

ANEXA 3.1 Documente de certificare – Certificatul de Operator Aerian

CERTIFICAT DE OPERATOR AERIAN AIR OPERATOR CERTIFICATE			
Tipuri de operațiuni: Transport Aerian Comercial (CAT): ☐ Pasageri ☐ Cargo <i>Types of operation: Commercial air transport : Passengers Cargo</i> ☐ Altele:..... <i>Other:.....</i>			
România		Civil Aeronautical Authority	
AOC:	Numele Operatorului Aerian: <i>Operator Name:</i>		Puncte operaționale de contact: <i>Operational Points of Contact:</i>
	Denumirea comercială: <i>Dbn Trading Name:</i>		
	Adresa Operatorului Aerian: <i>Operator address:</i>		Datele de contact pentru comunicare, fără întârzieri nejustificate, cu conducerea operațională sunt prezentate în: ... <i>Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in</i>
	Telefon: <i>Telephone:</i>		
	Fax:		
	E-mail:		
Acest certificat atestă că este certificată pentru a efectua operațiuni aeriene comerciale, după cum este menționat în Specificațiile de Operare, în conformitate cu Manualul de Operațiuni și Anexa V la Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 și cu actele sale delegate și de punere în aplicare. <i>This certificate certifies that is authorised to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with the Operations Manual and Annex V to Regulation (EU) 2018/1139 and its delegated and implementing acts.</i>			
Data emiterii: <i>Date of issue</i>	Semnătură: <i>Signature:</i> Nume: <i>Name:</i> Titlatura: <i>Title:</i> Director General		

EASA Form 138

SPECIFICAȚII DE OPERARE OPERATIONS SPECIFICATIONS				
Date de contact autoritate emitentă: <i>Issuing Authority Contact Details:</i> Șos. București-Ploiești, Nr. 38-40, Sector 1, București, România. Telefon: <i>Telephone:</i> +40.21.208.15.08 Fax: +40.21.208.15.72 / +40.21.233.40.62 E-mail: dir.gen@caa.ro				
AOC:	Numele Operatorului Aerian: <i>Name of the Air Operator:</i> Denumirea comercială: <i>Dbn Trading Name:</i>	Data emiterii: <i>Date of issue:</i>	Semnătură: <i>Signature:</i> Nume: <i>Name:</i> Titlatura: <i>Title:</i> Director General	
Specificații de Operare: <i>Operations Specifications:</i>				
Tip Aeronavă: <i>Aircraft Model:</i> Înmatriculare aeronavă: <i>Registration Marks:</i>				
Operațiuni Comerciale: ☐ Pasageri ☐ Cargo ☐ Altele: <i>Commercial operations Passengers Cargo Other:</i>				
Zone de Operare: <i>Area of operation:</i>				
Limitări Speciale: <i>Special Limitations:</i>				
Aprobări Specifice: <i>Specific Approvals:</i>	YES	NO	Specificație: <i>Specification:</i>	Observații: <i>Remarks:</i>
Bunuri Periculoase <i>Dangerous Goods</i>	☐	☐		
Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă <i>Low Visibility Operations</i> Decolare <i>Take-Off</i> Apropiere și aterizare <i>Approach and Landing</i>	☐ ☐	☐ ☐	RVR: m CAT: RVR: m DH: ft	
RVSM ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS ☐ N/A	☐	☐	Max. diversion time: min	
Specificații complexe de navigație pentru operațiuni PBN <i>Complex navigation specifications for PBN operations</i>	☐	☐		

Documente de certificare

Anexa 3.1

MNPS	☐	☐		
Operațiuni cu avioane cu un singur motor cu turbină pe timp de noapte sau în condiții IMC (SET IMC) <i>Operations of single-engined turbine aeroplane at night or in IMC (SET-IMC)</i>	☐	☐		
Operațiuni cu elicoptere cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte <i>Helicopter NVIS (night vision imaging system)</i>	☐	☐		
Operațiuni cu încărcături speciale efectuate cu elicopterul <i>Helicopter Hoist Operations</i>	☐	☐		
Operațiuni de servicii medicale de urgență cu elicopterul <i>Helicopter emergency medical service operations</i>	☐	☐		
Operațiuni deasupra mării efectuate cu elicopterul <i>Helicopter offshore operations</i>	☐	☐		
Pregătirea membrilor echipajului de cabină <i>Cabin crew training</i>	☐	☐		
Eliberarea atestatului de membru al echipajului de cabină <i>Issue of CC attestation</i>	☐	☐		
Utilizarea aplicațiilor EFB de tipul B <i>Use of type B EFB applications</i>	☐	☐		
Continuitatea Navigabilității <i>Continuing airworthiness</i>	☐	☐		
Altele <i>Others</i>	☐	☐		

EASA Form 139

PAGINĂ LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT

ANEXA 3.2 Documente de certificare – Autorizația de Operator Aerian



AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ

ȘOSEAUA BUCUREȘTI-PLOIEȘTI nr.38-40, Cod 013695 BUCUREȘTI, ROMANIA

Tel: (401) 208.15.08, 233.40.33, Fax: (401) 208.15.72, 233.40.62,

SITA: BUHTOYA, AFTN: LRBBYAYA.

www.caa.ro; e-mail: dir.gen@caa.ro

AUTORIZAȚIE DE OPERATOR AERIAN

Nr. LA-XXX

În conformitate cu Reglementările Aeronautice Civile Române, **RACR-OPS LAAG**, în baza evaluărilor efectuate, Autoritatea Aeronautică Civilă Română **certifică** prin prezenta că:

Denumire Operator Aerian

Adresă Sediul Social

se conformează prevederilor Codului Aerian al României și îndeplinește cerințele Reglementărilor Aeronautice Civile Române **RACR-OPS LAAG**/Operațiuni de Lucru Aerian și Aviație Generală având capacitatea de a efectua operațiunile aeriene prevăzute în Specificațiile de Operare la această autorizație, în condițiile și limitările stabilite.

Se certifică, totodată, că activitățile de zbor și de întreținere tehnică aferente operațiunilor aeriene autorizate sunt supuse sistemului de inspecție și supraveghere al Autorității Aeronautice Civile Române.

Prezenta Autorizație nu este transmisibilă și poate fi suspendată sau revocată în cazul în care se constată nerespectarea cerințelor și condițiilor de autorizare.

Data emiterii:

Ediția curentă AOA și a Spec. de Operare:

Valabilitate:

DIRECTOR GENERAL

AMENDAMENTE LA AUTORIZAȚIA DE OPERATOR AERIAN

Data emiterii	Ediția curentă a AOA și a Specificațiilor de Operare	Semnătură autorizată ce atestă amendamentul în vigoare
SPECIMEN		

Notă: Ediția curentă a Specificațiilor de Operare la Autorizația de Operator Aerian își încetează valabilitatea la expirarea prezentului document de autorizare

AUTORIZAȚIA DE OPERATOR AERIAN Nr. LA-XXX

SPECIFICAȚII DE OPERARE

1. Tipul operațiunilor aeriene autorizate:

Nr.	Operațiuni	Da/Nu		Aeronave (înmatriculare)
A.	<u>LUCRU AERIAN</u>			
1.	Operațiuni în folosul agriculturii și silviculturii			
2.	Aerofotogrametrie			
3.	Operațiuni geodezice			
4.	Tractare aeronave			
5.	Operațiuni cu parașute și lansare materiale			
6.	Operațiuni de supraveghere			
7.	Reclamă aeriană (tractare banner)			
8.	Observații meteo			
9.	Calibrări mijloace PNA-Tc.			
10.	Operațiuni speciale cu elicoptere (încărcături suspendate)			
11.	Operațiuni de stingere a incendiilor			
12.	Operațiuni pentru protecția mediului			
13.	Operațiuni de căutare și salvare			
14.	Alte activități			

2. Înmatricularea aeronavelor:

2.1. Aeronave deținute:

2.1.1. Aeronave aflate în proprietate:

2.1.2. Aeronave aflate la dispoziție în baza unui titlu de deținere:

3. Limitări:

Obs: Toate operațiunile de zbor se efectuează în conformitate cu prevederile Manualului Operational.

Data emiterii:

DIRECTOR GENERAL

ANEXA 3.3 Documente de certificare – Autorizația HR

AUTORIZAȚIE PENTRU OPERAȚIUNI COMERCIALE SPECIALIZATE CU RISC RIDICAT

Autoritatea emitentă: <i>Issuing Authority</i> AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ ȘOSEAUA BUCUREȘTI-PLOIEȘTI nr.38-40, Cod 013695 BUCUREȘTI, ROMÂNIA Tel: (401) 208.15.08, 233.40.33, Fax: (401) 208.15.72, 233.40.62, SITA: BUHTOYA, AFTN: LRBBYAYA. www.caa.ro ; e-mail: dir.gen@caa.ro		
Autorizație nr.: <i>Authorisation no</i>		
Numele operatorului aerian: <i>Operator Name</i>		
Adresa operatorului: <i>Operator address</i>		
Telefon: <i>Telephone</i>		
Fax: <i>Fax:</i>		
E-mail <i>E-mail</i>		
Operațiuni specializate autorizate: <i>Authorised specialised operation</i>	Modelul aeronavei: <i>Aircraft Model</i>	Înmatricularea aeronavei: <i>Registration Marks</i>
Zona sau locul de operare: <i>Authorised area or site of operation</i>		
Limitări speciale: <i>Special limitations</i>		
Prin prezenta se confirmă faptul că este autorizat să efectueze o operațiune sau operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat, în conformitate cu prezenta autorizație, cu procedurile standard de operare ale operatorului, cu anexa V la Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 și cu actele sale delegate și de punere în aplicare. * - Pentru operațiunile și aeronavele menționate, autorizația reprezintă permisiunea AACR specificată la art. SERA.3105 din Regulamentul (UE) nr. 923/2012. This is to confirm that is authorised to perform high risk commercial specialised operation(s) in accordance with this authorisation, operator's Standard Operating Procedures, Annex V to Regulation (EU) No 2018/1139 and its delegated and implementing acts. * - For mentioned operations and aircraft this authorisation is the permission from the RCAA in accordance with art. SERA.3105 of Regulation (EU) no. 923/2012.		
Data eliberării: <i>Date of issue</i>	Numele și semnătura: <i>Name and Signature</i> Funcție: <i>Title</i>	

Notă: Așezarea în pagină a câmpurilor poate fi modificată în funcție de necesități.

PAGINĂ LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT

ANEXA 4.2 Model decizie de suspendare a documentului de certificare



AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ

**DECIZIA
DIRECTORULUI GENERAL AL
AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE ROMÂNE**

Nr. D _____ din _____

În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului României nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, modificată și completată,

În baza Hotărârii Consiliului de Administrație nr. ____/_____, privind delegarea atribuțiilor de conducere executivă a RA-AACR și a competențelor stabilite prin Contractul de mandat nr. ____/_____, al Directorului General,

Având în vedere:

- "motivele care au condus la adoptarea măsurii",
- prevederile PIAC – OPS - Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă pentru desfășurarea operațiunilor aeriene, ediția 01, aprobate prin Decizia Directorului General al AACR nr. D_____/_____,

Directorul General al Autorității Aeronautice Civile Române

DECIDE:

Art. 1 Începând cu data prezentei decizii se suspendă, pentru o perioadă de 6 luni, Certificatul de Operator Aerian/Autorizația de Operator Aerian nr. XXX emis de RA AACR pentru (denumirea operatorului aerian).

Art. 2 Dacă în perioada de suspendare (denumirea operatorului aerian) nu solicită reluarea activității de transport aerian comercial/lucru aerian și nu face dovada îndeplinirii condițiilor care stau la baza certificării, Certificatul de Operator Aerian/Autorizația de Operator Aerian nr. XXX se revocă.

Art. 3 În perioada în care Certificatul de Operator Aerian/Autorizația de Operator Aerian nr. XXX este suspendat/ă, efectuarea operațiunilor de transport aerian comercial/lucru aerian este interzisă și conduce la revocarea imediată a documentului de certificare și la aplicarea prevederilor sancționatoare din Codul Aerian.

Art. 4 Prezentul act poate fi contestat conform Legii contenciosului administrativ 554/2004.

DIRECTOR GENERAL

Notă: Textul se adaptează în funcție de caz.

PAGINĂ LĂSATĂ INTENȚIONAT LIBER

ANEXA 4.2 Model decizie de revocare a documentului de certificare



AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ

**DECIZIA
DIRECTORULUI GENERAL AL
AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE ROMÂNE**

Nr. D _____ din _____

În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului României nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, modificată și completată,

În baza Hotărârii Consiliului de Administrație nr. ____/_____, privind delegarea atribuțiilor de conducere executivă a RA-AACR și a competențelor stabilite prin Contractul de mandat nr. ____/_____, al Directorului General,

Având în vedere:

- *"motivele care au condus la adoptarea măsurii"*,
- prevederile PIAC – OPS - Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă pentru desfășurarea operațiunilor aeriene, ediția 01, aprobate prin Decizia Directorului General al AACR nr. D_____/_____,

Directorul General al Autorității Aeronautice Civile Române

DECIDE:

Art. 1 Începând cu data prezentei se revocă Certificatul de Operator Aerian/Autorizația de Operator Aerian nr. XXX emis de RA AACR pentru (denumirea operatorului aerian)

Art. 2 Prezentul act poate fi contestat conform Legii contenciosului administrativ 554/2004.

DIRECTOR GENERAL

Notă: Textul se adaptează în funcție de caz.

PAGINĂ LĂSATĂ INTENȚIONAT LIBER

ANEXA 4.3 Model decizie de ridicare suspendare a documentului de certificare

AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ



**DECIZIA
DIRECTORULUI GENERAL AL
AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE ROMÂNE**

Nr. D _____ din _____

În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului României nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, modificată și completată,

În baza Hotărârii Consiliului de Administrație nr. ____/_____, privind delegarea atribuțiilor de conducere executivă a RA-AACR și a competențelor stabilite prin Contractul de mandat nr. ____/_____, al Directorului General,

Având în vedere:

- "motivele care au condus la adoptarea măsuri (ex: Raport privind ridicarea suspendării)",
- prevederile PIAC – OPS - Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă pentru desfășurarea operațiunilor aeriene, ediția 01, aprobate prin Decizia Directorului General al AACR nr. D_____/_____,

Directorul General al Autorității Aeronautice Civile Române

DECIDE:

Art. 1 Începând cu data prezentei decizii se anulează Decizia Directorului General al AACR nr. D _____ din _____. privind suspendarea Certificatului de Operator Aerian/Autorizația de Operator Aerian nr. XXX emis de RA AACR în numele (numele operatorului aerian).

Art. 2 Începând cu data prezentei decizii (numele operatorului aerian) este certificat să efectueze operațiuni de transport aerian comercial/lucru aerian conform care Certificatului de Operator Aerian/Autorizației de Operator Aerian nr. XXX.

DIRECTOR GENERAL

DIRECTOR SUPERVIZARE

Șef SOA

DIRECTOR ADJUNCT SUPERVIZARE
OPERAȚIUNI AERIENE ȘI NAVIGABILITATE
Șef SJRU

Șef BIOS

Întocmit,

PAGINĂ LĂSATĂ INTENȚIONAT LIBER

DECLARAȚIE DECLARATION În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei privind operațiunile aeriene <i>in accordance with Commission Regulation (EC) No 965/2012 on Air operations</i>	
Operator: Nume: <i>Name:</i> Locul unde este stabilit sau își are reședința operatorul și locul de unde sunt coordonate operațiunile: <i>Place in which the operator is established or residing and place from which the operations are directed:</i> Numele și datele de contact ale managerului responsabil: <i>Name and contact details of the accountable manager:</i>	
Organizația pentru continuitatea navigabilității certificată conform Regulamentului (CE) Nr. 1321/2014: <i>Continuing airworthiness management organisation in accordance with Regulation (EC) No 1321/2014:</i> Numele și adresa organizației și referința autorizației deținute (EASA Form 14) <i>Name and address of the organisation and approval reference (as per EASA Form 14):</i>	
Exploatarea aeronavei: <i>Aircraft operation:</i>	
Data de începere a operațiunii/data intrării în vigoare a schimbării: <i>Starting date of operation/applicability date of the change:</i>	
Tipul (tipurile) de operațiuni: <i>Type(s) of operation:</i> ☐ Partea NCC: (specificați dacă pasageri și/sau marfă) <i>Part-NCC: (specify if passenger and/or cargo)</i> ☐ Partea SPO: (specificați ce tip de activitate) <i>Part-SPO: (specify which type of activity)</i>	

Tipul (tipurile) de aeronavă, numărul (numerele) de înmatriculare și baza principală: <i>Type(s) of aircraft, registration(s) and main base:</i>
Detaliile aprobărilor deținute (atașați la declarație o listă a aprobărilor specifice, dacă este cazul) <i>Details of approvals held (attach list of specific approvals to the declaration, if applicable)</i>
Detaliile autorizațiilor pentru operațiuni specializate deținute (atașați autorizațiile, dacă este cazul) <i>Details of specialised operations authorisation held (attach authorisations, if applicable)</i>
Lista mijloacelor alternative de conformare, cu trimitere la AMC-urile pe care le înlocuiesc (se atașează la declarație) <i>List of alternative means of compliance with references to the AMCs they replace (attach to the declaration)</i>
Declarații <i>Statements</i>
☐ Documentația privind sistemul de management, inclusiv manualul de operațiuni, reflectă cerințele aplicabile prevăzute în partea ORO, partea NCC, partea SPO și partea SPA. Toate zborurile se vor desfășura în conformitate cu procedurile și instrucțiunile specificate în manualul de operațiuni. <i>The management system documentation including the operations manual reflects the applicable requirements set out in Part-ORO, Part-NCC, Part-SPO and Part-SPA. All flights will be carried out in accordance with the procedures and instructions specified in the operations manual.</i>
☐ Toate aeronavele exploatate au un certificat de navigabilitate valabil și sunt în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei. <i>All aircraft operated hold a valid certificate of airworthiness and comply with Commission Regulation (EC) No 1321/2014.</i>
☐ Toți membrii echipajului de zbor și ai echipajului de cabină, după caz, sunt pregătiți în conformitate cu cerințele aplicabile. <i>All flight crew members and cabin crew members as applicable are trained in accordance with the applicable requirements.</i>
☐ (Dacă este cazul/ <i>If applicable</i>) Operatorul a implementat și a demonstrat conformitatea cu un standard recunoscut oficial în domeniu.

Declarație

Anexa 5.1

The operator has implemented and demonstrated conformance to an officially recognised industry standard.

Referința standardului:

Reference of the standard:

Organismul de certificare:

Certification body:

Data ultimului audit de conformare:

Date of the last conformance audit:

☐ Orice schimbare în exploatare care afectează informațiile prezentate în această declarație va fi adusă la cunoștința autorității competente.

Any change in the operation that affects the information disclosed in this declaration will be notified to the competent authority.

☐ Operatorul confirmă că informațiile prezentate în această declarație sunt corecte.

The operator confirms that the information disclosed in this declaration is correct.

Data, numele și semnătura managerului responsabil

Date, name and signature of the accountable manager

PAGINĂ LĂSATĂ INTENȚIONAT LIBER

ANEXA 5.2 Model informare de luare la cunoștință a intenției operatorului aerian de a efectua operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate/operațiuni specializate

„Nr. _____/_____

NUMELE OPERATORULUI AERIAN
NAME OF THE AIR OPERATOR**Numele și prenumele solicitantului**
Name and surname of the applicant**Funcția solicitantului**
Applicant position within the air operator**Subiect: Desfășurarea operațiunilor necomerciale cu aeronave complexe motorizate/operațiunilor specializate**
Non-commercial operations of complex motor-powered aircraft/specialised operations**Doamnă/Domnule _____ (funcția),**
Dear Sir/Madame,

Urmare a declarației dvs. nr. _____/_____ (ref. AACR nr. _____/_____) vă comunicăm faptul că Autoritatea Aeronautică Civilă Română a luat la cunoștință că _____ (numele operatorului aerian) _____ urmează de efectueze operațiuni necomerciale/operațiuni specializate cu aeronava tip _____ , înmatriculată _____ , având ca locație de coordonare a operațiunilor aeriene _____ .

Upon receiving declaration ref. no. _____/_____ (RoCAA ref. no. _____/_____), Romanian Civil Aeronautical Authority was notified that _____ (name of the air operator) _____ will perform non-commercial operations/specialised operations with aircraft type _____ , registered _____ , and all non-commercial operations/specialised operations will be directed from _____ .

Operațiunile necomerciale/operațiunile specializate vor fi efectuate în conformitate cu prevederile Regulamentului Comisiei (UE) nr. 965/2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, cu modificările și completările ulterioare, coroborat cu prevederile PIAC-OPS.

Non-commercial operations with complex motor-powered aircraft/specialised operations will be conducted in compliance with Commission Regulation (EU) No 965/2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations with all applicable later amendments and in compliance with PIAC-OPS.”

PAGINĂ LĂSATĂ INTENȚIONAT LIBER

LISTA APROBĂRILOR SPECIFICE <i>LIST OF SPECIFIC APPROVALS</i>		
Operațiuni necomerciale <i>Non-commercial operations</i>		
(sub rezerva condițiilor specificate în aprobare și cuprinse în manualul de operațiuni sau în manualul de operare utilizat pilotului) <i>(subject to the conditions specified in the approval and contained in the operations manual or pilot's operating handbook)</i>		
Autoritatea emitentă⁽¹⁾: <i>Issuing Authority⁽¹⁾:</i>		
Lista aprobărilor specifice⁽²⁾: <i>List of Specific Approvals:</i>		
Numele operatorului: <i>Name of Operator:</i>		
Data⁽³⁾: <i>Date:</i>		
Semnătura <i>Signature</i>		
Tipul (tipurile) de aeronavă, numărul (numerele) de înmatricular ⁽⁴⁾: <i>Aircraft Model and Registration Marks:</i>		
Aprobări specifice⁽⁵⁾ <i>Specific Approvals</i>	Specificație ⁽⁶⁾ <i>Specification</i>	Observații <i>Remarks</i>
(1) A se introduce denumirea și datele de contact. (2) A se introduce numărul asociat. (3) Data eliberării aprobărilor specifice (zz-ll-aaaa) și semnătura reprezentantului autorității competente. (4) A se introduce denumirea stabilită de Echipa pentru siguranța aviației comerciale (CAST)/OACI pentru tipul, modelul și seria aeronavei sau seria master, dacă a fost		

desemnată o serie (de exemplu, Boeing-737-3K2 sau Boeing-777-232). Taxonomia CAST/OACI este disponibilă la adresa: <http://www.intlaviationstandards.org/> Numerele de înmatriculare trebuie enumerate fie în lista aprobărilor specifice, fie în manualul de operațiuni. În ultimul caz, lista aprobărilor specifice trebuie să menționeze pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.

(5) În această coloană, enumerați toate operațiunile aprobate, de exemplu, bunuri periculoase, LVO, RVSM, RNP, MNPS.

(6) În această coloană, enumerați criteriile cele mai permissive pentru fiecare aprobare, de exemplu, înălțimea de decizie și minimele RVR pentru CAT II.

(1) Insertion of name and contact details.

(2) Insertion of the associated number.

(3) Issue date of the specific approvals (dd-mm-yyyy) and signature of the competent authority representative.

(4) Insertion of the Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO designation of the aircraft make, model and series, or master series, if a series has been designated (e.g. Boeing-737-3K2 or Boeing-777-232). The CAST/ICAO taxonomy is available at: <http://www.intlaviationstandards.org/>

(5) List in this column any approved operations, e.g., Dangerous goods, LVO, RVSM, RNP, MNPS.

(6) List in this column the most permissive criteria for each approval, e.g. the decision height and RVR minima for CAT II.

EASA Form 140

Anexa 6.1 Cerere de aprobare a utilizării unui echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD)

Annex 6.1 Form for the approval of individual flight simulation training devices (FSTD)

Nr. înregistrare solicitant/Applicant ref. no.		Nr. înregistrare AACR/RoCAA ref. no.	
Secțiunea 1 Section 1			
Solicitant/Applicant			
Nume & nr. AOC: <i>Name & AOC no.</i>			
Reprezentat legal de: <i>Legally represented by</i>			
Informații aeronavă(e)/Aircraft data			
Tip aeronavă: <i>Aircraft type</i>			
Înmatriculare(ări): <i>Registration mark(s)</i>			
Serie(ii) de fabricație: <i>Serial number(s)</i>			
Informații FSTD/FSTD data			
Tip și nivel de calificare FSTD: <i>FSTD type and qualification level</i>			
Tip aeronavă simulată: <i>Simulated a/c type</i>			
Organizație/operator FSTD: <i>FSTD organisation/operator</i>			
Certificat de calificare: <i>Qualification certificate</i>	Nr. <i>No.</i>		
	Emis de: <i>Issued by</i>		
	Emis la data: <i>Issued on</i>		
Specificații FSTD: <i>FSTD specifications</i>	Sistem vizual: <i>Visual system</i>		
	Sistem mișcare: <i>Motion system</i>		
	Sistem de propulsie: <i>Engine fit</i>		
	Echipamente de bord: <i>Instrument fit</i>		
	Tip și versiune		

	TCAS: <i>TCAS fit</i>			
	Alte capabilități: <i>Additional capabilities</i>	(eg. LVO, Windshear warning system, WX-radar, EGPWS, HUD/HUGS, FANS, GPS, etc.)		
Restricții/limitări FSTD: <i>FSTD restrictions/limitations</i>				
Informații programe de pregătire/Training programs data				
includeți programele de pregătire care vor fi aplicate pe FSTD și indicați ediția/revizia aplicabilă <i>provide information about the type and current issue/revision of the training programmes applicable</i>				
DOCUMENTE SUPT CERERII/ATTACHED DOCUMENTS: Copie certificat de calificare FSTD, inclusiv specificațiile FSTD/Copy of the FSTD qualification certificate including the FSTD specifications și/and ref. Copia contractului dintre operatorul aerian și organizația deținătoare de FSTD (fără informațiile confidențiale privind costuri, taxe, etc.)/Copy of the written agreement between the operator and the contracted organisation (without the confidential parts regarding taxes, fees, etc.) și/and. Analiza de risc, managementul schimbării/Risk assessment, management of change și/and ref. Raport(e) privind monitorizarea conformării/Compliance monitoring report(s) ref.				
DECLARAȚIA SOLICITANTULUI/APPLICANT DECLARATION Solicitantul își asumă întreaga responsabilitate privind datele furnizate și cunoaște faptul că aprobarea se referă strict la activitățile descrise mai sus. <i>The undersigned applicant accepts full responsibility for the information declared above and understands that the approval is strictly limited to the above described activities.</i>				
Data: <i>Date</i>		Semnătura: <i>Signature</i>		

Secțiunea 2 Section 2 <i>(Rezervată AACR/RoCAA reserved)</i>			
Evaluare cerere și documente suport Application form and documentation evaluation			
AACR FOI: <i>RoCAA FOI</i>			
Cerere nr./data: <i>Application no./date</i>			
Solicitant/AOC: <i>Applicant/AOC</i>			
Informații FSTD FSTD data			
Tip și nivel de calificare FSTD: <i>FSTD type and qualification level</i>			
Tip aeronavă simulată: <i>Simulated a/c type</i>			
Organizație/operator FSTD: <i>FSTD organisation/operator</i>			
LISTA DE VERIFICARE A CERERII <i>Application form check-list</i>	DA <i>Yes</i>	NU <i>No</i>	N/A
Cererea este completată corespunzător și furnizează informații complete <i>The application form is correctly filled and provides complete information</i>	☐	☐	☐
Au fost anexate toate documentele suport necesare <i>All necessary documents were attached</i>	☐	☐	☐
Verificare conformare <i>Compliance check</i>	DA <i>Yes</i>	NU <i>No</i>	N/A
ORO.GEN.205 Organizația contractată este certificată pentru activitățile solicitate sau deține aprobarea operatorului aerian solicitant <i>The contracted organisation itself is certified to carry out the activity or it is working under operator's approval</i>	☐	☐	☐
AMC 1 ORO.GEN.205(b) Există un contract între operator și organizația contractată și acest contract definește în mod clar activitățile contractate și cerințele aplicabile <i>A written agreement exists between the operator and the contracted organisation and it clearly defines the contracted activities and applicable requirements</i>	☐	☐	☐
AMC 1 ORO.GEN.205(c) Activitatea contractată este inclusă în programele de management al siguranței și de monitorizare a conformării <i>The contracted safety related activities relevant to the agreement are included in the operator's safety management and compliance monitoring programmes</i>	☐	☐	☐
AMC 1 ORO.GEN.205(d) Operatorul s-a asigurat că organizația contractată deține toate autorizările sau aprobările necesare și are resurse și competențe pentru furnizarea activităților contractate <i>The operator ensured that the contracted organisation has the necessary authorisation or approval and commands the resources and competence to undertake the task</i>	☐	☐	☐

Verificare conformare <i>Compliance check</i>		DA Yes	NU No	N/A
ORO.FC.145(d), ORO.MLR.100(b) Specificațiile FSTD și restricțiile/limitările acestuia permit desfășurarea programelor de pregătire și verificare conform zonelor de operare, conform aprobărilor specifice și limitărilor din COA deținut de solicitant, respectiv conținutul Manualul de Operațiuni probat <i>The FSTD specifications, restrictions and limitations permit the deployment of the training programmes in accordance with the area of operations, special approvals and limitations specified in the air operator's AOC and the approved OM</i>		☐	☐	☐
ORO.FC.145(d) FSTD reproduce, pe cât posibil, aeronava(ele) utilizată(e) de operatorul aerian. Diferențele dintre FSTD și aeronavă(e) se descriu și se analizează într-o informare sau un curs de pregătire, după caz <i>The FSTD replicates the aircraft used by the operator, as far as practicable or the differences between the FSTD and the aircraft are described and addressed through a briefing or training, as appropriate</i>		☐	☐	☐
AMC1 ORO.FC.145(d) În cazul FFS, operatorul a clasificat orice diferență dintre FFS și aeronavă în conformitate cu acest AMC <i>In case of a FFS, the operator classified any differences between the aircraft and FFS in accordance with this AMC</i>		☐	☐	☐
ORO.FC.145(e) Operatorul are stabilit un sistem de monitorizare eficientă a modificărilor aduse FSTD și acest sistem poate determina dacă aceste modificări afectează sau nu eficiența programelor de pregătire <i>The operator established a system to adequately monitor changes to the FSTD and to ensure that those changes do not affect the adequacy of the training programmes</i>		☐	☐	☐
CONCLUZIILE ȘI PROPUNERILE INSPECTORULUI EVALUATOR FINDINGS AND PROPOSALS OF THE EVALUATING INSPECTOR				
☐ ACORDARE APROBARE		☐ EFECTUARE INSPECȚIE		☐ RESPINGERE CERERE
Data: Date		Semnătura: Signature		

Anexa 6.2 Formular de aprobare a utilizării unui echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD)

Annex 6.2 Approval of individual flight simulation training devices (FSTD)

Cerere nr./data: <i>Application no./date</i>			
Solicitant/AOC: <i>Applicant/AOC</i>			
Informații FSTD FSTD data			
Tip și nivel de calificare FSTD: <i>FSTD type and qualification level</i>			
Tip aeronavă simulată: <i>Simulated a/c type</i>			
Organizație/operator FSTD: <i>FSTD organisation/operator</i>			
Aviz șef SOA: <i>Checked by the head of SOA</i>			
☐ ACORDARE APROBARE		☐ EFECTUARE INSPECȚIE	
☐ RESPINGERE CERERE			
Concluzii/observații Șef SOA <i>Head of SOA remarks</i>			
Data: <i>Date</i>		Semnătura: <i>Signature</i>	
Aviz D. Adj. SOAN: <i>Checked by the deputy director SOAN</i>			
Data: <i>Date</i>		Semnătura: <i>Signature</i>	
Aprobare Director Supervizare: <i>Approved by the Supervision Director</i>			
Data: <i>Date</i>		Semnătura: <i>Signature</i>	

PAGINĂ LĂSATĂ INTENȚIONAT LIBER

Anexa 6.3 Formular pentru evaluarea facilităților de pregătire pentru membrii echipajelor de cabină

Annex 6.3 Form for the cabin crew training device evaluation

Secțiunea 1/Section 1		
Operator aerian/Air Operator		
Nume & nr. AOC: <i>Name & AOC no.</i>		
Reprezentat legal de: <i>Legally represented by</i>		
Informații dispozitiv de pregătire/trening device data		
Tip dispozitiv de pregătire: <i>Training device type</i>		
Tip aeronavă/echipament simulată: <i>Simulated aircraft/equipment type</i>		
Organizație de pregătire: <i>Training organisation</i>		
Autorizație dispozitiv de pregătire: <i>Training device authorisation</i>	Nr. <i>No.</i>	
	Emis de: <i>Issued by</i>	
	Emis la data: <i>Issued on</i>	
Informații programe de pregătire/Training programs data		
includeți programele de pregătire care vor fi aplicate pe dispozitivul de pregătire și indicați ediția/revizia aplicabilă <i>provide information about the type and current issue/revision of the training programmes applicable</i>		

Secțiunea 2/Section 2 (Rezervată AACR/RoCAA reserved)			
Mijloace de pregătire	DA Yes	NU No	N/A
1. Mijlocul de pregătire este folosit ca variantă pentru aeronava/echipamentul respectiv.	☐	☐	☐
2. Facilitățile de pregătire practică la sol reproduc cu acuratețe aeronava sau sistemul/echipamentul aflat la bordul acesteia, după cum urmează: i. configurația cabinei de pasageri în legătură cu dispunerea/ poziționarea ieșirilor/zonelor de lucru, strapontinelor/echipamentelor de urgență, ii. tipul și localizarea scaunelor de pasageri și a strapontinelor membrilor echipajelor de cabină, iii. uși/ieșiri în toate modurile de operare, inclusiv metodele de operare și forțele necesare în cazul defectării sistemului de asistare, iv. sistemul/echipamentul de urgență (se pot folosi și echipamente destinate instruirii din fabricație, butelii de oxigen și PBE, încărcate sau nu)	☐	☐	☐
3. Evaluarea factorilor ce determină considerarea unei uși/ieșiri ca fiind varianta a unui alt tip: i. armarea/dezarmarea, ii. direcția de deplasare a mânerului de operare, iii. direcția de deschidere a ușii, iv. mecanismul de asistare a forței de deschidere (daca este aplicabil), v. echipamente de evacuare asociate ieșirii respective: tobogane, frânghii, etc..	☐	☐	☐
Sistemul de documente	DA Yes	NU No	N/A
1. Exerciții efectuate conform procedurilor beneficiarului, în baza documentației de siguranță a acestuia	☐	☐	☐
2. Înregistrarea pregătirii/verificărilor asociate efectuate și actualizarea documentelor de calificare corespunzătoare	☐	☐	☐
3. Documentația beneficiarului legată de alegerea/supravegherea facilităților de pregătire utilizate	☐	☐	☐
4. Feed-back pregătire, rezultate, verificări	☐	☐	☐
Personalul de instruire/verificare	DA Yes	NU No	N/A
1. Din partea beneficiarului	☐	☐	☐
2. Din partea furnizorului, în baza certificării de către autoritatea competentă	☐	☐	☐

CONCLUZIILE ȘI PROPUNERILE INSPECTORULUI EVALUATOR
FINDINGS AND PROPOSALS OF THE EVALUATING INSPECTOR

Data: <i>Date</i>		Semnătura: <i>Signature</i>	
----------------------	--	--------------------------------	--

Concluzii/observații Șef SOA
Head of SOA remarks

Data: <i>Date</i>		Semnătura: <i>Signature</i>	
----------------------	--	--------------------------------	--

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

PAGINĂ LĂSATĂ INTENȚIONAT LIBER

Anexa 7.1 Cerere pentru aprobarea inițială/a schimbării în cadrul sistemului de management/ Cerere de acceptare a persoanei nominalizate pentru postul managerial

Annex 7.1 Approval of initial/change in the management system/Nominated person acceptance form

OBS: *Se va completa de către Managerul Responsabil.*

ATTN: *To be filled by the Accountable Manager.*

I. Informații generale referitoare la solicitant și persoana nominalizată

Information regarding the applicant and the nominated person

ORGANIZAȚIA (denumire, adresă sediu social):

Organisation (name, principal place of bussines):

REPREZENTATĂ prin (nume, prenume, funcție):

Represented by (name, surname, function):

solicit aprobarea inițială/ a schimbării în cadrul sistemului de management/acceptarea, de către AACR, a persoanei nominalizate pentru postul managerial, conform cerințelor aplicabile, în baza următoarelor informații:

I apply for RCAA initial approval of the management system or for RCAA approval of the management system change/acceptance of the nominated person, in accordance with the applicable requirements, taking into consideration the following information:

1. Numele persoanei nominalizate: _____

Name of the nominated person:

2. Postul managerial: _____

Function:

3. Persoana nominalizată este acceptată pentru ocuparea unui post managerial și de către o altă autoritate competentă a altui stat?

Has the nominated postholdes been accepted by a competent authority of another State?

- ☐ **Da**, de către autoritatea(țile) din _____
Yes, by the authority(ies) from
- ☐ **Nu** / No

II. Informații referitoare la pregătirea, calificările și experiența persoanei nominalizate
Information regarding the training, qualifications and experience of the nominated person

4. Pregătire și calificări relevante pentru postul managerial de la pct. 2.:

Training and qualifications relevant for the function mentioned at para. no. 2.:

5. Experiența de lucru relevantă pentru funcția de la pct. 2.:

Relevant work experience for the function mentioned at para. no. 2.:

III. Informații referitoare la motivul schimbării în sistemul de management a persoanei care ocupă postul managerial și asigurarea interimatului

Information regarding the reason for the change in the management system of the person occupying the managerial post and the interim ensurance

6. Motivul schimbării deținătorului de post managerial (Se completează doar în cazul schimbării deținătorului de post managerial):

Reason for the change of the nominated post holder (to be filled only when changing the nominated postholder):

7. Persoana (și funcția deținută de aceasta în cadrul companiei) care va asigura interimatul până la aprobarea schimbării în cadrul sistemului de management/acceptarea persoanei nominalizate pentru funcția de la pct.(2) (Se completează doar în cazul schimbării deținătorului de post managerial):

The person (and current function held within the company) that will ensure the interim until the approval of the management system change/acceptance of the nominated person for the function mentioned at para. no. 2 (to be filled only when changing the nominated postholder):

IV. Informații referitoare la asigurarea continuității și persoana desemnată în acest sens
Information regarding the continuity of supervision and the person designated

8. Persoana care va asigura continuitatea în absența persoanei nominalizate pentru funcția de la pct.(2):

The person that will ensure the continuity of supervision in the absence of the nominated person for the function mentioned at para. no. 2:

9. Funcția în cadrul operatorului aerian și calificările persoanei care va asigura continuitatea supravegherii în absența persoanei nominalizate pentru funcția de la pct.(2):

The function held within the air operator and the qualifications held by the person that will ensure the continuity of supervision in the absence of the nominated person for the function mentioned at para. no. 2:

Numele și prenumele Managerului Responsabil
 (cu majuscule):

*Name and Surname of the Accountable Manager
 (uppercase)*

Semnătura:
Signature

Date de contact:
Contact information

Data:
Date

Instrucțiuni privind completarea cererii*Instructions to complete the form*

Cererea de aprobare inițială/a schimbării în cadrul sistemului de management/acceptare a persoanei nominalizate pentru postul managerial poate fi completată electronic sau tipărită și completată manual.

The form used for initial approval of the management system or for approval of the management system change/acceptance of nominated person for managerial post can be completed electronically or it is also feasible to print it first and fill the information in manually.

După completare, cererea trebuie semnată de către Managerul Responsabil al operatorului aerian. Cererea trebuie însoțită de următoarele documente:

- (i) o declarație cu privire la persoana care asigură interimatul și durata prevăzută a interimatului (maxim 30 de zile);
- (ii) fișa postului pentru care este nominalizat;
- (iii) un document din care să reiasă tipul și durata contractului de muncă precum și durata timpului de lucru;
- (iv) Curriculum Vitae;
- (v) dovada efectuării unei pregătiri specifice domeniului de activitate, dacă persoana nominalizată deține o astfel de pregătire.

When completed, the form has to be signed by the Accountable Manager. The application package has to comprise the following documents:

- (i) a statement about the person acting as interim and the expected length of the interim period (maximum 30 days);*
- (ii) job description;*
- (iii) a document showing the type and duration of work contract and working time;*
- (iv) Curriculum Vitae;*
- (v) proof of a specific training, if the nominee holds such training.*

URMĂTOARELE CÂMPURI SUNT REZERVATE AACR <i>The following fields are reserved for RoCAA staff</i>		
Cerere nr./data: (AACR) Application form no./data (RoCAA)		
Comisia de evaluare: Evaluation commission:		
LISTA DE VERIFICARE A CERERII <i>Application form check-list</i>	DA Yes	NU No
Cererea este completată corespunzător și furnizează informații complete The application form is correctly completed and provides complete information	☐	☐
Documentele suport sunt corecte The documents in the application package are correct	☐	☐
Documentele suport prezintă toate informațiile necesare evaluării persoanei nominalizate pentru ocuparea postului managerial obligatoriu The supporting documents shall provide all information needed to assess the nominated postholder	☐	☐
LISTA DE VERIFICARE A PERSOANEI NOMINALIZATE <i>Nominated person check-list</i>	DA Yes	NU No
Persoana nominalizată deține calificările și pregătirea relevante pentru postul managerial The nominated person holds relevant qualification and training for the envisaged function	☐	☐
Persoana care va asigura continuitatea supravegherii în absența persoanei nominalizate deține calificările și pregătirea relevante pentru postul managerial The person that will ensure the continuity of supervision in the absence of the nominated person holds relevant qualification and training	☐	☐
ORGANIZAREA PROCEDURII DE APROBARE <i>Approval procedure</i>	DA Yes	NU No
Comisia de evaluare acceptă în mod direct nominalizarea, fără a mai fi necesară parcurgerea întregii proceduri de aprobare, ținând cont de experiența în domeniul aviației în posturi de conducere similare și buna colaborare de care persoana nominalizată a dat dovadă în decursul activității anterioare. The evaluation committee directly supports the nomination, without having to wade through the whole procedure of acceptance, taking account of aviation experience in similar leadership positions and good cooperation of the person nominated has demonstrated over previous work.	☐	☐
Comisia de evaluare va intervieva persoana nominalizată întrucât aceasta nu a putut face dovada efectuării unei pregătiri specifice relevante domeniului de activitate. The evaluation committee will interview the person nominated as this could not proof of a specific training relevant scope.	☐	☐
Comisia de evaluare va examina persoana nominalizată în scopul de a verifica nivelul cunoștințelor referitor la prevederile Manualului propriu de Operațiuni, a reglementărilor și procedurilor aplicabile. The evaluation committee will consider the nominee in order to assess the knowledge of the provisions of the Manual of Operations, applicable regulations and procedures.	☐	☐

CONCLUZIILE ȘI PROPUNERILE COMISIEI DE EVALUARE
CONCLUSIONS AND EVALUATION COMMITTEE PROPOSALS

☐ APROBARE SCHIMBARE/ APROBARE ACCEPTARE <i>Approval of the change/ Acceptance approval</i>		☐ RESPINGERE CERERE <i>Refuse application</i>	
Data: <i>Date:</i>		Semnătura: <i>Signature:</i>	
AVIZ ȘEF SOA <i>Head of SOA's advice</i>			
Data: <i>Date:</i>		Semnătura: <i>Signature:</i>	
AVIZ DASOAN <i>DASOAN's advice</i>			
Data: <i>Date:</i>		Semnătura: <i>Signature:</i>	
APROBARE DIRECTOR SUPERVIZARE <i>Supervision's Director approval</i>			
Data: <i>Date:</i>		Semnătura: <i>Signature:</i>	

Anexa 7.2 Cerere pentru acceptarea persoanei responsabile cu respectarea prevederilor aplicabile și cu desfășurarea în siguranță a operațiunilor de aviație generală cu aeronave complexe motorizate

Annex 7.2 Acceptance of the person responsible for compliance with applicable provisions and the safety of general aviation operations with complex motor-powered aircraft form

OBS: Se va completa de către proprietarul aeronavei.

ATTN: To be filled by the aircraft owner.

I. Informații generale referitoare la solicitant și persoana nominalizată

Information regarding the applicant and the nominated person

PROPRIETARUL AERONAVEI (Nume și prenume/denumire societate, adresă):

Aircraft owner (name/organization name, address/principal place of business):

REPREZENTATĂ prin (nume, prenume, funcție) (se completează doar în cazul societății comerciale):

Represented by (name, surname, function) (to be filled only in case of company) :

solicit acceptarea, de către AACR, a persoanei responsabile cu respectarea prevederilor aplicabile și cu desfășurarea în siguranță a operațiunilor de aviație generală cu aeronave complexe motorizate, conform cerințelor aplicabile, în baza următoarelor informații:

I apply for RCAA acceptance of the person responsible for compliance with applicable provisions and the safety of general aviation operations with complex motor-powered aircraft, in accordance with the applicable requirements, taking into consideration the following information:

1. Numele persoanei nominalizate:

Name of the nominated person:

2. Persoana nominalizată este acceptată pentru ocuparea unui post managerial și de către o altă autoritate competentă a altui stat?

Has the nominated postholder been accepted by a competent authority of another State?

☐ **Da**, de către autoritatea(țile) din _____

Yes, by the authority(ies) from

☐ **Nu** / No

II. Informații referitoare la pregătirea, calificările și experiența persoanei nominalizate
Information regarding the training, qualifications and experience of the nominated person

3. Pregătire și calificări relevante:

Training and qualifications relevant:

4. Experiența de lucru relevantă:

Relevant work experience:

III. Informații referitoare la motivul schimbării persoanei responsabile și asigurarea interimatului

Information regarding the reason for the change of the responsible person and the interim ensurance

5. Motivul schimbării (Se completează doar în cazul schimbării persoanei responsabile):

Reason for the change (to be filled only when changing the responsible person):

6. Persoana care va asigura interimatul până la acceptarea persoanei nominalizate (Se completează doar în cazul schimbării persoanei responsabile):

The person that will ensure the interim until the acceptance of the nominated person (to be filled only when changing the responsible person):

IV. Informații referitoare la asigurarea continuității și persoana desemnată în acest sens

Information regarding the continuity of supervision and the person designated

7. Persoana care va asigura continuitatea în absența persoanei responsabile:

The person that will ensure the continuity of supervision in the absence of the responsible person:

8. Calificările persoanei care va asigura continuitatea în absența persoanei responsabile:

The qualifications held by the person that will ensure the continuity in the absence of the responsible person:

Numele și prenumele proprietarului
aeronavei/reprezentantului societății comerciale
(cu majuscule):

*Name and Surname of the aircraft
owner/company representative
(uppercase)*

Semnătura:

Signature

Date de contact:

Contact information

Data:

Date

URMĂTOARELE CÂMPURI SUNT REZERVATE AACR <i>The following fields are reserved for RoCAA staff</i>			
Cerere nr./data: (AACR) <i>Application form no./data</i> (RoCAA)			
Comisia de evaluare: <i>Evaluation commission:</i>			
LISTA DE VERIFICARE A CERERII <i>Application form check-list</i>		DA Yes	NU No
Cererea este completată corespunzător și furnizează informații complete <i>The application form is correctly completed and provides complete information</i>		☐	☐
Documentele suport sunt corecte <i>The documents in the application package are correct</i>		☐	☐
Documentele suport prezintă toate informațiile necesare evaluării persoanei nominalizate <i>The supporting documents shall provide all information needed to assess the nominated person</i>		☐	☐
LISTA DE VERIFICARE A PERSOANEI NOMINALIZATE <i>Nominated person check-list</i>		DA Yes	NU No
Persoana nominalizată deține calificările și pregătirea relevante atribuțiilor <i>The nominated person holds relevant qualification and training for the envisaged function</i>		☐	☐
Persoana care va asigura continuitatea supravegherii în absența persoanei nominalizate deține calificările și pregătirea relevante pentru postul managerial <i>The person that will ensure the continuity of supervision in the absence of the nominated person holds relevant qualification and training</i>		☐	☐
ORGANIZAREA PROCEDURII DE APROBARE <i>Approval procedure</i>		DA Yes	NU No
Comisia de evaluare acceptă în mod direct nominalizarea, fără a mai fi necesară parcurgerea întregii proceduri de aprobare, ținând cont de experiența în domeniul aviației în posturi de conducere similare și buna colaborare de care persoana nominalizată a dat dovadă în decursul activității anterioare. <i>The evaluation committee directly supports the nomination, without having to wade through the whole procedure of acceptance, taking account of aviation experience in similar leadership positions and good cooperation of the person nominated has demonstrated over previous work.</i>		☐	☐
Comisia de evaluare va intervieva persoana nominalizată întrucât aceasta nu a putut face dovada efectuării unei pregătiri specifice relevante domeniului de activitate. <i>The evaluation committee will interview the person nominated as this could not proof of a specific training relevant scope.</i>		☐	☐
Comisia de evaluare va examina persoana nominalizată în scopul de a verifica nivelul cunoștințelor referitor la prevederile Manualului propriu de Proceduri, a reglementărilor și procedurilor aplicabile. <i>The evaluation committee will consider the nominee in order to assess the knowledge of the provisions of the Manual of Procedures, applicable regulations and procedures.</i>		☐	☐

CONCLUZIILE ȘI PROPUNERILE COMISIEI DE EVALUARE CONCLUSIONS AND EVALUATION COMMITTEE PROPOSALS			
☐ ACCEPTARE <i>Acceptance</i>		☐ RESPINGERE CERERE <i>Refuse application</i>	
Data: <i>Date:</i>		Semnătura: <i>Signature:</i>	
AVIZ ȘEF SOA <i>Head of SOA's advice</i>			
Data: <i>Date:</i>		Semnătura: <i>Signature:</i>	
AVIZ DASOAN <i>DASOAN's advice</i>			
Data: <i>Date:</i>		Semnătura: <i>Signature:</i>	
APROBARE DIRECTOR SUPERVIZARE <i>Supervision's Director approval</i>			
Data: <i>Date:</i>		Semnătura: <i>Signature:</i>	

PAGINĂ LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT

Anexa 7.3 Cadrul legislativ pentru desfășurarea procedurii de aprobare/acceptare a persoanelor responsabile

- (1) Ordonanța nr. 29/1997 privind Codul aerian civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- (2) Hotărârea Guvernului nr. 912/2010 pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național, precum și a condițiilor în care decolarea și aterizarea aeronavelor civile se pot efectua și de pe/pe alte terenuri sau suprafețe de apă decât aerodromurile certificate, cu toate modificările și completările ulterioare;
- (3) Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave;
- (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;
- (5) 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 amendat prin Regulamentul (UE) nr. 290/2012 al Comisiei din 30 martie 2012;
- (6) Regulamentul (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;
- (7) Subpartea Q din Anexei III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile;
- (8) Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei;
- (9) RACR-OPS LAAG „Operațiuni de lucru aerian și aviație generală”, ediția 1, aprobat prin OMTI nr. 301/2009;
- (10) RACR-RA „Regulile aerului”, ediția 02/2006 aprobată prin OMTCT nr. 21/2007, cu modificările și completările ulterioare;
- (11) RACR-LTMO „Limitări privind timpul de muncă și cerințe de odihnă pentru personalul aeronautic civil navigant”, ediția 2/2008 aprobat prin OMT 1074/2008;
- (12) RACR-REAC „Raportarea evenimentelor de aviație civilă”, ediția iulie 2016 aprobat prin OMT 600/2016;
- (13) RACR-TABP, „Transportul aerian de bunuri periculoase” ediția 4/2015, aprobat prin OMT 488/2015;

-
- (14) Ordinul nr. 248/1999 pentru aprobarea aplicării reglementărilor europene JAR FCL 1- Licențierea echipajelor de zbor/avioane, JAR FCL 2 - Licențierea echipajelor de zbor/elicoptere și JAR FCL 3 - Licențierea echipajelor de zbor/medical;
 - (15) RACR-LPN 5 "Licențierea unor categorii de personal aeronautic civil navigant " ediția 3/2013;
 - (16) EASA Safety Information Bulletin (SIB) 2010-17R5 - Flight in Airspace with Contamination of Volcanic Ash cu reviziile ulterioare;
 - (17) Procedură pentru gestionarea situațiilor de contaminare cu cenușă vulcanică în FIR București Ediția 01/01.11.2013, aprobată de DG AACR, DG ROMATSA, Șeful Direcției Instrucție și Doctrină al AMG, Șef SMFA.

ANEXA 8 LVO – Secțiunea 1

FORMULAR AUTORIZARE OPERAȚIONALĂ LVO
FORM FOR LVO OPERATIONAL APPROVAL

Acest formular este conceput pentru a aduna toate informațiile necesare de la operatorii care doresc aprobare operațională LVO

This form is designed to gather all the required information from operators requiring LVO operational approval.

SECȚIUNEA 1 – a se completa înaintea aprobării de către AACR a programelor de pregătire

Section 1 – to be completed before RCAA grants approval for the training programs

A. DETALII AERONAVĂ AIRFRAME DETAILS				
Tip Aeronavă Aeroplane Type	Serie Aeronavă Aeroplane Series	S/N Producător Manufacturer S/N	Înmatriculare Registration	Cod Mod S Mode "S" Code (hex)
B. Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă solicitate: Requested LVO:				
☐	decolare cu vizibilitate redusă (LVTO) <i>low visibility take-off (LVTO) operation</i>			
☐	operațiuni de categoria I inferioară celei standard (LTS CAT I) <i>lower than Standard Category I (LTS CAT I) operation</i>			
☐	operațiuni de categoria II standard (CAT II) <i>standard Category II (CAT II) operation</i>			
☐	operațiune de categoria II diferită de cea standard (OTS CAT II) <i>other than Standard Category II (OTS CAT II) operation</i>			
☐	operațiuni de categoria III <i>standard Category III (CAT III) operation</i>	☐ A	☐ B	☐ C
☐	operațiuni utilizând EVS <i>approach operation utilising EVS for which an operational credit is applied to</i>			
C. Aspecte privind navigabilitatea: Airworthiness considerations:		DA	NU	Note, observații, comentarii
1.	Aeronava este aprobată AWO – aprobare de navigabilitate (AFM, TCDS, SB, AD sau alt document al producătorului) <i>The aircraft is AWO approved – airworthiness approved (AFM, TCDS, SB, AD or any other document from the manufacturer)</i>	☐	☐	
2.	Programul de întreținere/amendament cu lucrări de întreținere (sistemul lower landing minima, testare automată pentru a se asigura stabilitatea echipamentelor, etc) însoțit de programul de fiabilitate (dacă este cazul) <i>The maintenance program/amendment of maintenance actions (lower landing minima, automatic test equipment to ensure stability, etc.) accompanied by reliability program (if applicable)</i>	☐	☐	

3.	Program de pregătire personal tehnic <i>Training program for the maintenance personnel</i>	☐	☐		
C. Aspecte privind echiparea: <i>Equipment considerations:</i>		DA	NU	N/A	Note, observații, comentarii
1.	Autopilot cu mod de cuplare ILS (sau un sistem director de zbor cu mod de cuplare ILS poate fi folosit în urma defectării sau decuplării pilotului automat) <i>Autopilot mode coupled to an ILS (or a flight director system with ILS pairing mode can be used after failure or decoupling autopilot)</i>	☐	☐	☐	
2.	Radioaltimetru <i>Radioaltimeter</i>	☐	☐	☐	
3.	Pilot automat cu mod de aterizare automat <i>Autopilot mode with automatic landing</i>	☐	☐	☐	
4.	Pilot automat cu sistem de aterizare automat "fail-operational" și mod automat de "missed approach" <i>Autopilot with automatic landing system "fail operational" and automatically "missed approach"</i>	☐	☐	☐	
5.	Pilot automat cu mod "fail-operational ground roll" <i>Autopilot with "fail-operational ground roll" mode</i>	☐	☐	☐	
6.	Sistem de frânare anti-skid <i>Anti-skid breaking system</i>	☐	☐	☐	
D. Aspecte operaționale: <i>Operational considerations:</i>					
☐	Procedurile operaționale care se intenționează a fi utilizate pe parcursul perioadei de demonstrații operaționale și programele de pregătire la sol și în zbor/pe simulator pentru tipul de operațiuni solicitat <i>The operational procedures intended to be used during the operational demonstrations and training programs on the ground and in flight/simulator for the type of operation requested.</i>				
☐	O listă a aeroporturilor pe care se intenționează operarea în condiții LVO (aeroporturi de destinație și de rezervă); <i>A list of the airports for the intended operation under LVO (destination and alternate airports)</i>				
☐	Lista personalului navigant de conducere implicat în operarea în condiții LVO <i>List of flight crew members involved in LVO</i>				
☐	Lista instructorilor cu care personalul companiei intenționează să efectueze pregătirea necesară în vederea operării în condiții LVO <i>List of the instructors intended to be used to provide the necessary training to the air operator's personnel in order to operate under LVO</i>				
☐	Analiza de risc efectuată conform prevederilor Manualului Sistemului de Management al Siguranței (sau amendament la acesta care să conțină proceduri specifice monitorizării și analizei operării în condiții nou autorizate pentru a identifica și corecta eventualele tendințe negative) împreună cu riscurile identificate și măsurile asociate de reducere a acestora <i>Safety risk assessment performed in accordance with the Safety Management System Manual provisions (or amendment to it which contains specific procedures for compliance monitoring and analysis of new authorized operations to identify and correct any negative trends) together with the identified risks and the associated mitigation measures</i>				

ANEXA 8 LVO – Secțiunea 2

**FORMULAR AUTORIZARE OPERAȚIONALĂ LVO
FORM FOR LVO OPERATIONAL APPROVAL**

Acest formular este conceput pentru a aduna toate informațiile necesare de la operatorii care doresc aprobare operațională LVO

This form is designed to gather all the required information from operators requiring LVO operational approval.

SECȚIUNEA 2 – a se completa după efectuarea demonstrațiilor operaționale

Section 2 – to be completed after the operational demonstrations are performed

E. Documentație suport: <i>Support documentation:</i>	
☐	Planul de desfășurare a pregătirii și verificării personalului navigant (se transmite la AACR, în termen de 10 zile de la acceptarea procedurilor și a programelor de pregătire) <i>Training and checking plan for the flight crew (to be forwarded to the RCAA within 10 days from the approval of the procedures and training programs)</i>
☐	Raport de analiză a întregii activități desfășurate în vederea obținerii aprobării specifice. Analiza trebuie să atingă cel puțin următoarele puncte: - Modul de conformare cu procedurile declarate de operator și acceptate de AACR; - Pregătirea zborurilor; - Monitorizarea activității de către Responsabilul Operațiuni Zbor; <i>The analysis report of all activities performed in order to obtain the specific approval. The analysis must contain at least the following:</i> - <i>compliance with the procedures stated by the operator and approved by the AACR;</i> - <i>training flights;</i> - <i>the monitoring of the flights by the Flight Operations Responsible.</i>
☐	Analiza de risc împreună cu dovada implementării măsurilor asociate de reducere a riscurilor <i>Safety risk assessment together with the implementation proof of the mitigation measures</i>

PAGINĂ LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT

ANEXA 9.1 LVO - OPS

Conținutul Amendamentului la Manualul de Operațiuni în cazul solicitării de acordare
aprobare pentru operațiuni LVO

Nr.	Subiect	C/N	N/A
1.	OM-A, Capitol 0.1 – Introducere		
	Menționare limitări operaționale relevante operării LVO (ex: CAT II DH100ft/RVR300m).		
	Orice alte aprobări adiționale cum ar fi „Lower than Standard CAT I” sau „Other than Standard CAT II” trebuie menționate.		
2.	OM-A, Capitol 2.1 – Control și supraveghere operațională		
	Detalierea modalității de control și supraveghere operațională în ceea ce privește eligibilitatea a aerodromurilor și a pistelor.		
	Detalierea modalității de control și supraveghere operațională în ceea ce privește calificarea și experiența piloților.		
3.	OM-A, Capitol 5.1 – Cerințe de calificare		
	Menționarea cerințelor de calificare LVO pentru toți membrii de echipaj de conducere și pentru fiecare aeronavă implicată în acest tip de operațiuni.		
	Menționarea referințelor la OMD referitoare la cursurile de conversie aplicabile, nominalizarea ca pilot comandant și pregătirea recurentă a echipajului de conducere.		
	Referirea către specificațiile de operare pentru a se putea determina minima LVTO aprobată.		
4.	OM-A, Capitol 8.1.3 – Metode de determinare a minimelor de operare de aerodrom		
	În funcție de operațiunile LVO intenționate trebuie descrise următoarele elemente:		
	✓ RVR necesar pentru operațiuni „Lower than Standard CAT I” în funcție de DH.		
	✓ RVR necesar pentru operațiuni CAT II în funcție de DH.		
	✓ RVR necesar pentru operațiuni „Other than Standard CAT II” în funcție de DH.		
	✓ Sistemele luminoase pentru apropiere.		
	✓ Modalitatea de determinare a efectelor defectării sau deteriorării echipamentelor de la sol asupra minimei de aterizare (tabel).		
5.	OM-A, Capitol 8.1.3 – Conversia de la vizibilitatea meteo raportată la RVR/CMV		
	Prezentare a tabelului de conversie.		

Nr.	Subiect	C/N	N/A
	Menționarea corectă a condițiilor și restricțiilor privind conversia vizibilității meteo raportate la RVR/CMV.		
6.	OM-A, Capitol 8.1.3 – Reducerea RVR/CMV calculate în cazul utilizării EVS		
	Prezentare a tabelului pentru calculul RVR/CMV necesar în cazul utilizării EVS.		
7.	OM-A, Capitol 8.4 – Operarea în toate condițiile meteo		
	Definirea referințelor vizuale minime.		
	Definirea modalității de tratare a defectelor în timpul apropierii LVO.		
	Definirea criteriilor de stabilizare.		
	Informații pentru utilizarea valorilor diferite ale RVR în lungul pistei.		
	<u>Exemplu:</u> Pilotul poate continua apropierea sub înălțimea de decizie numai dacă un segment de cel puțin 3 lumini consecutive care definesc axul de apropiere, zona de contact cu pista, axul pistei sau marginile acestora sau o combinație a acestora, este și se menține vizibil.		
8.	OM-A, Capitol 11 – Tratarea evenimentelor de aviație civilă		
	Modalitatea de raportare a apropierilor LVO întrerupte.		
	Modalitatea de raportare a apropierilor LVO reușite.		
9.	OM-B, Capitol 0 – Generalități		
	Menționarea corectă și completă a valorilor LVO necesare/aprobate pentru aeronavă.		
10.	OM-B, Capitol 1 – Limitări		
	Menționarea corectă a limitărilor aeronavei.		
	Menționarea corectă a limitărilor EVS.		
	Menționarea corectă a limitărilor HUDLS.		
11.	OM-B, Capitol 2 – Proceduri normale		
	Definirea procedurilor pentru a se asigura conformarea operațiunilor LVO cu criteriile definite în OM-A, Capitolul 8.4.		
	Definirea cerințelor privind operabilitatea echipamentelor necesare începerii apropierii LVO.		
	Definirea procedurilor pentru operațiuni LVO cu EVS.		
	Declararea faptului că efectuarea apropierilor „Lower than Standard CAT I” se face numai utilizând HUDLS sau cu „auto-couplet” și „auto-land”.		

Nr.	Subiect	C/N	N/A
12.	OM-B, Capitol 3 – Proceduri anormale		
	Definirea procedurilor anormale în timpul operațiunilor LVO.		
	Inițierea procedurii „go around”.		
	Informații pentru situația în care configurația folosită este diferită de cea de la procedura normală.		
13.	OM-B, Capitol 8 – MEL		
	Integrarea tuturor elementelor specifice LVO în MEL.		
14.	OM-C, Capitol 1.x		
	Metodele de verificare a capabilităților LVO ale aerodromurilor.		
	Metodele de verificare și verificare a procedurilor LVO la aerodrom.		
	Metodele de determinare și verificare a minimei aplicabile în cazul utilizării EVS.		
	Metodele de determinare și verificare a minimei RVR aplicabile la operațiuni „Lower than Standard CAT I”.		
	Metodele de determinare și verificare a minimei RVR aplicabile la operațiuni „Other than Standard CAT II”.		
	Modalitatea de luare în considerare și de publicare a minimelor la apropiere „Lower than Standard CAT I”.		
	Modalitatea de luare în considerare și de publicare a minimelor la apropiere „Other than Standard CAT II”.		
15.	OM-D, Capitol 1.2.x Facilități de pregătire		
	Menționarea tipului de facilități și echipamente de pregătire pe care operatorul aerian le folosește la pregătirea LVO.		
16.	OM-D, Capitol 2.1.x Programe de pregătire și verificare		
	Menționarea pregătirii pentru LVO în Manualul de Operațiuni.		
	Includerea în Manualul de Operațiuni a pregătirii practice și teoretice specifice pentru LVO.		
17.	OM-D, Capitol 2.1.x Pregătirea de conversie		
	Definirea unui modul de pregătire pentru LVO referitor la pregătirea de conversie bazat pe procedurile operaționale din OM.		
	Menționarea experienței individuale privind LVO în modulul de pregătire.		
	Respectarea prevederilor privind verificarea și pregătirea practică și teoretică din OM D, Capitolul 2.		

Nr.	Subiect	C/N	N/A
	Respectarea criteriilor referitoare la pregătirea membrilor de echipaj fără experiență CAT II/III.		
	Respectarea criteriilor referitoare la pregătirea membrilor de echipaj cu tipuri similare de operațiuni din categoria II sau din categoria III (autocuplare/aterizare automată, HUDLS/HUDLS hibrid sau EVS) sau din categoria II cu aterizare manuală, după caz, la alt operator comunitar,		
	Respectarea criteriilor referitoare la pregătirea membrilor de echipaj cu experiență CAT II/III la operator.		
	Respectarea cerințelor minime referitoare la pregătirea la sol.		
	Respectarea cerințelor minime referitoare la pregătirea la simulator și includerea unei verificări.		
	Definirea cerințelor referitoare la experiența privind comanda și tipul.		
	Urmărirea și documentarea diferitelor etape.		
	Cooperarea cu Autoritatea Aeronautică Civilă Română referitor la demonstrațiile operaționale.		
18.	OM-D, Capitol 2.1.x Pregătirea suplimentară pentru LTS, OTS și/sau utilizarea EVS		
	Stabilirea unei pregătiri/unui program de calificare referitor la „Lower than Standard CAT I approaches”.		
	Stabilirea unei pregătiri/unui program de calificare referitor la apropieri utilizând EVS.		
	Stabilirea unei pregătiri/unui program de calificare referitor la „Other than Standard CAT I approaches”.		
	Respectarea prevederilor cu privire la cerințele aplicabile HUDLS, numărul de apropieri necesar a fi efectuate pentru pregătirea de conversie și cea recurentă, pentru LTS, OTS și EVS.		
19.	OM-D, Capitol 2.1.x Pregătirea pentru LVO în timpul LIFUS (Zbor de linie sub supraveghere - Line flying under supervision)		
	Integrarea în LIFUS a apropiierilor „Lower than Standard CAT II”, „Other than Standard CAT II” și CAT II / III.		
	Respectarea numărului minim de aterizări necesare pentru CAT II, când este necesară o aterizare manuală sau o apropiere HUDLS până la contact, pentru CAT III și pentru apropierile din CAT III cu HUDLS până la contact.		
20.	OM-D, Capitol 2.1.x Pregătirea pentru LVO în timpul LIFUS (Zbor de linie sub supraveghere - Line flying under supervision)		

Nr.	Subiect	C/N	N/A
	Integrarea în LIFUS a apropiierilor „Lower than Standard CAT II”, „Other than Standard CAT II” și CAT II / III.		
	Respectarea numărului minim de aterizări necesare pentru CAT II, când este necesară o aterizare manuală sau o apropiere HUDLS până la contact, pentru CAT III și pentru apropierile din CAT III cu HUDLS până la contact.		

PAGINĂ LĂSATĂ INTENȚIONAT LIBER

ANEXA 9.2 LVO - AIR

**FORMULAR AUTORIZARE OPERAȚIONALĂ AWO
FORM FOR AWO OPERATIONAL APPROVAL**

= navigabilitate =

Acest formular este conceput pentru a aduna toate informațiile necesare de la acei operatori care doresc aprobare operațională **AWO**. Atașați documentele doveditoare.
*This form is designed to gather all the required information from those operators requiring **AWO** operational approval. Attach documents.*

A. APROBARE PROIECT DE TIP AWO PENTRU TIPUL DE AERONAVĂ (Specificați nr. documentului) AWO Type Design Approval for the Aircraft Type (Specify Document No.)		
	Da Yes	Nu No
1. Date Certificat de Tip <i>Type certification Data sheet.....</i>	☐	☐
2. Certificate de Tip Suplimentar <i>Supplemental Type Certificate.....</i>	☐	☐
3. Manual de Zbor <i>Aircraft Flight Manual.....</i>	☐	☐
4. Supliment Manual de Zbor <i>Aircraft Flight Manual Supplements.....</i>	☐	☐
5. Alte (Descriere) <i>Other (Description).....</i>	☐	☐
B. ELIGIBILITATEA SISTEMULUI PENTRU S/N AERONAVĂ SECTION 2: System Eligibility for referenced Airplane Serial Number		
1. Model instalat/Producător sistem (ex. Flight Guidance System) <i>System manufacturer / model installed</i>		
Producător.....TSO- <i>Make TSO-.....</i>		
2. Aprobarea AWO este reflectată în <i>The AWO type design approval is reflected in</i>	Da Yes	Nu No
Tip de proiectare <i>Type design</i>	☐	☐
Certificate de Tip Suplimentar <i>Supplemental Type Certificate</i>	☐	☐
Buletin de serviciu <i>Service Bulletin</i>	☐	☐
Alte (Descriere) <i>Other (Description).....</i>	☐	☐
C. PROGRAM DE ÎNTREȚINERE Maintenance Programme		
1. Număr referințăStatus Amendament.....Data amendării..... <i>Reference number Amendment Status Date Amended</i>		
2. Identificare lucrări de întreținere AWO <i>Identification of AWOs task cards:.....</i>		

D. Proceduri și Practici de Întreținere Maintenance Practices and Procedures	
Solicitantul trebuie să stabilească proceduri referitoare la practicile de continuitate a navigabilității pentru AWO. Aceste proceduri trebuie să acopere următoarele subiecte: <i>The applicant must institute procedures in respect of continuing airworthiness practices for AWO. These procedures should cover the following subjects:</i>	Se va completa de către solicitant cu Procedurile și practicile de întreținere (se va adăuga referința la manual, capitol și subcapitole) <i>To be completed by applicant AWO, Maintenance practices and Procedures are described in (add manual reference, chapter and subchapter):</i>
1. Întreținerea echipamentelor AWO (accesul la instrucțiunile de întreținere producătorului, amendarea procedurilor, proceduri de reparații, politica de calibrare a sistemului, practici de întreținere AWO, manipularea sistemelor de bord, etc.) <i>Maintenance of AWO equipment (adherence to manufacturer's maintenance instructions, modification procedures, repair procedures, system calibration policy, AWO maintenance practices, handling of on-board systems, etc.).</i>	
2. Acțiuni pentru aeronave non-conforme (declasare, intrări din jurnale tehnice, acțiuni corective, modernizări, proceduri de "repunere în serviciu", monitorizarea și raportarea defectelor repetitive, fiabilitatea raportării, raportarea către FOCA, etc.) <i>Action for non-compliant aeroplane, (downgrading, technical log entries, corrective actions, upgrading, release to service procedures, monitoring and reporting of repetitive defects, reliability reporting, reporting to the FOCA, etc.).</i>	
3. Pregătire personal întreținere <i>Maintenance training</i>	
4. Echipament de testare (folosirea echipamentului de testare, manipulare, calibrare, etc.) <i>Test equipment (use of test equipment, handling, calibration, etc.).</i>	
E. DECLARAȚIE SOLICITANT Applicant's statement	
Prin semnarea în spațiul de mai jos, solicitantul declară că informațiile furnizate în prezenta cerere sunt adevărate și corecte <i>By signing in the space provided below, the applicant declares that information provided in this application is true and correct</i>	
Nume..... <i>Name</i>	Semnătură..... <i>Signature</i>
Data și Ștampilă companiei..... <i>Date & Company stamp</i>	

ANEXA 10 LVTO

Conținutul Amendamentului la Manualul de Operațiuni în cazul solicitării de acordare
aprobare pentru operațiuni LVTO

Nr.	Subiect	C/N	N/A								
1.	OM-A, Capitol 0.1 – Introducere Menționare limitări operaționale relevante operării LVTO. Minima pentru decolare trebuie să fie exprimată ca limite RVR/vizibilitate.										
2.	OM-A, Capitol 2.1 – Control și supraveghere operațională - Minima pentru decolare stabilită de operator trebuie să fie exprimată ca limite RVR/vizibilitate, ținându-se cont de factorii relevanți pentru fiecare aerodrom pe care se intenționează operarea LVTO și de caracteristicile aeronavei/lor. Acolo unde este necesară evitarea de obstacole la decolare și/sau pentru o eventuală aterizare forțată, trebuie specificate condiții suplimentare (ex: limitări legate de plafon). - Aceste limite trebuie să fie luate în calcul în atât în timpul fazei de planificare a zborului cât și în timpul efectuării zborului.										
3.	OM-A, Capitol 5.1 – Cerințe de calificare - Menționarea cerințelor de calificare LVTO pentru toți membrii de echipaj de conducere și pentru fiecare aeronavă implicată în acest tip de operațiuni. - Menționarea referințelor la OMD referitoare la cursurile de conversie aplicabile, nominalizarea ca pilot comandant și pregătirea recurentă a echipajului de conducere.										
4.	OM-A, Capitol 8.1.2 – Criterii de utilizare a aerodromurilor Minima pentru decolare trebuie să fie exprimată ca limite de RVR/vizibilitate, ținându-se cont de factorii relevanți pentru fiecare aerodrom pe care se intenționează operarea LVTO și de caracteristicile aeronavei/lor. Acolo unde este necesară evitarea de obstacole la decolare și/sau pentru o eventuală aterizare forțată, trebuie specificate condiții suplimentare (ex: limitări legate de plafon).										
5.	OM-A, Capitol 8.1.2 – Criterii de utilizare a aerodromurilor Informații referitoare la cerințe RVR în funcție de facilitățile disponibile. <u>Exemplu pentru avioane:</u> <table><thead><tr><th>Facilities</th><th>RVR/visibility <i>Note 3</i></th></tr></thead><tbody><tr><td>NIL (day only)</td><td>500m</td></tr><tr><td>Runway edge lighting and/or centerline marking</td><td>250m/300m <i>Notes 1&2</i></td></tr><tr><td>Runway edge and centerline lighting</td><td>200m/250m <i>Note 1</i></td></tr></tbody></table>	Facilities	RVR/visibility <i>Note 3</i>	NIL (day only)	500m	Runway edge lighting and/or centerline marking	250m/300m <i>Notes 1&2</i>	Runway edge and centerline lighting	200m/250m <i>Note 1</i>		
Facilities	RVR/visibility <i>Note 3</i>										
NIL (day only)	500m										
Runway edge lighting and/or centerline marking	250m/300m <i>Notes 1&2</i>										
Runway edge and centerline lighting	200m/250m <i>Note 1</i>										

Nr.	Subiect	C/N	N/A
	<i>Runway edge and centerline lighting and 150m/200m Notes 1&4</i> <i>multiple RVR info</i> <i>Note 1: The higher values apply to Category D airplanes.</i> <i>Note 2: For night operations at least runway edge and runway end lights are required.</i> <i>Note 3: The reported RVR/Visibility value representative of the initial part of the take-off run can be replaced by pilot assessment.</i> <i>Note 4: The required RVR value must be achieved for all of the relevant RVR reporting points with the exception given in Note 3 above.</i>		
6.	OM-A, Capitol 8.4 – Operațiuni în toate condițiile meteorologice		
	Următoarele elemente/politici ale operatorului trebuie descrise:		
	Atunci când vizibilitatea raportată este sub cea necesară pentru decolare și RVR nu este raportat, decolarea se efectuează doar dacă pilotul comandant poate determina faptul că RVR/vizibilitatea în lungul pistei de decolare este cel puțin egală cu minima necesară (determinarea segmentului vizual).		
	Atunci când vizibilitatea și RVR nu sunt raportate, decolarea se efectuează doar dacă pilotul comandant poate determina faptul că RVR/vizibilitatea în lungul pistei de decolare este cel puțin egală cu minima necesară.		
	Referința vizuală.		
	Politicile specifice operatorului aerian referitoare la LVTO, dacă există.		
	Descrierea generală și grafică a zonei vizuale obturate/segmentului vizual vizibil pentru fiecare aeronavă.		
7.	OM-B, Capitol 0 – General		
	Valorile pentru LVTO necesare sau certificate trebuie să fie specificate (ex: LVTO RVR 150m).		
	În cazul solicitării unei aprobări de operare LVTO (avioane) cu minima mai mare de 75m și mai mică de 125m (pentru avioane Categoria A, B sau C) sau mai mică de 150m (pentru avioane Categoria D), sistemele HUD/HUDLS trebuie să fie certificate pentru decolare și minima respectivă.		
8.	OM-B, Capitol 1 – Limitări		
	Următoarele elemente trebuie descrise:		
	Elemente privind certificarea aeronavei.		
	Tipurile de operațiuni aprobate.		
	Limitări privind viteza vântului.		

Nr.	Subiect	C/N	N/A
	Limitări datorate pistei ude sau contaminate.		
	Limitări privind performanțele aeronavei în configurația aplicabilă.		
	Limitări privind sistemele (ex: HUDLS operațional).		
9.	OM-B, Capitol 2 – Proceduri normale		
	Dacă procedura LVTO este diferită de procedura de decolare normală, este necesară o descriere separată a metodei și profilului de decolare LVTO.		
	Locurile desemnate pentru echipaj trebuie descrise sau indicate prin referință la OMA Cap. 8.3 pentru operațiuni LVTO.		
	Zona vizuală obturată trebuie definită în funcție de aeronavă (ex: pentru Falcon 7X: 8.8m).		
	Dacă se utilizează sisteme HUD/HUDLS în operare LVTO, acestea trebuie descrise.		
	Dacă folosirea sistemelor HUD/HUDLS este opțională în operarea LVTO, ambele metode sau cel puțin diferențele între acestea trebuie descrise.		
10.	OM-B, Capitol 4 – Performanțe		
	Este necesar a se ține cont de configurația pentru operațiuni LVTO în calculul performanțelor.		
	În cazul în care pista nu este complet disponibilă (ex: ultimul segment de pistă prezintă RVR sub minimă) trebuie calculată distanța necesară pentru oprire la întreruperea decolării și comparată cu distanța disponibilă pentru oprire la întreruperea decolării (ASDA).		
11.	OM-B, Capitol 8 – MEL		
	MEL trebuie să conțină toate elementele care afectează operarea LVTO.		
	Procedurile operaționale (O) și de întreținere (M) aplicabile operării LVTO trebuie să fie descrise pentru „LVTO dispatch under MEL”.		
12.	OM-C, Capitol 1 – Minima de operare		
	Instrucțiunile de rută și aerodrom trebuie să conțină minimele de operare pentru fiecare aerodrom de decolare și fiecare aerodrom de rezervă la decolare.		
	Trebuie să existe informații și explicații despre facilitățile de aerodrom și date despre piste în OM-C sau în alte manuale (ex: Jeppesen).		

Nr.	Subiect	C/N	N/A
13.	OM-D, Capitol 2.1.x – Pregătirea de conversie		
	Pregătirea de LVTO din cursul de conversie trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente:		
	Pentru LVTO cu 400m > RVR ≥ 150m (<i>experiența anterioară a piloților poate fi luată în calcul pentru stabilirea complexității pregătirii</i>)		
	✓ Pregătire la sol:		
	➤ Caracteristicile mijloacelor vizuale.		
	➤ Caracteristicile ceții.		
	➤ Capabilitățile și limitările operaționale ale HUD, inclusiv simboluri și caracteristici EVS, dacă este cazul.		
	➤ Efectele precipitațiilor, ale acumulării de gheață, ale vântului de forfecare și ale turbulenței.		
	➤ Efectele defectelor specifice aeronavei.		
	➤ Utilizarea și limitările sistemelor de evaluare a RVR.		
	➤ Principiile de evitare a obstacolelor.		
	➤ Modalități de recunoaștere a defectărilor echipamentelor de la sol și acțiuni necesare în acest caz.		
	➤ Procedurile și elementele de precauție în cazul operațiunilor la RVR<400m.		
	➤ Cerințele de calificare pentru piloți în vederea obținerii aprobării de efectuare a operațiunilor LVTO.		
	➤ Importanța poziției corecte în scaun și a poziției corecte a privirii.		
	✓ Pregătire pe simulator (<i>doar avioane</i>)		
	➤ Operatorul trebuie să se asigure că fiecare pilot este pregătit pentru a-și îndeplini sarcinile și este instruit cu privire la coordonarea cu ceilalți membri ai echipajului.		
	➤ Pregătirea trebuie împărțită în faze acoperind atât cazurile de operare normală cu toate condițiile meteo care pot fi întâlnite cât și scenarii detaliate de defecte ale aeronavei sau ale echipamentelor care afectează operarea AWO.		
	➤ Verificări ale funcționării sistemelor, atât în zbor cât și la sol.		
	➤ Efectele condiției instalațiilor de la sol asupra minimei		

Nr.	Subiect	C/N	N/A
	de operare.		
	➤ Acțiuni necesare în cazul defectării sistemelor sau a unui motor, atât cu continuarea decolării cât și cu întreruperea acesteia.		
	➤ Efectele echipamentelor defecte cunoscute cât și utilizarea MEL.		
	➤ Limitări operaționale rezultate din certificarea de navigabilitate.		
	➤ Proceduri LVTO legate de incapacitatea membrilor de echipaj.		
	• Pentru LVTO cu 150m > RVR ≥ 75m		
	✓ Pregătire pe simulator: (doar avioane)		
	➤ Decolare normală în condiții de RVR minim.		
	➤ Decolare în condiții de RVR minim aprobat, cu cedare de motor între V ₁ și V ₂ .		
	➤ Decolare în condiții de RVR minim aprobat, cu cedare de motor înainte de V ₁ .		
	✓ OM-D trebuie să prezinte o structură logică a diferitelor faze de pregătire și conține:		
	➤ Pregătirea la sol.		
	➤ Pregătirea la simulator finalizată cu un OPC care include procedurile LVTO.		
14.	OM-D, Capitol 2.1.x – Pregătirea recurentă		
	• Operatorul aerian trebuie să se asigure că, în completarea pregătirii recurente normale și în cadrul OPC-urilor, sunt evaluate și cunoștințele și aptitudinile pilotului de a efectua procedurile asociate operării LVTO pentru care este autorizat.		

PAGINĂ LĂSATĂ INTENȚIONAT LIBER

ANEXA 11 MNPS

**FORMULAR AUTORIZARE OPERAȚIONALĂ MNPS
FORM FOR MNPS OPERATIONAL APPROVAL**

Acest formular este conceput pentru a aduna toate informațiile necesare de la operatorii care doresc aprobare operațională **MNPS**

*This form is designed to gather all the required information from operators requiring **MNPS** operational approval.*

Înainte de completare vă rugăm citiți **Notele de completare**.

*Before completing, please read the **Notes for Completion**.*

**A. DETALII AERONAVĂ
AIRFRAME DETAILS**

1.

Tip Aeronavă Aeroplane Type	Serie Aeronavă Aeroplane Series	S/N Producător Manufacturer S/N	Înmatriculare Registration	Cod Mod S Mode "S" Code (hex)	Data modificare / certificare RVSM RVSM Modification /Certification Date

(dacă este necesar folosiți tabelul de la punctul E)

(use continuation sheet provided on par. E, if necessary)

**B. APROBARE OPERARE MNPS
MNPS OPERATIONAL APPROVAL**

Aprobarea MNPS poate fi acordat numai operatorilor care sunt deja aprobați RVSM sau care solicită concomitent aprobare RVSM. A se vedea ultima ediție a "The MNPS Airspace Operations Manual" valabil pe internet.

MNPS Approval can only be granted to operators who are already RVSM approved or who are applying concurrently for RVSM Approval. Refer to the latest edition of "The MNPS Airspace Operations Manual" available on the Internet.

10. Manuale Operaționale, pregătire echipaj de zbor, observații echipaj

Referință detalii ale operării în spațiu NAT RVSM. Includeți copii ale secțiunilor relevante ale manualelor de pregătire și operaționale.

Operations Manuals, flight crew training, crew notices

Reference(s) of details pertinent to operations in NAT MNPS Airspace. Include with submission copies of relevant sections from Ops and Training Manuals.

11. Lista Echipamentului Minim (MEL)

Referință din MEL unde sunt incluse operațiunile MNPS

Minimum Equipment List

Reference of MEL where MNPS operations are addressed.

12. Detalii referitoare la experiența echipajului de zbor în operațiuni NAT MNPS:
Give details of crew experience in NAT MNPS operations.

13. Detalii ale echipamentelor de navigație pe distanțe mari (vezi Notele de completare)
Long Range Navigation equipment details (See Notes for Completion).

D. NOTE DE COMPLETARE
NOTES FOR COMPLETION

B.

Paragrafele 10, 11 și 12

Detaliile din aceste paragrafe sunt necesare pentru ca inspectorii FO să poată confirma conformarea MNPS.

Paragraphs 10, 11 and 12

Details in these paragraphs are required so that the flight operations inspectors are able to confirm MNPS compliance.

Paragraful 13

Echipamentele corespunzătoare de navigație la distanțe mari (LRN) pentru spațiu NAT MNPS sau spațiu RNP-10 include IRS/INS și anumite echipamente GPS. Dacă echipamentele LRN lucrează prin FMS atunci și acesta trebuie identificat, împreună cu versiunea de soft a bazei de date, dacă este cazul.

Paragraph 13 – Suitable Long Range Navigation Equipment for NAT MNPS or RNP-10 airspace includes IRS/INS and certain GPS equipment. If the Long Range Nav Equipment has to work through an FMS this must also be included, together with details of the software version, if applicable.

Exemplu de intrare:

An example of entry:

“XXX (Număr Model) Sistem de referință inerțial (IRS) cu YYY (Număr Model) de Computer FMS (unde “XXX” și “YYY” reprezintă numele producătorului). Limita de aliniere inerțială este de latitudine 60° Sud și 76° Nord. Versiunea bazei de date este (P/N).”

Sau

“ZZZ (Număr Model) Sistem de navigație GPS cu a YYY (Număr Model) FMS. Versiunea bazei de date este (P/N).”

“XXX (Model Number) Inertial Reference System with a YYY (Model Number) Flight Management Guidance Computer (where “XXX” and “YYY” represent the manufacturer’s names). Inertial alignment limits are 60° South and 76° North latitudes. Software part number is (Part Number).”

Or

“ZZZ (Model Number) GPS Navigation System with a YYY (Model Number) FMS. Software part number is (Part Number).”

E. DETALII FLOTĂ (CONTINUARE)
FLEET DETAILS (CONTINUATION SHEET)

Tip Aeronavă <i>Aeroplane Type</i>	Serie Aeronavă <i>Aeroplane Series</i>	S/N Producător <i>Manufacturer S/N</i>	Înmatriculare <i>Registration</i>	Cod Mod S Mode "S" Code (hex)	Data modificare/certificare RVSM <i>RVSM Modification/Certification Date</i>

Anexa 11.1

Conținutul Amendamentului la Manualul de Operațiuni în cazul solicitării de acordare
aprobare pentru operațiuni MNPS

Scop

Acest manual oferă informații cu privire la cerințele MNPS, procesul desfășurat în vederea aprobării, precum și cerințele operaționale și de pregătire. Manualul oferă, de asemenea, metode acceptabile pentru a AACR pentru conformarea cu EASA și cerințele OACI.

Aplicabilitate

Toate aeronavele operatorilor aerieni români, planificate a opera în Atlanticul de Nord (NAT), regiunea de spațiu aerian MNPS, trebuie să obțină o aprobare de la AACR înainte de începerea operațiunilor. Având în vedere implementarea în spațiul aerian MNPS a procedurilor de minime de separare verticală reduse (RVSM), operatorii vor trebui să obțină o aprobare RVSM în prealabil.

Definirea zonei NAT MNPS

Pe verticală zona de spațiu aerian MNPS este acea parte a spațiului aerian al Atlanticului de Nord cuprinsă între FL275 și FL400, iar pe orizontală zona de spațiu aerian MNPS este cuprinsă între latitudinile 27°N și Polul Nord. Spațiului aerian MNPS este mărginit la est de granițele estice ale zonelor de control (CTA), Santa Maria Oceanic, Sanwick Oceanic, Reykjavik, iar în vest de zonele de control (CTA) din Reykjavik, Oceanic Gander și New York Oceanic, cu excepția zonei de vest de 60° W și la sud de 38° N. Zona situată la sud de 51° la sud-vest de Irlanda este desemnată ca zona de tranziție Shannon Oceanic (SOTA) și este parte a spațiului aerian MNPS.

Cerințe de precizie pentru spațiului aerian MNPS**Navigare**

Aeronavele care efectuează zboruri în spațiu aerian specificat trebuie să aibă o capacitate a performanței de navigare care să permită ca:

- abaterea standard a erorilor laterale de traiectorie să fie mai mică de 6.3 NM (11,7 km); aceasta se poate interpreta prin faptul că este necesar ca aeronavele să rămână pe traiectorie, într-o bandă de 12,6 NM (23 km), pentru de 95% din timp.
- proporția din timpul de zbor total consumat la o abatere de până la 30 NM (55,6 km) de traiecul aprobat să fie mai mică de o oră la 2000 de ore de zbor.
- proporția din timpul de zbor total consumat într-o zonă cuprinsă între 50 și 70 NM (92,6 și 129,6 km) de traiecul aprobat să fie mai mică de o oră la 8000 de ore de zbor.

O astfel de performanță de navigație trebuie să fie verificată de către statul de înmatriculare al aeronavei sau de statul operatorului.

Altimetrie

Cerințele de separare verticală sunt de 1000 ft (305 m) pentru nivele de zbor până la FL 290, și de 2000 ft (610 de metri) peste FL 290 în direcții opuse. În zonele în care sunt impuse proceduri RVSM, se vor respecta acele cerințe.

Procesul de aprobare MNPS

Generalități

Toate aeronavele operatorilor aerieni români care sunt planificate pentru a opera în Atlanticul de Nord (NAT), regiunea de spațiului aerian MNPS, trebuie să obțină o aprobare de la AACR înainte de începerea operațiunilor. Această aprobare este acordată prin precizarea câmpului E6 din Specificațiile de Operare, anexă la AOC-ul companiei deținătoare, pentru fiecare aeronavă aprobată.

Urmare a cererii depuse de Operatorul aerian, în vederea aprobării operațiunilor MNPS, AACR trebuie să se asigure că:

1. programul operațional este adecvat;
2. Manualul de Operațiuni a fost amendat corespunzător pentru fiecare grup și/sau aeronavă individuală solicitată în operațiuni MNPS;
3. pregătirea piloților cuprinde programe specifice MNPS
4. cerințele de navigabilitate/întreținere sunt abordate în mod satisfăcător. Aprobarea este necesară pentru fiecare grup și/sau aeronavă individuală solicitată în operațiuni MNPS.

Conținutul cererii pentru aprobarea operațiunilor MNPS.

Cererea pentru aprobarea operațiunilor MNPS se face pe formularul standard de Cerere de AOC, de preferință cu cel puțin 60 de zile înainte de începerea operațiunilor MNPS. La cerere se vor anexa documente relevante pentru operațiunile solicitate, referitoare la următoarele domenii:

Navigabilitate

Documente de navigabilitate. Manualul de zbor (sau supliment la acesta) trebuie să demonstreze faptul că aeronava a fost aprobată pentru oprțiuni MNPS sau RNP de către

autoritățile de navigabilitate corespunzătoare (autoritatea de stat sau fabricantul aeronavei).

1. **Descrierea echipamentelor aeronavei.** Este necesară o descriere a echipamentelor adecvate pentru operațiunile în spațiul MNPS.

Echipamentul adecvat reprezintă:

- a. Două sisteme complet funcționale pentru Long Range Navigation Systems (LRNs) care constau din:
 1. două sisteme de navigație inerțiale, sau
 2. două sisteme de management a zborului (Flight Management Systems - FMS), cu două sisteme de referință inerțiale (IRS)
 3. două sisteme aprobate de poziționare globală (GPS), sau
 4. un INS și un FMS/IRS, sau
 5. un INS și un GPS aprobate, sau
 6. un FMS/IRS și un GPS aprobate.

Trebuie să fie capabile să ofere o indicație continuă echipajului de zbor referitor la poziția aeronavei față de traiect, și

- b. Ar trebui să fie cuplat la pilotul automat.

2. **De întreținere.** Operatorul trebuie să prezinte un program de întreținere, corespunzător pentru operațiunile MNPS, în vederea aprobării.
3. **Lista Echipamentului Minim.** Lista echipamentului minim (MEL), în conformitate cu Lista Master a Echipamentului Minim (MMEL), ar trebui să includă elemente pertinente care să permită operarea în spațiul aerian MNPS.

Navigație

Toate echipamentele de navigație aprobate pentru rutele RNP trebuie să fie acceptabile pentru AACR. Operatorul unei aeronave, pentru care nu există o limitare RNP specifică, sau o aprobare în Manualul de zbor, trebuie să culeagă date de navigație de precizie.

Programe de pregătire și procedurile de operare

Toți operatorii trebuie să prezinte o planificare a programelor de pregătire și alte materiale corespunzătoare pentru a demonstra că practicile de operare, proceduri și elemente de pregătire legate de operațiunile MNPS sunt incluse în programele de instruire. Programele de pregătire trebuie să cuprindă referiri la planificarea zborurilor, proceduri înainte de zbor, proceduri de intrare a aeronavei în zonă MNPS, proceduri normale, anormale și de urgență.

Manuale de operare și liste de verificare

Manualele corespunzătoare și listele de verificare trebuie revizuite pentru a include informații cu privire la procedurile standard de operare în condiții MNPS. Reviziile la manuale și listele de verificare trebuie să fie prezentate pentru acceptare/aprobare către AACR, ca parte a procesului de aprobare MNPS.

Revizuirea și evaluarea cererilor

Odată ce cererea a fost depusă, iar programele aferente furnizate sunt clare, corecte și suficiente, AACR continuă procesul de aprobare.

Zborul demonstrativ

Conținutul cererii MNPS și programele aferente pot fi suficiente pentru a aprobarea operațiunilor MNPS cu aeronavele solicitate. Cu toate acestea, în etapa finală a procesului de aprobare AACR poate solicita efectuarea unui zbor demonstrativ prin spațiul aerian MNPS sub supravegherea directă a unui inspector de zbor AACR pentru a verifica dacă toate procedurile relevante sunt aplicate în mod eficient. În cazul în care performanța este satisfăcătoare, poate fi acordată aprobarea operațională pentru spațiul aerian MNPS. În cazul în care performanța nu este adecvată, aprobarea se amână până la remedierea neconformităților.

Aprobare

Aprobarea de a opera în spațiul aerian MNPS este acordată printr-o scrisoare de aprobare emisă de către AACR și va fi introdusă în pagina de Specificații de Operare din AOC. Acest lucru este în mod normal, emis ca o aprobare MNPS. Fiecare aeronavă pentru care Operatorul are autorizare este listată în scrisoarea de aprobare și în specificațiile OPS. Aprobarea este valabilă până la revocarea de către AACR.

Condiții pentru suspendarea/revocarea autorizării MNPS**Toleranțele Echipamentelor**

Toleranța erorilor pe traiect, în spațiul MNPS, este mică și este de datoria fiecărui operator să ia măsuri imediate pentru a corecta condițiile care cauzează o eroare. Operatorul trebuie să raporteze evenimentul la AACR în termen de 72 de ore, pe formular ASR, însoțit de o primă analiză a factorilor cauzali și măsurile luate pentru a preveni evenimente ulterioare. Cerințele privind termenele de remediere precum și monitorizarea implementării măsurilor corective vor fi determinate de AACR.

Acțiunile Operatorilor

Operatorul trebuie să facă un raport eficace, în timp util, pentru fiecare eroare de menținere a traiectului MNPS. AACR poate lua în considerare revocarea aprobării MNPS dacă raportul operatorului în cazul unei erori de menținere a traiectului MNPS nu este eficace sau nu are loc în timp util. AACR ia în considerare, de asemenea, înregistrarea performanțelor din trecut, ale operatorului, în determinarea măsurilor care trebuie luate. În cazul în care un operator prezintă o istorie a erorilor operaționale și/sau de navigabilitate, atunci aprobarea poate fi suspendată până la eliminarea cauzelor care au determinat

aceste erori, iar programele și procedurile MNPS devin eficiente. AACR analizează fiecare situație de la caz la caz.

Proceduri de operare

Planificarea de zbor

În timpul planificării zborului, echipajul de zbor trebuie să acorde o atenție deosebită condițiilor care pot afecta operarea în spațiul MNPS. Acestea includ, dar nu pot fi limitate la:

- (a) Verificarea echipamentelor aeronavelor pentru operațiuni aprobate MNPS.
- (b) Rapoartele și prognoza meteo pe ruta de zbor
- (c) Cerințele de echipament minim (MEL), referitoare la sistemele de păstrare a traiectului;
- (d) Dacă este necesar se ține seama de orice restricții privind aprobările de navigabilitate, în spațiu MNPS, referitoare la grupuri de aeronave sau la aeronave individuale.
- (e) Litera "X", la punctul 10 indică o aprobare MNPS.

Proceduri în zbor

Procedurile cuprinse în Manualul de Operațiuni trebuie să conțină informații relevante cu privire la desfășurarea procedurilor în zbor. În acest sens trebuie să fie abordate proceduri de urgență pentru defectarea echipamentelor și inadvertențe de navigare înainte și după intrarea în spațiul MNPS.

Proceduri după zbor

Operatorul trebuie să creeze un mecanism prin care piloții să raporteze precizia de navigație la finalul unui zbor. În jurnalul tehnic piloții trebuie să înregistreze defectiunile sau inadvertențele sistemului de păstrare a traiectului, oferind suficiente detalii pentru a permite o reparație eficientă și în timp util.

CERINȚE DE PREGĂTIRE

Introducere

Toate cursurile de pregătire inițială MNPS trebuie să fie aprobate de către AACR înainte de a utiliza și include programa în Manualul de Operațiuni. Pregătirea periodică este necesară la fiecare 12 luni. Punctele de mai jos trebuie să fie standardizate și încorporate în programele de pregătire precum și în practicile și procedurile de operare.

Pregătirea Echipajului de zbor

În plus față de pregătirea standard trebuie incluse în programele de pregătire ale echipajului de zbor următoarele elemente:

- (a) Cunoașterea, înțelegerea și respectarea de frazeologie standard ATC și mesajele utilizate în fiecare zonă de operațiuni;
- (b) Procedurile pentru NAT MNPS (și alte zone atunci când este cazul)
- (c) Modificări MNPS care se reflectă în hărți și documentele.
- (d) Echipamentele de navigație necesare ca operaționale în timpul zborului, în spațiul desemnat MNPS, limitările asociate cu echipamentul RNAV;
- (e) Cerințele de planificare zbor;
- (f) Cerințele și procedurile de intrare în zbor și de ieșire din spațiu MNPS;
- (g) Proceduri de urgență pentru defecțiunile sau inadvertențele sistemului în păstrarea traiectului;
- (h) Înregistrarea erorilor în jurnalul tehnic și cerințele de notificare; și
- (i) Informații și proceduri din Manualul de Operațiuni;

Anexa 12

FORMULAR AUTORIZARE OPERAȚIONALĂ RVSM
FORM FOR RVSM OPERATIONAL APPROVAL

Acest formular este conceput pentru a aduna toate informațiile necesare de la operatorii care doresc aprobare operațională **RVSM**.

*This form is designed to gather all the required information from operators requiring **RVSM** operational approval.*

Înainte de completarea vă rugăm să citiți **Notele de completare**.

*Before completing, please read the **Notes for Completion**.*

A. DETALII AERONAVE

AIRFRAME DETAILS

1.

Tip Aeronavă <i>Aeroplane Type</i>	Serie Aeronavă <i>Aeroplane Series</i>	S/N Producător <i>Manufacturer S/N</i>	Înmatriculare <i>Registration</i>	Cod Mod S <i>Mode "S" Code (hex)</i>	Data modificare/ certificare RVSM <i>RVSM Modification/ Certification Date</i>

(dacă este necesar folosiți tabelul de la paragraful E)

(use continuation sheet provided on paragraph E, if necessary)

B. APROBARE OPERAȚIONALĂ RVSM

RVSM OPERATIONAL APPROVAL

1. Enumerați regiunile OACI pentru care este cerută aprobarea operațională RVSM. În cazul în care solicitantul dorește să opereze în alte regiuni europene, vor fi necesare alte aprobări suplimentare (din punct de vedere al navigației) (ex: MNPS și/sau RNAV)

List those ICAO Regions for which this RVSM Operational Approval request is made. If the applicant wishes to operate in other than the European Region additional (navigation) approvals will be required (ex: MNPS and/or RNAV)

2. Documentație de Navigabilitate RVSM

RVSM Airworthiness Documentation

Enumerați documentele relevante care confirmă faptul că aeronavele pentru care se solicită aprobarea RVSM au fost modificate sau certificate conform Specificațiilor de performanță de navigație minime (MASPS) de la punctul A.1 de mai sus. Menționați orice aprobare EASA de modificare a proiectării unei aeronave listate mai sus, sau Certificatul de Tip EASA dacă aeronava a fost certificată de către EASA pentru a putea opera în spațiu RVSM.

Give reference of relevant documentation which shows that the above airframes have been modified or certified to the RVSM Minimum Aircraft Systems Performance Specification (MASPS) on the dates given at A.1 above. Mention any relevant EASA approved design changes that pertain to the listed aircraft or the EASA Type Certificate if the RVSM-compliant aircraft was certified by EASA.

3. Programe de Pregătire RVSM, Proceduri și Practici Operaționale

RVSM Training Programmes, Operating Practices and Procedures

Furnizați detalii referitoare la pregătirea personalului de întreținere și inginerie. Confirmați dacă aceasta a fost realizată și furnizați referințe din documentația relevantă.

Provide details of training for engineering and maintenance staff. Confirm that this has been conducted and give references of relevant documentation.

4. Continuitatea Navigabilității (Proceduri de Întreținere)

Continued Airworthiness (Maintenance Procedures)

Furnizați referințe pentru documentația specifică și procesele concepute pentru a satisface cerințele de la următoarele subparagrafe din TGL 6 - trebuie menționate mai jos sau ca anexă la această cerere.

Provide references to specific documentation and processes designed to satisfy the requirements of the following sub-paragraphs in TGL 6 - must be provided either here or as an appendix to this application.

10.1 Generalități.....

General

10.2 Programe de întreținere.....

Maintenance Programmes

10.3 Documente de întreținere.....

Maintenance Documents

10.4 Practici de întreținere.....

Maintenance Practices

5. Manuale Operaționale, pregătirea echipajului de zbor, informări echipaj <i>Operations Manuals, flight crew training, crew notices</i> Referințe pentru operarea RVSM în zonele de operare propuse. Includeți copii ale secțiunilor relevante ale manualelor operaționale și de pregătire. <i>References for RVSM operations in the proposed areas of operation. Include with submission copies of relevant sections from Operations and Training Manuals.</i>
6. Lista Echipamentului Minim (MEL) <i>Minimum Equipment List</i> Referința din MEL unde sunt incluse operațiunile RVSM. <i>Reference of MEL where RVSM operations are addressed.</i>
7. Plan de participare la Programul de verificare/monitorizare <i>Plan for Participation in Verification/Monitoring Programmes</i> Datele de contact ale persoanei responsabile pentru operațiunile RVSM. Persoana nominalizată trebuie să informeze AACR imediat în cazul modificărilor aduse flotei și, de asemenea, să poată fi contactată în cazul monitorizărilor de rutină. <i>Contact details of the person who has responsibilities regarding RVSM operations. The nominated person need to advise the AACR of fleet changes as soon as they occur and will also need to be readily contactable in case of routine monitoring.</i>
8. Care este data propusă pentru începerea operațiunilor RVSM? <i>What is your proposed date for the commencement of RVSM operations?</i>

C. NOTE DE COMPLETARE
NOTES FOR COMPLETION**B.**

TGL 6 (rev 1) se poate descărca de la adresa- <http://www.ecacnav.com/downloads/TGL6rev1.pdf>
TGL 6 (rev1) is available on the Internet – see <http://www.ecacnav.com/downloads/TGL6rev1.pdf>

Paragraful B.1**Paragraph B.1**

Operațiunile RVSM au fost efectuate în regiunea Atlanticul de Nord (NAT) din 1997, în Europa (EUR) din 2001 și în întreaga America de Nord (NAM) de la începutul anului 2005. Detalii specifice privind ariile de aplicabilitate pentru fiecare regiune pot fi găsite în documentul OACI Doc 7030 / 4 - Procedurile suplimentare regionale.

RVSM Operations have been conducted in the North Atlantic (NAT) region since 1997, in Europe (EUR) since 2001 and in the whole of North America (NAM) since early 2005. Specific details regarding the areas of applicability within each region can be found in ICAO Doc 7030/4 – Regional Supplementary Procedures.

Paragrafele B.2, 3, 5 și 6**Paragraphs B.2, 3, 5 and 6**

Detaliile din aceste paragrafe sunt necesare pentru ca AACR să poată confirma conformarea cu cerințele RVSM.

Details in these paragraphs are required by RCAA to be able to confirm the RVSM compliance data.

Paragraful B.4**Paragraph B.4**

Analiza Continuității Navigabilității nu va începe dacă nu au fost completate câmpurile de la punctul B.4 de mai sus. În cazul unui amendament la aprobarea Part M EASA, acesta trebuie de asemenea transmis în vederea analizei/aprobării. Amendamentul în cauză trebuie să definească procedurile ce vor fi urmate pentru aprobarea inițială a operațiunilor RVSM precum și pentru menținerea acestora.

The Continued Airworthiness analysis will not start if the fields from section B.4 above were not filled. In case of an amendment to the approved EASA Part M, it must also be submitted for analyse/approval. The involved amendment must define the procedures to be followed for initial and continued RVSM approval.

Paragraful 7 - legat de paragraful A.1. Pentru detalii consultați TGL 6.

Paragraph 7 – linked with paragraph A.1. For details see TGL 6.

D. DETALII FLOTĂ (CONTINUARE)

FLEET DETAILS (CONTINUATION SHEET)

Tip Aeronavă <i>Aeroplane Type</i>	Serie Aeronavă <i>Aeroplane Series</i>	S/N Producător <i>Manufacturer S/N</i>	Înmatriculare <i>Registration</i>	Cod Mod S <i>Mode "S"</i> <i>Code (hex)</i>	Data modificare/certificare RVSM <i>RVSM</i> <i>Modification/Certification Date</i>

Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

I declare that the information given above are true and that any amendment of them shall be communicated to the Romanian Civil Aviation Authority, within the period specified in the applicable aviation regulations.

Numele și prenumele Managerului Responsabil

(cu majuscule):

Name and Surname of the Accountable Manager

(uppercase)

Semnătura:

Signature

Data:

Date

PAGINĂ LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT

ANEXA 13 PBN

Conținutul Amendamentului la Manualul de Operațiuni în cazul solicitării de acordare aprobare pentru operațiuni PBN

Nr.	Subiect	C/N	N/A
1.	OM-A, Capitol 0.1 – Introducere <i>GM2 Anexa I</i>		
	✓ Abrevieri, definiții și termeni referitori la PBN, utilizați în cadrul manualului		
2.	OM-A, Capitol 1.3 – Organizare și responsabilități <i>AMC3 ORO.MLR.100 – A.1</i>		
	✓ Responsabilități și atribuții ale personalului de administrare a operațiunilor		
3.	OM-A, Capitol 2 – Control și supraveghere operațională <i>AMC3 ORO.MLR.100 – A.2</i> <i>DOC ICAO 9613 – 1.2.3</i>		
	✓ Detalierea modalității de control și supraveghere operațională în ceea ce privește precizia echipamentelor, licențelor/calificărilor personalului		
	✓ Descrierea sistemelor de promulgare a informațiilor, suplimentare manualului de operare		
	✓ Descrierea procedurilor și a responsabilităților necesare pentru a exercita controlul operațional privind siguranța zborurilor		
4.	OM-A, Capitol 3 – Sistemul de management <i>AMC3 ORO.MLR.100 – A.3</i>		
	✓ Procesul de identificare a hazardurilor pentru evaluarea și gestionarea riscurilor asociate		
5.	OM-A Capitolul 5 – Calificările echipajului <i>AMC3 ORO.MLR.100 – A.5</i> <i>TGL 10, Cap. 10.5</i> <i>DOC ICAO 9613 – 3.4.3.3</i>		
	✓ O descriere a licenței necesare, calificări/competențe (de exemplu, pentru rute și aerodromuri), experiență, instruire, verificare și experiență recentă necesară personalului de operare pentru a-și exercita atribuțiile		
	✓ Echipajul de zbor trebuie să fie instruit corespunzător în ceea ce privește procedurile de decolare și aterizare, incluzând atât cazurile normale cât și cele de urgență		
	✓ Ca un minim, punctele evidențiate în tabelul nr.3 (TGL.10, Cap.10.5)		

Nr.	Subiect	C/N	N/A
	trebuie să fie incluse în programele de pregătire ✓ Programe de simulator		
6.	OM-A Capitolul 8 – 8.1 – Pregătirea zborului <i>TGL 10, Cap. 10.2</i> <i>DOC ICAO 9613 – Atașament C – Cap. 3</i>		
7.	OM-A Capitolul 8 – 8.3 – Proceduri de zbor <i>TGL 10, Cap. 10.2</i> <i>DOC ICAO 9613 – Atașament C – Cap. 3</i>		
8.	OM-A Capitolul 11 – Tratarea, notificarea și raportarea evenimentelor <i>AMC3 ORO.MLR.100 – A.11</i> <i>TGL 10, Cap.10.4</i> <i>TGL 10, Cap.10.6, Anexa B</i>		
	✓ Formulare și raportări pentru abateri de la specificațiile PBN ✓ Crearea unei baze de date și menținerea integrității acesteia și includerea furnizorilor în această bază de date		
9.	OM-B Capitolul 1 – Limitări <i>AMC3 ORO.MLR.100 – B.1</i>		
	✓ Limitări în operarea PBN		
10.	OM-B Capitolul 2 – Proceduri normale <i>TGL 10, Cap.10, 10.2.1 -10.2.3</i> <i>AMC3 ORO.MLR.100 – B.2</i>		
	✓ Stabilirea acurateței pentru planificarea înaintea zborului ✓ Stabilirea acurateței pentru decolare ✓ Stabilirea acurateței pentru aterizare		
11.	OM-B Capitolul 3 – Proceduri anormale și de urgență <i>TGL 10, Cap.10, 10.3.1 -10.3.4</i> <i>AMC3 ORO.MLR.100 – B.3</i>		
	✓ Proceduri în caz de defecțiune/ avarie		
12.	OM-B 5 – Planificarea <i>AMC3 ORO.MLR.100 – B.5</i> <i>TGL 10, Cap.10</i>		
	✓ Capabilitatea de a opera PBN, cerințe PBN pe ruta sau terminal		

Nr.	Subiect	C/N	N/A
13.	OM-B Capitolul 8 - Lista abaterilor admise în operare <i>AMC3 ORO.MLR.100 – B.8</i>		
	✓ Abateri tolerate în raport cu configurația de tip		
14.	OM-B Capitolul 9 – Lista echipamentului minim <i>AMC3 ORO.MLR.100 – B.9</i> <i>TGL 10, Cap. 10.7.2</i>		
	✓ MEL amendat corespunzător		
15.	OM-B Capitolul 12 – Descrierea sistemelor <i>AMC3 ORO.MLR.100 – B.12</i>		
	✓ Comenzi și indicații asociate și instrucțiuni de operare		

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

PAGINĂ LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT

ANEXA 14 ETOPS

FORMULAR AUTORIZARE OPERAȚIONALĂ ETOPS
FORM FOR ETOPS OPERATIONAL APPROVAL

= navigabilitate =

Acest formular este conceput pentru a aduna toate informațiile necesare de la operatori care doresc aprobare operațională ETOPS.

This form is designed to gather all the required information from operators requiring ETOPS operational approval.

SECȚIUNEA 1: CERERE ETOPS SECTION 1: ETOPS Application		
	Da Yes	Nu No
1. Aplicație pentru 90 minute ETOPS <i>Application for ETOPS 90 minutes</i>	☐	☐
2. Aplicație pentru 120 minute ETOPS <i>Application for ETOPS 120 minutes</i>	☐	☐
3. Aplicație pentru 180 minute ETOPS <i>Application for ETOPS 180 minutes</i>	☐	☐
4. Aplicație pentruminute ETOPS <i>Application for ETOPS minutes</i>	☐	☐
5. Cerere initial pentru ETOPS pentru tipul de aeronavă <i>Initial request for ETOPS approval for aeroplane</i>	☐	☐
6. Aplicația pentru ETOPS accelerat <i>Application for accelerated ETOPS</i>	☐	☐
7. Aria autorizată de operare (specificați) <i>Authorized Area of Operation (specify).....</i>		
8. Procedură de întreținere a configurării (CMP) <i>Configured Maintenance Procedure</i> Nr.Document Număr revizie <i>Document Number Revision number</i>		
9. Manual ETOPS <i>ETOPS Manual</i> Nr.Document Număr revizie..... <i>Document Number Revision number</i>		
SECȚIUNEA 2: APROBARE PROIECT DE TIP ETOPS PENTRU TIPUL DE AERONAVĂ (Specificați numărul documentului) SECTION 2: ETOPS Type Design Approval for the Aircraft Type (Specify Document No.)		
	Da Yes	Nu No
1. Date Certificat de Tip <i>Type certification Data sheet.....</i>	☐	☐
2. Certificate de Tip Suplimentar <i>Supplemental Type Certificate.....</i>	☐	☐
3. Manual de Zbor <i>Aircraft Flight Manual.....</i>	☐	☐
4. Supliment Manual de Zbor <i>Aircraft Flight Manual Supplements.....</i>	☐	☐
5. Alte (Descriere) <i>Other (Description).....</i>	☐	☐
6. Suplimentul la AFM sau AFM demonstrează aprobarea de navigabilitate ETOPS în minute <i>AFM or Supplement shows Airworthiness approval for ETOPS in Minutes:.....</i>		

7. Statusul modificărilor aeronavei (Așați lista documentelor)
Aircraft Modification status for ETOPS

SECȚIUNEA 3: EXPERIENȚĂ OPERATOR ȘI FIABILITATE SISTEM DE PROPULSIE

SECTION 3: Operator Experience and Propulsion system reliability

1. Număr total de operații normale cu combinația celulă/motor

Total Number of normal operations with airframe/engine combination.....

2. Număr total de ore celulă/motor și cicluri

Total number of airframe/engine hours and cycles:.....

3. Număr total de IFSD

Total Number of IFSD

4. Rata de demontare motor neplanificată /1000FH

Unscheduled engine removal rate /1000FH:.....

5. Devieri sau Întoarceri

Diversions or Turn back

Da
Yes

Nu
No

☐

☐

6. Incapacitatea de a controla motorul sau de a obține puterea dorită

Inability to control the engine or obtain desired power:

☐

☐

7. Probleme cu sistemul critic ETOPS

Problems with ETOPS critical systems

☐

☐

8. Fiabilitate APU înregistrată

APU Reliability records

☐

☐

9. Înregistrări ale fiabilității componentelor sistemelor aeronavei

A/C Systems components Reliability Records

☐

☐

10. Timpul mediu dintre defecte pentru componentele majore (asociate ETOPS)

Mean-time between failure for major components (ETOPS Related).....

SECȚIUNEA 4: PROGRAM DE ÎNTREȚINERE (Referiți-vă la rubrica aplicabilă din document)

SECTION 4: Maintenance Programme (Refer to the applicable heading in the referred document)

1. Număr referință Status Amendament Data amendării
Reference number Amendment Status Date Amended

2. Identificare lucrări de întreținere ETOPS

Identification of ETOPS task cards:.....

3. Verificări de exploatare ETOPS

ETOPS Service Checks:.....

4. Proceduri legate de ETOPS

ETOPS Related Procedures:.....

SECȚIUNEA 5: PROGRAM DE MONITORIZARE MOTOR	
SECTION 5: Engine Condition Monitoring Program	
1. Organizația contractată Contracted Organization.....	Referință contract Contract Reference.....
2. Referință CAME Proceduri de monitorizare motor descrise în CAME Reference for Procedure described in CAME for Engine trend monitoring.....	
SECȚIUNEA 6: ÎNȚEȚINERE	
SECTION 6: Maintenance	
1. Organizația de întreținere contractată Contracted maintenance organization.....	AMO (Referință aprobare) AMO(Approval reference).....
2. Pregătire personal de certificare Certifying Staff Training	
Inițial ☐ Initial	Recurent ☐ Recurrent
3. Documente ce vor fi revizuite și trimise la AACR Documents to be reviewed & submitted to RCAA	
a) Program de monitorizare a consumului de ulei Oil Consumption Program	f) Program de control al pieselor Parts Control Program
b) Program de întreținere revizuit Revised Maintenance Manual	g) Manual ETOPS ETOPs Manual
c) Program de fiabilitate Reliability Program	h) Program de pregătire al personalului de certificare Certifying Staff Training Program
d) Program de monitorizare a stării motorului ECM Program	i) CMP,TC, STC
e) Program de verificare după întreținere Maintenance verification Program	j) CAME
	k) Alte documente cerute de AACR Any other document required by RCAA
SECȚIUNEA 7: DECLARAȚIA MANAGERULUI MONITORIZARE CONFORMARE	
SECTION 7 : Compliance Monitoring Manager Declaration	
Prin semnarea în spațiul de mai jos, solicitantul declară că informațiile furnizate în prezenta cerere sunt adevărate și corecte și că documentele By signing in the space provided below, the applicant declares that information provided in this application is true and correct and that documents	
Nume..... Name	Semnătură..... Signature
Data și Ștampilă companiei..... Date & Company stamp	

PAGINĂ LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT

ANEXA 15 Steep Approach

Conținutul Amendamentului la Manualul de Operațiuni în cazul solicitării utilizării aprobării pentru „Steep Approach”

Nr.	Subiect	C/N	N/A
1.	AFM sau Supliment la AFM		
	• Certificarea avionului pentru efectuarea de operațiuni „Steep Approach”.		
2.	OM-A, Capitol 0		
	• Lista Specificațiilor de Operare trebuie să includă „Steep Approach”.		
3.	OM-A, Capitol 2.1 Controlul și supravegherea operațională		
	• Modalitatea în care operatorul aerian se asigură că cel puțin PIC este pregătit să efectueze operațiuni „Steep Approach”.		
	• Modalitatea în care operatorul aerian se asigură că limitările aplicabile operațiunilor „Steep Approach” sunt luate în considerare în faza de planificare a zborului.		
4.	OM-A, Capitol 8.4.x „Steep Approach”		
	• Descrierea generală a operațiunilor „Steep Approach”.		
5.	OM-B, Capitol 0.x		
	• Menționarea operațiunilor „Steep Approach” și a unghiului maxim de pantă în lista Specificațiilor de Operare.		
6.	OM-B, Capitol 1.x Limitări „Steep Approach”		
	• Menționarea limitărilor referitoare la masa avionului aplicabile operațiunilor „Steep Approach”.		
	• Menționarea limitărilor referitoare la „tailwind/x-wind” aplicabile operațiunilor „Steep Approach”.		
	• Menționarea unghiului de pantă maxim certificat.		
	• Menționarea limitărilor de ordin tehnic (disponibilitatea echipamentelor de la bord).		
	• Menționarea limitărilor referitoare la utilizarea sistemelor automate.		
7.	OM-B, Capitol 2.x „Steep Approach”		
	• Descriere procedurilor normale pentru operațiuni „Steep Approach”.		
	• Descriere completă și detaliată a profilului de zbor în operațiuni „Steep Approach”.		

Nr.	Subiect	C/N	N/A
	Descriere completă și detaliată a poziției și responsabilităților membrilor de echipaj în operarea „Steep Approach”.		
8.	OM-B, Capitol 3.x „Steep Approach”		
	Descriere procedurilor anormale pentru operațiuni „Steep Approach”.		
	Descriere procedurilor pentru situații neprevăzute în operațiuni „Steep Approach”.		
9.	OM-B, Capitol 4.x „Steep Approach”		
	Descrierea tuturor elementelor privind performanțele aplicabile operațiunilor „Steep Approach”.		
	Descrierea modului de calcul a performanțelor la aterizare aplicabilă la operațiuni „Steep Approach” în cazul în care este diferită („<i>reduced screen height</i>”, <i>V_{REF}</i>, „<i>over-speed over the threshold</i>”).		
	Descrierea modalității de calcul a performanțelor pentru apropiere întreruptă, dacă configurația la aterizare este diferită.		
10.	OM-B, Capitol 6 Masă și centraj		
	Descrierea modului de calcul a masei și centrului, dacă există limitări de masă la aterizare diferite în cazul operațiunilor „Steep Approach”.		
	Descrierea modului de calcul a fișei de încărcare, dacă există limitări de masă la aterizare diferite în cazul operațiunilor „Steep Approach”.		
11.	OM-B, Capitol 9 MEL		
	MEL amendat corespunzător pentru includerea elementelor specifice operațiunilor „Steep Approach”.		
	Includerea în MEL a tuturor elementelor suplimentare, la alegerea operatorului aerian, specifice operațiunilor „Steep Approach”.		
12.	OM-C, Capitol 1		
	Lista aerodromurilor cu operațiuni „Steep Approach”.		
	Menționarea locului unde sunt publicate considerentele specifice operării „Steep Approach” la aerodromurile respective.		
	Considerente legate de minimele meteorologice aplicabile la aerodromurile pe care se efectuează operațiuni „Steep Approach”.		
13.	OM-D, Capitol 1		
	Facilitățile de pregătire utilizate pentru pregătirea „Steep Approach”.		
14.	OM-D, Capitol 2 Programe de pregătire și verificare		

Nr.	Subiect	C/N	N/A
	• Includerea pregătirii teoretice și practice specifice operațiunilor „Steep Approach”.		
	• Includerea unui modul complet referitor la pregătirea inițială și recurentă pentru operațiuni „Steep Approach”.		

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

PAGINĂ LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT

ANEXA 16

Cerere pentru aprobarea utilizării EFB***Application for Electronic Flight Bag (EFB)***

Notă: - Modalitatea de completare a cererii este descrisă în pagina 5 a acestui document;
Explanations completing the form are given on page 5 of this document.

- *Pagina 5 nu va fi transmisă la AACR odată cu documentația suport cererii;*
 Page 5 shall not be delivered to AACR with the application package.

1. INFORMAȚII GENERALE*General information*

1.1	EFB	Clasa hardware: <i>Hardware class:</i>	☐ Portable	☐ Installed
1.2	Operator Operator			
	Responsabil Operațiuni Zbor <i>Postholder Flight Operations</i>		Telefon: <i>Telephone:</i>	
	Responsabil pregătirea personalului <i>Postholder Training</i>		Telefon: <i>Telephone:</i>	
	Administrator EFB <i>EFB Administrator</i>		Telefon: <i>Telephone:</i>	
	E-mail <i>E-mail contact</i>			
1.3	Aeronavă Aircraft			
	Înmatriculare <i>Registration</i>			
	Producător <i>Manufacturer</i>			
	Tip/Model <i>Type/Model</i>			
	Numărul de fabricație <i>Serial number</i>			

2. PLATFORMA HARDWARE*Hardware platform*

2.1	Producător și tip <i>Make and type</i>							
2.2	Folosire EFB <i>EFB to be used</i>	☐ 6 luni cu back-up pe hârtie <i>6 months paper back-up</i>				☐ fără back-up pe hârtie <i>no paper back-up</i>		
		☐ la sol <i>on ground</i>	☐ la croazieră <i>cruise flight only</i>		☐ în toate fazele zborului <i>all phases of the flight</i>			
	Folosire EFB de către <i>EFB to be used by</i>	☐ Echipajul de zbor <i>Cockpit crew</i>				☐ Echipajul de cabină <i>Cabin crew</i>		
2.3	Dispozitiv pentru transferul datelor <i>Data transfer device</i>	Bluetooth	IR	USB	Firewire	Serial	Parallel	Altele* <i>Other*</i>
	Instalat <i>Installed</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
	Utilizat <i>Used</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
	Comentariu* <i>Remark*</i>							
2.4	Alimentare la bord <i>On board power used</i>	☐ Da <i>Yes</i>				☐ Nu <i>No</i>		
	Dacă Da <i>If Yes</i> →	Sursa tensiune certificată pentru a fi folosită <i>PWR source certified to be used</i> ☐ în zbor <i>in flight</i> ☐ la sol <i>on ground</i>						

3. APLICAȚIA/APLICAȚIILE SOFTWARE

Software application(s)

3.1	Sistem de operare <i>Operating system</i>		
3.2	Tipul software-ului <i>Kind of software</i>	☐ Tipul A <i>Type A</i>	☐ Tipul B <i>Type B</i>
3.3	Acces la setări <i>Settings access</i>	☐ numai Administratorul EFB <i>only EFB Administrator</i>	☐ utilizator <i>user</i>
3.4	Scopul utilizării EFB <i>Intentions/Tasks to be done by EFB</i>	☐ Document browsers that display the manuals and additional information and forms required to be carried by regulations and that are necessary for the safe operation of the aircraft ☐ Electronic aeronautical chart applications including en-route, area, approach, and airport surface maps ☐ Airport moving map display (AMMD) applications ☐ Applications that make use of the aeronautical operational control (AOC) communications to collect, process and then disseminate operational data ☐ Aircraft performance calculation applications that use algorithmic data or that perform calculations using software algorithms to provide aircraft performance data ☐ Mass and balance calculation applications used to establish the mass and centre of gravity of the aircraft and to determine that the load and its distribution are such that the mass and balance limits of the aircraft are not exceeded ☐ Applications providing in-flight weather information ☐ Altele Others	

4. Operare - Pregătire - Calificare

Operation - Training - Qualification

		Prevederi Manualul de Operațiuni (capitol, subcap.) <i>Operations Manual provisions (chapter, subchapter)</i>
4.1	Administrarea sistemului - Actualizarea bazei de date <i>System administration - data base update</i>	
4.2	Descrierea sistemului <i>System description</i>	
4.3	Utilizarea sistemului <i>System operation</i>	
4.4	Erori ale sistemului - Proceduri de urgență <i>System failure - Contingency procedure</i>	
4.5	Pregătirea echipajului <i>Crew training</i>	
4.6	Pregătirea recurentă a echipajului <i>Crew recurrent training</i>	

5. Documente suport cererii*Application package*

	Extras din Manual(e) de operațiuni și sau liste de verificare care includ practici și proceduri de operare a EFB <i>Operation manual(s) extract(s) and/or checklist(s) that include EFB operating practices and procedures</i>	
1	Manualul de Operațiuni Partea A, B, C, D <i>Operations Manual Part A</i>	☐
2	Manualul Sistemului de Management al Siguranței <i>Safety Management System Manual</i>	☐
5	Programul de prevenire a accidentelor și siguranța zborurilor (dacă este dezvoltat separat de OMA sau SMSM) <i>Accident prevention and flight safety programme (if developed separately from OMA or SMSM)</i>	☐
6	Manualul de monitorizare a conformării /asigurarea calității <i>Compliance monitoring manual /Quality manual</i>	☐
7	EASA OEB Report	☐
8	MEL	☐
9	AFM	☐
10	Raport EMI <i>EMI demonstration report</i>	☐
11	Analiza de Risc Operațional <i>Operational Risk Analysis</i>	☐
12	Analiza interacțiunii om-mașină <i>Human machine interface assessment</i>	☐
13	Orice alte documente care fac parte din sistemul de documente de siguranța zborului ale operatorului aerian și necesită modificări <i>Any other documents that are part of the operator's flight safety documentation system and that require an amendment</i>	☐

6. Declarația solicitantului*Applicant's statement*

Semnăturile de mai jos certifică faptul că informațiile transmise sunt complete și corecte și că instalarea și continuitatea navigabilității sistemului, echipamentele minime pentru admiterea la zbor, procedurile operaționale și pregătirea echipajului se conformează cu prevederile aplicabile referitoare la sistemele EFB.

The undersigned certifies the enclosed information to be complete and true and that the system installation, continuing airworthiness of systems, minimum equipment for dispatch, operating procedures and flight crew training comply with the applicable requirements for EFB systems.

Nume/ Name	Semnătură/ Signature	Data/ Date
Manager Responsabil <i>Accountable manager</i>		
Responsabil Operațiuni Zbor <i>Postholder Flight Operations</i>		
Responsabil Pregătire Personal <i>Postholder Training</i>		
Administrator EFB <i>EFB administrator</i>		

7. Instrucțiuni privind completarea cererii

Instructions to complete the form

Cererea pentru aprobarea utilizării EFB poate fi completată electronic sau tipărită și completată manual.

The form can be completed electronically or it is also feasible to print it first and fill the information in manually.

După completare, cererea trebuie semnată de către persoanele responsabile din cadrul operatorului aerian. Cererea trebuie însoțită de următoarele documente:

- extras din Manualul de Operațiuni Părțile A, B, C, D care conțin informații referitoare la EFB cum ar fi descrierea sistemului, limitări, proceduri operaționale și implicațiile utilizării EFB asupra sistemului de calitate/monitorizarea conformării;
- Anexa 16.1 - Conținutul Amendamentului la Manualul de Operațiuni în cazul solicitării utilizării EFB;
- oricare alte documente de interes.

When completed, the form has to be signed by the relevant persons. The application package has to comprise the following documents:

- EFB application form
- Extract from OM A/B/C/D containing any information about the EFB such as system description, limitations, operating procedures and the operator's quality system related to the EFB;
- Annex 16.1 - Compliance checklist(s) for revised Manual(s);
- Any certification documents of concern.

8. Controlul procesului de aprobare (a se completa doar de către personalul AACR)

Approval process control (for official use only)

Subject <i>Subject</i>	Responsabil <i>Responsible</i>	Semnătura <i>Signature</i>	Data <i>Date</i>
Dosarul este complet <i>Application package complete</i>			
Documentația este aprobată/acceptată <i>Document approval granted</i>			
Aprobarea de navigabilitate este acordată <i>Airworthiness Approval granted</i>			
Demonstrația simulatoare operațională <i>SIM</i> <i>Operational</i> aeronavă <i>demonstration</i> <i>aircraft</i>			
Evaluarea finală <i>Final evaluation</i>			
Aprobarea pentru utilizarea EFB a fost acordată și procesul este închis <i>EFB approval issued & process completed</i>			

PAGINĂ LĂSATA LIBER INTENȚIONAT

ANNEX 16.1(RO) EFB

Conținutul Amendamentului la Manualul de Operațiuni în cazul solicitării utilizării EFB

Nr.	Subiect	C/N	N/A
1.	OM-A, Capitol 0 – Abrevieri și Definiții		
	• EFB: Sistem de documentație electronică		
	• Installed EFB: Sistem de documentație electronică instalat		
	• Portable EFB: Sistem de documentație electronică portabil		
	• PED: Dispozitiv electronic portabil		
	• T-PED: Transmitting PED		
	• C-PED: Controlled PED		
	• EMI: Interferență Electromagnetică		
	• Administrator EFB: Persoană responsabilă ca o legătură între operator și furnizorul sistemului EFB		
	• EDP: Prelucrări electronice ale datelor		
2.	OM-A, Capitol 0 – Introducere		
	• Lista Specificațiilor de Operațiuni trebuie să includă specificația de operare EFB		
3.	OM-A, Capitol 1 – Structura Organizațională/Îndatoriri și responsabilități		
	• Responsabilități pentru:		
	✓ Administrarea sistemului EFB		
	✓ Asigurarea de hardware și software conform standardelor aplicabile		
	✓ Menținerea componentelor hardware		
	✓ Implementarea sistemului EFB în SMS (dacă este cazul)		
	• Îndatoriri pentru:		
	✓ Monitorizare permanentă a comportării sistemului EFB (rapoarte ale piloților, orice alt feedback) și raportarea către persoana responsabilă pentru activitatea de Operațiuni Zbor		
	✓ Verificarea valabilității software și a bazei de date pentru aplicația EFB		
	✓ Monitorizarea permanentă a serviciilor și standardelor furnizorilor de hardware și software		
	✓ Furnizarea de informații către persoana responsabilă pentru activitatea de pregătire echipaj precum și către persoana responsabilă pentru Operațiuni Zbor pentru a pune în aplicare a programele și procedurile legate de pregătire		
4.	OM-A, Capitol 2 – Analiză de risc operațional		
	• EMI: definirea fazelor de zbor pentru care se utilizează EFB		

Nr.	Subiect	C/N	N/A
	• Bateriile cu litiu:		
	✓ Risc de scurgere		
	✓ Depozitare sigură a pieselor de schimb (risc de scurt-circuit)		
	✓ Hazard due to continuous charging		
	✓ Pericol din cauza încărcării continue (menținerii continuu în prizele de alimentare)		
	✓ Responsabilitatea pentru păstrarea bateriilor EFB		
	• Sursa electrică de putere:		
	✓ Dezactivarea în orice moment de la sursa de energie electrică		
	✓ Alimentarea cu energie de la o sursă alternativă		
	• Conectivitate de date: în cazul în care este intenționată conexiunea la sistemele electronice de bord, trebuie furnizate instrucțiuni clare și limitări ale sistemului		
	• Atenuări:		
	✓ Instrucțiuni pentru echipajul de zbor cu privire la acțiunile ce urmează să fie luate în cazul unei deficiențe a sistemului EFB		
	✓ Explicații cu privire la disponibilitatea back-up a documentelor și procedurilor		
	✓ Prevederi de care trebuie să se țină cont în cazul în care cedează componente ale sistemului sau întreg sistemul EFB - Referințe la MEL		
	OM-A, Capitol 8 Proceduri operaționale		
	✓ Descrierea generală a scopului utilizării EFB		
	✓ Descrierea modului de utilizare a EFB		
	✓ Restricțiile și limitările utilizării EFB		
	OM-A, Capitol 10 Probleme de securitate		
	✓ Descrierea politicii de securitate		
	✓ Manipularea și expunerea componentelor hardware / software		
	✓ Drepturi de acces și parole		
	✓ Asigurarea hardware-ului în timpul funcționării		
	✓ Sistem Anti-virus		
	✓ Coruperea datelor și protecția acestora		
	• Interfață om-mașină, CRM și factori umani:		
	✓ Politicii și proceduri în ceea ce privește afișarea datelor de apropiere/plecare și diagrame de navigare pe rută precum și utilizarea acestora		
	✓ Instrucțiuni în gestionarea a mai multe aplicații și documente deschise		
	✓ Identificarea erorilor și mesaje de eroare ale sistemului		

Nr.	Subiect	C/N	N/A
	✓Efecte, potențial, severitate, consecințe, recunoașterea și recuperarea erorilor echipajului în utilizarea sistemelor EFB		
5.	OM-B, Capitol 1 – Starea certificării și Limitări Operaționale		
	• O definiție detaliată a sistemului EFB inclusiv starea certificării și limitări operaționale pentru tipurile de aeronave/înregistrări		
6.	OM-B, Capitol 7 – Încărcare (dacă este cazul)		
	• Politica de încărcare trebuie pusă în aplicare printr-o aplicație software și trebuie să conțină atât distribuția pasagerilor cât și determinarea masei pentru pasageri și bagaje		
7.	OM-B, Capitol 2 – Proceduri Normale		
	• Procedura principală:		
	✓Verificarea validității versiunii software-ului și revizuirea bazei de date		
	✓Proceduri pentru datele învechite sau invalide		
	• Datele de intrare sau procedurile de detectare a erorilor transferului de date		
	Oprire și asigurarea EFB:		
	✓Sistemul EFB trebuie oprit (nu pus în mod de așteptare) și trebuie deconectat de la sursa de energie electrică a aeronavei dacă este absent personalul autorizat.		
	✓Trebuie transmise eventualele problemele de securitate		
8.	OM-B, Capitol 4 – Performante (daca este cazul)		
	Ca un minim, următoarele date trebuie solicitate și afișate ca valori de performanță la decolare:		
	• Afisarea datelor de intrare:		
	✓Masă efectivă la decolare, identificarea pistei		
	✓Direcția și viteza vântului		
	✓Temperatura exterioară, QNH (sau altitudinea barometrică a aerodromului)		
	✓Configurația la decolare		
	✓Configurația sistemului de prelevare aer, din motor, la decolare		
	✓Starea suprafeței pistei (umedă, contaminată, uscată)		
	✓Modificări datorate sistemelor inoperante		
	• Afisarea datelor de iesire:		
	✓Viteze		
	✓Setare „trim”		
	✓Gradientul de urcare cu un motor inoperant		
	✓Procedura ce trebuie urmată în cazul defectării unui motor, pe panta de urcare, inclusiv altitudinea de accelerare		
	Ca un minim, următoarele date trebuie solicitate și afișate ca valori de performanță la aterizare:		

Nr.	Subiect	C/N	N/A
	• Afișarea datelor de intrare:		
	✓Masa efectivă la aterizare, identificarea pistei		
	✓Direcția și viteza vântului		
	✓Temperatura exterioară, QNH (sau altitudinea barometrică a aerodromului)		
	✓Configurația la aterizare		
	✓Configurația sistemului de prelevare aer, din motor, la aterizare		
	✓Starea suprafeței pistei (uscată, umedă, contaminată)		
	✓Modificări datorate sistemelor inoperante		
	• Afișarea datelor de ieșire:		
	✓V REF		
	✓Distanța efectivă de aterizare/distanța necesară la aterizare		
	✓Gradientul de urcare în timpul apropierii		
	✓Factori datorati sistemelor inoperante		
9.	OM-B, Capitol 6 – Masa și centrul (dacă este cazul)		
	• Datele de bază utilizate pentru a calcula masa și centrul trebuie să fie în concordanță cu documentul de cântărire a aeronavei respective (identificat prin numărul de ordine)		
	• Lista echipamentului trebuie să reflecte starea reală a echipamentelor aeronavelor, cu scopul de a reda greutatea reală, rezervată, de operare.		
	• Datele necesare pentru calculul masei și echilibrului trebuie să fie în concordanță cu datele furnizate de Manualul de Masă și Centraj și trebuie să fie cele reale în ceea ce privește nume, unități de măsură (kg sau lbs), index de sistem și poziția declarată a CG (braț sau % MAC)		
	• Valorile masei pentru pasageri și bagaje trebuie să fie în concordanță cu valorile din OM-A, capitolul 8 și să îndeplinească cerințele legale		
	• Toate datele trebuie să fie disponibile		
	• Un grafic trebuie să vizualizeze masa cu poziția asociată a CG și distanța așteptată de deplasare în timpul operațiunii de zbor		
	• Documentul de Masa & centraj (încărcare), trebuie să reflecte următoarele subiecte:		
	✓Masa de rezervă necesară pentru operare și masa indexată (sau % MAC) a aeronavei		
	✓Încărcarea actuală (masa pentru pasageri + bagaje + cargo)		
	✓Masa aeronavei fără combustibil		
	✓Combustibil total aflat la bord		
	✓Masa la decolare		
	✓Combustibil necesar călătoriei		
	✓Masa la aterizare		

Nr.	Subiect	C/N	N/A
	✓ Schimbare “pe ultima sută de metri” si corectarea trim-erului		
10.	OM-C – Documente de navigație și grafice EFB (dacă este cazul)		
	• Zona aplicabilă operării		
	• Trasee, aerodromuri și reglementări speciale pentru diferite țări		
	• Amplasamentele sau instalațiile operatorului unde sunt disponibile sisteme EFB		
11.	OM-C - Validarea datelor și actualizarea procedurilor (dacă este cazul)		
	• Atribuții, instrumente, frecvența și persoana responsabilă pentru actualizarea versiunii de software		
	• Atribuții, instrumente, frecvența și persoana responsabilă pentru actualizarea bazelor de date		
12.	OM-D, Capitol 2 - Syllabus pentru programul de pregătire și verificare		
	Sistemul de pregătire EFB trebuie implementat pentru următoarele cursuri:		
	• Faza de pregătire sol și FSTD/aeronavă:		
	✓ Curs de conversie - schimbare operator (cerințe de pregătire și verificare)		
	✓ Curs de conversie - schimbare tip de aeronavă (cerințe de pregătire și verificare)		
	✓ Curs de conversie - schimbarea operatorului și a tipului de aeronavă (cerințe de pregătire și verificare)		
	• Faza de pregătire FSTD/aeronavă:		
	✓ Curs de comandant (verificare necesară)		
	✓ LPC, OPC, Line check (verificare necesară)		
	✓ Pregătire recurentă (pregătire necesară)		
	✓ Pregătirea cu privire la diferențe si familiarizarea cu aeronava (pregătire necesară)		

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Compliance checklist(s) for revised Manual(s)

No.	Subject	C/N	N/A
1.	OM-A, Chapter 0 – Definitions		
	• EFB: Electronic Flight Bag		
	• Installed EFB		
	• Portable EFB		
	• PED: Portable Electronic Device		
	• T-PED: Transmitting PED		
	• C-PED: Controlled PED		
	• EMI: Electromagnetic Interference		
	• EFB Administrator: Responsible Person as a Link between the Operator and the EFB System Supplier		
2.	• EDP: Electronic Data Processing		
	OM-A, Chapter 0 – Introduction		
3.	• The Operations Specification EFB must be included in the list of Operations Specifications.		
	OM-A, Chapter 1 – Organisational structure/Duties and responsibilities		
	• Responsibilities for:		
	✓ the administration of EFB-System		
	✓ ensuring of hardware and software conformity to the applicable standards		
	✓ the maintenance of hardware components including spare batteries		
	✓ the proper implementation of the EFB-System into the Safety Management System of the operator		
	• Duties for:		
	✓ Permanent monitoring of EFB related system-behaviour out of pilot reports and feedbacks		
	✓ Monthly verification of validity and expiration of EFB Application-Software and Database		
	✓ Permanent monitoring of services and standards of the hardware and software suppliers in regard to system integrity		
	✓ Providing proper information to the Postholder Crew Training for the implementation of related procedures in the respective training modules, whenever amendments to the system are made and proper information in written form to the Postholder Flight Operations for the establishment of standard operating procedures in relation to the EFB-System, whenever amendments are implemented		

No.	Subject	C/N	N/A
4.	OM-A, Chapter 2 – Operational Risk Analysis		
	• EMI: a clear statement shall be provided, during what phases of flight the EFB-system will be in operation and used		
	• Lithium batteries:		
	✓ Risk of leakage of the batteries		
	✓ Safe storage of spare batteries including the risk for an inadvertent short circuit		
	✓ Hazard due to continuous charging		
	✓ Hazard due to continuous charging of an on-board-device including battery overheat		
	✓ Responsibility of the operator for the maintenance of EFB-System batteries, their periodical checking and appropriate replacement		
	• Electrical Power Source:		
	✓ Possibility for the de-activation from the electrical power source must be granted at any time		
	✓ Alternate power supply shall be available as a back-up source, especially for software-applications containing source information, in order to achieve an acceptable level of safety		
	• Data connectivity: if connection to other systems is wanted, clear instructions and applicable limitations to the user of the EFB-System must be provided		
	• Mitigation:		
	✓ Instruction to the flight crew regarding actions to be taken in the event of EFB-system deficiency		
	✓ Explanations on the availability of applicable back-up documents and the related procedures		
	✓ Provisions shall be taken and criteria shall be described to dispatch a flight with partial or complete EFB system failure – reference to MEL		
	OM-A, Capitol 8 Operational procedures		
	✓ General description of EFB		
	✓ Usage of EFB		
	✓ Restrictions and limitations on the usage of EFB		
	OM-A, Capitol 10 Security		
	✓ A description of the security policy		
	✓ A description of the handling and exposure of hardware/software components in general		
	✓ Instructions in the handling of access rights and passwords;		
	✓ Instruction, how the securing of hardware shall take place within the operation		

Anexa 16.1

EFB

No.	Subject	C/N	N/A
	✓The provision of an anti-virus systems		
	✓Information concerning Data corruption and protection		
	• Human-Machine-Interface, CRM- and human-factor Aspects on the use of EFB		
	✓A description of the policy and procedures in regard to the display of Approach/Departure- and En-route-Navigation charts and their use		
	✓Instructions in managing of multiple open applications and documents		
	✓Measures in the recognition and identification of errors and system error messages		
	✓A description on the effects of crew errors in using EFB-systems, including the potential for errors, the possible severity of the consequences and the provision for recognition and recovery from errors		
5.	OM-B, Chapter 1 – Certified limitations and the applicable operational limitations		
	• A detailed description of the EFB system, including the certified limitations and the applicable operational limitations for all aircraft types/ registration marks		
6.	OM-B, Chapter 7 – Loading policy (if applicable)		
	• The Loading-Policy shall be integrated in the software-application and shall contain as a minimum the passenger distribution policy, the applicable mass-values for passengers and the established baggage-mass determination procedure.		
7.	OM-B, Chapter 2 –Normal Procedures		
	• Power-up procedure for the EFB-System		
	✓Validity-Check for Software-Version and Database Revision		
	✓Mitigation procedure for outdated or invalid data		
	• Data input or procedures for data transfer errors		
	• Shut-down and securing of the EFB:		
	✓System shall be switched OFF (not in any standby mode) and must be disconnected form aircraft electrical power source whenever authorized personnel is absent		
	✓Security-Aspects shall be observed		
8.	OM-B, Capitol 4 – Performance Calculation (if applicable)		
	As a minimum, the following Data shall be asked for and displayed on the performance application for take-off:		
	• Input display:		
	✓Actual take-off mass; Runway identifier		
	✓Wind direction and velocity		
	✓Configuration for take-off		
	✓Ambient temperature, QNH or Airport Pressure Altitude		
	✓Bleed Air Configuration for take-off		

No.	Subject	C/N	N/A
	✓RWY surface condition (dry, wet, contaminated)		
	✓Modification for the consideration of inoperative systems		
	• Result display:		
	✓V-Speeds		
	✓Trim setting		
	✓One Engine Inoperative climb gradient		
	✓Engine failure Climb Out Procedure incl. acceleration altitude		
	As a minimum, the following Data shall be asked for and displayed on the performance application for landing:		
	• Input display:		
	✓Actual take-off mass; Runway identifier		
	✓Wind direction and velocity		
	✓Ambient temperature, QNH or Airport Pressure Altitude		
	✓Configuration for landing		
	✓Bleed Air Configuration for landing		
	✓RWY surface condition (dry, wet, contaminated)		
	✓Modification for the consideration of inoperative systems		
	• Result display:		
	✓V-REF		
	✓Actual Landing Distance/Required Landing Distance		
	✓Approach climb gradient		
	✓Factors applicable for inoperative systems or components		
9.	OM-B, Capitol 6 – Mass and balance (If applicable)		
	• The basic data used for the mass & balance calculation must be consistent with the weighing-document of the respective aeroplane, identified by serial number		
	• The listed equipment, must reflect the actual aeroplane equipment status, in order to reflect the actual Dry Operating Weight of the actual aeroplane		
	• All Data required for the Mass & Balance calculation shall be consistent with the Data provided by the Mass & Balance Manual and must be consistent in terms (Names), units of measurement (kg or lbs), the Index system and CG-position declaration (Arm or %MAC)		
	• Mass values for passengers and baggage must fulfil the legal requirements and shall be consistent with the values in the OM-A, Chapter 8		
	• All Data shall be available in numbers (figures)		
	• A graph shall visualize the Mass with the associated CG-Position, and the expected Range of Movement during flight operation shall be displayed		
	• The Mass & Balance Manifest (Load-Sheet) must reflect at least the following subjects:		

No.	Subject	C/N	N/A
	✓Dry Operating Mass and Index (or % MAC) of the aeroplane		
	✓Actual Load (Mass for Passenger + Baggage + Cargo)		
	✓Zero fuel mass		
	✓Total fuel on Board		
	✓Take-off mass		
	✓Trip Fuel		
	✓Landing mass		
	✓Last Minute Change and Trim Correction		
10.	OM-C – Navigation Documents & Charts (if applicable)		
	• the applicable area of operation covered by relevant maps and charts		
	• the routes, aerodromes and applicable special regulations for the different countries		
	• the different locations or facilities within the organization where the respective EFB-systems containing the navigation documents & charts are available for users		
11.	OM-C - Data Validation / Updating Process (if applicable)		
	• The task, the tool, the frequency as well as the person responsible for the applicable Software-Version update		
	• The task, the tool, the frequency as well as the person responsible for the applicable Database update		
12.	OM-D, Chapter 2 - Training and Checking Syllabus		
	The EFB System Training and Checking Module shall be implemented within “Key Courses” as listed below:		
	Ground and FSTD/Aircraft training		
	✓ Conversion course changing operator (training and checking required)		
	✓Conversion course changing ACFT type (training and checking required)		
	✓Conversion course changing operator and ACFT type (training and checking required)		
	• FSTD/aircraft training:		
	✓Command course (checking required)		
	✓LPC, OPC, Line check (checking required)		
	✓Recurrent training (training required)		
	✓Difference and familiarization Training		

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

ANEXA 17.1 Model scrisoare de aprobare emisă în vederea desfășurării operațiunilor de aviație generală cu aeronave complexe motorizate**AUTORITATEA AERONAUTICĂ
CIVILĂ ROMÂNĂ**Tel: +40.21.208.15.08
Fax: +40.21.208.15.72
+40.21.233.40.62**ROMANIAN CIVIL
AERONAUTICAL AUTHORITY**AFTN: LRBBYAYA
SITA: BUHTOYA
www.caa.ro
e-mail: dir.gen@caa.ro

Nr. _____ / _____

NUMELE OPERATORULUI AERIAN**Numele și prenumele solicitantului
Funcția solicitantului****Subiect: Aprobare desfășurare activități de aviație generală cu aeronave
complexe motorizate****Doamnă/Domnule** _____ (funcția) _____,

Urmare a solicitării dvs. nr. _____ / _____ (ref. AACR nr. _____ / _____) și în conformitate cu prevederile RACR-OPS 2.175 și ale procedurilor și instrucțiunilor de aviație civilă aferente, Autoritatea Aeronautică Civilă Română

- acceptă numirea domnului _____ în calitate de **persoană responsabilă** cu respectarea prevederilor aplicabile și cu desfășurarea în siguranță a operațiunilor de aviație generală,
- aprobă utilizarea, începând cu data de _____, a **Manualului de Proceduri pentru Aviație Generală** al _____ (numele operatorului aerian), Ediția _____. Orice modificare a acestuia va fi transmisă la AACR și va intra în vigoare numai după acceptarea acesteia de către AACR,
- aprobă efectuarea operațiunilor specifice după cum urmează:

Aprobări Specifice <i>Specific Approvals</i>	Specificație: <i>Specification</i>	Observații: <i>Remarks</i>
Bunuri Periculoase (Dangerous Goods)		
Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă <i>Low Visibility Operations</i> Decolare <i>Take-Off</i> Apropiere și aterizare <i>Approach and Landing</i>	Se vor specifica minimele RVR/DH corespunzătoare. RVR: m CAT: RVR: m DH: ft	
RVSM ☐ N/A		
ETOPS ☐ N/A	Max. diversion time: Min Se specifică distanța limită/ timpul maxim	

	de diversune	
MNPS	Se specifică regiunea ICAO pentru fiecare tip de aeronavă	
Operațiuni de Navigație Bazată pe Performanțe (PBN) <i>Performance Based Navigation (PBN) Operations</i>		
Operațiuni cu elicoptere cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte <i>Helicopter NVIS(night vision imaging system)</i>		
Operațiuni cu încărcături speciale efectuate cu elicopterul <i>Helicopter Hoist Operations</i>		
Operațiuni de servicii medicale de urgență cu elicopterul <i>Helicopter emergency medical service operations</i>		
Altele <i>Others</i>		

Notă: pe scrisoarea de aprobare vor rămâne doar aprobările specifice acordate.

De asemenea, vă aducem la cunoștință că aveți obligația menținerii la zi și/sau în termen de valabilitate a întregii documentații ce a stat la baza emiterii scrisorii de aprobare.

Cu stimă,

Director General

ANEXA 17.2 Model scrisoare de anulare autorizare desfășurare activități de aviație generală cu aeronave complexe motorizate**AUTORITATEA AERONAUTICĂ
CIVILĂ ROMÂNĂ**Tel: +40.21.208.15.08
Fax: +40.21.208.15.72
+40.21.233.40.62**ROMANIAN CIVIL
AERONAUTICAL AUTHORITY**AFTN: LRBBYAYA
SITA: BUHTOYA
www.caa.ro
e-mail: dir.gen@caa.ro

Nr. _____ / _____

NUMELE OPERATORULUI AERIAN**Numele și prenumele solicitantului
Funcția solicitantului****Subiect: Anulare aprobare desfășurare activități de aviație generală cu
aeronave complexe motorizate****Doamnă/Domnule** _____ (funcția) _____,

Având în vedere "motivele care au condus la adoptarea măsurii" vă aducem la cunoștință faptul că Scrisoarea AACR nr. _____/_____ se anulează, astfel (numele operatorului aerian) _____ nu mai îndeplinește condițiile RACR-OPS LAAG pentru desfășurarea activităților de aviație generală.

Prezenta scrisoare poate fi contestată în conformitate cu prevederile PIAC - OPS (Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă pentru desfășurarea operațiunilor aeriene) aprobate prin decizia directorului general al AACR nr. D _____/_____.

Cu stimă,

Director General

PAGINĂ LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT

ANEXA 18 Scrisoare aprobare închiriere în sistem wet**Scrisoare de Aprobare
*Letter of Approval***

Certificăm prin prezenta că operatorul aerian, posesor al Certificatului/Autorizației de Operator Aerian nr. RO/LA-..., este autorizat să închirieze în sistem wet, de la operatorul aerian, deținător al documentului ... (*tip document*)... nr. emis de din, următoarea aeronavă:

XXX înmatriculare, număr de serie:,
cu care va desfășura operațiuni(se va menționa în clar tipul operațiunii)...

Întreaga responsabilitate privind operarea și întreținerea acestei aeronave revine operatorului

Această aprobare este emisă în conformitate cu prevederile ORO.AOC.110 (X)/RACR-OPS 4.165 și este valabilă, în afara cazului când este suspendată sau revocată mai devreme, până la data de, cu condiția menținerii valabilității tuturor documentelor ce au stat la baza emiterii prezentei.

We hereby certify that the operator, holder of the Air Operator Certificate/Authorisation no. RO/LA-.... is authorised to wet lease from the operator, holder of the ... (document type)... no., issued by the of ... , the following aircraft:

XXX *Registration mark, Serial Number:,*

which will carry out (clearly specified the type of operation) ... operations

The full responsibility for the operation and maintenance of the said aircraft shall remain with the operator

This Approval is issued according to the provision of ORO.AOC.110 (X)/RACR-OPS 4.165 and unless sooner suspended or revoked shall remain valid until provided that all documents that this letter was based upon, remain valid.

Director General

PAGINĂ LĂSATĂ INTENȚIONAT LIBER

**Management System Checklist
(Safety Management System(SMS) and Compliance Monitoring(CM) Requirements)**

Operator:	
CM Manual: <i>(if applicable)</i>	
SMS Manual:	
Gap analysis:	
Implementation Plan:	
Safety performance indicators:	
Safety performance targets:	
Date of Assessment:	
Assessed by: Name/Position:	

Note 1: Input column: annotate "Y" for Yes, "N" for No, "NA" for not applicable

Y-YES input contains two applicable conformity level: Documented(D) - parts and components required by the regulations are treated in the operator procedures and are corresponding to the size, nature, complexity, hazards and risks associated within its activities

Implemented (I) - there is documented evidence that the elements and components are operational (implemented) and effective

In the case of a non-conformity in the remarks column should be specified the level/s for it(ex. Not Documented- "NOT D" etc.).

Note 2: SIZE, NATURE AND COMPLEXITY OF THE ACTIVITY

(a) An operator should be considered as complex when it has a workforce of more than 20 full time equivalents (FTEs) involved in the activity subject to Regulation (EC) No 216/20083 and its Implementing Rules.

(b) Operators with up to 20 FTEs involved in the activity subject to Regulation (EC) No 216/20084 and its Implementing Rules may also be considered complex based on an assessment of the following factors:

(1) in terms of complexity, the extent and scope of contracted activities subject to the approval;

(2) in terms of risk criteria, whether any of the following are present:

(i) operations requiring the following specific approvals: performance-based navigation (PBN), low visibility operation (LVO), extended range operations with two-engined aeroplanes (ETOPS), helicopter hoist operation (HHO), helicopter emergency medical service (HEMS), night vision imaging system (NVIS) and dangerous goods (DG);

(ii) different types of aircraft used;

(iii) the environment (offshore, mountainous area etc.).

Note 3: AUDIT AND INSPECTION

(a)'Audit' means a systematic, independent and documented process for obtaining evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which requirements are complied with.

(b)'Inspection' means an independent documented conformity evaluation by observation and judgement accompanied as appropriate by measurement, testing or gauging, in order to verify compliance with applicable requirements.

References / Requirements			Input			Remarks
			Y	N	NA	
(EU) 965/2012 ORO.GEN.200						
GENERAL	(a)	The operator has established, implemented and maintained a management system that includes:				
	(1)	clearly defined lines of responsibility and accountability throughout the operator, including a direct safety accountability of the accountable manager;				
	(2)	a description of the overall philosophies and principles of the operator with regard to safety, referred to as the safety policy;				
	(3)	the identification of aviation safety hazards entailed by the activities of the operator, their evaluation and the management of associated risks, including taking actions to mitigate the risk and verify their effectiveness;				
	(4)	maintaining personnel trained and competent to perform their tasks;				
	(5)	documentation of all management system key processes, including a process for making personnel aware of their responsibilities and the procedure for amending this documentation;				
	(6)	a function to monitor compliance of the operator with the relevant requirements. Compliance monitoring shall include a feedback system of findings to the accountable manager to ensure effective implementation of corrective actions as necessary; and				
	(b)	The management system is corresponding to the size of the operator and the nature and complexity of its activities, taking into account the hazards and associated risks inherent in these activities.				
AMC1 ORO.GEN.200(a)(1);(2);(3);(5) Management system						
NON-COMPLEX OPERATORS - GENERAL	(a)	Safety risk management may be performed using hazard checklists or similar risk management tools or processes, which are integrated into the activities of the operator.				
	(b)	The operator should manage safety risks related to a change. The management of change should be a documented process to identify external and internal change that may have an adverse effect on safety. It should make use of the operator's existing hazard identification, risk assessment and mitigation processes.				
	(c)	The operator should identify a person who fulfils the role of safety manager and who is responsible for coordinating the safety management system. This person may be the accountable manager or a person with an operational role within the operator.				
	(d)	Within the operator, responsibilities should be identified for hazard identification, risk assessment and mitigation.				
	(e)	The safety policy should include a commitment to improve towards the highest safety standards, comply with all applicable legal requirements, meet all applicable standards, consider best practices and provide appropriate resources.				
	(f)	The operator should, in cooperation with other stakeholders, develop, coordinate and maintain an emergency response plan (ERP) that ensures orderly and safe transition from normal to emergency operations and return to normal operations. The ERP should provide the actions to be taken by the operator or specified individuals in an emergency and reflect the size, nature and complexity of the activities performed by the operator.				

References / Requirements			Input			Remarks
			Y	N	NA	
AMC1 ORO.GEN.200(a)(1) Management system						
COMPLEX OPERATORS - ORGANISATION AND ACCOUNTABILITIES		The management system of an operator should encompass safety by including a safety manager and a safety review board in the organisational structure.				
	(a)	Safety manager				
	(1)	The safety manager should act as the focal point and be responsible for the development, administration and maintenance of an effective safety management system.				
	(2)	The functions of the safety manager should be to:				
		(i) facilitate hazard identification, risk analysis and management;				
		(ii) monitor the implementation of actions taken to mitigate risks, as listed in the safety action plan;				
		(iii) provide periodic reports on safety performance;				
		(iv) ensure maintenance of safety management documentation;				
		(v) ensure that there is safety management training available and that it meets acceptable standards;				
		(vi) provide advice on safety matters; and				
		(vii) ensure initiation and follow-up of internal occurrence / accident investigations.				
	(b)	Safety review board				
	(1)	The Safety review board should be a high level committee that considers matters of strategic safety in support of the accountable manager's safety accountability.				
	(2)	The board should be chaired by the accountable manager and be composed of heads of functional areas.				
	(3)	The safety review board should monitor:				
		(i) safety performance against the safety policy and objectives;				
		(ii) that any safety action is taken in a timely manner; and				
		(iii) the effectiveness of the operator's safety management processes.				
	(c)	The safety review board should ensure that appropriate resources are allocated to achieve the established safety performance.				
	(d)	The safety manager or any other relevant person may attend, as appropriate, safety review board meetings. He/she may communicate to the accountable manager all information, as necessary, to allow decision making based on safety data.				
GM1 ORO.GEN.200(a)(1) Management system						
SAFETY MANAGER	(a)	Depending on the size of the operator and the nature and complexity of its activities, the safety manager may be assisted by additional safety personnel for the performance of all safety management related tasks.				
	(b)	Regardless of the organisational set-up it is important that the safety manager remains the unique focal point as regards the development, administration and maintenance of the operator's safety management system.				
GM2 ORO.GEN.200(a)(1) Management system						
COMPLEX OPERATORS - SAFETY ACTION GROUP	(a)	A safety action group may be established as a standing group or as an ad-hoc group to assist or act on behalf of the safety review board.				
	(b)	More than one safety action group may be established depending on the scope of the task and specific expertise required.				
	(c)	The safety action group should report to and take strategic direction from the safety review board and should be comprised of managers, supervisors and personnel from operational areas.				
	(d)	The safety action group should:				
	(1)	monitor operational safety;				
	(2)	resolve identified risks;				
	(3)	assess the impact on safety of operational changes; and				
	(4)	ensure that safety actions are implemented within agreed timescales.				

References / Requirements			Input			Remarks
			Y	N	NA	
	(e)	The safety action group should review the effectiveness of previous safety recommendations and safety promotion.				
AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) Management system						
COMPLEX OPERATORS - SAFETY POLICY	(a)	The safety policy should:				
	(1)	be endorsed by the accountable manager;				
	(2)	reflect organisational commitments regarding safety and its proactive and systematic management;				
	(3)	be communicated, with visible endorsement, throughout the operator; and				
	(4)	include safety reporting principles.				
	(b)	The safety policy should include a commitment:				
	(1)	to improve towards the highest safety standards;				
	(2)	to comply with all applicable legislation, meet all applicable standards and consider best practices;				
	(3)	to provide appropriate resources;				
	(4)	to enforce safety as one primary responsibility of all managers; and				
	(5)	not to blame someone for reporting something which would not have been otherwise detected.				
	(c)	Senior management should:				
	(1)	continually promote the safety policy to all personnel and demonstrate their commitment to it;				
	(2)	provide necessary human and financial resources for its implementation; and				
	(3)	establish safety objectives and performance standards.				
GM1 ORO.GEN.200(a)(2) Management system						
SAFETY POLICY		The safety policy is the means whereby the operator states its intention to maintain and, where practicable, improve safety levels in all its activities and to minimise its contribution to the risk of an aircraft accident as far as is reasonably practicable. The safety policy should state that the purpose of safety reporting and internal investigations is to improve safety, not to apportion blame to individuals.				
AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) Management system						
COMPLEX OPERATORS - SAFETY RISK MANAGEMENT	(a)	Hazard identification processes				
	(1)	Reactive and proactive schemes for hazard identification should be the formal means of collecting, recording, analysing, acting on and generating feedback about hazards and the associated risks that affect the safety of the operational activities of the operator.				
	(2)	All reporting systems, including confidential reporting schemes, should include an effective feedback process.				
	(b)	Risk assessment and mitigation processes				
	(1)	A formal risk management process should be developed and maintained that ensures analysis (in terms of likelihood and severity of occurrence) , assessment (in terms of tolerability) and control (in terms of mitigation) of risks to an acceptable level.				
	(2)	The levels of management who have the authority to make decisions regarding the tolerability of safety risks, in accordance with (b)(1), should be specified.				
	(c)	Internal safety investigation				
	(1)	The scope of internal safety investigations should extend beyond the scope of occurrences required to be reported to the competent authority.				
	(d)	Safety performance monitoring and measurement				
	(1)	Safety performance monitoring and measurement should be the process by which the safety performance of the operator is verified in comparison to the safety policy and objectives.				
		(i) safety reporting, addressing also the status of compliance with the applicable requirements;				
		(ii) safety studies, that is, rather large analyses encompassing broad safety concerns;				
		(iii) safety reviews including trends reviews, which would be conducted during introduction and deployment of new technologies, change or implementation of procedures, or in situations of structural change in operations;				

References / Requirements			Input			Remarks
			Y	N	NA	
	(iv) safety audits focussing on the integrity of the operator's management system, and periodically assessing the status of safety risk controls; and					
	(v) safety surveys, examining particular elements or procedures of a specific operation, such as problem areas or bottlenecks in daily operations, perceptions and opinions of operational personnel and areas of dissent or confusion.					
(e)	The management of change The operator should manage safety risks related to a change. The management of change should be a documented process to identify external and internal change that may have an adverse effect on safety. It should make use of the operator's existing hazard identification, risk assessment and mitigation processes.					
(f)	Continuous improvement The operator should continuously seek to improve its safety performance. Continuous improvement should be achieved through:					
(1)	proactive and reactive evaluations of facilities, equipment, documentation and procedures through safety audits and surveys;					
(2)	proactive evaluation of individuals' performance to verify the fulfilment of their safety responsibilities; and					
(3)	reactive evaluations in order to verify the effectiveness of the system for control and mitigation of risk.					
(g)	The emergency response plan (ERP)					
(1)	An ERP should be established that provides the actions to be taken by the operator or specified individuals in an emergency. The ERP should reflect the size, nature and complexity of the activities performed by the operator.					
(2)	The ERP should ensure:					
	(i) an orderly and safe transition from normal to emergency operations;					
	(ii) safe continuation of operations or return to normal operations as soon as practicable; and					
	(iii) coordination with the emergency response plans of other organisations, where appropriate.					
GM1 ORO.GEN.200(a)(3) Management system						
INTERNAL OCCURRENCE REPORTING SCHEME	(a)	The overall purpose of the scheme is to use reported information to improve the level of safety performance of the operator and not to attribute blame.				
	(b)	The objectives of the scheme are to:				
	(1)	enable an assessment to be made of the safety implications of each relevant incident and accident, including previous similar occurrences, so that any necessary action can be initiated; and				
	(2)	ensure that knowledge of relevant incidents and accidents is disseminated, so that other persons and operators may learn from them.				
	(c)	The scheme is an essential part of the overall monitoring function and it is complementary to the normal day-to-day procedures and 'control' systems and is not intended to duplicate or supersede any of them. The scheme is a tool to identify those instances where routine procedures have failed.				
	(d)	All occurrence reports judged reportable by the person submitting the report should be retained as the significance of such reports may only become obvious at a later date.				
AMC1 ORO.GEN.200(a)(4) Management system						
TRAINING AND COMMUNICATION ON SAFETY	(a)	Training				
	(1)	All personnel should receive safety training as appropriate for their safety responsibilities.				
	(2)	Adequate records of all safety training provided should be kept.				
	(b)	Communication				
	(1)	The operator should establish communication about safety matters that:				
		(i) ensures that all personnel are aware of the safety management activities as appropriate for their safety responsibilities;				
		(ii) conveys safety critical information, especially relating to assessed risks and analysed hazards;				
		(iii) explains why particular actions are taken; and				
		(iv) explains why safety procedures are introduced or changed.				

References / Requirements			Input			Remarks
			Y	N	NA	
	(2)	Regular meetings with personnel where information, actions and procedures are discussed may be used to communicate safety matters.				
GM1 ORO.GEN.200(a)(4) Management system						
TRAINING AND COMMUNICATION ON SAFETY		The safety training programme may consist of self-instruction via the media (newsletters, flight safety magazines), class-room training, e-learning or similar training provided by training service providers.				
AMC1 ORO.GEN.200(a)(5) Management system						
MANAGEMENT SYSTEM DOCUMENTATION - GENERAL	(a)	The operator's management system documentation should at least include the following information:				
	(1)	a statement signed by the accountable manager to confirm that the operator will continuously work in accordance with the applicable requirements and the operator's documentation as required;				
	(2)	the operator's scope of activities;				
	(3)	the titles and names of persons referred to in ORO.GEN.210 (a) and (b);				
	(4)	an operator chart showing the lines of responsibility between the persons referred to in ORO.GEN.210;				
	(5)	a general description and location of the facilities referred to in ORO.GEN.215;				
	(6)	procedures specifying how the operator ensures compliance with the applicable requirements;				
	(7)	the amendment procedure for the operator's management system documentation.				
	(b)	The operator's management system documentation may be included in a separate manual or in (one of) the manual(s) as required by the applicable Subpart(s). A cross reference should be included.				
AMC2 ORO.GEN.200(a)(5) Management system						
COMPLEX OPERATORS – SAFETY MANAGEMENT MANUAL	(a)	The safety management manual (SMM) should be the key instrument for communicating the approach to safety for the whole of the operator. The SMM should document all aspects of safety management, including the safety policy, objectives, procedures and individual safety responsibilities.				
	(b)	The contents of the safety management manual should include all of the following:				
	(1)	scope of the safety management system;				
	(2)	safety policy and objectives;				
	(3)	safety accountability of the accountable manager;				
	(4)	safety responsibilities of key safety personnel;				
	(5)	documentation control procedures;				
	(6)	hazard identification and risk management schemes;				
	(7)	safety action planning;				
	(8)	safety performance monitoring;				
	(9)	incident investigation and reporting;				
	(10)	emergency response planning;				
	(11)	management of change (including organisational changes with regard to safety responsibilities);				
	(12)	safety promotion.				
	(c)	The SMM may be contained in (one of) the manual(s) of the operator.				
GM1 ORO.GEN.200(a)(5) Management system						

References / Requirements			Input			Remarks
			Y	N	NA	
MANAGEMENT SYSTEM DOCUMENTATION - GENERAL	(a)	It is not required to duplicate information in several manuals. The information may be contained in any of the operator manuals (e.g. operations manual, training manual), which may also be combined.				
	(b)	The operator may also choose to document some of the information required to be documented in separate documents (e.g. procedures). In this case, it should ensure that manuals contain adequate references to any document kept separately. Any such documents are then to be considered an integral part of the operator's management system documentation.				
AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) Management system						
COMPLIANCE MONITORING - GENERAL	(a)	Compliance monitoring The implementation and use of a compliance monitoring function should enable the operator to monitor compliance with the relevant requirements:				
	(1)	The operator should specify the basic structure of the compliance monitoring function applicable to the activities conducted.				
	(2)	The compliance monitoring function should be structured according to the size of the operator and the complexity of the activities to be monitored.				
	(b)	Organisations should monitor compliance with the procedures they have designed to ensure safe activities. In doing so, they should as a minimum, and where appropriate, monitor compliance with:				
	(1)	privileges of the operator;				
	(2)	manuals, logs, and records;				
	(3)	training standards;				
	(4)	management system procedures and manuals.				
	(c)	Organisational set up				
	(1)	To ensure that the operator continues to meet the requirements of this Part and other applicable Parts, the accountable manager should designate a compliance monitoring manager. The role of the compliance monitoring manager is to ensure that the activities of the operator are monitored for compliance with the applicable regulatory requirements, and any additional requirements as established by the operator, and that these activities are being carried out properly under the supervision of the relevant head of functional area.				
	(2)	The compliance monitoring manager should be responsible for ensuring that the compliance monitoring programme is properly implemented, maintained and continually reviewed and improved.				
	(3)	The compliance monitoring manager should:				
		(i) have direct access to the accountable manager;				
		(ii) not be one of the other persons referred to in ORO.GEN.210 (b);				
		(iii) be able to demonstrate relevant knowledge, background and appropriate experience related to the activities of the operator, including knowledge and experience in compliance monitoring; and				
		(iv) have access to all parts of the operator, and as necessary, any contracted operator.				
	(4)	In the case of a non-complex operator, this task may be exercised by the accountable manager provided he/she has demonstrated having the related competence as defined in (c)(3)(iii).				
	(5)	In the case the same person acts as compliance monitoring manager and as safety manager, the accountable manager, with regards to his/her direct accountability for safety, should ensure that sufficient resources are allocated to both functions, taking into account the size of the operator and the nature and complexity of its activities.				
	(6)	The independence of the compliance monitoring function should be established by ensuring that audits and inspections are carried out by personnel not responsible for the function, procedure or products being audited.				
	(d)	Compliance monitoring documentation				
	(1)	Relevant documentation should include the relevant part(s) of the operator's management system documentation.				

References / Requirements		Input			Remarks
		Y	N	NA	
(2)	In addition, relevant documentation should also include the following:				
	(i) terminology;				
	(ii) specified activity standards;				
	(iii) a description of the operator;				
	(iv) the allocation of duties and responsibilities;				
	(v) procedures to ensure regulatory compliance;				
	(vi) the compliance monitoring programme, reflecting:				
	(A) schedule of the monitoring programme;				
	(B) audit procedures;				
	(C) reporting procedures;				
	(D) follow-up and corrective action procedures; and				
	(E) recording system.				
	(vii) the training syllabus referred to in (e)(2);				
	(viii) document control.				
(e)	Training				
(1)	Correct and thorough training is essential to optimise compliance in every operator. In order to achieve significant outcomes of such training, the operator should ensure that all personnel understand the objectives as laid down in the operator's management system documentation.				
(2)	Those responsible for managing the compliance monitoring function should receive training on this task. Such training should cover the requirements of compliance monitoring, manuals and procedures related to the task, audit techniques, reporting and recording.				
(3)	Time should be provided to train all personnel involved in compliance management and for briefing the remainder of the personnel.				
(4)	The allocation of time and resources should be governed by the volume and complexity of the activities concerned.				
GM1 ORO.GEN.200(a)(6) Management system					
COMPLIANCE MONITORING - GENERAL	(a)	The organisational set-up of the compliance monitoring function should reflect the size of the operator and the nature and complexity of its activities. The compliance monitoring manager may perform all audits and inspections himself/herself or appoint one or more auditors by choosing personnel having the related competence as defined in AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) point (c)(3)(iii), either from within or outside the operator.			
	(b)	Regardless of the option chosen it must be ensured that the independence of the audit function is not affected, in particular in cases where those performing the audit or inspection are also responsible for other functions for the operator.			
	(c)	In case external personnel are used to perform compliance audits or inspections:			
	(1)	any such audits or inspections are performed under the responsibility of the compliance monitoring manager; and			
	(2)	the operator remains responsible to ensure that the external personnel has relevant knowledge, background and experience as appropriate to the activities being audited or inspected; including knowledge and experience in compliance monitoring.			
	(d)	The operator retains the ultimate responsibility for the effectiveness of the compliance monitoring function in particular for the effective implementation and follow-up of all corrective actions.			
GM2 ORO.GEN.200(a)(6) Management system					
COMPLEX OPERATORS - COMPLIANCE MONITORING PROGRAMME					
	(a)	Typical subject areas for compliance monitoring audits and inspections for operators should be, as applicable:			
	(1)	actual flight operations;			
	(2)	ground de-icing/anti-icing;			
	(3)	flight support services;			
	(4)	load control;			

References / Requirements		Input			Remarks
		Y	N	NA	
(5)	technical standards.				
(b)	Operators should monitor compliance with the operational procedures they have designed to ensure safe operations, airworthy aircraft and the serviceability of both operational and safety equipment. In doing so, they should, where appropriate, additionally monitor the following:				
(1)	operational procedures;				
(2)	flight safety procedures;				
(3)	operational control and supervision;				
(4)	aircraft performance;				
(5)	all weather operations;				
(6)	communications and navigational equipment and practices;				
(7)	mass, balance and aircraft loading;				
(8)	instruments and safety equipment;				
(9)	ground operations;				
(10)	flight and duty time limitations, rest requirements, and scheduling;				
(11)	aircraft maintenance/operations interface;				
(12)	use of the MEL;				
(13)	flight crew;				
(14)	cabin crew;				
(15)	dangerous goods;				
(16)	security.				
GM3 ORO.GEN.200(a)(6) Management system					
NON-COMPLEX OPERATORS - COMPLIANCE MONITORING					
(a)	Compliance monitoring audits and inspections may be documented on a 'Compliance Monitoring Checklist', and any findings recorded in a 'Non-compliance Report'. The following documents may be used for this purpose.				
AMC1 ORO.GEN.205 Contracted activities					
RESPONSIBILITY WHEN CONTRACTING ACTIVITIES.	(a)	The operator may decide to contract certain activities to external organisations.			
	(b)	A written agreement should exist between the operator and the contracted organisation clearly defining the contracted activities and the applicable requirements.			
	(c)	The contracted safety related activities relevant to the agreement should be included in the operator's safety management and compliance monitoring programmes.			
	(d)	The operator should ensure that the contracted organisation has the necessary authorisation or approval when required, and commands the resources and competence to undertake the task.			
GM1 ORO.GEN.205 Contracted activities					
CONTRACTING - GENERAL	(a)	Operators may decide to contract certain activities to external organisations for the provision of services related to areas such as: (1)ground de-icing/anti-icing; (2)ground handling; (3)flight support (including performance calculations, flight planning, navigation database and dispatch); (4)training; and (5)manual preparation.			
	(b)	The ultimate responsibility for the product or service provided by external organisations should always remain with the operator.			
GM2 ORO.GEN.205 Contracted activities RESPONSIBILITY WHEN CONTRACTING ACTIVITIES					
(a)	Regardless of the approval status of the contracted organisation, the contracting operator is responsible to ensure that all contracted activities are subject to hazard identification and risk management as required by ORO.GEN.200 (a)(3) and to compliance monitoring as required by ORO.GEN.200 (a)(6).				

References / Requirements			Input			Remarks
			Y	N	NA	
	(b)	When the contracted organisation is itself certified to carry out the contracted activities, the operator's compliance monitoring should at least check that the approval effectively covers the contracted activities and that it is still valid.				
AMC1 ORO.GEN.220(b) Record-keeping						
GENERAL	(a)	The record-keeping system should ensure that all records are accessible whenever needed within a reasonable time. These records should be organised in a way that ensures traceability and retrievability throughout the required retention period.				
	(b)	Records should be kept in paper form or in electronic format or a combination of both. Records stored on microfilm or optical disc format are also acceptable. The records should remain legible throughout the required retention period. The retention period starts when the record has been created or last amended.				
	(c)	Paper systems should use robust material which can withstand normal handling and filing. Computer systems should have at least one backup system which should be updated within 24 hours of any new entry. Computer systems should include safeguards against the ability of unauthorised personnel to alter the data.				
	(d)	All computer hardware used to ensure data backup should be stored in a different location from that containing the working data and in an environment that ensures they remain in good condition. When hardware or software changes take place, special care should be taken that all necessary data continues to be accessible at least through the full period specified in the relevant Subpart. In the absence of such indication, all records should be kept for a minimum period of 5 years.				
GM1 ORO.GEN.220(b) Record-keeping RECORDS						
		Microfilming or optical storage of records may be carried out at any time. The records should be as legible as the original record and remain so for the required retention period.				
(EU) 965/2012 General (a)(6)						
		The operator should have a system for managing the compliance with all applicable Mandatory Continuing Airworthiness Information (AD, EAD) and Safety Information (SIB) that also have an operational impact.				

CHECKLIST CONFORMARE : AERONAVĂ INDIVIDUALĂ
CONFORMITY CHECKLIST: INDIVIDUAL AIRCRAFT

A INFORMAȚII SOLICITANT <i>Applicant information</i>					
1. Nume solicitant sau deținător: <i>Name of applicant or holder</i>			2. Data aplicației: <i>Date of application</i>		
B. AERONAVĂ OPERATĂ <i>Aircraft operated</i>					
1. Producător aeronavă: <i>Aircraft manufactured</i>		2. Înmatriculare: <i>Registration</i>		3. S/N: <i>S/N</i>	
C. DETALII SISTEME DE NAVIGAȚIE <i>Navigation System details</i>					
	Sistem #1 <i>System #1</i>	Sistem #2 <i>System #2</i>	Sistem #3 <i>System #3</i>	Sistem #4 <i>System #4</i>	
Fabricant <i>Make</i>					
Model <i>Model</i>					
TSO <i>TSO</i>					
D APROBARE PROIECT DE TIP <i>Type design approval</i>					
Aprobare proiect de tip pentru această aeronavă și configurația sistemului exisă în: <i>Type design approval for this aircraft and system configuration is found in</i>					
	Document <i>Document</i>		Document <i>Document</i>		Document <i>Document</i>
☐	Proiect de tip <i>Type Design</i>	☐	Buletin de serviciu <i>Service Bulletin</i>	☐	FAA STC <i>FAA STC</i>
☐	Altele <i>Other</i>				
E	Configurație <i>Configuration</i>	DA <i>YES</i>	NU <i>NO</i>	Referință manual <i>Manual reference</i>	Acceptabil <i>Acceptable</i>
1	Aeronava este conformă cu toate modificările? <i>The aircraft complies with all modification?</i>	☐	☐		
F	Instalare Sisteme <i>Systems Installation</i>	DA <i>YES</i>	NU <i>NO</i>	Referință manual <i>Manual reference</i>	Acceptabil <i>Acceptable</i>
1	Un singur sistem de navigație instalat? <i>Single navigation system installed?</i>	☐	☐		
2	Sistem dual de navigație instalat? <i>Dual navigation system installed?</i>	☐	☐		
3	Un singur sistem de navigație cu rază lungă instalat? <i>Single long-range navigation system installed?</i>	☐	☐		
4	Un sistem dual independent de navigație cu rază lungă instalat? <i>Dual independent long-range navigation system installed?</i>	☐	☐		
5	Un sistem triplu independent de navigație cu rază lungă instalat? <i>Triple independent long-range navigation system installed?</i>	☐	☐		

G	Capabilitate system NAV NAV system capability	DA YES	NU NO	Referință manual Manual reference	Acceptabil Acceptable
1	Poziția avionului este determinată automat de senzorii VOR / DME? <i>The airplane position is automatically determined from VOR/DME sensors?</i>	☐	☐		
2	Poziția avionul este determinată automat de sistemele INS / IRS cu actualizarea automată de la echipamente de navigație radio adecvate? <i>The airplane position is automatically determined from INS/IRS systems with automatic updating from suitable radio based navigation equipment?</i>	☐	☐		
3	Poziția avionul este determinată automat de sistemele INS / IRS fără actualizarea automată de la echipamente de navigație radio adecvate? <i>The airplane position is automatically determined from INS/IRS systems without automatic updating from suitable radio based navigation equipment?</i>	☐	☐		
4	Poziția avionul este determinată automat de sistemul independent GPS (stand-alone)? <i>The airplane position is automatically determined from independent (stand-alone) GPS System?</i>	☐	☐		
5	Poziția avionul este determinată automat de sistemul de navigație integrat FMS/Multisenzor? <i>The airplane position is automatically determined from FMS/Multisensor navigation systems integrating?</i>	☐	☐		
H	Limitări PBN aplicabile Applicable PBN limitations			Referință manual Manual reference	Acceptabil Acceptable
1	Operarea aeronavei în spațiul desemnat RNAV-5 va limita la 2 ore maxim limită datorită sistemului INS/IRS instalat ce nu suportă actualizarea de navigație automată a poziției INS/IRS? <i>Will aircraft operation in designated RNAV- 5 airspace is limited to a maximum 2 hour limit because the INS/IRS system installation does not have automatic navigation updating of INS/IRS position?</i>	☐	☐		
2	Operarea aeronavei în spațiul desemnat RNP-10 sau MNPS va limita la 5.2 ore maxim limită datorită sistemului INS/IRS instalat ce nu suportă actualizarea de navigație automată a poziției INS/IRS? <i>Will aircraft operation in designated RNP-10 or MNPS airspace is limited to a maximum 5.2 hour limit because the INS/IRS system installation does not have automatic navigation updating of INS/IRS position?</i>	☐	☐		
3	Pentru operațiuni RNAV bazate pe echipamente de navigație GPS(stand-alone), disponibilitatea integrității sistemului GPS este confirmată și obținută de la programul de predicție RAIM care face parte din echipamentul GPS în aeronavă? <i>For RNAV operations based on stand-alone GPS navigation equipment , the availability of GPS system integrity is confirmed and obtained from RAIM prediction program that is provided in the GPS unit in the airplane?</i>	☐	☐		

H	Limitări PBN aplicabile <i>Applicable PBN limitations</i>			Referință manual <i>Manual reference</i>	Acceptabil <i>Acceptable</i>
4	Pentru operațiunile RNAV bazate pe echipamente de navigație GPS (stand-alone), disponibilitatea integrității sistemului GPS este confirmată și obținută de la programul de predicție RAIM ce rulează în afara avionului? <i>For RNAV operations based on stand-alone GPS navigation equipment, the availability of GPS system integrity is confirmed and obtained from RAIM prediction program run outside the airplane?</i>	☐	☐		
5	Aeronava este limitată la zborurile RNAV în cazul în care întreruperile RAIM nu depășesc maxim 5 minute dacă este echipată cu un GPS (stand-alone), aprobat iaw TSO-C129, care nu prevede funcția de “pseudo range step detection and health word checking”? <i>The aircraft is limited to RNAV flights where maximum RAIM outages do not exceed 5 minutes if equipped with a standalone GPS approved iaw TSO-C129, which does not provided pseudo range step detection and health word checking function?</i>	☐	☐		
6	Pentru operațiuni RNP-10 și NAT-MNPS cu GPS (stand-alone), integritatea GPS este confirmată și obținută de echipament de detectare a defectelor ? <i>For RNP-10 and NAT –MNPS operation with a stand alone GPS, the GPS integrity is confirmed and obtained from an approved fault detection?</i>	☐	☐		
7	Aeronava are echipament de comunicație dual de lungă distanță (HF/Voice/Datalink, SATCOM, etc) instalat și operațional pentru operațiile extinse deasupra apei? <i>Aircraft has dual long range communication (LRCS) equipment (HF/Voice/Datalink, SATCOM, etc) installed and operational for the extended overwater operations?</i>	☐	☐		
L INFORMAȚII ADIȚIONALE ALE CERERII <i>Additional Information to this application</i> Acest spațiu este prevăzut pentru includerea de informații ce nu au putut fi introduse în categoria disponibilă și spațiile prevăzute în partea din față a formularului. <i>This space is provided for inclusion of information could not be inserted in the available category and spaces provided on front of form.</i>					

J. Aprobare de navigație cerută pentru aeronavă <i>Navigation approvals requested for aircraft</i>					
	Specificații NAV <i>NAV Specification</i>		Specificații NAV <i>NAV Specification</i>		Specificații NAV <i>NAV Specification</i>
☐	RNAV 10 (RNP 10)	☐	RNP 4	☐	RNP APCH
☐	RNAV 5 (B-RNAV)	☐	RNAV 2	☐	RNP AR APCH
☐	RNAV 1 (P-RNAV)	☐	Basic RNP 1	☐	Baro-VNAV
☐	Altele <i>Other</i>				
K. CERTIFICARE SOLICITANT <i>Applicant's Certification</i> Certific faptul că toate declarațiile și răspunsurile furnizate în această cerere și documentele atașate sunt complete și adevărate, și se conformează cu cerințele Operaționale și de Navigabilitate aplicabile. Aeronava(ele) mai sus-menționată(e), echipajul și alte categorii de personal pot fi considerați pregătiți pentru a opera în spațiul aerian PBN. <i>The undersigned certify that all statement and answers provided on this application form and as attachments are complete and true and comply with the applicable Airworthiness and Operational Requirements. The above-mentioned aircraft(s), their crew and other personnel can be considered ready to operate in the PBN Navigation Specification airspace.</i>					
Nume Director Operațiuni Zbor: <i>Name of Operations Director:</i>			Data & Semnătură <i>Date & Signature</i>		
Nume Director Tehnic: <i>Name of Maintenance Manager:</i>			Data & Semnătură <i>Date & Signature</i>		
L. CERTIFICARE AACR <i>AACR Certification</i>					
☐ APROBAT <i>APPROVED</i> ☐ Inițial <i>Initial</i> ☐ Reînnoire <i>Renewal</i> ☐ Limitări <i>Limitations</i>			☐ RESPINS <i>DISAPPROVED</i>		
Data & Semnătură <i>Date & Signature</i>					

Anexa 21

**FORMULAR AUTORIZARE OPERAȚIUNI CU AVIOANE
CĂTRE UN AERODROM IZOLAT****AIRPLANES OPERATIONS TO AN ISOLATED AERODROME
APPROVAL FORM**

Acest formular este conceput pentru a cuprinde toate informațiile necesare de la operatorii care solicită aprobarea operațiunilor cu avioane către un aerodrom izolat.

This form is designed to gather all the required information from operators requiring airplanes operations to an isolated aerodrome approval.

A. DETALII AVIOANE AIRPLANES DETAILS			
Tip Avion <i>Airplane Type</i>	Serie Avion <i>Airplane Series</i>	S/N Producător <i>Manufacturer S/N</i>	Înmatriculare <i>Registration</i>
B. APROBARE OPERAȚIUNI CU AVIOANE CĂTRE UN AERODROM IZOLAT APPROVAL OF AIRPLANES OPERATIONS TO AN ISOLATED AERODROME			
1. Manualul de Operațiuni (OM) <i>Operations Manual (OM)</i> Referințele din OM unde sunt incluse prevederi referitoare la operațiunile cu avioane către un aerodrom izolat <i>References of OM where are included provisions regarding airplanes operations to an isolated aerodrome</i>			
2. Manualul Sistemului de Management al Siguranței (SMSM) <i>Safety Management Sistem Manual (SMSM)</i> Referința din SMSM unde sunt incluse operațiunile cu avioane către un aerodrom izolat. <i>Reference of SMSM where airplanes operations to an isolated aerodrome are addressed.</i>			
3. Care este data propusă pentru începerea operațiunilor cu avioane către un aerodrom izolat? <i>What is your proposed date for the commencement of airplanes operations to an isolated aerodrome?</i>			

Anexa 21

Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

I declare that the information given above is true and that any amendment to them shall be communicated to the Romanian Civil Aviation Authority, within the period specified in the applicable aviation regulations.

Numele operatorului aerian (cu majuscule):

Name of the air operator (uppercase)

Numele și prenumele Managerului Responsabil

(cu majuscule):

Name and Surname of the Accountable Manager

(uppercase)

Semnătura:

Signature

Date de contact:

Contact information

Data:

Date

Anexa 22

FORMULAR AUTORIZARE OPERAȚIONALĂ HEMS
FORM FOR HEMS OPERATIONAL APPROVAL

Acest formular este conceput pentru a cuprinde toate informațiile necesare de la operatorii care solicită aprobare operațională **HEMS**.

*This form is designed to gather all the required information from operators requiring **HEMS** operational approval.*

A. DETALII ELICOPTERE HELICOPTERS DETAILS			
Tip Elicopter <i>Helicopter Type</i>	Serie Elicopter <i>Helicopter Series</i>	S/N Producător <i>Manufacturer S/N</i>	Înmatriculare <i>Registration</i>

B. APROBARE OPERAȚIONALĂ HEMS HEMS OPERATIONAL APPROVAL
1. Manualul de Operațiuni (OM) <i>Operations Manual (OM)</i> Referințele din OM unde sunt incluse prevederi referitoare la operațiunile de tip HEMS <i>References of OM where are included provisions regarding HEMS operations</i>
2. Lista Echipamentului Minim (MEL) <i>Minimum Equipment List</i> Referința din MEL unde sunt incluse operațiunile de tip HEMS. <i>Reference of MEL where HEMS operations are addressed.</i>
3. Manualul Sistemului de Management al Siguranței (SMSM) <i>Safety Management Sistem Manual (SMSM)</i> Referința din SMSM unde sunt incluse operațiunile de tip HEMS. <i>Reference of SMSM where HEMS operations are addressed.</i>

4. Continuitatea Navigabilității (Proceduri de Întreținere - referințe lucrări din Programul de întreținere)
Continued Airworthiness (Maintenance Procedures - references for tasks from maintenance programme)

5. Certificare de navigabilitate (Certificat de Tip, Certificat de tip Suplimentar, etc)
Airworthiness certification (Type certificate, Supplemental Type Certificate, etc.)

6. Care este data propusă pentru începerea operațiunilor de tip HEMS?
What is your proposed date for the commencement of HEMS operations?

Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

I declare that the information given above is true and that any amendment to them shall be communicated to the Romanian Civil Aviation Authority, within the period specified in the applicable aviation regulations.

Numele operatorului aerian (cu majuscule):

Name of the air operator (uppercase)

Numele și prenumele Managerului Responsabil

(cu majuscule):

Name and Surname of the Accountable Manager

(uppercase)

Semnătura:

Signature

Date de contact:

Contact information

Data:

Date

Anexa 23

FORMULAR AUTORIZARE OPERAȚIONALĂ HHO
FORM FOR HHO OPERATIONAL APPROVAL

Acest formular este conceput pentru a cuprinde toate informațiile necesare de la operatorii care solicită aprobare operațională HHO.

This form is designed to gather all the required information from operators requiring HHO operational approval.

A. DETALII ELICOPTERE HELICOPTERS DETAILS			
Tip Elicopter <i>Helicopter Type</i>	Serie Elicopter <i>Helicopter Series</i>	S/N Producător <i>Manufacturer S/N</i>	Înmatriculare <i>Registration</i>

B. APROBARE OPERAȚIONALĂ HHO HHO OPERATIONAL APPROVAL
1. Manualul de Operațiuni (OM) <i>Operations Manual (OM)</i> Referințele din OM unde sunt incluse prevederi referitoare la operațiunile de tip HHO <i>References of OM where are included provisions regarding HHO operations</i>
2. Lista Echipamentului Minim (MEL) <i>Minimum Equipment List</i> Referința din MEL unde sunt incluse operațiunile de tip HHO. <i>Reference of MEL where HHO operations are addressed.</i>
3. Manualul Sistemului de Management al Siguranței (SMSM) <i>Safety Management Sistem Manual (SMSM)</i> Referința din SMSM unde sunt incluse operațiunile de tip HHO. <i>Reference of SMSM where HHO operations are addressed.</i>

4. Continuitatea Navigabilității (Proceduri de Întreținere - referințe lucrări din Programul de întreținere)
Continued Airworthiness (Maintenance Procedures – references for tasks from maintenance programme)

5. Certificare de navigabilitate (Certificat de Tip, Certificat de tip Suplimentar, etc)
Airworthiness certification (Type certificate, Supplemental Type Certificate, etc.)

6. Care este data propusă pentru începerea operațiunilor de tip HHO?
What is your proposed date for the commencement of HHO operations?

Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

I declare that the information given above is true and that any amendment to them shall be communicated to the Romanian Civil Aviation Authority, within the period specified in the applicable aviation regulations.

Numele operatorului aerian (cu majuscule):

Name of the air operator (uppercase)

Numele și prenumele Managerului Responsabil
(cu majuscule):

*Name and Surname of the Accountable Manager
(uppercase)*

Semnătura:

Signature

Date de contact:

Contact information

Data:

Date

Anexa 24

**FORMULAR AUTORIZARE OPERAȚIUNI CU ELICOPTERUL ÎNTR-UN MEDIU OSTIL
SITUAT ÎN AFARA UNEI ZONE AGLOMERATE PENTRU
OPERATORII AERIEI ROMÂNI ȘI COMUNITARI**

**OPERATIONS OVER A HOSTILE ENVIRONMENT
LOCATED OUTSIDE A CONGESTED AREA OPERATIONAL APPROVAL FORM FOR
ROMANIAN AND COMUNITY AIR OPERATORS**

Acest formular este conceput pentru a cuprinde toate informațiile necesare de la operatorii care solicită aprobare operațională pentru operațiuni cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate.

This form is designed to gather all required information from operators requiring helicopter operations over a hostile environment located outside a congested area operational approval.

A. DETALII ELICOPTERE HELICOPTERS DETAILS			
Tip Elicopter <i>Helicopter Type</i>	Serie Elicopter <i>Helicopter Series</i>	S/N Producător <i>Manufacturer S/N</i>	Înmatriculare <i>Registration</i>
B. APROBARE OPERAȚIONALĂ PENTRU OPERAȚIUNI CU ELICOPTERUL ÎNTR-UN MEDIU OSTIL SITUAT ÎN AFARA UNEI ZONE AGLOMERATE HELICOPTER OPERATIONS OVER A HOSTILE ENVIRONMENT LOCATED OUTSIDE A CONGESTED AREA OPERATIONAL APPROVAL			
1. Manualul de Operațiuni (OM) (aplicabil operatorului aerian român) <i>Operations Manual (OM) (applicable to the romanian air operator)</i> Referințele din OM unde sunt incluse prevederi referitoare la operațiunile cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate. <i>References of OM where are included provisions regarding helicopter operations over a hostile environment located outside a congested area.</i>			
2. Manualul Sistemului de Management al Siguranței (SMSM) (aplicabil operatorului aerian român) <i>Safety Management Sistem Manual (SMSM) (applicable to the romanian air operator)</i> Referința din SMSM unde sunt incluse operațiunile cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate. <i>Reference of SMSM where helicopter operations over a hostile environment located outside a congested area are addressed.</i>			

Anexa 24

3. Care este data propusă pentru începerea operațiunilor cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate

What is your proposed date for the commencement of helicopter operations over a hostile environment located outside a congested area?

Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

I declare that the information given above is true and that any amendment to them shall be communicated to the Romanian Civil Aviation Authority, within the period specified in the applicable aviation regulations.

Numele și țara operatorului aerian (cu majuscule):

Name and country of the air operator (uppercase)

Numele și prenumele Managerului Responsabil

(cu majuscule):

Name and Surname of the Accountable Manager

(uppercase)

Semnătura:

Signature

Date de contact:

Contact information

Data:

Date

Anexa 25

FORMULAR AUTORIZARE OPERAȚIONALĂ NVIS
FORM FOR NVIS OPERATIONAL APPROVAL

Acest formular este conceput pentru a cuprinde toate informațiile necesare de la operatorii care solicită aprobare operațională NVIS.

This form is designed to gather all required information from operators requiring NVIS operational approval.

A. DETALII ELICOPTERE HELICOPTERS DETAILS			
Tip Elicopter <i>Helicopter Type</i>	Serie Elicopter <i>Helicopter Series</i>	S/N Producător <i>Manufacturer S/N</i>	Înmatriculare <i>Registration</i>

B. APROBARE OPERAȚIONALĂ NVIS NVIS OPERATIONAL APPROVAL
1. Manualul de Operațiuni (OM) <i>Operations Manual (OM)</i> Referințele din OM unde sunt incluse prevederi referitoare la operațiunile de tip NVIS. <i>References of OM where are included provisions regarding NVIS operations.</i>
2. Lista Echipamentului Minim (MEL) <i>Minimum Equipment List</i> Referința din MEL unde sunt incluse operațiunile de tip NVIS. <i>Reference of MEL where NVIS operations are addressed.</i>
3. Manualul Sistemului de Management al Siguranței (SMSM) <i>Safety Management Sistem Manual (SMSM)</i> Referința din SMSM unde sunt incluse operațiunile de tip NVIS. <i>Reference of SMSM where NVIS operations are addressed.</i>

4. Continuitatea Navigabilității (Proceduri de Întreținere - referințe lucrări din Programul de întreținere)
Continued Airworthiness (Maintenance Procedures - references for tasks from maintenance programme)

5. Certificare de navigabilitate (Certificat de Tip, Certificat de tip Suplimentar, etc.)
Airworthiness certification (Type certificate, Supplemental Type Certificate, etc.)

6. Care este data propusă pentru începerea operațiunilor de tip NVIS?
What is your proposed date for the commencement of NVIS operations?

Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

I declare that the information given above is true and that any amendment to them shall be communicated to the Romanian Civil Aviation Authority, within the period specified in the applicable aviation regulations.

Numele operatorului aerian (cu majuscule):

Name of the air operator (uppercase)

Numele și prenumele Managerului Responsabil

(cu majuscule):

Name and Surname of the Accountable Manager

(uppercase)

Semnătura:

Signature

Date de contact:

Contact information

Data:

Date

Anexa 26

**FORMULAR AUTORIZARE OPERAȚIONALĂ PIS PENTRU
OPERATORII AERIEI ROMÂNI ȘI COMUNITARI**

***PIS OPERATIONAL APPROVAL FORM FOR
ROMANIAN AND COMUNITY AIR OPERATORS***

Acest formular este conceput pentru a cuprinde toate informațiile necesare de la operatorii care solicită aprobare operațională **PIS**.

*This form is designed to gather the required information from operators requiring **PIS** operational approval.*

A. DETALII ELICOPTERE HELICOPTERS DETAILS			
Tip Elicopter <i>Helicopter Type</i>	Serie Elicopter <i>Helicopter Series</i>	S/N Producător <i>Manufacturer S/N</i>	Înmatriculare <i>Registration</i>
B. APROBARE OPERAȚIONALĂ PIS PIS OPERATIONAL APPROVAL			
1. Manualul de Operațiuni (OM) <i>Operations Manual (OM)</i> Referințele din OM unde sunt incluse prevederi referitoare la operațiunile de tip PIS. <i>References of OM where are included provisions regarding PIS operations.</i>			
2. Manualul Sistemului de Management al Siguranței (SMSM) (aplicabil operatorului aerian român) <i>Safety Management Sistem Manual (SMSM) (applicable to the romanian air operator)</i> Referința din SMSM unde sunt incluse operațiunile de tip PIS. <i>Reference of SMSM where PIS operations are addressed.</i>			
3. Care este data propusă pentru începerea operațiunilor de tip PIS? <i>What is your proposed date for the commencement of PIS operations?</i>			

Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

I declare that the information given above is true and that any amendment to them shall be communicated to the Romanian Civil Aviation Authority, within the period specified in the applicable aviation regulations.

Numele și țara operatorului aerian (cu majuscule):

Name and country of the air operator (uppercase)

Numele și prenumele Managerului Responsabil

(cu majuscule):

Name and Surname of the Accountable Manager

(uppercase)

Semnătura:

Signature

Date de contact:

Contact information

Data:

Date

Anexa 27

FORMULAR AUTORIZARE OPERAȚIUNI CU ELICOPTERUL FĂRĂ CAPACITATEA DE A ASIGURA O ATERIZARE FORȚATĂ ÎN CONDIȚII DE SIGURANȚĂ PE PARCURSUL FAZELOR DE DECOLARE ȘI ATERIZARE

HELICOPTER OPERATIONS WITHOUT AN ASSURED SAFE FORCED LANDING CAPABILITY DURING THE TAKE-OFF AND LANDING PHASES APPROVAL FORM

Acest formular este conceput pentru a cuprinde toate informațiile necesare de la operatorii care solicită aprobarea operațiunilor cu elicopterul fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță pe parcursul fazelor de decolare și aterizare.

This form is designed to gather all required information from operators requiring operational approval for helicopter operations without an assured safe forced landing capability during the take-off and landing phases.

A. DETALII ELICOPTERE HELICOPTERS DETAILS			
Tip Elicopter <i>Helicopter Type</i>	Serie Elicopter <i>Helicopter Series</i>	S/N Producător <i>Manufacturer S/N</i>	Înmatriculare <i>Registration</i>

B. APROBAREA OPERAȚIUNILOR CU ELICOPTERUL FĂRĂ CAPACITATEA DE A ASIGURA O ATERIZARE FORȚATĂ ÎN CONDIȚII DE SIGURANȚĂ PE PARCURSUL FAZELOR DE DECOLARE ȘI ATERIZARE OPERATIONAL APPROVAL FOR HELICOPTER OPERATIONS WITHOUT AN ASSURED SAFE FORCED LANDING CAPABILITY DURING THE TAKE-OFF AND LANDING PHASES
1. Manualul de Operațiuni (OM) <i>Operations Manual (OM)</i> Referințele din OM unde sunt incluse prevederi referitoare la operațiunile cu elicopterul fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță pe parcursul fazelor de decolare și aterizare. <i>References of OM where are included provisions regarding helicopter operations without an assured safe forced landing capability during the take-off and landing phases.</i>
2. Manualul Sistemului de Management al Siguranței (SMSM) <i>Safety Management Sistem Manual (SMSM)</i> Referința din SMSM unde sunt incluse operațiunile cu elicopterul fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță pe parcursul fazelor de decolare și aterizare. <i>Reference of SMSM where helicopter operations without an assured safe forced landing capability during the take-off and landing phases are addressed.</i>

3. Care este data propusă pentru începerea operațiunilor cu elicopterul fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță pe parcursul fazelor de decolare și aterizare?

What is your proposed date for the commencement of helicopter operations without an assured safe forced landing capability during the take-off and landing phases?

Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

I declare that the information given above is true and that any amendment to them shall be communicated to the Romanian Civil Aviation Authority, within the period specified in the applicable aviation regulations.

Numele operatorului aerian (cu majuscule):

Name of the air operator (uppercase)

Numele și prenumele Managerului Responsabil

(cu majuscule):

Name and Surname of the Accountable Manager

(uppercase)

Semnătura:

Signature

Date de contact:

Contact information

Data:

Date

Anexa 28

**FORMULAR PROPUNERE MIJLOC ALTERNATIV DE CONFORMARE
FORM FOR THE PROPOSAL OF AN ALTERNATIVE MEAN OF COMPLIANCE**

Acest formular este conceput pentru a aduna toate informațiile necesare de la operatorii aerieni care doresc aprobarea utilizării unui mijloc alternativ de conformare (AltMoC).

This form is designed to gather all the required information from operators requiring approval for the use of an alternative mean of compliance (AltMoC).

A. Solicitant Applicant			
1. Numele operatorului aerian care a solicitat aprobarea utilizării AltMoC <i>Name of the air operator that requested approval for the use of an AltMoC</i>			
2. Detalii de contact ale persoanei responsabile din cadrul operatorului aerian <i>Air operator AltMoC focal point contact details</i>			
B. MIJLOC ALTERNATIV DE CONFORMARE (AltMoC) ALTERNATIVE MEANS OF COMPLIANCE (AltMoC)			
3. Referința legislativă/Regulament <i>Regulatory reference</i>			
4. Subiect <i>Subject</i>			
5. Referință/paragraf <i>Rule paragraph</i>			
6. Mijlocul acceptabil de conformare (AMC) <i>Acceptable mean of compliance (AMC)</i>	Da ☐ Nu ☐	Referința <i>Reference</i>	
7. Descrierea AltMoC <i>Summary of AltMoC</i>			

8. Informații suplimentare <i>Additional information</i>			
9. Descrierea anexelor <i>Description of attachments</i>	☐	Manualele/procedurile nou dezvoltate <i>The new manuals/procedures</i>	
	☐	Evaluarea care demonstrează că normele de implementare sunt respectate <i>Assessment demonstrating IR are met</i>	
	☐	Evaluarea riscurilor asociate utilizării AltMoC <i>Risk assessment</i>	
	☐	Altele <i>Other</i>	
Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile. <i>I declare that the information given above are true and that any amendment of them shall be communicated to the Romanian Civil Aviation Authority, within the period specified in the applicable aviation regulations.</i> Numele și prenumele Managerului Responsabil (cu majuscule): <i>Name and Surname of the Accountable Manager</i> _____ (uppercase) Semnătura: _____ <i>Signature</i> Data: _____ <i>Date</i>			

Instrucțiuni pentru completarea cererii

Instructions for completion

1. Specificați numele operatorului aerian/deținătorului de AOC.
State the name of the operator/AOC holder
2. Specificați numele și funcția persoanei din cadrul operatorului aerian care poate fi contactată pentru detalii suplimentare referitoare la AltMoC propus. Includeți cel puțin adresa de e-mail și telefonul persoanei de contact.
State the name and position of the person in the operator to whom questions on this AltMoC should be addressed. Include at least the e-mail address and phone number of the Focal Point.
3. Specificați reglementarea pentru care AltMoC este propus (ex: Regulamentul (UE) 965/2012, Anexa III).
State the Regulation that the AltMoC refers to (e.g. Regulation (EU) 965/2012, Annex III).
4. Descrieți pe scurt subiectul pe care AltMoC îl adresează.
Briefly outline the issue that the AltMoC intends to address.
5. Specificați articolul din normele de implementare căruia i se adresează AltMoC (ex: CAT.IDE.A.325).
State the paragraph(s) of the implementing rules to which the AltMoC refers to (e.g. CAT.IDE.A.325).
6. Specificați dacă există deja un mijloc acceptabil de conformare (AMC) dezvoltat pentru același subiect. Dacă da, menționați și referința (ex: AMC 1 CAT.IDE.A.325).
State whether or not there is already an EASA AMC on the same issue. If yes, include the reference(s) (e.g. AMC 1 CAT.IDE.A.325).
7. Descrieți AltMoC propus, precum și modul în care se va asigura conformarea cu normele de implementare.
Summarize the AltMoC, describing how it proposes to achieve compliance with the implementing rule.
8. Menționați orice informație relevantă suplimentară.
Give any additional relevant information.
9. Verificați anexarea documentelor indicate și includeți o scurtă descriere a fiecăruia dintre acestea (ex: proceduri interne ale operatorului aerian, evaluări de siguranță)
Check the documents attached and include a brief description of each of them (e.g. organization's internal procedures, studies/safety assessments).

PAGINĂ LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT

Anexa 29

**FORMULAR AUTORIZARE APROPIERE CU AJUTORUL RADARULUI DE BORD
(ARA) PENTRU OPERAȚIUNILE ZBORURI DEASUPRA ÎNTINDERILOR DE APĂ –
ELICOPTERE**

**AIRBORNE RADAR APPROACHES (ARAS) FOR OVERWATER OPERATIONS –
HELICOPTERS APPROVAL FORM**

Acest formular este conceput pentru a cuprinde toate informațiile necesare de la operatorii aerieni deținători de elicoptere care solicită aprobare pentru a putea efectua apropieri cu ajutorul radarului de bord pentru operațiunile zboruri deasupra întinderilor de apă.

This form is designed to gather all required information from air operators that are helicopter holders and request approval for airborne radar approaches (ARAs) for overwater operations.

A. DETALII ELICOPTERE HELICOPTERS DETAILS			
Tip Elicopter <i>Helicopter Type</i>	Serie Elicopter <i>Helicopter Series</i>	S/N Producător <i>Manufacturer S/N</i>	Înmatriculare <i>Registration</i>
B. APROBARE OPERAȚIONALĂ PENTRU EFECTUA APROPIERI CU AJUTORUL RADARULUI DE BORD PENTRU OPERAȚIUNILE ZBORURI DEASUPRA ÎNTINDERILOR DE APĂ AIRBORNE RADAR APPROACHES (ARAS) FOR OVERWATER OPERATIONS OPERATIONAL APPROVAL			
1. Manualul de Operațiuni (OM) <i>Operations Manual (OM)</i> Referințele din OM unde sunt incluse prevederi referitoare la apropierile cu ajutorul radarului de bord pentru operațiunile zboruri deasupra întinderilor de apă. <i>References of OM where are included provisions regarding helicopter airborne radar approaches (ARAs) for overwater operations.</i>			
2. Manualul Sistemului de Management al Siguranței (SMSM) <i>Safety Management Sistem Manual (SMSM)</i> Referința din SMSM unde sunt incluse apropierile cu ajutorul radarului de bord pentru operațiunile zboruri deasupra întinderilor de apă. <i>Reference of SMSM where airborne radar approaches (ARAs) for overwater operations are addressed.</i>			

3. Care este data propusă pentru începerea apropiierilor cu ajutorul radarului de bord pentru operațiunile zboruri deasupra întinderilor de apă?

What is your proposed date for the commencement of airborne radar approaches (ARAs) for overwater operations?

Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

I declare that the information given above is true and that any amendment to them shall be communicated to the Romanian Civil Aviation Authority, within the period specified in the applicable aviation regulations.

Numele și țara operatorului aerian (cu majuscule):

Name and country of the air operator (uppercase)

Numele și prenumele Managerului Responsabil

(cu majuscule):

Name and Surname of the Accountable Manager

(uppercase)

Semnătura:

Signature

Date de contact:

Contact information

Data:

Date

Anexa 30

FORMULAR AUTORIZARE UTILIZARE AERODROMURI DE REZERVĂ LA DESTINAȚIE AFLATE PE MARE - ELICOPTERE

APPROVAL FORM FOR THE USE OF OFF-SHORE DESTINATION ALTERNATE AERODROMES – HELICOPTERS

Acest formular este conceput pentru a cuprinde toate informațiile necesare de la operatorii aerieni deținători de elicoptere care solicită aprobare pentru a putea utiliza aerodromuri de rezervă la destinație aflate pe mare.

This form is designed to gather all required information from air operators that are helicopter holders and request approval to use off-shore destination alternate aerodromes.

A. DETALII ELICOPTERE HELICOPTERS DETAILS			
Tip Elicopter <i>Helicopter Type</i>	Serie Elicopter <i>Helicopter Series</i>	S/N Producător <i>Manufacturer S/N</i>	Înmatriculare <i>Registration</i>

B. APROBARE OPERAȚIONALĂ PENTRU PUTEA UTILIZA AERODROMURI DE REZERVĂ LA DESTINAȚIE AFLATE PE MARE OPERATIONAL APPROVAL TO USE OFF-SHORE DESTINATION ALTERNATE AERODROMES
1. Manualul de Operațiuni (OM) (aplicabil operatorului aerian român) <i>Operations Manual (OM) (applicable to the romanian air operator)</i> Referințele din OM unde sunt incluse prevederi referitoare la operațiunile cu elicopterul la aerodromuri de rezervă la destinație aflate pe mare. <i>References of OM where are included provisions regarding helicopter operations at off-shore destination alternate aerodromes.</i>
2. Manualul Sistemului de Management al Siguranței (SMSM) <i>Safety Management Sistem Manual (SMSM)</i> Referința din SMSM unde sunt incluse operațiunile cu elicopterul la aerodromuri de rezervă la destinație aflate pe mare. <i>Reference of SMSM where helicopter operations at off-shore destination alternate aerodromes are addressed.</i>
3. Care este data propusă pentru începerea operațiunilor cu elicopterul la aerodromuri de rezervă la

destinație aflate pe mare?

What is your proposed date for the commencement of helicopter operations at off-shore destination alternate aerodromes?

Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

I declare that the information given above is true and that any amendment to them shall be communicated to the Romanian Civil Aviation Authority, within the period specified in the applicable aviation regulations.

Numele și țara operatorului aerian (cu majuscule):

Name and country of the air operator (uppercase)

Numele și prenumele Managerului Responsabil

(cu majuscule):

Name and Surname of the Accountable Manager

(uppercase)

Semnătura:

Signature

Date de contact:

Contact information

Data:

Date

Anexa 31 Acorduri de partajare de coduri

Notificarea către AACR efectuată de către un operator aerian deținător al unui Certificat de Operator Aerian (AOC) emis de AACR cu privire la încheierea unui acord de partajare de coduri (ORO.AOC.115)

Partea A Declarația privind partajarea de coduri

A1. Informații privind operatorul aerian român deținător de AOC
Nume operator aerian.....Nr.AOC.....
Adresa.....
Nr. tel.....e-mail.....
Am încheiat un acord de partajare de coduri cu operatorul din țară terță specificat mai jos:
A2. Informații privind operatorul aerian din țara terță
Nume operator aerian.....Nr.AOC.....
Adresa.....
Țara.....
Nr. tel.....e-mail.....
A3. Declarație
Confirm că am verificat că această țară terță se conformează cu standardele OACI aplicabile. Anexez informațiile documentate care să permită AACR să se conformeze ARO.OPS.105 (vezi pagina următoare).
Numele persoanei autorizate sa facă această Declarație.....
Semnătura.....Data.....

Partea B Informații documentate ce trebuie transmise

B1. Informații privind operatorul aerian din țara terță
Tipul de aeronave din AOC al operatorului aerian din țara terță
Tipul de aeronave ce vor fi utilizate în partajarea de coduri
Zona în care se va opera în sistem partajare de coduri
B1. Informații privind monitorizarea programului
Numele persoanei responsabile pentru programul de audit în cadrul operatorului aerian român
Frecvența, scopul și locul de desfășurare al auditului
Informații privind auditurile de terță parte (ex. IOSA)
Verificarea competenței auditorilor de terță parte dacă nu este IOSA
Alte informații privind monitorizarea programului (ex. inspecții la platformă, inspecții în zbor)
Raportul inițial de audit

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Anexa 32

FORMULAR AUTORIZARE OPERAȚIONALĂ HOFO
FORM FOR HOFO OPERATIONAL APPROVAL

Acest formular este conceput pentru a cuprinde toate informațiile necesare de la operatorii care solicită aprobare operațională **HOFO**.

*This form is designed to gather all the required information from operators requiring **HOFO** operational approval.*

A. DETALII ELICOPTERE HELICOPTERS DETAILS			
Tip Elicopter <i>Helicopter Type</i>	Serie Elicopter <i>Helicopter Series</i>	S/N Producător <i>Manufacturer S/N</i>	Înmatriculare <i>Registration</i>

B. APROBARE OPERAȚIONALĂ HOFO HOFO OPERATIONAL APPROVAL
1. Manualul de Operațiuni (OM) <i>Operations Manual (OM)</i> Referințele din OM unde sunt incluse prevederi referitoare la operațiunile de tip HOFO <i>References of OM where are included provisions regarding HOFO operations</i>
2. Lista Echipamentului Minim (MEL) <i>Minimum Equipment List</i> Referința din MEL unde sunt incluse operațiunile de tip HOFO. <i>Reference of MEL where HOFO operations are addressed.</i>
3. Manualul Sistemului de Management al Siguranței (SMSM) <i>Safety Management Sistem Manual (SMSM)</i> Referința din SMSM unde sunt incluse operațiunile de tip HOFO. <i>Reference of SMSM where HOFO operations are addressed.</i>

4. Continuitatea Navigabilității (Proceduri de Întreținere - referințe lucrări din Programul de întreținere)
Continued Airworthiness (Maintenance Procedures – references for tasks from maintenance programme)

5. Certificare de navigabilitate (Certificat de Tip, Certificat de tip Suplimentar, etc)
Airworthiness certification (Type certificate, Supplemental Type Certificate, etc.)

6. Care este data propusă pentru începerea operațiunilor de tip HOFO?
What is your proposed date for the commencement of HOFO operations?

Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

I declare that the information given above is true and that any amendment to them shall be communicated to the Romanian Civil Aviation Authority, within the period specified in the applicable aviation regulations.

Numele operatorului aerian (cu majuscule):

Name of the air operator (uppercase)

Numele și prenumele Managerului Responsabil
(cu majuscule):

*Name and Surname of the Accountable Manager
(uppercase)*

Semnătura:

Signature

Date de contact:

Contact information

Data:

Date
