



NOTĂ EXPLICATIVĂ

AVIZUL NR. 03/2012

AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

din 3 SEPTEMBRIE 2012

**referitor la un regulament al Comisiei de modificare a normelor de aplicare privind
operațiunile aeriene și a normelor de aplicare privind personalul navigant**

Operațiuni de transport aerian comercial cu plane și baloane

Operațiuni de transport aerian comercial de la A la A cu avioane și elicoptere

Cuprins

Rezumat	3
Introducere	4
I. Generalități	4
II. Domeniul de aplicare a avizului	4
III. Consultare	6
IV. Convenția de numerotare a reglementărilor	7
CAT (S, B)	8
I Modificări la Regulamentul cadru privind operațiunile aeriene	8
II. Modificări la partea CAT	8
III. Modificări la partea ORO	14
IV. Alte observații	15
CAT (de la A la A)	16
I. Politica	16
II. Modificări la regulamentele cadru	18
III. Modificări la partea CAT	19
IV. Modificări la partea ORO	21
V. Modificări la partea ARO	23
VI. Modificări la partea ORA	23
VII. Alte observații	23
ANEXA 1: Tabele de trimiteri la apendicele din EU-OPS și JAR-OPS3	24
Apendicele 1 la 1.005 litera (a) – avioane din clasa de performanță B, VFR pe timp de zi..	24
Apendicele 1 la 3.005 litera (f) – Operațiuni cu elicoptere mici, VFR pe timp de zi	43
Apendicele 1 la 3.005 litera (g) – Operațiuni locale cu elicoptere, VFR pe timp de zi	53
Anexa 2: Lista cerințelor mai puțin restrictive și a normelor care nu se aplică operațiunilor CAT (de la A la A)	59
Partea CAT	59
ANEXA 3: Acronime și abrevieri utilizate	82

Rezumat

Prezentul aviz cuprinde norme de aplicare pentru operațiuni de transport aerian comercial (CAT) cu plane și baloane și modifică următoarele documente de reglementare:

- Regulamentul cadru privind operațiunile aeriene;
- Anexa I – Definiții pentru anexele II-VIII;
- Anexa II – Partea ARO, Cerințe ale autorității privind operațiunile aeriene;
- Anexa III – Partea ORO, Cerințe ale organizației privind operațiunile aeriene, în mod special privind operatorii aerieni comerciali și operatorii aerieni necomerciali pentru aeronavele complexe motorizate; și
- Anexa IV - Partea CAT, Cerințe tehnice pentru operațiuni de transport aerian comercial.

În plus, prezentul aviz cuprinde normele de aplicare pentru operațiuni CAT cu punctul de plecare și punctul de sosire la același aerodrom sau aceeași bază de operare. Acesta modifică următoarele documente de reglementare:

- Regulamentul privind operațiunile aeriene:
 - Regulamentul cadru privind operațiunile aeriene;
 - Anexa II – Partea ARO, Cerințe ale autorității privind operațiunile aeriene;
 - Anexa III – Partea ORO, Cerințe ale organizației privind operațiunile aeriene; și
 - Anexa IV - Partea CAT, Cerințe tehnice pentru operațiuni de transport aerian comercial;
- Regulamentul privind personalul navigant:
 - Regulamentul cadru privind personalul navigant; și
 - Anexa VII – Partea ORA, Cerințe ale organizației privind personalul navigant.

Elaborarea acestor cerințe a respectat următoarele principii:

- menținerea unui nivel ridicat de siguranță;
- asigurarea unor reglementări proporționale dacă este cazul;
- garantarea flexibilității și eficienței operatorilor și autorităților.

Prezentul aviz este rezultatul unei vaste consultări care a implicat autoritățile, asociațiile, operatorii și experții în aviație.

Introducere

I. Generalități

1. Regulamentul (CE) nr. 216/2008¹ al Parlamentului European și al Consiliului (denumit în continuare „regulamentul de bază”), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009² creează cadrul amplu și adecvat pentru definirea și punerea în aplicare a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative comune în domeniul aviației civile.
2. Scopul prezentului aviz este de a sprijini Comisia Europeană în stabilirea normelor de aplicare (IR) privind operațiunile aeriene.
3. Avizul a fost adoptat respectând procedura specificată de Consiliul de administrație al Agenției Europene de Siguranță a Aviației („agenția”)³, în conformitate cu dispozițiile articolului 19 din regulamentul de bază.

II. Domeniul de aplicare a avizului

4. Prezentul aviz conține IR pentru operațiuni de transport aerian comercial (CAT) cu planoare și baloane și modifică următoarele documente de reglementare:
 - Regulamentul cadru privind operațiunile aeriene;
 - Anexa I – Definiții pentru anexele II-VIII;
 - Anexa II – Partea ARO, Cerințe ale autorității privind operațiunile aeriene;
 - Anexa III – Partea ORO, Cerințe ale organizației privind operațiunile aeriene, în mod special privind operatorii aerieni comerciali și operatorii aerieni necomerciali pentru aeronavele complexe motorizate; și
 - Anexa IV - Partea CAT, Cerințe tehnice pentru operațiuni de transport aerian comercial.
5. În plus, prezentul aviz conține IR privind operațiunile CAT cu punctul de plecare și punctul de sosire la același aerodrom sau aceeași bază de operare (CAT de la A la A) și modifică următoarele documente de reglementare:
 - Regulamentul privind operațiunile aeriene:
 - Regulamentul cadru privind operațiunile aeriene;
 - Anexa II – Partea ARO, Cerințe ale autorității privind operațiunile aeriene;

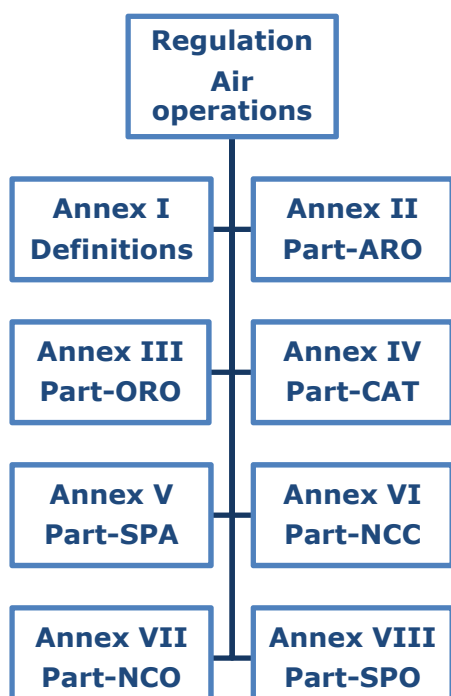
¹ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE. *JO L 79, 19.3.2008, p. 1-49.*

² Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 în domeniul aerodromurilor, al gestionării traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană și de abrogare a Directivei 2006/33/CE. *JO L 309, 24.11.2009, pp. 51-70.*

³ Decizia Consiliului de administrație cu privire la procedura pe care agenția trebuie să o aplice pentru emiterea de avize, certificări, specificații și îndrumări (procedura de reglementare). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

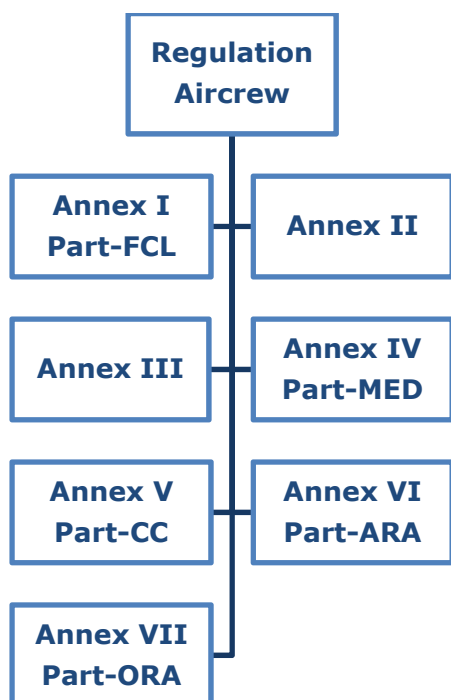
- Anexa III – Partea ORO, Cerințe ale organizației privind operațiunile aeriene; și
 - Anexa IV - Partea CAT, Cerințe tehnice pentru operațiuni de transport aerian comercial;
 - Regulamentul privind personalul navigant:
 - Regulamentul cadru privind personalul navigant; și
 - Anexa VII – Partea ORA, Cerințe ale organizației privind personalul navigant.
6. Documentele prezentului aviz au la bază structura de reglementare revizuită, astfel cum a fost propusă de către Comisia Europeană și agenție în aprilie 2011. Următorul tabel prezintă o imagine de ansamblu a anexelor în conformitate cu Regulamentul privind operațiunile aeriene și Regulamentul privind personalul navigant⁴.

Tabelul 1: Anexele la Regulamentul privind operațiunile aeriene⁵



⁴ Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 privind personalul navigant din aviația civilă, astfel cum a fost modificat de Regulamentul (UE) nr. 290/2012.

⁵ NCC: operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate; NCO: operațiuni necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe; SPO: operațiuni specifice.

Tabelul 2: Anexele la Regulamentul privind personalul navigant⁶

III. Consultare

7. Avizul are la bază:

- NPA 2008-22 care cuprinde proiectele de propuneri pentru normele de aplicare (IR) și mijloacele acceptabile de conformitate aferente (AMC) și materialele de îndrumare (GM) pentru autorități și organizații;
- NPA 2009-02 care cuprinde proiecte de propuneri pentru IR și AMC aferente și GM pentru operațiuni aeriene.

8. NPA 2008-22 a fost publicat pe site-ul AESA (<http://www.easa.europa.eu>) la 31 octombrie 2008. Perioada de consultare s-a încheiat la 28 mai 2009. NPA 2009-02 a fost publicat pe site-ul AESA (<http://www.easa.europa.eu>) la 30 ianuarie 2009. Perioada de consultare s-a încheiat la 31 iulie 2009.

9. Textele normative modificate au fost discutate în detaliu cu grupurile de revizuire a reglementării înființate pentru NPA 2008-22 și 2009-02.

10. Pe baza unei consultări largi cu autoritățile, asociațiile și operatorii, agenția a publicat CRD pentru partea AR și partea OR la 4 octombrie 2010, CRD OPS I, la 25 noiembrie 2010 și CRD OPS III, la 27 octombrie 2011. Perioada de primire a reacțiilor s-a încheiat la 6 decembrie 2010, 15 februarie 2011 și, respectiv, la 30 ianuarie 2012.

11. Agenția a discutat proiectul de propunere pentru CAT de la A la A cu membrii AGNA cu ocazia a două sesiuni tematice în octombrie 2011 și iulie 2012.

⁶ FCL: acordarea licențelor pentru echipajul de zbor; MED: medical, CC: echipajul de cabină; ARA: Cerințe aplicabile autorităților pentru personalul navigant

IV. Convenția de numerotare a reglementărilor

12. În conformitate cu orientările agenției privind redactarea reglementărilor, pentru IR s-a utilizat următoarea convenție de numerotare a reglementărilor:

<Partea>.<Subpartea>.<Secțiunea>.<N>

Explicație

<Partea>: obligatoriu - până la patru litere sau cifre

exemple: ARO, ORO, CAT

<Subpartea>: obligatoriu - până la patru litere sau cifre

exemple: GEN, OP, POL, IDE

<Secțiunea>: obligatoriu - până la cinci litere sau cifre

exemple: MPA, NMPA, A, H, S, B

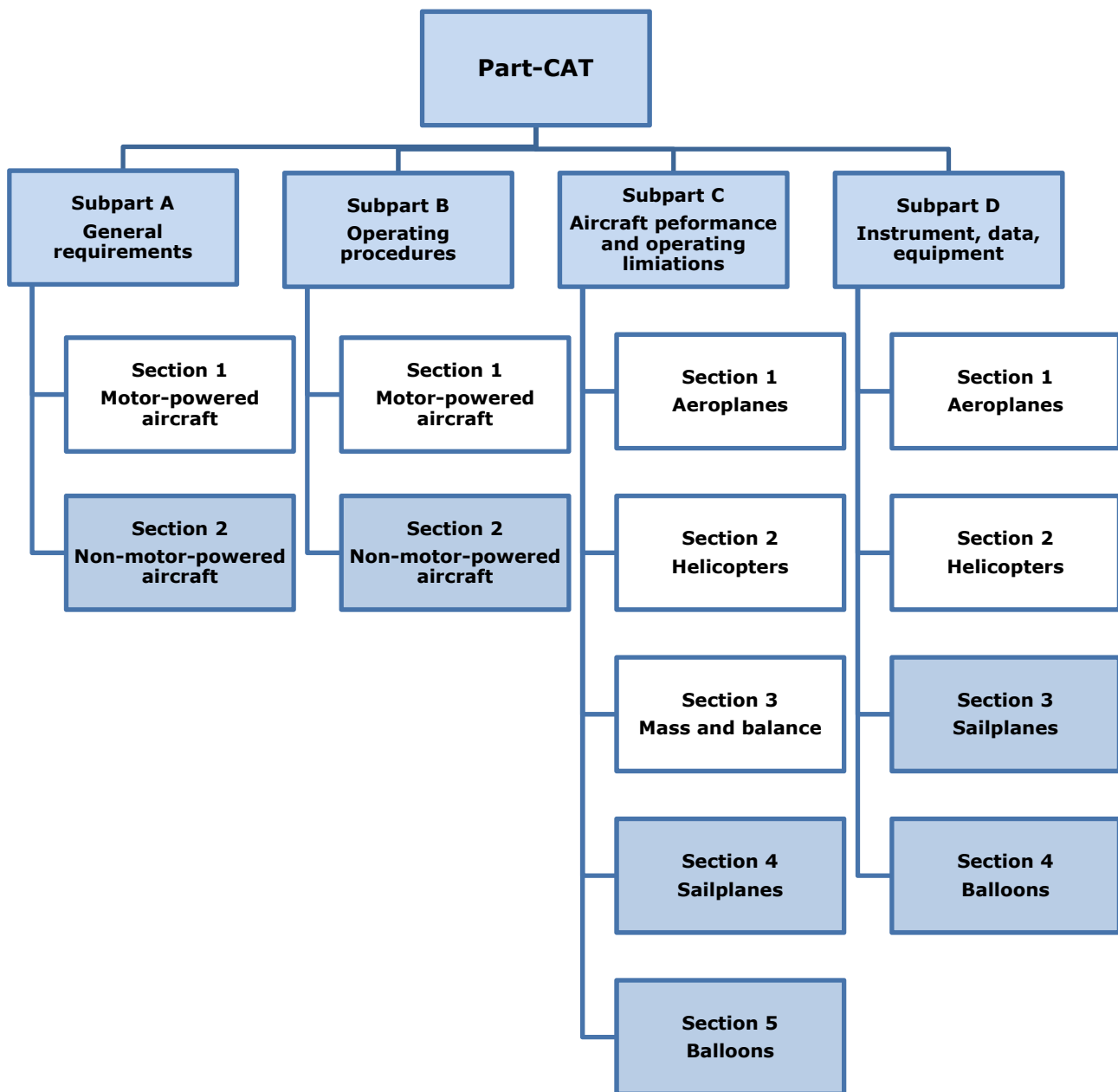
<N>: obligatoriu - numărul reglementării - trei cifre, începând cu 100, apoi, în general numere din 5 în 5.

CAT (S, B)**I Modificări la Regulamentul cadru privind operațiunile aeriene**

13. Modificările la regulamentul cadru includ două ajustări minore privind operațiunile CAT cu baloane și planoare.
14. Modificarea de la articolul 1 stabilește aplicabilitatea normelor OPS pentru operațiuni CAT cu planoare și baloane. De asemenea, se precizează faptul că regulamentul nu se aplică pentru baloane captive, dirijabile și zboruri cu baloane captive. Printre numeroasele tipuri de operațiuni cu baloane, în anumite cazuri, acestea sunt captive. Principalele diferențe între cele trei tipuri de captivitate sunt următoarele:
 - un „balon captiv” este special conceput pentru a fi permanent ancorat la sol în timpul operării printr-un sistem de prindere.
 - un „zbor captiv” reprezintă reținerea temporară a unui balon liber în timp ce se află în zbor în scopul efectuării unui zbor complet într-o singură locație.
 - o „reținere la lansare” reprezintă reținerea temporară a unui balon liber în scopul inițierii unui zbor liber.
15. Prezentul regulament va aborda doar operațiunea cu o „reținere la lansare”. „Balonul captiv” și „zborul captiv” nu vor face obiectul prezentului regulament. Acestea vor fi avute în vedere ulterior.
16. În ceea ce privește tranziția, se propune o perioadă de derogare de 3 ani. Prezenta propunere ia în considerare faptul că, în prezent, nu există norme UE armonizate pentru astfel de operațiuni.

II. Modificări la partea CAT**Domeniul de aplicare**

17. Partea CAT conține norme tehnice pentru toate operațiunile CAT. Structura părții CAT a fost concepută pentru a permite adăugarea de norme pentru anumite categorii de aeronave într-o etapă ulterioară, fără a perturba ordinea normelor deja disponibile într-o etapă anterioară. De aceea, cele mai multe dintre normele aplicabile CAT (S, B) se află în secțiuni noi.
18. Graficul de mai jos identifică în albastru subpărțile și secțiunile aplicabile operațiunilor CAT (S, B).



19. Normele din partea CAT (S, B) trebuie citite împreună cu:

- Regulamentul cadru privind operațiunile aeriene;
- Anexa I – Definiții ale termenilor utilizați în anexele II-VIII;
- Anexa II – Partea ARO care cuprinde cerințele autorității pentru operatorii CAT; și
- Anexa III – Partea ORO care cuprinde cerințele organizației, în cazul căreia sunt relevante în special următoarele subpărți: ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC și ORO.FC;
- Anexa V - Partea SPA, care cuprinde cerințele pentru operațiunile care necesită o autorizație specifică este, în principiu, de asemenea, aplicabilă operatorilor CAT

(S, B); cu toate acestea, niciuna dintre aceste operațiuni nu pare a fi relevantă pentru operatorii CAT (S, B).

Analiza reacțiilor

20. Agenția a primit în total 92 reacții din partea a șapte părți interesate.
21. Unele dintre reacții s-au referit la CAT (S, B) ca un întreg, sugerând că CAT (S, B) nu trebuie considerată o activitate comercială. Astfel de reacții au fost avute în vedere, dar nu s-au acceptat, deoarece prezentul aviz nu se referă la cazul în care o activitate trebuie clasificată drept comercială sau necomercială. Termenul de operațiune comercială este definit la articolul 3 din regulamentul de bază și nu poate fi modificat printr-o IR de rang inferior.
22. Pentru subpartea GEN, cele mai multe reacții s-au referit la CAT.GEN.NMPA.140 „Documente, manuale și informații păstrate la bord”. Cele mai multe reacții au solicitat cerințe mai puțin restrictive suplimentare și alinierea cu partea NCO; cele mai multe dintre ele au fost acceptate.
23. Pentru subpartea OP, cele mai multe observații s-au referit la operațiunile cu baloane. Multe dintre acestea au indicat necesitatea unor clarificări suplimentare, care sunt furnizate în explicațiile de mai jos.
24. De asemenea, la subpartea POL, cele mai multe reacții s-au referit la cerința privind baloanele și la AMC pentru sistemul de determinare a masei. Cele mai multe dintre aceste reacții au fost acceptate.
25. S-au primit aproximativ 30 de reacții cu referire la subpartea IDE, majoritatea având ca obiect baloanele. Unele reacții au vizat sistemul de reținere pentru comandant pe baloane, în unele cazuri susținând textul propus, iar în altele, fiind contrare acestuia. Unele reacții au solicitat coerența cu alte părți. Anumite observații au subliniat, de asemenea, necesitatea revizuirii dispoziției privind diversele echipamente pentru baloane. S-au solicitat clarificări privind echipamentele de comunicații radio pentru planoare.

Explicații

26. La elaborarea noilor secțiuni, agenția a verificat cu atenție coerența normelor propuse cu următoarele documente și le-a aliniat, acolo unde a fost cazul:
 - pentru IR specifice CAT, cu versiunea părții CAT (A, H), astfel cum a fost adoptată în cadrul Comitetului AESA și trimisă Parlamentului European pentru control; și
 - pentru IR specifice mai mult operațiunilor cu planoare și baloane, cea mai recentă versiune a părții NCO, astfel cum s-a discutat în cadrul Comitetului AESA.
27. Următoarele subpărți descriu modificările față de versiunea CRD, în măsura în care acestea implică o modificare a conținutului normelor și oferă explicații suplimentare pentru normele alese.

CAT.GEN.105 Motoplanoare de agrement și planoare motorizate

28. Scopul acestei cerințe este de a clarifica faptul că planoarele motorizate, cu excepția motoplanoarelor de agrement, se operează în conformitate cu normele aplicabile aeronavelor și planoarelor nemotorizate. În plus, această normă specifică motoplanoarelor de agrement, care sunt considerate o subcategorie a planoarelor motorizate, normele aplicabile în funcție de faptul că acestea sunt operate ca avion sau ca planor.
29. Această normă a fost mutată în ierarhia normelor pe o poziție superioară și este plasată înaintea textului secțiunilor 1 și 2 din subpartea GEN.

CAT.GEN.NMPA.100 Responsabilitățile comandantului

30. Această normă rezumă cele mai importante responsabilități ale comandantului. Normele au fost modificate cu cerințe suplimentare, reflectând o parte din normele aplicabile membrilor echipajului pentru operațiuni CAT (A, H). Noile cerințe abordează sistemul de raportare a evenimentelor al operatorului, cerințele FTL și cele referitoare la odihnă și enumeră situațiile în care comandantul nu își exercită atribuțiile pe o aeronavă.
31. Deși comunitatea operatorilor de planoare și baloane utilizează, de obicei, termenul de pilot comandant în loc de comandant, agenția propune, totuși, utilizarea acestui termen pentru coerența cu alte norme din partea CAT și partea ORO.

CAT.GEN.NMPA.105 Responsabilitățile membrilor echipajului unui balon

32. Partea ORO se aplică și operațiunilor CAT pe baloane. Acest lucru înseamnă că cerința din subpartea CC privind desemnarea cel puțin a unui membru al echipajului de cabină pentru a opera o aeronavă certificată pentru o capacitate de mai mult de 19 pasageri ar fi aplicabilă baloanelor care transportă mai mult de 19 pasageri.
33. Cu toate acestea, normele din ORO.CC au fost în principal elaborate pentru operațiuni cu avioane și elicoptere și nu au fost considerate adecvate operațiunilor cu baloane. Prin urmare se propune excluderea operațiunilor cu baloane de la cerințele privind echipajul de cabină.
34. Cu toate acestea, se consideră că comandantul are nevoie de asistență, prin intermediul unui membru suplimentar al echipajului, atunci când se transportă mai mult de 19 pasageri. Având în vedere aceste aspecte, s-a adăugat o normă nouă CAT.GEN.NMPA.105 „Membru suplimentar al echipajului unui balon”. Norma prevede prezența unui membru suplimentar al echipajului unui balon la bordul baloanelor care transportă mai mult de 19 pasageri și specifică responsabilitățile de bază ale membrului suplimentar al echipajului.

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

35. Această normă a fost modificată pe baza reacțiilor primite de la părțile interesate și pentru a evita incoerența cu cea mai recentă versiune disponibilă pentru partea NCO. În prezent, norma permite ca documentele, manualele și informațiile menționate la litera (a) din această normă să poată fi transportate în vehiculul de recuperare sau reținute la aerodrom sau la baza de operare, atât în cazul operațiunilor cu planoare, cât

și în cazul operațiunilor cu baloane, cu condiția ca zborul să fie planificat ca o operațiune de la A la A sau una locală.

CAT.GEN.NMPA.150 Transportul bunurilor periculoase

36. Părțile interesate au solicitat ca această normă să fie eliminată, deoarece CAT (S, B) nu planifică, de obicei, transportul unor bunuri periculoase. Este necesar să se precizeze că această cerință abordează condițiile specifice în care pot fi transportate bunurile periculoase fără a deține o aprobare în conformitate cu SPA.DG. Acestea se referă, de exemplu, la obiectele transportate în bagajele pasagerilor, care sunt în mod normal considerate bunuri periculoase. Acest paragraf abordează, de asemenea, sensibilizarea comandantului cu privire la detectarea bunurilor periculoase transportate neintenționat.
37. Prin urmare, agenția a păstrat această normă, dar a modificat-o în sensul în care transportul de bunuri periculoase nu este permis, cu excepția cazului în care acestea nu fac obiectul Instrucțiunilor tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase (OACI Doc 9284-AN/905), în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni, sau atunci când sunt transportate de către pasageri sau membri ai echipajului, sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a Instrucțiunilor tehnice.
38. Termenul „Instrucțiuni tehnice” este definit în anexa I (astfel cum a fost publicată în Avizul nr. 04/2011).

CAT.OP.NMPA.105 Proceduri de reducere a zgomotului – baloane și plane motorizate

39. Pe baza reacțiilor acceptate ale părților interesate, procedurile de reducere a zgomotului au fost modificate și precizează că norma se referă la operațiuni cu baloane și plane motorizate. În plus, textul a fost simplificat și se referă la comandant nu la operator.

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

40. Această cerință a fost modificată și precizează că calculul se documentează într-un plan de zbor operațional. În plus, termenul „gaz” a fost eliminat, ca și în cazul altor norme, deoarece gazul este considerat a fi deja abordat prin termenul „combustibil”.

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

41. Pe baza reacțiilor acceptate ale părților interesate, această normă a fost scurtată și redusă la obiectivul de siguranță pe care SCP trebuie să îl îndeplinească în conformitate cu procedurile stabilite de către operator, pentru a asigura siguranța aeronavei și a ocupanților săi.
42. Textul AMC aferent ține cont de Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului⁷. O atenție deosebită a fost acordată articolului 2 litera (a), care dă o definiție „persoanei cu handicap” sau „persoanei cu mobilitate redusă”, care are un domeniu de aplicare ușor mai extins decât echivalentul său din EU-OPS (cf. ACJ OPS

⁷ JO L 204, 26.7.2006, pp. 1-9.

1.260 din secțiunea 2 a JAR-OPS 1) și necesităților specifice operațiunilor CAT cu baloane.

Fostul CAT.OP.NMPA.120 Depozitarea bagajelor

43. Această normă a fost eliminată deoarece s-a considerat a fi nerelevantă pentru operațiunile CAT (S, B).

CAT.OP.NMPA.135 Asigurarea cabinei pasagerilor și a cabinei piloților - baloane

44. Această normă a fost reformulată pentru a se referi la operațiunile cu balonul.

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

45. Textul a fost modificat pentru a reflecta necesitățile operaționale specifice pentru baloane. Norma se referă la comandant, ceea ce reflectă mai bine natura operațiunilor CAT(B).

CAT.OP.NMPA.170 Utilizarea oxigenului suplimentar

46. Textul abordează cerința operațională cu privire la momentul utilizării oxigenului suplimentar. Aceasta trebuie citită în coroborare cu cerințele aferente privind oxigenul din CAT.IDE.S.125 și CAT.IDE.B.125.

CAT.OP.NMPA.185 Restricții operaționale - planoare

47. S-a adăugat o nouă normă pentru a preciza faptul că planoarele se operează doar pe timp de zi.

CAT.POL.S.110 Performanța

48. Fosta literă (b) care viza operațiunile deasupra zonelor aglomerate ale orașelor, localităților sau așezărilor a fost eliminată, deoarece este deja abordată în partea SERA 3.1.2.1.

CAT.POL.B.115 Performanța

49. Fosta literă (b) care viza operațiunile deasupra zonelor aglomerate ale orașelor, localităților sau așezărilor a fost eliminată, deoarece este deja abordată în partea SERA 3.1.2.1.

CAT.IDE.S.140 Echipamente de comunicații radio

50. S-a clarificat faptul că echipamentul de comunicații radio este obligatoriu numai atunci când este prevăzut de cerințele aplicabile spațiului aerian.

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

51. Norma modificată se aliniază cu textul părții NCO și precizează în ce condiții este necesar un altimetru barometric.

CAT.IDE.B.120 Sistemele de reținere

52. Norma modificată specifică faptul că sistemele de reținere pentru comandant sunt necesare numai pentru baloane cu coșuri compartimentate.

CAT.IDE.B.135 Stingătoarele manuale de incendiu

53. Norma modificată pune la dispoziție o legătură către CS 31HB, care conține cerințele pentru stingătoarele manuale de incendiu.

CAT.IDE.B.150 Diverse echipamente

54. Norma a fost reformulată în conformitate cu observațiile primite și cu părțile NCO/SPO. Echipamente specifice sunt acum impuse în funcție de categoria balonului.

CAT.IDE.B.155 Echipamente de comunicații radio

55. Se precizează faptul că echipamentul de comunicații radio este obligatoriu numai atunci când este impus de cerințele aplicabile spațiului aerian.

III. Modificări la partea ORO**ORO.AOC**

56. Pentru operatorii care efectuează operațiuni CAT de la A la A și operațiuni CAT cu planoare și baloane, Regulamentului (CE) nr 2042/2003 nu impune desemnarea unui titular pentru menținerea navigabilității. Acest lucru nu a fost suficient reflectat în ORO.AOC.135 și, prin urmare, litera (a) punctul (4) a fost modificată. Mai mult decât atât, cerințele aplicabile spațiului de desfășurare a activității definite în ORO.GEN.215 sunt considerate a fi suficiente și, prin urmare, astfel de operatori sunt exceptați de la cerințele aplicabile spațiului de desfășurare a activității stabilite în ORO.AOC.140.

ORO.MLR

57. Se consideră că structura completă a unui manual operațional prevăzut de ORO.MLR.101 nu este relevantă pentru operațiunile CAT (S, B). De aceea, pentru a se putea introduce o mai mare flexibilitate, menținând în același timp principiile generale ale unui manual operațional, operațiunile CAT (S, B) au fost exceptate de la ORO.MLR.101, iar AMC2 ORO.MLR.100 pune la dispoziție o structură simplificată a unui manual operațional.

ORO.FC

58. Avizul nr. 04/2011 conținea deja elementele pentru operațiunile CAT cu plane și baloane. În ceea ce privește operatorii CAT de la A la A, operatorii CAT pe baloane și plane trebuie să respecte cerințele comune din secțiunea I, care se aplică tuturor operatorilor comerciali și necomerciali cu aeronave complexe motorizate. În plus, acestora li se solicită să respecte cerința pentru operațiunile comerciale, altele decât CAT din secțiunea 3, care prevede verificarea anuală a competențelor de către operator. Cerințele mai puțin restrictive au fost încă o dată revizuite și adaptate în conformitate cu modificările aduse pentru operațiunile CAT de la A la A. Aceste modificări se referă, în principal, la materialul AMC privind competențele de rută/zonă și aerodrom.
59. Normele aplicabile pentru operațiuni cu baloane și plane conțin cerințe privind componența echipajului, desemnarea comandantului, formarea CRM, formarea pentru diferențe și formarea de familiarizare și formarea și verificarea periodice, inclusiv verificarea competențelor de către operator.

ORO.CC

60. Partea ORO se aplică și baloanelor care desfășoară operațiuni CAT. Acest lucru înseamnă că cerința din subpartea CC privind desemnarea cel puțin a unui membru al echipajului de cabină pentru operarea unei aeronave certificate pentru un număr de locuri pe scaune pentru mai mult de 19 pasageri ar fi aplicabilă baloanelor care transportă mai mult de 19 pasageri.
61. Acest lucru a fost considerat irelevant pentru acest tip de operațiuni și, prin urmare, se propune exceptarea baloanelor de la cerința privind echipajul de cabină.

IV. Alte observații

62. În sensul prezentului aviz, la Anexa I - Definiții, astfel cum este prezentată în Avizul nr. 04/2011, se adaugă definiția masei balonului gol. Definițiile pentru balon, planor, planor motorizat și motoplanor de agrement au fost incluse în Avizul nr. 04/2011. Deși acești termeni au fost excluși ulterior în timpul procedurii de comitologie și nu apar în primul Regulament (UE) nr. xxx/xxxx privind operațiunile aeriene (deoarece regulamentul conține doar cerințele pentru avioane și elicoptere), definițiile vor fi introduse în regulamentul de modificare privind operațiunile aeriene, în care vor fi stabilite dispozițiile pentru baloane, plane, plane motorizate și motoplanare de agrement. Mai mult decât atât, definiția este ușor modificată pentru a lua în considerare operațiunile cu balonul.
63. În sensul operațiunilor CAT cu baloane și plane nu au fost propuse modificări la partea ARO.

CAT (de la A la A)**I. Politica****Obiective pentru operațiunile CAT de la A la A**

64. Pe baza observațiilor primite referitor la NPA, reacțiile primite la CRD, observațiile colectate în timpul reuniunilor tematice AGNA cu privire la zborurile de la A la A, precum și în timpul discuțiilor din Comitetul AESA, agenția a ajuns la concluzia că normele propuse privind operațiunile CAT de la A la A trebuie să îndeplinească următoarele obiective:
- să sprijine operațiunile CAT ale organizațiilor altele decât cele complexe, în cazul în care serviciul oferit este zborul de agrement într-o zonă locală, cu aeronave mici altele decât cele complexe, în condiții de zbor VFR pe timp de zi sau pe timp de noapte;
 - să ofere stimulente pentru aerocluburile care sunt și întreprinderi de formare autorizate (ATO), în eforturile lor de consolidare a bazei de membri, ținând cont de faptul că aceste organizații derulează, de obicei, operațiuni CAT de la A la A cu aeronave altele decât cele complexe, în condiții de zbor VFR pe timp de zi pe un număr limitat de zile;
 - să se asigure că principiul proporționalității este respectat;
 - să mențină un nivel ridicat de siguranță corespunzător operațiunilor CAT atunci când se transportă pasageri; și
 - să aibă în mod special în vedere pericolele inerente care apar în eventualitatea în care piloții fără experiență întreprind operațiuni CAT ocazionale.

Domeniul de aplicare al operațiunilor CAT de la A la A, astfel cum sunt definite în Regulamentul cadru privind operațiunile aeriene

65. Articolul 6 alineatul (1) din proiectul de regulament privind operațiunile aeriene, adoptat în cadrul Comitetului AESA și trimis Parlamentului European și Consiliului pentru control, exceptează operațiunile CAT de la A la A de la aplicarea anexelor III și IV. Motivul excepției a fost amânarea unei discuții mai detaliate privind operațiunile CAT de la A la A până la momentul în care avizul AESA pentru pachetul CAT de la A la A devine disponibil.
66. Articolul 6 definește operațiunile CAT de la A la A ca operațiuni cu punctul de plecare și punctul de sosire la același aerodrom sau aceeași bază de operare cu avioane din clasa de performanță B și elicoptere altele decât cele complexe.
67. Termenul „avion din clasa de performanță B” este definit în Anexa I – Definiții și a fost transpus din EU-OPS 1.470 fără modificări. Pentru a putea fi clasificat ca avion din clasa de performanță B, trebuie îndeplinite toate criteriile de mai jos:
- să fie dotat cu motoare cu elice;
 - o masă maximă la decolare (MTOM) de 5 700 kg sau mai puțin; și
 - o configurație maximă a locurilor pentru pasageri (MPSC) de 9 sau mai puțin.

68. Termenul „elicopter altul decât cele complexe” este derivat din contrariul definiției elicopterului complex motorizat de la articolul 3 din regulamentul de bază. Pentru a putea fi clasificat ca elicopter altul decât cele complexe, trebuie îndeplinite toate criteriile de mai jos:
- MTOM de 3 175 kg sau mai puțin;
 - MPSC de 9 sau mai puțin; și
 - certificat pentru operațiuni cu un singur pilot.

Comparație între obiective și domeniul de aplicare, astfel cum este definit în regulamentul cadru

69. Acest domeniu de aplicare, astfel cum este definit în regulamentul cadru, este foarte extins și ar permite operațiuni CAT complexe periodice care depășesc obiectivele prevăzute mai sus. Următoarele aspecte trebuie remarcate în mod special:
- Domeniul de aplicare ar permite, de asemenea, operațiuni cu aeronave complexe motorizate; un avion din clasa de performanță B este clasificat ca avion complex motorizat dacă avionul are motoare turbopropulsoare sau este certificat pentru un echipaj minim de 2 piloți.
 - Definiția din regulamentul cadru nu stabilește limite de timp de zbor sau limite geografice, ceea ce înseamnă că o astfel de operațiune CAT de la A la A poate fi, de asemenea, oferită în afara unei zone locale (nici o definiție pentru acest termen nu este prevăzută în IR), în special cu aeronave complexe.
 - În plus, nu există restricții privind regulile de zbor, ceea ce înseamnă că o astfel de operațiune CAT de la A la A poate fi efectuată în condiții de zbor VFR pe timp de zi, în condiții de zbor VFR pe timp de noapte și chiar și în condiții IFR, complexitatea operațiunilor crescând astfel semnificativ, în special în ultimul caz.
 - În cele din urmă, numărul maxim de 9 pasageri este considerabil de mare și poate fi atins efectiv cu avioane complexe.

Rezumatul acțiunilor propuse

70. Pe baza evaluării de mai sus, se propun următoarele acțiuni.
71. Ar trebui subliniat faptul că autoritățile competente pot și trebuie să aplice principiul proporționalității pentru instrucțiunile și procedurile lor interne aplicate în procesul de certificare a organizațiilor altele decât cele complexe. În scopul de a asigura un nivel ridicat de siguranță pentru operațiunile CAT și de a aborda riscurile inerente pentru operațiuni CAT ocazionale, atunci când sunt efectuate de către un operator ale cărui operațiuni principale nu intră sub incidența CAT, se propune menținerea cerinței pentru un certificat pentru operațiuni CAT de la A la A.
72. Pentru operatorii aeriени care desfășoară exclusiv operațiuni CAT de la A la A cu avioane și elicoptere, se propun cerințe mai puțin restrictive suplimentare. În acest sens, se propun modificări la partea CAT, partea ORO și partea ARO. Cu toate acestea, cele mai multe dintre aceste cerințe mai puțin restrictive adaugă restricții suplimentare în ceea ce privește regulile de zbor eligibile pentru zboruri în condiții VFR pe timp de zi și mărimea aeronavei, de exemplu, ELA2.

73. Avioanele și elicopterele ELA2 sunt definite în Anexa I - Definiții, după cum urmează:
- Un avion ELA2 este un avion cu o masă maximă la decolare (MTOM) de 2 000 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă complexă motorizată; și
 - Un elicopter ELA2 este un giravion foarte ușor, cu o MTOM de maximum 600 kg, cu o proiectare simplă, conceput pentru a nu transporta mai mult de două persoane, fără motoare cu turbină și/sau motoare de rachetă.
74. În plus, trebuie remarcat faptul că normele adoptate deja pentru partea CAT și partea ORO includ o serie de cerințe mai puțin restrictive pentru operațiuni locale sau operațiuni cu aeronave altele decât cele complexe. Acestea provin din cerințele mai puțin restrictive din EU-OPS și JAR-OPS 3:
- Apendicele 1 la 1.005 litera (a) pentru operațiuni cu avioane din clasa de performanță B în timpul zborurilor în condiții VFR pe timp de zi;
 - Apendicele 1 la 3.005 litera (f) pentru operațiuni cu elicoptere din clasa de performanță B în timpul zborurilor în condiții VFR pe timp de zi;
 - Apendicele 1 la 3.005 litera (g) pentru operațiuni locale cu elicoptere.
75. Anexa 1 la prezenta NE conține un tabel cu trimiteri între apendice și noile norme privind OPS ale AESA , inclusiv o descriere a diferențelor.
76. Anexa 2 la prezenta NE conține o listă cu cerințele mai puțin restrictive, interdicțiile și normele care nu sunt aplicabile sau nu sunt relevante pentru operațiuni tipice de la A la A.
77. Nu în ultimul rând, pentru aerocluburile care dețin un certificat ATO, ar trebui să existe posibilitatea unor zboruri de promovare în anumite condiții. Pentru a activa această opțiune, se propun modificări la Regulamentul privind personalul navigant, în special la partea ORA.

II. Modificări la regulamentele cadru

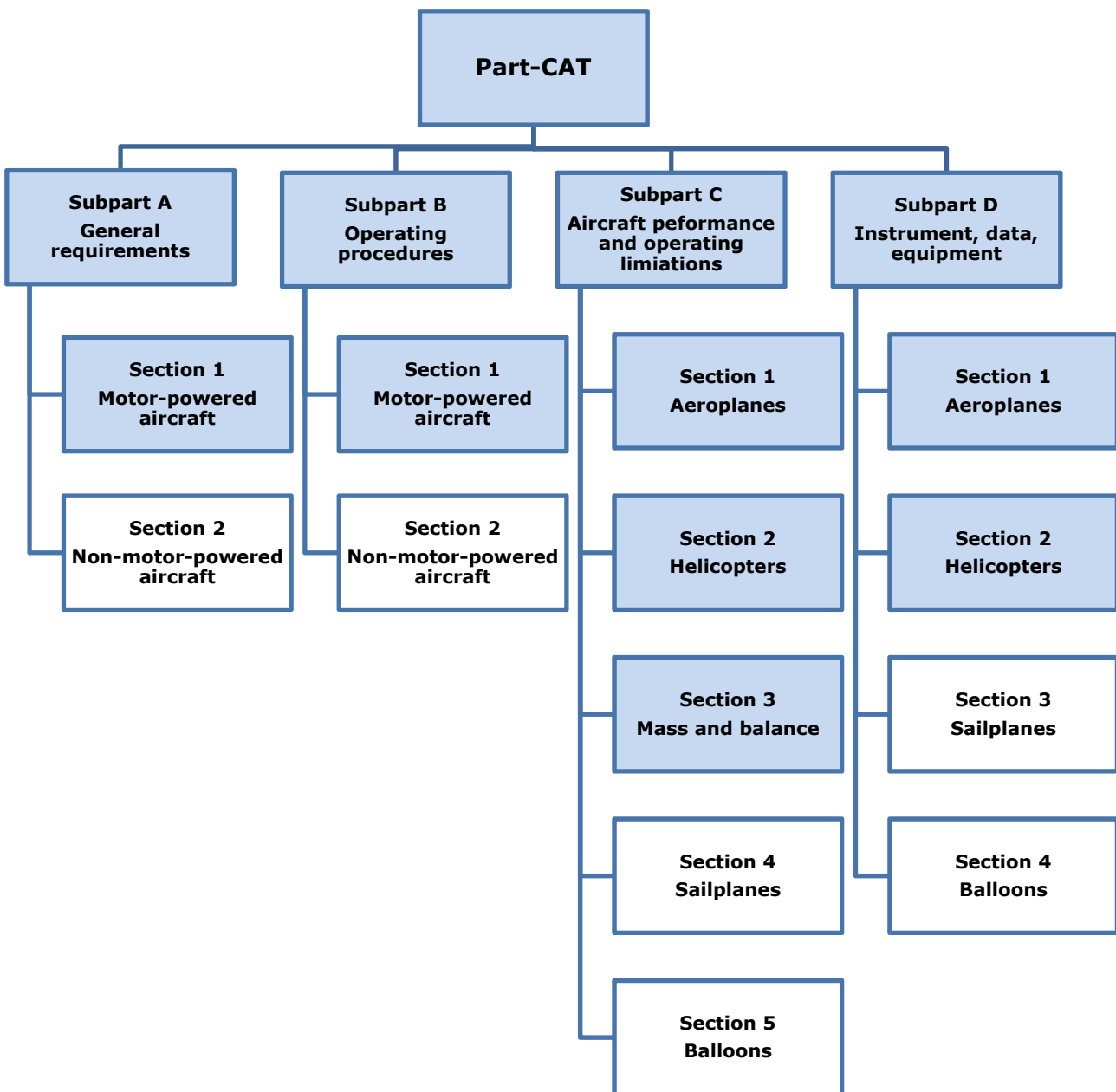
78. Normele propuse pentru zborurile de la A la A impun modificări la regulamentele cadru, privind operațiunile aeriene și personalul navigant.
79. Nu se consideră necesară definirea operațiunilor CAT de la A la A. Normele precizează în cadrul cerințelor mai puțin restrictive cărei categorii de aeronave, căror reguli de zbor și cărui mediu de operare se aplică. Acest lucru permite norme mai proporționale, în funcție de problema în discuție.
80. Punctul 4 din regulamentul cadru de modificare privind operațiunile aeriene elimină derogarea pentru zborurile de la A la A de la articolul 6. Punctul 5 din regulamentele cadru de modificare prevede că dispozițiile de prelungire a valabilității AOC din cadrul EU-OPS și procesul de conversie a AOC pentru elicoptere prevăzute la articolul 7 se aplică și operațiunilor CAT de la A la A. Modificarea articolului 10 propune o tranziție sub forma unei perioade de derogare de 2 ani pentru CAT de la A la A. Mai mult decât atât, regulamentul de modificare propune modificări la CR în sensul coerenței, de exemplu, pentru FTL.
81. În plus, regulamentul de modificare abordează modificări din anexe care sunt explicate în detaliu în cele ce urmează.

82. În ceea ce privește Regulamentul cadru privind personalul navigant, se introduce un nou alineat ORA.ATO.155 pentru a permite ATO să ofere zboruri de promovare în anumite condiții. Nu se consideră necesară niciun fel de tranziție.

III. Modificări la partea CAT

Domeniul de aplicare

83. Graficul de mai jos identifică în albastru subpărțile și secțiunile aplicabile operațiunilor CAT de la A la A.



Explicații

84. Anexele la Regulamentul privind operațiunile aeriene și partea CAT, în special, au fost redactate în conformitate cu principiul proporționalității încă de la început. Din motive de proporționalitate, normele existente în partea CAT face deja distincția între:
- operațiuni locale și zboruri de la A la A și operațiuni de la A la B;
 - aeronave altele decât cele complexe și aeronave complexe;
 - aeronave cu un singur motor și aeronave multimotor;
 - Operațiuni în condiții IFR și VFR pe timp de noapte și operațiuni în condiții VFR pe timp de zi;
 - Operațiuni cu un singur pilot și operațiuni multipilot;
 - operațiuni pentru care se impune echipaj de cabină și operațiuni fără cerințe privind echipajul de cabină;
 - clasele de performanță A, B și C pentru avioane; și
 - clasele de performanță 1, 2 și 3 și categoriile A și B pentru elicoptere.
85. Pe scurt, pentru operațiuni CAT de la A la A, următoarele norme nu sunt nici relevante, nici aplicabile:
- norme care se referă exclusiv la operațiunile de la A la B;
 - norme pentru aeronavele complexe;
 - norme pentru operațiuni în condiții IFR;
 - norme pentru operațiuni multipilot și norme privind echipajul de cabină; și
 - norme pentru clasele de performanță A și C pentru avioane.
86. Anexa 2 oferă o listă completă cu explicații pentru 236 de referințe la norme, care:
- fie prevăd cerințe mai puțin restrictive, în special pentru operațiuni CAT de la A la A;
 - fie prevăd cerințe mai puțin restrictive pentru operațiunile cu aeronave altele decât cele complexe sau avioane din clasa de performanță B, sau operațiuni în zone locale, care sunt, de asemenea, aplicabile operațiunilor CAT de la A la A;
 - fie nu sunt aplicabile sau relevante, prin definiție, pentru operațiuni CAT de la A la A.
87. După cum s-a precizat mai sus, cerințele mai puțin restrictive din EU-OPS și JAR-OPS 3 pentru avioane din clasa de performanță B în timpul operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi, în timpul operațiunilor pe elicoptere mici în condiții VFR pe timp de zi și al operațiunilor în zone locale cu elicoptere au fost transpuse în partea CAT, în măsura posibilului. Anexa 1 oferă un tabel cu trimeri, împreună cu o prezentare a situației transpunerilor.
88. Agenția a întreprins o verificare suplimentară a proporționalității normelor aplicabile pentru operațiunile CAT de la A la A și a identificat următoarele norme în cazul cărora cerințele mai puțin restrictive suplimentare pentru operațiunile CAT de la A la A sunt justificate.

CAT.OP.MPA.151 Politica de combustibil – cerințe mai puțin restrictive

89. Se propune adăugarea unei noi litere (b) cu o cerință mai puțin restrictivă pentru operațiunile CAT de la A la A cu avioane de tip aeronave ușoare europene (ELA2) în timpul operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi. Cerința mai puțin restrictivă ar permite operatorului ca, în locul aplicării cerințelor din CAT.OP.MPA.150 pentru planificarea zborului și metoda de calcul a combustibilului înainte de zbor, să specifice doar o rezervă minimă de combustibil finală obligatorie în OM, care nu trebuie să fie mai mică decât cantitatea necesară pentru a zbura o perioadă de 45 de minute.
90. O astfel de cerință mai puțin restrictivă există și în EU-OPS, appendicele 1 la 1.005 litera (a) punctul (12) subpunctul (i).
91. Această nouă literă (b) prevede că actuala literă (b) se redenumeste (c).

CAT.POL.A.310 Trecerea obstacolelor la decolare – avioane multimotor

92. Se propune adăugarea unei noi litere (e), care să prevadă cerințe mai puțin restrictive pentru operațiuni în condiții VFR pe timp de zi cu avioane din clasa de performanță B cu privire la cerințele referitoare la traiectoria la decolare, care sunt, din punctul de vedere al siguranței, relevante pentru operațiuni în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC).
93. O astfel de cerință mai puțin restrictivă există și în EU-OPS, appendicele 1 la 1.005 litera (a) punctul (24) subpunctul (i).

IV. Modificări la partea ORO**ORO.GEN**

94. În termeni generali, la găsirea echilibrului perfect dintre IR și AMC, agenția a luat în considerare necesitatea de a asigura flexibilitatea normelor într-o perioadă în care progresul în domeniul comunicațiilor digitale, informaticii și al altor discipline deschide calea spre nenumărate alternative tehnice, iar numărul de opțiuni disponibile tinde să crească odată cu creșterea permanentă a complexității și densității operațiunilor. Această complexitate crescută a modelelor de activitate și a operațiunilor, cu interacțiuni multiple între elementele sistemului, nu doar impune autorităților și organizațiilor să pună în aplicare sisteme eficiente de management, ci necesită și flexibilitate, astfel încât organizațiile să îndeplinească sau să depășească obiectivele de siguranță definite de IR, prin adoptarea mijloacelor de conformitate și a strategiilor de reducere a riscurilor pe care le consideră potrivite, în funcție de organizația lor, de propriul model de activitate, de infrastructuri și tipuri de operațiuni.
95. Acest lucru se aplică și cerințelor privind sistemul de management propuse în partea ORO, care sunt structurate în vederea stabilirii obiectivului de siguranță în IR, în timp ce mijloacele detaliate de realizare a acestui obiectiv sunt definite în AMC. Acest lucru oferă flexibilitate, având în vedere că o organizație poate propune mijloace alternative celor stabilite în AMC ale agenției pentru îndeplinirea obiectivului stabilit la nivel de IR. Acest lucru este deosebit de relevant în domeniul managementului siguranței, deoarece nu poate fi vorba despre o abordare „universal valabilă” pentru un management eficient al siguranței: organizațiile au nevoie de flexibilitate pentru a identifica pericolele și reduce corespunzător riscurile specifice pentru siguranță.

96. Prin urmare, nu există cerințe foarte detaliate incluse la nivelul ORO.GEN pentru a nu crea o povară inutilă pentru anumite tipuri de organizații. În ceea ce privește managementul siguranței, cerința de bază [ORO.GEN.200 litera (a) punctul (3)] este destul de concisă, ea impune organizației să:
- asigure identificarea pericolelor privind siguranța aeronautică generate de activitățile sale;
 - asigure evaluarea acestora și gestionarea riscurilor asociate;
 - ia măsuri de reducere a riscurilor și să verifice eficiența acestora.
97. Merită remarcat faptul că, atât pentru organizațiile complexe cât și pentru organizațiile altele decât cele complexe, este posibil ca aceeași persoană să se ocupe și de managementul siguranței și de managementul monitorizării conformității, cu condiția punerii la dispoziție de resurse suficiente pentru ambele funcții și a posibilității garantării independenței inspecțiilor și auditurilor.
98. Având în vedere natura operațiunilor, se consideră că nu se vor transporta bunuri periculoase la inițiativa operatorului în timpul unor astfel de operațiuni. În plus și pentru același motiv, se presupune că pasagerii nu vor transporta bunuri periculoase, altele decât cele admise în prezent în conformitate cu partea 8 din Instrucțiunile tehnice. De aceea, operațiunile CAT de la A la A, precum și operațiunile CAT cu plane și baloane au fost exceptate de la cerința de la ORO.GEN.110 litera (j) care impune ca un operator să stabilească și să mențină un program de formare cu privire la bunurile periculoase pentru personalul său.

ORO.AOC

99. 56. Pentru operatorii care efectuează operațiuni CAT de la A la A și operațiuni CAT cu plane și baloane, Regulamentului (CE) nr 2042/2003 nu impune desemnarea unui titular pentru menținerea navigabilității. Acest lucru nu a fost suficient reflectat în ORO.AOC.135 și, prin urmare, litera (a) punctul (4) a fost modificată. Mai mult decât atât, cerințele aplicabile spațiului de desfășurare a activității definite în ORO.GEN.215 sunt considerate a fi suficiente, iar astfel de operatori sunt, prin urmare, exceptați de la cerințele aplicabile spațiului de desfășurare a activității stabilite în ORO.AOC.140.

ORO.MLR

100. Se consideră că structura completă a unui manual operațional prevăzută de ORO.MLR.101 nu este relevantă pentru operațiunile CAT de la A la A cu avioane și elicoptere ELA2. De aceea, pentru a se putea introduce o mai mare flexibilitate, menținând în același timp principiile generale ale unui manual operațional, astfel de operațiuni CAT de la A la A, precum și operațiunile cu plane și baloane au fost exceptate de la ORO.MLR.101, iar AMC2 ORO.MLR.100 pune la dispoziție o structură simplificată a unui manual operațional.

ORO.FC

101. Modificările aduse ORO.FC sunt în conformitate cu propunerea deja făcută de AESA în Avizul nr. 04/2011. Operatorii care efectuează operațiuni CAT de la A la A și operațiuni CAT cu baloane și plane trebuie să respecte cerințele comune din secțiunea I, care

se aplică tuturor operatorilor comerciali și necomerciali de aeronave complexe motorizate. În plus, acestora li se solicită să respecte cerința pentru operațiunile comerciale, altele decât CAT din secțiunea 3, care prevede verificarea anuală a competențelor de către operator. Secțiunea comună a inclus deja cerințe mai puțin restrictive pentru avioanele din clasa de performanță B privind valabilitatea competențelor pe rută/zonă și aerodrom. Această cerință mai puțin restrictivă este acum extinsă la operațiunile CAT de la A la A, în măsura în care perioada de valabilitate de 12 luni nu se aplică.

V. Modificări la partea ARO

102. Paragraful ARO.OPS.210 care solicita autorității desemnarea unei zone locale se elimină.
103. În schimb, s-a adăugat o nouă literă (c) la ARO.OPS.100 pentru a clarifica faptul că autoritatea competentă poate stabili restricții operaționale specifice care ar trebui documentate în OPSPECS. Formatul actual al OPSPECS conține deja câmpuri pentru precizarea restricțiilor operaționale.

VI. Modificări la partea ORA

104. Se propune adăugarea unui paragraf nou, ORA.ATO.155 pentru a permite ATO să ofere, în anumite condiții, zboruri de promovare de la A la A cu avioane ELA2, elicoptere și planoare ELA2 și operațiuni locale cu baloane.
105. Această normă ar trebui să permită aerocluburilor să continue practica actuală de a oferi zboruri de promovare pentru a atrage noi studenți și să asigure un temei juridic solid pentru astfel de operațiuni. În același timp, agenția a încercat să evite crearea unui nivel inegal de concurență cu operatorii aerieni comerciali care oferă zboruri CAT de la A la A în condiții VFR pe timp de zi cu aeronave ELA2. Numărul de zile, precum și zona de operare au fost restricționate.

VII. Alte observații

În sensul operațiunilor CAT de la A la A, nu s-au adus modificări definițiilor din anexa I, publicată în Avizul nr. 04/2011.

ANEXA 1: Tabele de trimiteri la apendicele din EU-OPS și JAR-OPS3**Apendicele 1 la 1.005 litera (a) – avioane din clasa de performanță B, VFR pe timp de zi**

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
<p>(a) Terminologie</p> <p>1. Operațiuni de la A la A — Decolarea și aterizarea se execută în același loc.</p> <p>2. Operațiuni de la A la B — Decolarea și aterizarea se execută în locuri diferite.</p> <p>3. Noapte — Perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil sau o altă perioadă similară între apus și răsărit, astfel cum este prevăzut de autoritatea corespunzătoare.</p>	<p>Anexa I - Definiții</p>	<p>Termenii de la A la A și de la A la B nu sunt definiți aici. De la A la A este descris în regulamentul cadru.</p> <p>Definiția nopții: nu se modifică.</p>
<p>(b) Operațiunile pentru care se aplică prezentul apendice pot fi efectuate în conformitate cu următoarele cerințe mai puțin restrictive.</p>		<p>Observații generale:</p> <p>În cele ce urmează, avioanele din clasa de performanță B au fost considerate avioane altele decât cele complexe.</p> <p>Cu toate acestea, trebuie remarcat faptul că avioanele din clasa de performanță B ar putea fi, de asemenea, aeronave complexe, fie dacă aeronava a fost certificată pentru un echipaj de zbor minim de doi piloți fie în cazul în care aeronava are două sau mai multe motoare cu turbopropulsor.</p>
<p>1. OPS 1.035 Sistem de calitate:</p> <p>În cazul unui operator foarte mic, postul de responsabil cu calitatea poate fi ocupat de un titular desemnat în cazul în care se</p>	<p>AMC1 ORO.GEN.200 litera (a) punctul (6)</p>	<p>Modificat</p> <p>Funcția de responsabil cu calitatea este exercitată de către responsabilul cu monitorizarea conformității (CMM). Această</p>

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
utilizează auditori externi. Acest lucru se aplică, de asemenea, în cazul în care cadrul responsabil ocupă unul sau mai multe dintre posturile desemnate.		funcție nu poate fi combinată cu o funcție a unui titular de post. Cu toate acestea, într-o organizație alta decât cele complexe, funcția de CMM poate fi combinată cu funcția de cadru responsabil, cu condiția ca acest cadru responsabil să fi făcut dovada competenței aferente.
2. Rezervat		
3. OPS 1.075 Metoda de transport al persoanelor: Nu este necesar pentru operațiuni în condiții VFR cu avioane cu un singur motor.	CAT.GEN.MPA.165	Nu este transpus Este evident că această cerință nu este relevantă pentru avioane mici și nicio măsură specifică nu este impusă operatorului
4. OPS 1.100 Admiterea în cabina de pilotaj: (i) Operatorul trebuie să stabilească norme de transport al pasagerilor în scaunul pilotului. (ii) Comandantul trebuie să se asigure că: Transportul pasagerilor în scaunul pilotului nu distrage atenția și/sau nu împiedică operarea zborului; și Pasagerului care ocupă scaunul de pilot i se aduc la cunoștință restricțiile și procedurile de siguranță relevante.	AMC1 CAT.GEN.135 litera (a) punctul (3)	Modificat Operațiunile în condiții de zbor VFR pe timp de noapte și cele în condiții IFR au fost excluse în mod intenționat pentru a se evita riscul ca un pasager să manevreze în mod neintenționat instrumente
5. OPS1.105 Transporturi neautorizate: Nu este necesar pentru operațiuni în condiții VFR cu avioane cu un singur motor.	-	Nu este transpus Este evident că această cerință nu este relevantă pentru avioane mici și nicio măsură specifică nu este impusă operatorului

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
<p>6. OPS1.135 Informații suplimentare și formularele care trebuie să se afle la bord:</p> <p>(i) Pentru operațiunile de la A la A cu avioane cu un singur motor în condiții VFR pe timp de zi, următoarele documente nu trebuie păstrate la bord:</p> <p>(A) planul operațional de zbor; (B) jurnalul tehnic al avionului; (C) documentația NOTAM/AIS; (D) informațiile meteorologice; (E) notificarea privind categoriile speciale de pasageri...etc.; și (F) notificarea privind încărcăturile speciale, inclusiv bunuri periculoase...etc.</p> <p>(ii) Pentru operațiunile de la A la B cu avioane cu un singur motor în condiții VFR pe timp de zi, notificarea privind categoriile speciale de pasageri, astfel cum sunt descrise la OPS1.135 litera (a) punctul (7) nu este necesar să se afle la bord.</p> <p>(iii) Pentru operațiunile de la A la B în condiții VFR pe timp de zi, planul operațional de zbor poate fi avea o formă simplificată și trebuie să îndeplinească necesitățile în conformitate cu tipul de operațiune.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 litera (b) CAT.OP.MPA.175 litera (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 litera (a)</p>	<p>Modificat</p> <p>Cerințele mai puțin restrictive de la CAT.GEN.MPA.180 cuprind, de asemenea, certificatul de zgomot, licența pentru utilizarea stației radio a aeronavei și documentația privind masa și centrulul.</p> <p>În plus, cerințele mai puțin restrictive pentru operațiunile de la A la A și operațiunile în zona locală sunt identice.</p> <p>Operațiunile de la A la B cu avioane cu un singur motor în condiții VFR pe timp de zi se presupune că se clasifică drept operațiuni în zona locală.</p>
<p>7. OPS1.215 Utilizarea serviciilor de trafic aerian:</p> <p>Pentru operațiunile cu avioane cu un singur motor în condiții VFR pe timp de zi, contactul cu ATS fără caracter obligatoriu</p>	<p>CAT.OP.MPA.100 litera (b)</p>	<p>Nemodificat</p>

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
se menține la un nivel corespunzător naturii operațiunii. Serviciile de căutare și salvare trebuie asigurate în conformitate cu OPS1.300.		
<p>8. OPS1.225 Minimele de operare ale aerodromului:</p> <p>Pentru operațiunile în condiții VFR, minimele de operare standard VFR vor acoperi în mod normal prezenta cerință. În cazul în care este necesar, operatorul precizează cerințe suplimentare, ținând cont de factori cum ar fi acoperirea radio, terenul, natura zonelor de decolare și aterizare, condițiile de zbor și capacitatea ATS.</p>	<p>Propus: AMC noi</p> <p>AMC12 CAT.OP.MPA.110 Minimele de operare ale aerodromului</p> <p>Operațiuni VFR cu aeronave altele decât cele complexe motorizate</p> <p>Pentru stabilirea minimelor de operare VFR, transportatorul poate aplica minimele de operare VFR prevăzute în partea SERA. În cazul în care este necesar, operatorul poate specifica în OM condiții suplimentare pentru aplicarea unor astfel de minime, ținând cont de factori cum ar fi acoperirea radio, terenul, natura zonelor de decolare și aterizare, condițiile de zbor și capacitatea ATS.</p>	Nemodificat
<p>9. OPS1.235 Proceduri de reducere a zgomotului:</p> <p>Nu se aplică în cazul operațiunilor în condiții VFR cu avioane cu un singur motor.</p>	CAT.OP.MPA.130	Nemodificat
<p>10. OPS1.240 Rute și zone de operare:</p> <p>Litera (a) punctul (1) nu se aplică în cazul operațiunilor de la A la A cu avioane cu un singur motor în condiții VFR pe timp de zi.</p>	CAT.OP.135 litera (c)	Nemodificat
11. OPS1.250 Stabilirea altitudinilor	AMC1.1 CAT.OP.MPA.145 litera (a)	Nemodificat

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
<p>minime de zbor:</p> <p>Pentru operațiuni în condiții VFR pe timp de zi, această cerință se aplică după cum urmează. Un operator se asigură că operațiunile sunt efectuate doar de-a lungul unor rute sau în interiorul unor zone pentru care se poate menține o distanță sigură față de obstacole și ia în considerare factori precum temperatura, terenul, condițiile meteorologice nefavorabile (de exemplu, turbulențe severe și curenți de aer descendenți, corecții ale variațiilor de temperatură și presiune față de valorile standard).</p>		
<p>12. OPS1.255 Politica de combustibil</p> <p>(i) Pentru zboruri de la A la A—Un operator specifică cantitatea minimă de combustibil care trebuie să rămână la sfârșitul zborului. Această rezervă de combustibil minimă finală nu trebuie să fie mai mică decât cantitatea necesară pentru un zbor de 45 de minute.</p> <p>(ii) Pentru zboruri de la A la B—Un operator se asigură că în calculul, înainte de zbor, al cantității de combustibil utilizabil necesar pentru un zbor se includ:</p> <p>(A). Combustibil pentru rulaj la sol— Combustibilul consumat înainte de decolare, în cazul în care cantitatea este semnificativă; și</p> <p>(B). Combustibil pentru zborul de rută (combustibil necesar pentru ajungerea la</p>	<p>pentru (i):</p> <p>Propus: CAT.OP.MPA.151 litera (b) nou</p> <p>(b) Prin derogare de la litera (a), pentru operațiunile cu avioane altele decât cele complexe cu o MTOM de 2 000 de kg sau mai puțin care decolează sau aterizează pe același aerodrom/aceeași bază de operare, operatorul precizează rezerva finală de combustibil în OM, care nu trebuie fie mai mică decât cantitatea necesară pentru un zbor de 45 de minute.</p> <p>fosta literă (b) se redenumeste (c)</p> <p>pentru (ii)</p> <p>CAT.OP.MPA.151 litera (a)</p>	<p>Modificat</p> <p>Limitat la avioanele altele decât cele complexe cu o MTOM de 2 000 kg sau mai puțin.</p>

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
<p>destinație); și (C). Combustibil de rezervă—</p> <p>1. Rezerva de rută—Combustibil care nu reprezintă mai puțin de 5% din combustibilul planificat pentru zborul de rută sau, în cazul unei replanificări în timpul zborului, 5% din combustibilul pentru zborul de rută necesar pentru restul zborului; și</p> <p>2. Rezerva finală de combustibil— Combustibil necesar pentru a zbura o perioadă suplimentară de 45 de minute (motoare cu piston) sau 30 de minute (motoare cu turbină); și</p> <p>(D) Combustibil alternativ—Combustibil necesar pentru a ajunge la o destinație de rezervă via aerodromul de destinație, în cazul în care este cerută o destinație de rezervă; și</p> <p>(E) Combustibil suplimentar—Combustibil pe care comandantul îl poate solicita în plus față de cantitatea prevăzută la punctele (A)-(D) de mai sus.</p>		
<p>13. OPS1.265 Transportul pasagerilor inadmisibili, deportați sau al persoanelor aflate în stare de arest:</p> <p>Pentru operațiunile în condiții VFR cu avioane cu un singur motor și atunci când nu se intenționează transportul de pasageri inadmisibili, deportați sau persoane aflate în stare de arest, unui operator nu i se impune să stabilească proceduri pentru</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Transpus parțial.</p> <p>Reiese clar din text că procedurile operatorului sunt necesare doar atunci când se execută SCP.</p> <p>În ciuda faptului că pasagerii inadmisibili, cei deportați și persoanele în stare de arest se află rareori la bordul unui avion cu un singur motor în condiții VFR ca CAT, nu există nici o</p>

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
transportul acestor pasageri.		justificare referitoare la siguranță a faptului că operatorului nu i se impun proceduri pentru astfel de zboruri.
<p>14. OPS1.280 Repartizarea pasagerilor pe scaune:</p> <p>Nu se aplică operațiunilor în condiții VFR cu avioane cu un singur motor.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Nu este transpus</p> <p>Este evident că pentru operațiunile cu avioane altele decât cele complexe, stabilirea unor proceduri ar trebui să urmeze o abordare proporțională și pragmatică. Nu pare a fi nevoie de cerințe mai puțin restrictive.</p>
<p>15. OPS1.285 Briefingul pasagerilor</p> <p>Demonstrația și informarea se fac în conformitate cu tipul operațiunilor. În cazul operațiunilor cu un singur pilot, pilotului nu trebuie să i se aloce sarcini care să îl distragă de la îndatoririle sale de zbor.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Se propune adăugarea AMC2</p> <p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>OPERAȚIUNI CU UN SINGUR PILOT FĂRĂ ECHIPAJ DE CABINĂ</p> <p>Pentru operațiunile cu un singur pilot, fără echipaj de cabină, comandantul trebuie să furnizeze pasagerilor informații referitoare la siguranță, cu excepția situațiilor din timpul fazelor critice ale zborului.</p>	Nemodificat
<p>16. OPS1.290 Pregătirea zborului:</p> <p>(i) plan de zbor operațional pentru operațiunile de la A la A—Nu este necesar.</p> <p>(ii) operațiuni de la A la B în condiții VFR pe timp de zi—un operator se asigură că pentru fiecare zbor se completează o formă simplificată de plan de zbor operațional, care este relevant pentru tipul de</p>	<p>CAT.OP.MPA.170 litera (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.170 litera (a)</p>	Nemodificat

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
operațiune.		
<p>17. OPS1.295 Selectarea aerodromurilor:</p> <p>Nu se aplică pentru operațiunile în condiții de zbor VFR. Instrucțiunile necesare pentru utilizarea aerodromurilor și a locurilor de decolare și de aterizare trebuie să fie emise cu trimitere la OPS 1.220.</p>	CAT.OP.MPA.180	<p>Nu este transpus</p> <p>Textul în vigoare în prezent exclude deja operațiunile în condiții de zbor VFR.</p>
<p>18. OPS1.310 Membrii de echipaj la posturi</p> <p>Pentru operațiunile în condiții VFR, instrucțiuni în acest sens sunt necesare doar atunci când se desfășoară operațiuni cu doi piloți.</p>	CAT.OP.MPA.210	<p>Nu este transpus</p> <p>Norma în vigoare abordează deja doar operațiunile cu echipaj multiplu. Mai mult decât atât, nu există nici o corelație logică între cerința privind siguranța și clasele de performanță sau regulile de zbor care ar putea fi luate în considerare.</p>
<p>19. OPS1.375 Gestionarea combustibilului în timpul zborului:</p> <p>Apendicele 1 la OPS 1.375 nu este necesar să se aplice în cazul operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi cu avioane cu un singur motor.</p>	CAT.OP.MPA.280	<p>Nu este transpus</p> <p>Apendicele 1 la OPS 1.375 nu există</p>
<p>20. OPS1.405 Inițierea și continuarea apropierei</p> <p>Nu se aplică în cazul operațiunilor în condiții de zbor VFR.</p>	CAT.OP.MPA.305	<p>Nu este transpus</p> <p>Cerința abordează operațiunile în condiții IFR. Nu este nevoie de cerințe mai puțin restrictive explicitate în cazul operațiunilor în condiții VFR.</p>
<p>21. OPS1.410 Proceduri operaționale— înălțimea de trecere a pragului:</p>	CAT.OP.MPA.310	<p>Nu este transpus</p> <p>Cerința abordează operațiunile de apropiere</p>

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
Nu se aplică în cazul operațiunilor în condiții de zbor VFR.		de precizie. Nu este nevoie de cerințe mai puțin restrictive explicitate în cazul operațiunilor în condiții VFR.
<p>22. OPS1.430 la 1.460, inclusiv apendicele:</p> <p>Nu se aplică în cazul operațiunilor în condiții de zbor VFR.</p>	<p>CAT.OP.MPA.110-120</p> <p>SPA.LVO</p>	<p>Nu este transpus</p> <p>Cu excepția cerinței de stabilire a minimelor de operare în condiții VFR, IR și AMC corespunzătoare abordează operațiunile în condiții IFR. Nu este nevoie de cerințe mai puțin restrictive explicitate în cazul operațiunilor în condiții VFR.</p>
<p>23. OPS1.530 Decolarea:</p> <p>(i) Litera (a) se aplică cu următoarea adăugire. Autoritatea poate, de la caz la caz, să accepte alte date de performanță prezentate de operator și care se bazează pe demonstrație și/sau pe experiență dovedită cu documente. Literele (b) și (c) se aplică cu următoarea adăugire. Atunci când cerințele prezentului punct nu pot fi respectate din cauza limitărilor fizice legate de extinderea pistei și există un interes public clar și o necesitate a operațiunii, autoritatea poate accepta, de la caz la caz, alte date de performanță, care nu intră în conflict cu manualul de zbor al avionului privind procedurile speciale, prezentate de operator pe bază de demonstrație și/sau experiență dovedită cu documente.</p> <p>(ii) Un operator care dorește să efectueze operațiuni în conformitate cu punctul (i) trebuie să obțină aprobarea prealabilă a</p>	<p>CAT.POL.A.305</p>	<p>Nu este transpus</p> <p>orice cerință mai puțin restrictivă de la caz la caz ar necesita o procedură în conformitate cu articolul 14.</p>

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
<p>autorității care eliberează AOC. O astfel de aprobare:</p> <p>(A) specifică tipul de avion; (B) specifică tipul de operațiune; (C) specifică aerodromul (aerodromurile) și pistele în cauză; (D) restricționează decolarea care are loc în condiții VMC; (E) precizează calificarea echipajului, și (F) se limitează la avioanele pentru care primul certificat de tip a fost emis înainte de 1 ianuarie 2005.</p> <p>(iii) Operațiunea trebuie să fie acceptată de statul în care se află aerodromul.</p>		
<p>24. OPS1.535 Evitarea obstacolelor la decolare—Avioane multimotor:</p> <p>(i) Litera (a) punctele (3), (4) și (5), litera (b) punctul (2), litera (c) punctele (1) și (2) și apendicele nu se aplică în cazul operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi.</p> <p>(ii) Pentru operațiuni în condiții IFR sau VFR pe timp de zi se aplică literele (b) și (c), cu următoarele variațiuni.</p> <p>(A) Navigarea la vedere este considerată posibilă atunci când vizibilitatea zborului este de 1500 m sau mai mult.</p> <p>(B) Lățimea maximă impusă a culoarului este de 300 m atunci când vizibilitatea zborului este de 1 500 m sau mai mult.</p>	<p>CAT.POL.A.310</p> <p>AMC1 CAT.POL.A.310</p> <p>Pentru a transpune punctul (i) se propune următoarea modificare la CAT.POL.A.310: se introduce o nouă literă (e)</p> <p>(e) Cerințele de la litera (a) punctele (3), (4) și (5), litera (b) punctul (2) și litera (c) punctul(2) nu se aplică în cazul operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi.</p> <p>pentru a transpune parțial punctul (ii) se propune următoarea modificare la AMC1 CAT.POL.A.310: se adaugă la finalul literei (a):</p> <p>Pentru operațiunile în condiții VFR pe timp</p>	<p>Transpus parțial</p> <p>(i) trimiterea la litera (c) punctul (1), nu este transpusă. În caz contrar, norma nu ar acoperi traiectoria de zbor, care necesită modificări ale rutei cu mai mult de 15°.</p> <p>(ii) trimiterea la IFR și la punctul (B) nu este transpusă. Nu există nicio justificare referitoare la siguranță pentru astfel de cerințe mai puțin restrictive.</p>

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
	de noapte, navigarea la vedere ar trebui considerată posibilă atunci când vizibilitatea zborului este de 1 500 m sau mai mult.	
<p>25. OPS1.545 Aterizare—aerodromuri de destinație și de rezervă:</p> <p>(i) Punctul se aplică cu următoarea adăugire. Atunci când cerințele prezentului punct nu pot fi respectate din cauza limitărilor fizice legate de extinderea pistei și există un interes public clar și o necesitate operațională, autoritatea poate accepta, de la caz la caz, alte date de performanță, care nu intră în conflict cu manualul de zbor al avionului privind procedurile speciale, prezentate de operator pe bază de demonstrație și/sau experiență dovedită cu documente.</p> <p>(ii) Un operator care dorește să efectueze operațiuni în conformitate cu punctul (I) trebuie să obțină aprobarea prealabilă a autorității care a eliberat AOC. O astfel de aprobare:</p> <p>(A) specifică tipul de avion; (B) specifică tipul de operațiune; (C) specifică aerodromul (aerodromurile) și pistele în cauză; (D) restricționează apropierea finală și aterizarea în condițiile VMC; (E) precizează calificarea echipajului, și (F) se limitează la avioanele pentru care certificatul de tip a fost emis înainte de 1</p>		<p>Nu este transpus</p> <p>orice cerință mai puțin restrictivă de la caz la caz ar necesita o procedură în conformitate cu articolul 14.</p>

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
<p>ianuarie 2005.</p> <p>(iii) Operațiunea trebuie să fie acceptată de statul în care se află aerodromul.</p>		
<p>26. OPS1.550 Aterizare—piste uscate:</p> <p>(i) Punctul se aplică cu următoarea adăugire. Atunci când cerințele prezentului punct nu pot fi respectate din cauza limitărilor fizice legate de extinderea pistei și există un interes public clar și o necesitate operațională, autoritatea poate accepta, de la caz la caz, alte date de performanță, care nu intră în conflict cu manualul de zbor al avionului privind procedurile speciale, prezentate de operator pe bază de demonstrație și/sau experiență dovedită cu documente.</p> <p>(ii) Un transportator care dorește să efectueze operațiuni în conformitate cu punctul (i) trebuie să obțină aprobarea prealabilă a autorității care a eliberat AOC. O astfel de aprobare:</p> <p>(A) specifică tipul de avion;</p> <p>(B) specifică tipul de operațiune;</p> <p>(C) specifică aerodromul (aerodromurile) și pistele în cauză;</p> <p>(D) restricționează apropierea finală și aterizarea în condițiile VMC;</p> <p>(E) precizează calificarea echipajului; și</p> <p>(F) se limitează la avioanele pentru care certificatul inițial de tip a fost emis înainte de 1 ianuarie 2005.</p>		<p>Nu este transpus</p> <p>orice cerință mai puțin restrictivă de la caz la caz ar necesita o procedură în conformitate cu articolul 14.</p>

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
(iii) Operațiunea trebuie să fie acceptată de statul în care se află aerodromul.		
27. Rezervat		
<p>28. OPS1.650 Operațiuni în condiții VFR pe timp de zi:</p> <p>Punctul 1.650 se aplică cu următoarea adăugire. Avioanele dotate cu un singur motor, pentru care s-a emis un certificat de navigabilitate inițial individual înainte de 22 mai 1995, pot fi exceptate de către autoritate de la respectarea cerințelor de la literele (f), (g), (h) și (i), în cazul în care respectarea acestora ar presupune modificarea avioanelor.</p>	CAT.IDE.A.125 litera (d)	Nemodificat
<p>29. Partea M punctul M.A.704, Specificații de management al menținerii navigabilității</p> <p>Specificațiile de management al menținerii navigabilității pot fi adaptate la operațiunile care urmează a fi efectuate;</p>		Nu este abordat în Regulamentul privind operațiunile aeriene.
<p>Partea M punctul M.A.306, Sistemul de jurnal tehnic al operatorului:</p> <p>Autoritatea poate aproba o formă redusă a sistemului jurnalului tehnic, relevant pentru tipul de operațiune desfășurată.</p>		Nu este abordat în Regulamentul privind operațiunile aeriene.
<p>31. OPS1.940 Componenta echipajului de zbor:</p> <p>Litera (a) punctele (2) și (4) și litera (b) nu se aplică în cazul operațiunilor în condiții</p>		Nu este transpus Aplicabilitatea/lipsa de aplicabilitate reiese clar din text.

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
VFR pe timp de zi, cu mențiunea că litera (a) punctul (4) trebuie să se aplice integral în cazul în care OPS 1 impune prezența a doi piloți.		
<p>32. OPS1.945 Formarea pentru conversie și verificare:</p> <p>(i) Litera (a) punctul (7)—Zborul de linie sub supraveghere (LIFUS) poate fi efectuat pe orice avion din clasa în cauză. Durata necesară a LIFUS depinde de complexitatea operațiunilor care urmează a fi efectuate.</p> <p>(ii) Litera (a) punctul (8) nu se aplică.</p>		<p>ORO.FC.220 litera (d) punctul (2) + AMC1 corespunzătoare punctului e.3</p> <p>ORO.FC.220 litera (b) punctul (i)</p>
<p>33. OPS1.955 Numirea comandantului:</p> <p>Litera (b) se aplică după cum urmează. Autoritatea poate accepta un curs de scurtă durată pentru comandanți, relevant pentru tipul de operațiune desfășurată. Litera (a) punctul (1) subpunctul (i) nu se aplică în cazul operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi.</p>		ORO.FC.205 litera (g)
<p>34. OPS1.960 Comandanți titulari ai unei licențe de pilot comercial</p>		ORO.FC.A.250 litera (b)
<p>35. OPS1.965 Formarea periodică și verificarea:</p> <p>(i) Litera (a) punctul (1) se aplică după cum urmează în cazul operațiunilor în</p>		AMC1 ORO.FC.230, punctul a.5

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
<p>condiții VFR pe timp de zi. Formarea și verificarea sunt relevante pentru tipul de operațiune și clasa avionului la bordul căruia operează membrul echipajului de zbor, ținând cont în mod corespunzător de toate echipamentele specializate utilizate.</p> <p>(ii) Litera (a) punctul (3) subpunctul (ii) se aplică după cum urmează. Formarea la bordul avionului poate fi realizată de către un examinator pentru calificarea de clasă (CRE), de către un examinator de zbor (FE) sau de către un examinator pentru calificarea de tip (TRE).</p> <p>(iii) Litera (a) punctul (4) subpunctul (i) se aplică după cum urmează. Verificarea competenței de către operator poate fi realizată de către un examinator pentru calificarea de tip (TRE), de către un examinator pentru calificarea de clasă (CRE) sau de către un comandant cu calificare corespunzătoare numit de operator și acceptat de autoritate, care a urmat o formare în ceea ce privește conceptele CRM și evaluarea aptitudinilor CRM.</p> <p>(iv) Litera (b) punctul (2) se aplică după cum urmează în cazul operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi. În cazurile în care operațiunile sunt efectuate în decursul unor perioade de cel mult opt luni consecutive, este suficientă o singură verificare a competenței de către operator. Această verificare a competenței trebuie să</p>		<p>ORO.FC.145 litera (a) punctul (2)</p> <p>ORO.FC.230 litera (b) punctul (5)</p> <p>ORO.FC.230 litera (b) punctul (3)</p>

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
fie realizată înainte de începerea operațiunilor de transport aerian comercial.		
36. OPS1.968 Calificarea piloților pentru a opera pe oricare dintre posturile de pilotaj: Apendicele 1 nu se aplică în cazul operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi cu avioane cu un singur motor.		Nu este transpus Motive evidente
37. OPS1.975 Competența de rută și de aerodrom: (i) În cazul operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi, nu se aplică literele (b), (c) și (d), cu mențiunea că operatorul se asigură că, în cazurile în care este nevoie de o aprobare specială din partea statului pe teritoriul căruia se află aerodromul, sunt respectate cerințele asociate. (ii) În cazul operațiunilor în condiții IFR sau VFR pe timp de noapte, ca alternativă la literele (b)-(d), competența de rută și de aerodrom poate fi revalidată după cum urmează:) Cu excepția operațiunilor care au ca destinație aerodromurile cele mai exigente, prin finalizarea a cel puțin 10 sectoare în zona de operare în cursul ultimelor 12 luni, în plus față de orice informare individuală cerută;) Operațiunile care au ca destinație cele mai exigente aerodromuri pot fi executate doar în cazul în care:		GM1 ORO.FC.105 litera (c) AMC2 ORO.FC.105 litera (c)

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
<p>1. comandantul a fost calificat pe aerodrom în timpul ultimelor 36 de luni printr-o vizită în calitate de membru al echipajului de zbor sau ca observator;</p> <p>2. apropierea este efectuată în condiții VMC, de la altitudinea de sector minimă aplicabilă; și</p> <p>3. înainte de zbor s-a efectuat o informare individuală adecvată.</p>		
<p>38. OPS1.980 Mai mult de un tip sau o variantă:</p> <p>(i) Nu se aplică în cazul în care operațiunile sunt limitate la clase de avioane dotate cu motor cu piston cu un singur pilot, în condiții VFR pe timp de zi.</p> <p>(ii) În cazul operațiunilor în condiții IFR și VFR pe timp de noapte, cerințele din apendicele 1 la OPS 1.980 litera (d) punctul (2) subpunctul (i) pentru 500 de ore în postul relevant în cadrul echipajului, înainte de exercitarea privilegiilor a două mențiuni ale licenței, se reduc la 100 de ore sau sectoare, în cazul în care una dintre mențiuni este asociată unei clase. Înainte ca pilotul să își poată exercita atribuțiile de comandant, trebuie să efectueze un zbor de verificare.</p>		<p>ORO.FC.240 litera (c)</p> <p>AMC1 ORO.FC.240 a.4.ii.A</p>
<p>39. OPS1.981 Operarea elicopterelor și a avioanelor:</p>		<p>ORO.FC.240 litera (c)</p>

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
Litera (a) punctul (1) nu se aplică în cazul în care operațiunile sunt limitate la clase de avioane dotate cu motor cu piston cu un singur pilot.		
40. Rezervat		
41. OPS1.1060 Plan de zbor operațional: Nu se aplică în cazul operațiunilor de la A la A în condiții VFR pe timp de zi. În cazul operațiunilor de la A la B în condiții VFR pe timp de zi, cerința se aplică, dar planul de zbor poate fi sub o formă simplificată, relevantă pentru tipul de operațiuni efectuate. (cf. OPS1.135).	CAT.OP.MPA.175 litera (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 litera (a)	Transpus Diferență: AESA OPS se referă doar la operațiuni în condiții VFR și nu la operațiuni în condiții VFR pe timp de zi. Cu toate acestea, domeniul de aplicare al operațiunilor de la A la A este limitat la operațiunile în condiții VFR pe timp de zi.
42. OPS 1.1070 Specificații de management al menținerii navigabilității: Specificațiile de management al menținerii navigabilității pot fi adaptate operațiunii care urmează să fie desfășurată.		Nu este abordat în Regulamentul privind operațiunile aeriene.
43. OPS 1.1071 Jurnalul tehnic al avionului: Se aplică în conformitate cu partea M punctul M.A.306 Sistemul de jurnal tehnic al operatorului.		Nu este abordat în Regulamentul privind operațiunile aeriene.
44. Rezervat		
45. Rezervat		
46. OPS 1.1240 Programe de formare:	-	Nu este transpus

Apendicele 1 la OPS 1.005 litera (a)	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
Programele de formare se adaptează tipului de operațiuni efectuate. În cazul operațiunilor în condiții VFR se poate accepta un program de autoinstruire.		În cadrul domeniului de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008.
47. OPS 1.1250 Lista de verificare a procedurii de căutare a avionului: Nu se aplică în cazul operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi.	-	Nu este transpus În cadrul domeniului de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008.

Apendicele 1 la 3.005 litera (f) – Operațiuni cu elicoptere mici, VFR pe timp de zi

Apendicele 1 la 3.005 litera (f) Operațiuni cu elicoptere mici, VFR pe timp de zi	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
<p>(a) Terminologie.</p> <p>(1) Operațiuni locale. Zborul efectuat într-o zonă geografică locală și definită acceptabil pentru autoritate, care începe și se încheie în același loc în aceeași zi.</p>	Anexa I - Definiții	<p>Modificat</p> <p>Definiția prevăzută în AESA OPS este mai specifică.</p> <p>Elicopterele mici (astfel cum sunt definite în JAR-OPS 1) sunt tratate ca elicoptere altele decât cele complexe (în sensul regulamentului de bază).</p>
<p>(b) Aprobare. Un operator care dorește să efectueze operațiuni în conformitate cu prezentul apendice trebuie să obțină aprobarea prealabilă a autorității care a eliberat AOC. O astfel de autorizație specifică:</p> <p>(1) Tipul de elicopter; și</p> <p>(2) Tipul de operațiune.</p> <p>(3) Limitările geografice ale operațiunilor locale în contextul prezentului apendice [cf. ACJ la Apendicele 1 la JAR-OPS 3.005 litera (f) punctul (b) subpunctul (3)].</p>	ORO.AOC	<p>Nu este transpus</p> <p>Nu este necesară transpunerea în mod explicit a acestei norme. În orice caz operațiunea face parte din AOC și este inclusă în regimul de supraveghere al autorității.</p>
<p>(c) Interdicție. Următoarele activități sunt interzise:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065. Transportul armelor și al munițiilor de război</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Nu este transpus</p> <p>Această cerință mai puțin restrictivă nu este considerată relevantă. Este foarte puțin probabil ca armele de război și muniția de război să fie transportate într-un mediu CAT</p>

Apendicele 1 la 3.005 litera (f) Operațiuni cu elicoptere mici, VFR pe timp de zi	AESAs OPS – Referință	Descrierea diferenței
		cu un elicopter mic.
(2) JAR-OPS 3.265. Transportul pasagerilor inadmisibili, deportați sau al persoanelor aflate în stare de arest.	CAT.OP.MPA.155	Nu este transpus Nerelevant. Transportul pasagerilor inadmisibili, deportați sau al persoanelor aflate în stare de arest cu un elicopter altul decât cele complexe sau în timpul unei operațiuni locale cu un elicopter pare a fi puțin probabil.
(3) JAR-OPS 3.305. Realimentarea/extragerea combustibilului pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timpul cât pasagerii se află la bordul avionului	CAT.OP.MPA.195	Nu este transpus Norma actuală interzice deja realimentarea și extragerea combustibilului cu AVGAS (benzină de aviație) sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau un amestec al acestor tipuri de combustibili pe durata îmbarcării sau a debarcării pasagerilor sau când aceștia se află la bordul avionului. Cele mai multe dintre elicoptere altele decât cele complexe sunt, prin urmare, deja cuprinse în prezenta normă.
(4) JAR-OPS 3.335. Fumatul la bord	CAT.OP.MPA.240	Nu este transpus. Norma existentă interzice deja fumatul și asigură suficientă protecție.
(d) Cerință mai puțin restrictivă. Următoarele norme beneficiază de cerințe mai puțin restrictive:		
(1) JAR-OPS 3.100 Admiterea în cabina de pilotaj:	AMC1 CAT.GEN.135 litera (a)	Nemodificat

Apendicele 1 la 3.005 litera (f) Operațiuni cu elicoptere mici, VFR pe timp de zi	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
<p>(i) Un operator trebuie să stabilească norme de transport al pasagerilor în scaunul pilotului, dacă este cazul.</p> <p>(ii) Comandantul trebuie să se asigure că:</p> <p>(A) transportul pasagerilor în scaunul pilotului nu distrage atenția și/sau nu împiedică operarea zborului; și</p> <p>(B) pasagerului care ocupă scaunul de pilot i se aduc la cunoștință restricțiile și procedurile de siguranță relevante.</p>	punctul (3)	
<p>(2) JAR-OPS 3.135 Informații suplimentare și formularele care trebuie să se afle la bord.</p> <p>(i) Pentru operațiunile locale, următoarele documente nu este necesar să se afle la bord:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.135 litera (a) punctul (1) - Plan de zbor operațional</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135 litera (a) punctul(2) - Jurnalul tehnic (cu excepția cazului în care este prevăzut pentru aterizare la distanță)</p> <p>(C) JAR-OPS 3.135 litera (a) punctul (4) - Notam/documentația AIS</p> <p>(D) JAR-OPS 3.135 litera (a) punctul (5) - Informații meteorologice</p> <p>(E) JAR-OPS 3.135 litera (a) punctul (7) - Notificarea privind categorii speciale de pasageri etc.</p> <p>(F) JAR-OPS 3.135 litera (a) punctul (8) -</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 litera (b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 litera (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 litera (a)</p>	<p>pentru (i) Modificat</p> <p>Cerințele mai puțin restrictive de la CAT.GEN.MPA.180 cuprind, de asemenea, certificatul de zgomot,</p> <p>licența pentru utilizarea stației radio a aeronavei și</p> <p>documentația privind masa și centrulul.</p> <p>pentru (ii) nemodificat.</p>

Apendicele 1 la 3.005 litera (f) Operațiuni cu elicoptere mici, VFR pe timp de zi	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
<p>Notificarea încărcăturilor speciale etc.</p> <p>(ii) Pentru operațiuni nelocale:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.135 litera (a) punctul (1) - Plan de zbor operațional. Planul de zbor poate apărea într-o formă simplificată relevantă pentru tipul de operațiuni desfășurate și acceptabilă pentru autoritate.</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135 litera (a) punctul (7) - Notificarea privind categorii speciale de pasageri. Nu este necesar.</p>		
<p>(3) JAR-OPS 3.140 Informații păstrate la sol.</p> <p>Informațiile nu trebuie păstrate la sol dacă se folosesc alte metode de înregistrare.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Nu este transpus</p> <p>Intenția existenței cerinței mai puțin restrictive nu este clară și nu este suficient explicată pentru a fi eligibilă pentru o IR. Mai mult decât atât, norma existentă deja precizează că informațiile se păstrează până la duplicarea acestora la locul în care vor fi păstrate.</p>
<p>(4) JAR-OPS 3.165 Închirierea.</p> <p>Se aplică doar în cazul în care există contracte de închiriere oficiale.</p> <p>Notă: Cazul în care contractele pentru transportul pasagerilor sunt transferate către un alt operator, căruia pasagerii îi vor plăti pentru transport, nu se consideră închiriere.</p>	ORO.AOC.110	<p>Nu este transpus</p> <p>Este îndeobște cunoscut că închirierea presupune existența unui contract de închiriere oficial.</p>
<p>(5) JAR-OPS 3.215 Utilizarea serviciilor de trafic aerian.</p>	CAT.OP.MPA.100 litera (b)	Nemodificat

Apendicele 1 la 3.005 litera (f) Operațiuni cu elicoptere mici, VFR pe timp de zi	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
Nu se aplică decât dacă solicitările sunt prevăzute de cerințele privind spațiul aerian, iar dispozițiile serviciului de căutare și salvare sunt acceptate de către autoritate.		
(6) JAR-OPS 3.220 Autorizarea heliporturilor de către operator. Un operator stabilește procedura pentru calificarea comandantului pentru selectarea heliporturilor sau locurilor de aterizare, corespunzătoare tipului de elicopter și tipului de operațiune.	AMC1 CAT.OP.MPA.105 litera (d)	Modificat Conținutul normei AESA OPS se aplică pentru toate operațiunile cu elicopter pentru zonele care nu sunt supravegheate dinainte, care sunt considerate a fi obiectul acestei norme.
(7) JAR-OPS 3.255 Politica de combustibil. Literele (b)-(d) nu sunt aplicabile când politica de combustibil prevăzută la JAR-OPS 3.255 litera (a) dispune că, în continuarea zborului sau seriilor de zboruri, combustibilul rămas este cel puțin egal cu cantitatea suficientă pentru 30 de minute de zbor la o viteză normală de croazieră (acesta poate fi redus la 20 de minute când se operează într-o zonă care asigură continuitatea și locuri corespunzătoare destinate aterizării de siguranță). Rezerva finală de combustibil trebuie să fie specificată în manualul operațional, pentru a respecta JAR-OPS 3.375 litera (c).	CAT.OP.MPA.151 litera (b)	Nemodificat
(8) JAR-OPS 3.280 Cerințele de securitate. Nu s-a solicitat stabilirea procedurilor. Notă: Intenția acestui paragraf este realizată de către pilot folosindu-și judecata normală. JAR-OPS 3.260 se aplică și se consideră că acoperă lipsa	CAT.OP.MPA.165	Nu este transpus Este evident că pentru operațiunile cu elicoptere altele decât cele complexe, stabilirea unor proceduri ar trebui să urmeze o abordare proporțională și pragmatică. Nu pare a fi nevoie o cerință mai puțin

Apendicele 1 la 3.005 litera (f) Operațiuni cu elicoptere mici, VFR pe timp de zi	AESAs OPS – Referință	Descrierea diferenței
procedurilor.		restrictivă.
<p>(9) JAR-OPS 3.285 Briefingul pasagerilor.</p> <p>(i) Litera (a) punctul (1). Cu excepția cazului în care acest lucru ar pune în pericol siguranța, pasagerii sunt informați verbal pe teme de siguranță, informarea putând fi făcută, parțial sau total, prin prezentare audio-vizuală. Pentru utilizarea dispozitivelor electronice portabile, este necesară aprobarea prealabilă.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Se propune adăugarea AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>OPERAȚIUNI CU UN SINGUR PILOT FĂRĂ ECHIPAJ DE CABINĂ</p> <p>Pentru operațiunile cu un singur pilot, fără echipaj de cabină, comandantul trebuie să furnizeze pasagerilor informații referitoare la siguranță, cu excepția situațiilor din timpul fazelor critice ale zborului.</p> <p>CAT.GEN.MPA.140</p>	<p>Modificat</p> <p>Acest AMC este considerat un mijloc de transpunere a intenției normei.</p> <p>Intenția acestei cerințe mai puțin restrictive este neclară. CAT.GEN.MPA.140 presupune deja faptul că utilizarea PED necesită permisiunea operatorului.</p>
<p>(10) JAR-OPS 3.290 Pregătirea zborului.</p> <p>(i) Pentru operațiuni locale:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.290 litera (a). Un plan de zbor operațional nu este necesar.</p> <p>(ii) Pentru operațiuni nelocale:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.290 litera (a). Poate fi pregătit un plan de zbor operațional într-o formă simplificată relevantă pentru tipul de operațiune.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 litera (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 litera (a)</p>	Nemodificat
<p>(11) JAR-OPS 3.375 Gestionarea combustibilului în timpul zborului.</p> <p>Apendicele 1 la JAR-OPS 3.375 nu trebuie aplicat</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	Nemodificat

Apendicele 1 la 3.005 litera (f) Operațiuni cu elicoptere mici, VFR pe timp de zi	AESAs OPS – Referință	Descrierea diferenței
[vezi litera (d) punctul (14) de mai jos].		
<p>(12) JAR-OPS 3.385 Utilizarea oxigenului suplimentar.</p> <p>Cu aprobarea prealabilă a autorității, deplasările între 10 000 ft și 16 000 ft pentru o durată scurtă pot fi întreprinse fără utilizarea oxigenului suplimentar în conformitate cu procedurile din manualul operațional. (În astfel de circumstanțe, operatorul trebuie să se asigure că pasagerii sunt informați înainte de plecare că oxigenul suplimentar nu va fi asigurat.)</p>	CAT.OP.MPA.285	<p>Nu este transpus</p> <p>Acordarea unei scutiri declarate cu privire la utilizarea de oxigen nu a fost considerată sigură, iar, în același timp, pentru elicoptere, nu este respectată anexa 6 la OACI. Se acordă o scutire în condiții stricte și cu aprobarea prealabilă a autorității competente numai pentru partea SPO.</p>
<p>(13) Apendicele 1 la OPS 3.270 Formarea periodică și verificarea.</p> <p>În funcție de tipul de operațiune și de tipul de elicopter.</p>	ACM1 CAT.OP.MPA.160	<p>Nu este transpus</p> <p>Este îndeobște cunoscut că o procedură trebuie concepută corespunzător în funcție de tipul de operațiune și tipul de elicopter.</p>
<p>(14) Apendicele 1 la JAR-OPS 3.375 Gestionarea combustibilului în timpul zborului.</p> <p>Nu se aplică.</p>	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	<p>Nemodificat</p> <p>AMC care transpune apendicele nu se aplică pentru operațiunile cu elicoptere mici sau operațiunile locale cu elicoptere.</p>
<p>(15) JAR-OPS 3.630 Introducere generală. Instrumente și echipamente.</p> <p>Echipamentele alternative care nu îndeplinesc standardele actuale JTSO, dar respectă standardele de siguranță al echipamentelor originale pot fi acceptate de către autoritate.</p>		<p>Nu este transpus</p> <p>În afara domeniului de aplicare. Cerințele de aprobare sau de conformare cu ETSO cad sub incidența Reg. (CE) nr. 1702/2003. Cerințele mai puțin restrictive, dacă sunt acceptabile, trebuie reglementate în acel cadru.</p>
(16) JAR-OPS 3.775 Oxigen suplimentar - Elicoptere	CAT.IDE.H.240	Nu este transpus

Apendicele 1 la 3.005 litera (f) Operațiuni cu elicoptere mici, VFR pe timp de zi	AESAs OPS – Referință	Descrierea diferenței
<p>nepresurizate.</p> <p>Cu aprobarea prealabilă a autorității, deplasările de scurtă durată între 10 000 ft și 16 000 ft pentru o durată scurtă pot fi întreprinse fără oxigenul suplimentar în conformitate cu procedurile din manualul operațional.</p>		<p>Acordarea unei scutiri declarate cu privire la utilizarea de oxigen nu a fost considerată sigură, iar, în același timp, pentru elicoptere, nu este respectată anexa 6 la OACI. Se acordă o scutire în condiții stricte și cu aprobarea prealabilă a autorității competente numai pentru partea SPO.</p>
<p>(17) Apendicele 1 la JAR-OPS 3.775 Oxigen suplimentar pentru elicoptere nepresurizate.</p> <p>Nu se aplică în conformitate cu punctele (12) și (16) de mai sus.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Nu este transpus</p> <p>Acordarea unei scutiri declarate cu privire la utilizarea de oxigen nu a fost considerată sigură, iar, în același timp, pentru elicoptere, nu este respectată anexa 6 la OACI. Se acordă o scutire în condiții stricte și cu aprobarea prealabilă a autorității competente pentru numai partea SPO.</p>
<p>(18) JAR-OPS 3.955 litera (b) Calificarea superioară de comandant.</p> <p>Autoritatea poate accepta un curs de scurtă durată pentru comandanți, relevant pentru tipul de operațiune efectuată.</p>		<p>Nu este transpus</p> <p>Nu se oferă condiții pentru un astfel de curs de scurtă durată</p>
<p>[(19) JAR-OPS 3.970 litera (a) Experiența recentă.</p> <p>Ca alternativă la solicitarea JAR-OPS 3.970 (a), cu aprobarea recentă a autorității, 90 de zile pot fi suficiente dacă pilotul a efectuat 3 decolări, 3 itinerare și 3 aterizări pe orice elicopter în același grup desemnat în cele 90 de zile precedente [vezi ACJ la anexa 1 la JAR-OPS 3.005 litera (f) punctul (d) subpunctul (9)]. Îndeplinirea vechimii pentru tipul de elicopter pe care se operează este</p>		FCL.060

Apendicele 1 la 3.005 litera (f) Operațiuni cu elicoptere mici, VFR pe timp de zi	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
<p>condiționată de:</p> <p>(i) Verificarea competenței pentru o calificare de tip (TRPC) pe tipul valid; și</p> <p>(ii) realizarea de 2 ore de zbor pe tip sau variantă în ultimele 6 luni; și</p> <p>(iii) un OPC valid pe unul dintre elicopterele în grupul desemnat; și</p> <p>(iv) o rotare strictă a OPC pentru toate elicopterele din grupa indicată pe care se zboară; și</p> <p>(v) componența gupelor desemnate și procedura pentru validarea TRPC, OPC și vechimea, fiind păstrate în manualul operațional.]</p>		
<p>([20]) Apendicele 1 la OPS 3.965 Formarea periodică și verificarea.</p> <p>Autoritatea poate accepta o programă aplicabilă tipului de operațiune.</p>		ORO.FC.230 litera (a)
<p>21]) JAR-OPS 3.1060 Planul operațional de zbor.</p> <p>Vezi punctul (2) subpunctul (i) litera (A) și punctul (2) subpunctul (ii) litera (A) de mai sus.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 litera (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 litera (a)</p>	Nemodificat
<p>([22]) JAR-OPS 3.1235 Cerințele de securitate.</p> <p>Aplicabile numai atunci când se operează în statele în care programul de securitate națională se aplică pentru operațiunile cuprinse în prezentul apendice.</p>		<p>Nu este transpus</p> <p>În cadrul domeniului de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008.</p>
<p>([23]) JAR-OPS 3.1240 Programe de formare.</p> <p>Programele de formare se adaptează tipului de</p>		<p>Nu este transpus</p> <p>În cadrul domeniului de aplicare a</p>

Apendicele 1 la 3.005 litera (f) Operațiuni cu elicoptere mici, VFR pe timp de zi	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
operațiuni efectuate. Autoritatea poate accepta un program de autoinstruire corespunzător.		Regulamentului (CE) nr. 300/2008.
([24]) JAR-OPS 3.1250 Lista de verificare a procedurii de căutare a elicopterului. Nu este necesară o listă de verificare.		Nu este transpus În cadrul domeniului de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008.

Apendicele 1 la 3.005 litera (g) – Operațiuni locale cu elicoptere, VFR pe timp de zi

Apendicele 1 la 3.005 litera (g) Operațiuni locale cu elicoptere, VFR pe timp de zi	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
<p>(a) Aprobarea. Un operator care dorește să efectueze operațiuni în conformitate cu prezentul apendice trebuie să obțină aprobarea prealabilă a autorității care a eliberat AOC. O astfel de autorizație specifică:</p> <p>(1) Tipul de elicopter</p> <p>(2) Tipul de operațiune</p> <p>(3) Limitările geografice ale operațiunilor în contextul prezentului apendice [cf. ACJ la Apendicele 1 la JAR-OPS 3.005 litera (g) punctul (a) subpunctul (3)].</p>	ORO.AOC	<p>Nu este transpus</p> <p>Nu este necesară transpunerea în mod explicit a acestei norme. În orice caz operațiunea face parte din AOC și este inclusă în regimul de supraveghere al autorității.</p>
<p>(b) Interdicții. Următoarele activități sunt interzise:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065. Transportul armelor și al munițiilor de război</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Nu este transpus</p> <p>Această cerință mai puțin restrictivă nu este considerată relevantă. Este foarte puțin probabil ca armele de război și muniția de război să fie transportate într-un mediu CAT în timpul unei operațiuni locale cu elicopter.</p>
<p>(2) JAR-OPS 3.265. Transportul pasagerilor inadmisibili, deportați sau al persoanelor aflate în stare de arest.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Nu este transpus</p> <p>Nerelevant. Transportul pasagerilor inadmisibili, deportați sau al persoanelor aflate în stare de arest cu un elicopter altul decât cele complexe sau în timpul unei operațiuni locale cu un elicopter pare a fi puțin probabil.</p>
<p>(3) JAR-OPS 3.305. Realimentarea/extragerea combustibilului pe durata îmbarcării, a debarcării sau în</p>	CAT.OP.MPA.195	<p>Nu este transpus</p> <p>Norma actuală interzice deja realimentarea și</p>

Apendicele 1 la 3.005 litera (g) Operațiuni locale cu elicoptere, VFR pe timp de zi	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
timpul cât pasagerii se află la bordul avionului		extragerea combustibilului cu AVGAS (benzină de aviație) sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau un amestec al acestor tipuri de combustibili pe durata îmbarcării sau a debarcării pasagerilor sau când aceștia se află la bordul avionului. Cele mai multe dintre elicoptere altele decât cele complexe sunt, prin urmare, deja cuprinse în prezenta normă.
(4) JAR-OPS 3.335. Fumatul la bord	CAT.OP.MPA.240	Nu este transpus. Norma existentă interzice deja fumatul și asigură suficientă protecție.
(c) Cerințe mai puțin restrictive. Următoarele norme beneficiază de cerințe mai puțin restrictive:		
<p>(1) JAR-OPS 3.135 Informații suplimentare și formularele care trebuie să se afle la bord.</p> <p>(i) JAR-OPS 3.135 litera (a) punctul (1) - Plan de zbor operațional. Planul de zbor poate apărea într-o formă simplificată relevantă pentru tipul de operațiuni desfășurate și acceptabilă pentru autoritate.</p> <p>(ii) JAR-OPS 3.135 litera (a) punctul (4) - Notam/documentația AIS. Nu este necesar.</p> <p>(iii) JAR-OPS 3.135 litera (a) punctul (5) - Informații meteorologice. Nu este necesar.</p> <p>(iv) JAR-OPS 3.135 litera (a) punctul (7) - Notificarea privind categorii speciale de pasageri etc. Nu este necesar.</p> <p>(v) JAR-OPS 3.135 litera (a) punctul (8) - Notificarea privind încărcăturile speciale etc. Nu este necesar.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 litera (b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 litera (c)</p> <p>AMC1</p> <p>CAT.OP.MPA.175 litera (a)</p>	<p>Cerințele mai puțin restrictive de la CAT.GEN.MPA.180 cuprind, de asemenea, certificatul de zgomot.</p> <p>licența pentru utilizarea stației radio a aeronavei; și documentația privind masa și centrul.</p> <p>Cerința mai puțin restrictivă pentru planul de zbor operațional este transpusă.</p>

Apendicele 1 la 3.005 litera (g) Operațiuni locale cu elicoptere, VFR pe timp de zi	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
<p>(2) JAR-OPS 3.140 Informații păstrate la sol.</p> <p>Informațiile nu trebuie păstrate la sol dacă se folosesc alte metode de înregistrare.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Nu este transpus</p> <p>Intenția existenței cerinței mai puțin restrictive nu este clară și nu este suficient explicată pentru a fi eligibilă pentru o IR. Mai mult decât atât, norma existentă deja precizează că informațiile se păstrează până la duplicarea acestora la locul în care vor fi păstrate.</p>
<p>(3) JAR-OPS 3.165 Închirierea.</p> <p>Se aplică doar în cazul în care există un contract de închiriere oficial.</p> <p>Notă: Cazul în care contractele pentru transportul pasagerilor sunt transferate către un alt operator, căruia pasagerii îi vor plăti pentru transport, nu se consideră închiriere.</p>	ORO.AOC.110	<p>Nu este transpus</p> <p>Este îndeobște cunoscut că închirierea presupune existența unui contract de închiriere oficial.</p>
<p>(4) JAR-OPS 3.215 Utilizarea serviciilor de trafic aerian.</p> <p>Nu se aplică decât dacă solicitările sunt prevăzute de cerințele privind spațiul aerian, iar dispozițiile serviciului de căutare și salvare sunt acceptate de către autoritate.</p>	CAT.OP.MPA.100 litera (b)	Nemodificat
<p>(5) JAR-OPS 3.220 Autorizarea heliporturilor de către operator.</p> <p>Un operator stabilește procedura pentru calificarea comandantului pentru selectarea heliporturilor sau locurilor de aterizare, corespunzătoare tipului de elicopter și tipului de operațiune.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105 litera (d)	<p>Modificat</p> <p>Conținutul normei AESA OPS se aplică pentru toate operațiunile cu elicopter pentru zonele care nu sunt supravegheate dinainte, care sunt considerate a fi obiectul acestei norme.</p>
<p>(6) JAR-OPS 3.255 Politica de combustibil. Literele (b)-(d) nu sunt aplicabile când politica de combustibil prevăzută la</p>	CAT.OP.MPA.151 litera (b)	Nemodificat

Apendicele 1 la 3.005 litera (g) Operațiuni locale cu elicoptere, VFR pe timp de zi	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
<p>JAR-OPS</p> <p>3.255 litera (a) dispune că, în continuarea zborului sau seriilor de zboruri, combustibilul rămas este cel puțin egal cu cantitatea suficientă pentru 30 de minute de zbor la o viteză normală de croazieră (acesta poate fi redus la 20 de minute când se operează într-o zonă care asigură continuitatea și locuri corespunzătoare destinate aterizării de siguranță). Rezerva finală de combustibil trebuie să fie stabilită în manualul operațional, pentru a respecta JAR-OPS 3.375 litera (c).</p>		
<p>(7) JAR-OPS 3.290 litera (a). Vezi litera (c) punctul (1) subpunctul (i) de mai sus.</p>	<p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 litera (a)</p>	<p>Nemodificat</p>
<p>(8) JAR-OPS 3.375 Gestionarea combustibilului în timpul zborului. Apendicele 1 la JAR-OPS 3.375 nu trebuie aplicat [vezi litera (c) punctul (10) de mai jos].</p>	<p>CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Nemodificat</p>
<p>(9) JAR-OPS 3.385 Utilizarea oxigenului suplimentar. Cu aprobarea prealabilă a autorității, deplasările între 10 000 ft și 13 000 ft pentru o durată scurtă pot fi întreprinse fără utilizarea oxigenului suplimentar în conformitate cu procedurile din manualul operațional. (În astfel de circumstanțe, operatorul trebuie să se asigure că pasagerii sunt informați înainte de plecare că oxigenul suplimentar nu va fi asigurat.)</p>	<p>CAT.OP.MPA.285</p>	<p>Nu este transpus. Acordarea unei scutiri declarate cu privire la utilizarea de oxigen nu a fost considerată sigură, iar, în același timp, pentru elicoptere, nu este respectată anexa 6 la OACI. Se acordă o scutire în condiții stricte și cu aprobarea prealabilă a autorității competente numai pentru partea SPO.</p>
<p>(10) Apendicele 1 la JAR-OPS 3.375 Gestionarea combustibilului în timpul zborului.</p>	<p>CAT.OP.MPA.281 AMC1</p>	<p>Nemodificat AMC care transpun apendicele nu se aplică pentru operațiunile cu elicoptere mici sau operațiunile locale</p>

Apendicele 1 la 3.005 litera (g) Operațiuni locale cu elicoptere, VFR pe timp de zi	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
Nu se aplică.	CAT.OP.MPA.281	cu elicoptere.
<p>(11) JAR-OPS 3.630 Introducere generală. Instrumente și echipamente. Echipamentele alternative care nu îndeplinesc</p> <p>standardele actuale JTSO, dar respectă standardele de siguranță al echipamentelor originale pot fi acceptate de către autoritate.</p>		<p>Nu este transpus</p> <p>În afara domeniului de aplicare. Cerințele de aprobare sau de conformare cu ETSO cad sub incidența Reg. (CE) nr. 1702/2003. Cerințele mai puțin restrictive, dacă sunt acceptabile, trebuie reglementate în acel cadru.</p>
<p>(12) JAR-OPS 3.775 Oxigen suplimentar - Elicoptere nepresurizate.</p> <p>Cu aprobarea prealabilă a autorității, deplasările de scurtă durată între 10 000 ft și 16 000 ft pentru o durată scurtă pot fi întreprinse fără oxigenul suplimentar în conformitate cu procedurile din manualul operațional.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Nu este transpus</p> <p>Acordarea unei scutiri declarate cu privire la utilizarea de oxigen nu a fost considerată sigură, iar, în același timp, pentru elicoptere, nu este respectată anexa 6 la OACI. Se acordă o scutire în condiții stricte și cu aprobarea prealabilă a autorității competente numai pentru partea SPO.</p>
<p>(13) Apendicele 1 la JAR-OPS 3.775 Oxigen suplimentar pentru elicoptere nepresurizate.</p> <p>Nu se aplică în conformitate cu punctele (9) și (12) de mai sus.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Nu este transpus</p> <p>Acordarea unei scutiri declarate cu privire la utilizarea de oxigen nu a fost considerată sigură, iar, în același timp, pentru elicoptere, nu este respectată anexa 6 la OACI. Se acordă o scutire în condiții stricte și cu aprobarea prealabilă a autorității competente numai pentru partea SPO.</p>
<p>(14) JAR-OPS 3.1060 Planul operațional de zbor.</p> <p>Vezi litera (c) punctul (1) subpunctul (i) de mai sus.</p>	CAT.OP.MPA.175 litera (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 litera (a)	Nemodificat

Apendicele 1 la 3.005 litera (g) Operațiuni locale cu elicoptere, VFR pe timp de zi	AESA OPS – Referință	Descrierea diferenței
<p>(15) JAR-OPS 3.1235 Cerințele de securitate.</p> <p>Aplicabile numai în statele în care programul de securitate națională se aplică pentru operațiunile cuprinse în prezentul apendice.</p>		<p>Nu este transpus</p> <p>În cadrul domeniului de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008.</p>

Anexa 2: Lista cerințelor mai puțin restrictive și a normelor care nu se aplică operațiunilor CAT (de la A la A)

Partea CAT

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
	CAT.GEN.MPA.115	Membri ai personalului sau echipajului alții decât echipajul de cabină din compartimentul pentru pasageri	Nu este relevant pentru operațiunile CAT de la A la A
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Membri ai personalului sau echipajului alții decât echipajul de cabină din compartimentul pentru pasageri MĂSURI DE PREVENIRE A CONFUZIEI PRINTRE PASAGERI	Nu este relevant pentru operațiunile CAT de la A la A
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Membri ai personalului sau echipajului alții decât echipajul de cabină din compartimentul pentru pasageri MEMBRI AI ECHIPAJULUI ÎN ZBORURI DE POZIȚIONARE	Nu este relevant pentru operațiunile CAT de la A la A
	CAT.GEN.MPA.180	Documente, manuale și informații păstrate la bord	Cerințe mai puțin restrictive pentru zboruri de la A la A cu aeronave altele decât cele complexe și operațiuni locale
	NCC.GEN.145	Păstrarea, prezentarea și utilizarea înregistrărilor de pe înregistratorul de date de zbor	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	NCC.GEN.145	Păstrarea, prezentarea și utilizarea înregistrărilor de pe înregistratorul de date de zbor VERIFICĂRI OPERAȚIONALE	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
GM1	CAT.GEN.MPA.195 litera (a)	Păstrarea, prezentarea și utilizarea înregistrărilor de pe înregistratorul de date de zbor DEMONTAREA ÎNREGISTRATOARELOR DE DATE DE ZBOR ÎN URMA UNUI EVENIMENT NOTIFICABIL	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
GM1	CAT.GEN.MPA.195 litera (b)	Păstrarea, prezentarea și utilizarea înregistrărilor de pe înregistratorul de date de zbor INSPECTAREA ÎNREGISTRATOARELOR DE DATE DE ZBOR ÎN FUNCȚIUNE	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.OP.MPA.100	Utilizarea serviciilor de trafic aerian	Cerințe mai puțin restrictive pentru aeronave altele decât

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
	litera (b)		cele complexe în timpul operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi și operațiunilor locale cu elicoptere.
	CAT.OP.MPA.105	Utilizarea aerodromurilor și a bazelor de operare	Cerințe mai puțin restrictive pentru avioane altele decât cele complexe
	CAT.OP.MPA.110 litera (b)	Minimele de operare ale aerodromului	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.110	Minimele de operare ale aerodromului PROCEDURI DE PLECARE DE LA AERODROM LA ȚĂRM – ELICOPTERE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
GM2	CAT.OP.MPA.110	Minimele de operare ale aerodromului SISTEME DE ILUMINARE DE APROPIERE – OACI, FAA	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
GM3	CAT.OP.MPA.110	Minimele de operare ale aerodromului OPERAȚIUNI SBAS	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Minimele de operare ale aerodromului OPERAȚIUNI DE DECOLARE - AVIOANE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Minimele de operare ale aerodromului OPERAȚIUNI DE DECOLARE - ELICOPTERE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Minimele de operare ale aerodromului OPERAȚIUNI NPA, APV, CAT I	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Minimele de operare ale aerodromului CRITERII DE STABILIRE A RVR/CMV	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Minimele de operare ale aerodromului DETERMINAREA MINIMELOR RVR/CMV/VIS PENTRU NPA, APV, CAT I - AVIOANE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Minimele de operare ale aerodromului DETERMINAREA MINIMELOR RVR/CMV/VIS PENTRU NPA, APV, CAT I - ELICOPTERE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Minimele de operare ale aerodromului OPERAȚIUNI DE CIRCLING - AVIOANE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Minimele de operare ale aerodromului OPERAȚIUNI DE CIRCLING LA ȚĂRM - ELICOPTERE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC10	CAT.OP.MPA.110	Minimele de operare ale aerodromului CONVERTIREA VIZIBILITĂȚII METEOROLOGICE RAPORTATE ÎN RVR	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC11	CAT.OP.MPA.110	Minimele de operare ale aerodromului EFECTUL ASUPRA MINIMELOR APLICABILE LA ATERIZARE ALE ECHIPAMENTELOR DE LA SOL DEFECTE SAU DECLASIFICATE TEMPORAR	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC12	CAT.OP.MPA.110	Minimele de operare ale aerodromului OPERAȚIUNI ÎN CONDIȚII VFR CU AERONAVE ALTELE DECÂT CELE MOTORIZATE COMPLEXE	Cerințe mai puțin restrictive pentru aeronave altele decât cele complexe
	CAT.OP.MPA.115	Tehnica de apropiere - avioane	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Tehnica de apropiere - avioane APROPIERE FINALĂ PRIN COBORÂRE CONTINUĂ (CDFA)	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Tehnica de apropiere - avioane OPERAȚIUNI NPA FĂRĂ UTILIZAREA TEHNICII CDFA	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Tehnica de apropiere - avioane PROCEDURI ȘI INSTRUCȚIUNI ȘI FORMARE OPERAȚIONALE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.115	Tehnica de apropiere - avioane APROPIERE FINALĂ PRIN COBORÂRE CONTINUĂ (CDFA)	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
	CAT.OP.MPA.120	Apropiere cu ajutorul radarului la bord (ARA) pentru operare deasupra apei — elicoptere	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Apropiere cu ajutorul radarului la bord (ARA) pentru operare deasupra apei - elicoptere GENERALITĂȚI	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
GM1	CAT.OP.MPA.120	Apropiere cu ajutorul radarului la bord (ARA) pentru operare deasupra apei - elicoptere GENERALITĂȚI	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
	CAT.OP.MPA.125	Proceduri instrumentale de plecare și de apropiere	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Proceduri de reducere a zgomotului - avioane PROIECTARE NDAP	Nu se aplică pentru avioane altele decât cele complexe, VFR.
GM1	CAT.OP.MPA.130	Proceduri de reducere a zgomotului - avioane TERMINOLOGIE GENERALITĂȚI EXEMPLU	Nu se aplică pentru avioane altele decât cele complexe, VFR.
	CAT.OP.MPA.130	Proceduri de reducere a zgomotului - avioane	Nu se aplică pentru avioane altele decât cele complexe, VFR.
	CAT.OP.MPA.135 litera (c)	Rute și zone de operare — generalități	Cerințe mai puțin restrictive pentru aeronave altele decât cele complexe, de la A la A, VFR, pe timp de zi.
	CAT.OP.MPA.140	Distanța maximă față de un aerodrom adecvat pentru avioane dotate cu două motoare fără aprobare ETOPS	Nu este relevant pentru operațiunile CAT de la A la A - operațiuni cu aeronave complexe
AMC1	CAT.OP.MPA.140 litera (c)	Distanța maximă față de un aerodrom adecvat pentru avioane dotate cu două motoare fără aprobare ETOPS CRITERII OPERAȚIONALE PENTRU AVIOANE MICI CU DOUĂ MOTOARE FĂRĂ CAPACITATE ETOPS	Nu este relevant pentru operațiunile CAT de la A la A - operațiuni cu aeronave complexe
GM1	CAT.OP.MPA.140 litera (c)	Distanța maximă față de un aerodrom adecvat pentru avioane dotate cu două motoare fără aprobare ETOPS ZBOR LA VITEZA DE CROAZIERĂ CU UN MOTOR INOPERANT (OEI)	Nu este relevant pentru operațiunile CAT de la A la A - operațiuni cu aeronave complexe
	CAT.OP.MPA.150	Politica de combustibil	Nu se aplică parțial pentru operațiunile CAT de la A la A
AMC1	CAT.OP.MPA.150 litera (b)	Politica de combustibil CRITERII DE PLANIFICARE - AVIOANE	Nu se aplică pentru operațiunile CAT de la A la A

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
AMC2	CAT.OP.MPA.150 litera (b)	Politica de combustibil AERODROM DE ALIMENTARE DE REZERVĂ PE RUTĂ (ERA DE ALIMENTARE)	Nu se aplică pentru operațiunile CAT de la A la A
AMC3	CAT.OP.MPA.150 litera (b)	Politica de combustibil CRITERII DE PLANIFICARE - ELICOPTERE	Nu se aplică pentru operațiunile CAT de la A la A
GM1	CAT.OP.MPA.150 litera (b)	Politica de combustibil METODA STATISTICĂ DE PLANIFICARE A REZERVEI DE RUTĂ - AVIOANE	Nu se aplică pentru operațiunile CAT de la A la A
GM1	CAT.OP.MPA.150 litera (c) punctul (3) subpunctul (i)	Politica de combustibil REZERVA DE RUTĂ	Nu se aplică pentru operațiunile CAT de la A la A
GM1	CAT.OP.MPA.150 litera (c) punctul (3) subpunctul (ii)	Politica de combustibil AERODROM DE REZERVĂ LA DESTINAȚIE	Nu se aplică pentru operațiunile CAT de la A la A
	CAT.OP.MPA.151 litera (a)	Politica de combustibil - cerințe mai puțin restrictive	Cerințe mai puțin restrictive pentru avioane din clasa de performanță B
	CAT.OP.MPA.151 litera (b)	Politica de combustibil - cerințe mai puțin restrictive	Cerințe mai puțin restrictive pentru avioane altele decât cele complexe cu o MTOM de 2 000 kg sau mai puțin, VFR pe timp de zi
	CAT.OP.MPA.151 litera (c)	Politica de combustibil - cerințe mai puțin restrictive	Cerințe mai puțin restrictive pentru operațiuni cu elicoptere altele decât cele complexe și operațiuni locale cu elicoptere
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Briefingul pasagerilor OPERAȚIUNI CU UN SINGUR PILOT, FĂRĂ ECHIPAJ DE CABINĂ BRIEFINGUL PASAGERILOR	Cerințe mai puțin restrictive pentru operațiuni cu un singur pilot fără echipaj de cabină
	CAT.OP.MPA.175	Pregătirea zborului	Cerințe mai puțin restrictive pentru operațiuni de la A la A cu avioane altele decât cele complexe în condiții VFR; operațiuni locale pe timp de zi cu elicoptere altele decât cele complexe.
AMC1	CAT.OP.MPA.175 litera (a)	Pregătirea zborului PLAN DE ZBOR OPERAȚIONAL -	Nu se aplică pentru aeronave altele decât cele complexe.

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
		AERONAVE COMPLEXE MOTORIZATE	
AMC1	CAT.OP.MPA.175 litera (a)	Pregătirea zborului PLAN DE ZBOR OPERAȚIONAL - OPERAȚIUNI CU AERONAVE ALTELE DECÂT CELE COMPLEXE MOTORIZATE ȘI OPERAȚIUNI LOCALE	Nu se aplică pentru operațiuni de la A la A cu avioane altele decât cele complexe în condiții VFR; operațiuni locale pe timp de zi cu elicoptere altele decât cele complexe; Cerințe mai puțin restrictive pentru operațiuni de la A la A cu avioane altele decât cele complexe în condiții VFR; operațiuni locale pe timp de zi cu elicoptere altele decât cele complexe.
GM1	CAT.OP.MPA.175 litera (b) punctul (5)	Pregătirea zborului TABELE DE CONVERSIE	Nu se aplică pentru operațiuni de la A la A cu avioane altele decât cele complexe în condiții VFR; operațiuni locale cu elicoptere altele decât cele complexe.
	CAT.OP.MPA.180	Selectarea aerodromurilor - avioane	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
	CAT.OP.MPA.181	Selectarea aerodromurilor și a bazelor de operare - elicoptere	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Selectarea aerodromurilor și a bazelor de operare - elicoptere PREVIZIUNI METEOROLOGICE LA ATERIZARE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Selectarea aerodromurilor și a bazelor de operare - elicoptere DESTINAȚII DE REZERVĂ PE MARE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Selectarea aerodromurilor și a bazelor de operare - elicoptere PREVIZIUNI METEOROLOGICE LA ATERIZARE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181 litera (b) punctul (1)	Selectarea aerodromurilor și a bazelor de operare - elicoptere AERODROM DE COASTĂ	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181	Selectarea aerodromurilor și a bazelor de	Nu este relevant pentru

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
	litera (d)	operare - elicoptere DESTINAȚII DE REZERVĂ PE MARE	operațiuni CAT de la A la A - IFR
	CAT.OP.MPA.185	Planificarea minimelor pentru zborurile IFR - avioane	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.185	Planificarea minimelor pentru IFR - avioane PLANIFICAREA MINIMELOR PENTRU AERODROMURI DE REZERVĂ	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
GM2	CAT.OP.MPA.185	Planificarea minimelor pentru IFR - avioane PREVIZIUNI METEOROLOGICE LA AERODROM	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
	CAT.OP.MPA.186	Planificarea minimelor pentru zborurile IFR — elicoptere	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.186	Planificarea minimelor pentru IFR - avioane PLANIFICAREA MINIMELOR PENTRU AERODROMURI DE REZERVĂ	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
	CAT.OP.MPA.210	Membri de echipaj la posturi	Nu este relevant parțial pentru mediu/operațiuni multiechipaj CAT de la A la A cu echipaj de cabină.
AMC1	CAT.OP.MPA.210 litera (b)	Membri de echipaj la posturi LOCURI PENTRU ECHIPAJUL DE CABINĂ	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A cu echipaj de cabină.
	CAT.OP.MPA.220	Mijloace de asistență pentru evacuarea de urgență	Nu este relevant parțial pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.OP.MPA.245	Condiții meteorologice - toate aeronavele	Nu este relevant parțial pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
	CAT.OP.MPA.246	Condiții meteorologice - avioane	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
	CAT.OP.MPA.255	Gheață și alți contaminanți – proceduri în zbor	Nu este relevant parțial pentru operațiuni CAT de la A la A - zboruri în condiții previzibile sau reale de givraj

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Gheață și alți contaminanți - proceduri în zbor ZBOR ÎN CONDIȚII PREVIZIBILE SAU REALE DE GIVRAJ - AVIOANE	Nu este relevant parțial pentru operațiuni CAT de la A la A - zboruri în condiții previzibile sau reale de givraj
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Gheață și alți contaminanți - proceduri în zbor ZBOR ÎN CONDIȚII PREVIZIBILE SAU REALE DE GIVRAJ - AVIOANE	Nu este relevant parțial pentru operațiuni CAT de la A la A - zboruri în condiții previzibile sau reale de givraj
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Gestionarea combustibilului în timpul zborului - elicoptere OPERAȚIUNI PE ELICOPTERE COMPLEXE MOTORIZATE, ALTELE DECÂT OPERAȚIUNILE LOCALE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - operațiuni cu aeronave complexe/operațiuni altele decât cele locale
GM1	CAT.OP.MPA.290	Detectarea apropierii față de sol PROGRAME DE FORMARE A ECHIPAJULUI DE ZBOR PRIVIND SISTEME DE AVERTIZARE ȘI DE INFORMARE ASUPRA CONFIGURAȚIEI TERENULUI (TAWS)	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
GM1	CAT.OP.MPA.295	Utilizarea sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS) PROGRAME DE FORMARE A ECHIPAJULUI DE ZBOR PRIVIND ACAS	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
GM1	CAT.OP.MPA.295	Utilizarea sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS) GENERALITĂȚI	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.OP.MPA.295	Utilizarea sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.OP.MPA.305	Inițierea și continuarea apropierii	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.305 litera (e)	Inițierea și continuarea apropierii REFERINȚE VIZUALE PENTRU OPERAȚIUNI DE APROPIERE INSTRUMENTALĂ	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
	CAT.OP.MPA.310	Proceduri operaționale - înălțimea de survolare a pragului - avioane	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.POL.A.200	Generalități DATE PRIVIND PISTA UDĂ ȘI CONTAMINATĂ	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
	CAT.POL.A.200	Generalități	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.POL.A.205	Decolare REDUCEREA LUNGIMII PISTEI DIN CAUZA ALINIERII	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
GM1	CAT.POL.A.205	Decolare STAREA SUPRAFETEI PISTEI	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.POL.A.205	Decolare	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.POL.A.210	Evitarea obstacolelor la decolare EVITAREA OBSTACOLELOR LA DECOLARE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC2	CAT.POL.A.210	Evitarea obstacolelor la decolare EFECTUL UNGHIULUI DE ÎNCLINARE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC3	CAT.POL.A.210	Evitarea obstacolelor la decolare PRECIZIA DE NAVIGAȚIE CERUTĂ	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
GM1	CAT.POL.A.210	Evitarea obstacolelor la decolare PROCEDURI PENTRU EVITAREA OBSTACOLELOR ÎN SITUAȚII DE URGENȚĂ	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.POL.A.210	Evitarea obstacolelor la decolare	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.POL.A.215	Zbor pe rută – un motor inoperant (OEI) ANALIZA RUTEI	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.POL.A.215	Zbor pe rută – un motor inoperant (OEI)	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.POL.A.220	Zbor pe rută – avioane cu trei sau mai multe motoare, din care două inoperante	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC2	CAT.POL.A.225	Aterizare – aerodromuri de destinație și de rezervă	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A -

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
		APROPIERE ÎNTRERUPTĂ	aeronave complexe
	CAT.POL.A.225	Aterizare – aerodromuri de destinație și de rezervă	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.POL.A.225	Aterizare – aerodromuri de destinație și de rezervă MĂSURAREA ALTITUDINII	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
GM1	CAT.POL.A.225	Aterizare – aerodromuri de destinație și de rezervă GRADIENT AL APROPIERII ÎNTRERUPTE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.POL.A.230	Aterizare – aerodromuri de destinație și de rezervă PRELUCRAREA DATELOR PRIVIND DISTANȚA PENTRU SISTEMUL AUTOMAT DE ATERIZARE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.POL.A.230	Aterizare – piste uscate	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
GM1	CAT.POL.A.230	Aterizare – piste uscate MASA LA ATERIZARE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.POL.A.235	Aterizare – piste ude și contaminate	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.POL.A.240	Aprobarea operațiunilor cu unghiuri de înclinare mărite	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.POL.A.245	Aprobarea procedurilor de apropiere rapidă	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.POL.A.250	Aprobarea operațiunilor cu aterizare scurtă	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.POL.A.310	Evitarea obstacolelor la decolare – avioane multimotor TRAIECTORIA LA DECOLARE – NAVIGAȚIE VIZUALĂ	Cerințe mai puțin restrictive pentru avioane din clasa de performanță B, VFR pe timp de zi
	CAT.POL.A.310 litera (e)	Evitarea obstacolelor la decolare – avioane multimotor	Cerințe mai puțin restrictive pentru avioane din clasa de performanță B, VFR pe timp

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
			de zi
	CAT.POL.A.345	Aprobarea procedurilor de apropiere rapidă	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - operațiuni cu aeronave complexe/ operațiuni cu înălțimea de survol de 35 ft sau mai mult
	CAT.POL.A.400	Decolare	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
GM1	CAT.POL.A.400	Decolare STAREA SUPRAFEȚEI PISTEI	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.POL.A.400	Decolare REDUCEREA LUNGIMII PISTEI DIN CAUZA ALINIERII	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC2	CAT.POL.A.400	Decolare DECLIVITATEA PISTEI	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.POL.A.405	Evitarea obstacolelor la decolare	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.POL.A.405	Evitarea obstacolelor la decolare EFECTUL UNGHIULUI DE ÎNCLINARE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC2	CAT.POL.A.405	Evitarea obstacolelor la decolare PRECIZIA DE NAVIGAȚIE CERUTĂ	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.POL.A.410	Zbor pe rută - toate motoarele operante	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.POL.A.415	Zbor pe rută - OEI	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.POL.A.415	Zbor pe rută - OEI ANALIZA RUTEI	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.POL.A.420	Zbor pe rută - avioane cu trei sau mai multe motoare, din care două inoperante	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A -

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
			aeronave complexe
	CAT.POL.A.425	Aterizare – aerodromuri de destinație și de rezervă	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.POL.A.425	Aterizare – aerodromuri de destinație și de rezervă MĂSURAREA ALTITUDINII	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.POL.A.430	Aterizare – piste uscate	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.POL.A.430	Aterizare – piste uscate FACTORI DE CORECȚIE A DISTANȚEI DE ATERIZARE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC2	CAT.POL.A.430	Aterizare – piste uscate DECLIVITATEA PISTEI	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
GM1	CAT.POL.A.430	Aterizare – piste uscate MASA LA ATERIZARE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.POL.A.435	Aterizare – piste ude și contaminate	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.POL.H.110	Evaluarea obstacolelor	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
	CAT.POL.H.210	Traectoria la decolare	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
	CAT.POL.MAB.105	Documentație și date privind masa și centrul	Cerințe mai puțin restrictive pentru avioane și elicoptere din clasa de performanță B pentru poziția CG și documentație privind masa și centrul.
	CAT.IDE.A.120	Echipament pentru ștergerea parbrizului	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - normă pentru aeronave complexe
AMC1	CAT.IDE.A.120	Echipament pentru ștergerea parbrizului - MIJLOACE DE CURĂȚARE A UNEI	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - normă

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
		PORȚIUNI A PARBRIZULUI ÎN TIMPUL PRECIPITAȚIILOR	pentru aeronave complexe
	CAT.IDE.A.130	Operațiuni IFR sau pe timp de noapte – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR; cerință mai puțin restrictivă parțială pentru aeronave altele decât cele complexe.
AMC1	CAT.IDE.A.130 litera (a) punctul (5)	Operațiuni IFR sau pe timp de noapte – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate INDICATOR DE GLISADĂ	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.130 litera (b)	Operațiuni IFR sau pe timp de noapte – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate ALTIMETRE – OPERAȚIUNI IFR SAU PE TIMP DE NOAPTE	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 litera (e)	Operațiuni IFR sau pe timp de noapte – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate MIJLOACE DE INDICARE A DEFECTĂRII SISTEMELOR DE INDICARE A VITEZEI MIJLOACE DE PREVENIRE A DEFECTĂRII SISTEMELOR DE INDICARE A VITEZEI DIN CAUZA CONDENSULUI SAU GIVRAJULUI	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 litera (i)	Operațiuni IFR sau pe timp de noapte – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate ALTITUDINE DE REZERVĂ	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 litera (j)	Operațiuni IFR sau pe timp de noapte – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate SUPPORT PENTRU HĂRȚI	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
	CAT.IDE.A.135	Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
	CAT.IDE.A.140	Sistem de alertă pentru altitudine	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.150	Sistem de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
			complexe/MOPSC >9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Sistem de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS) AVERTIZARE DE DEVIERE EXCESIVĂ ÎN JOS A PANTEI PENTRU TAWS DE CLASA A	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.155	Sistem de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.160	Echipamente radar meteorologic la bord	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe/MOPSC >9/avioane presurizate
AMC1	CAT.IDE.A.160	Echipamente radar meteorologic la bord GENERALITĂȚI	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe/MOPSC >9/avioane presurizate
	CAT.IDE.A.165	Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de givraj pe timp de noapte	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - zboruri în condiții previzibile sau reale de givraj
	CAT.IDE.A.170	Sistemul interfon al echipajului de zbor	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - operațiuni multipilot
AMC1	CAT.IDE.A.170	Sistemul interfon al echipajului de zbor TIPUL DE SISTEM INTERFON AL ECHIPAJULUI DE ZBOR	Nu este relevant pentru operațiuni CAT (de la A la A) - operațiuni multipilot
	CAT.IDE.A.175	Sistemul interfon al membrilor echipajului de cabină	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.IDE.A.175	Sistemul interfon al membrilor echipajului de cabină SPECIFICAȚII	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.IDE.A.180	Sistemul de adresare pasageri	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.IDE.A.180	Sistemul de adresare pasageri SPECIFICAȚII	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
	CAT.IDE.A.185	Înregistrator de voce în cabina de pilotaj	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.IDE.A.185	Înregistrator de voce în cabina de pilotaj GENERALITĂȚI	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.IDE.A.190	Înregistrator de date de zbor	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.IDE.A.190	Înregistrator de date de zbor LISTA PARAMETRILOR DE ÎNREGISTRAT PENTRU AVIOANE PENTRU CARE S-A EMIS UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITATE INIȚIAL INDIVIDUAL LA SAU DUPĂ 1 IANUARIE 2016	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC2	CAT.IDE.A.190	Înregistrator de date de zbor LISTA PARAMETRILOR DE ÎNREGISTRAT PENTRU AVIOANE PENTRU CARE S-A EMIS UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITATE INIȚIAL INDIVIDUAL LA SAU DUPĂ 1 APRILIE 1998 ȘI ÎNAINTE DE 1 IANUARIE 2016	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC3	CAT.IDE.A.190	Înregistrator de date de zbor SPECIFICAȚII DE PERFORMANȚĂ PENTRU PARAMETRII DE ÎNREGISTRAT PENTRU AVIOANE PENTRU CARE S-A EMIS UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITATE INIȚIAL INDIVIDUAL LA SAU DUPĂ 1 APRILIE 1998 ȘI ÎNAINTE DE 1 IANUARIE 2016	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC4	CAT.IDE.A.190	Înregistrator de date de zbor LISTA PARAMETRILOR DE ÎNREGISTRAT PENTRU AVIOANE PENTRU CARE S-A EMIS UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITATE INIȚIAL INDIVIDUAL LA SAU DUPĂ 1 IUNIE 1990 ȘI PÂNĂ INCLUSIV LA 31 MARTIE 1998	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC5	CAT.IDE.A.190	Înregistrator de date de zbor SPECIFICAȚII DE PERFORMANȚĂ PENTRU PARAMETRII DE ÎNREGISTRAT PENTRU AVIOANE PENTRU CARE S-A EMIS UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITATE INIȚIAL INDIVIDUAL LA SAU DUPĂ 1 IUNIE 1990 ȘI PÂNĂ	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
		INCLUSIV LA 31 MARTIE 1998	
AMC6	CAT.IDE.A.190	Înregistrator de date de zbor LISTA PARAMETRILOR DE ÎNREGISTRAT PENTRU AVIOANE PENTRU CARE S-A EMIS UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITATE INIȚIAL INDIVIDUAL ÎNAINTE DE 1 IUNIE 1990	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.IDE.A.195	Înregistrare legături de date	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.IDE.A.195	Înregistrare legături de date GENERALITĂȚI	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
GM1	CAT.IDE.A.195	Înregistrare legături de date GENERALITĂȚI	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.IDE.A.200	Înregistrator combinat	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.IDE.A.200	Înregistrator combinat GENERALITĂȚI	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.IDE.A.210	Indicatoare de legare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - pasageri care nu sunt vizibili din cabina de pilotaj
	CAT.IDE.A.215	Uși interioare și perdele	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - avioane mari
AMC1	CAT.IDE.A.215	Uși interioare și perdele ETICHETE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - avioane mari
	CAT.IDE.A.225	Trusă medicală de urgență	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.IDE.A.225	Trusă medicală de urgență CONȚINUTUL TRUSEI MEDICALE DE URGENȚĂ	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC2	CAT.IDE.A.225	Trusă medicală de urgență TRANSPORTUL ÎN CONDIȚII DE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A -

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
		SIGURANȚĂ	aeronave complexe
AMC3	CAT.IDE.A.225	Trusă medicală de urgență ACCESUL LA TRUSA MEDICALĂ DE URGENȚĂ	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC4	CAT.IDE.A.225	Trusă medicală de urgență COMPLETAREA TRUSEI MEDICALE DE URGENȚĂ	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.IDE.A.230	Oxygen pentru primul ajutor	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - zboruri la altitudini de peste 25 000 ft
GM1	CAT.IDE.A.230	Oxygen pentru primul ajutor GENERALITĂȚI	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - zboruri la altitudini de peste 25 000 ft
	CAT.IDE.A.235	Oxygen suplimentar – avioane presurizate	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - avioane presurizate
AMC1	CAT.IDE.A.235	Oxygen suplimentar – avioane presurizate GENERALITĂȚI	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - avioane presurizate
AMC2	CAT.IDE.A.235	Oxygen suplimentar – avioane presurizate CERINȚELE DE OXIGEN PENTRU OCUPANȚII LOCURILOR DIN COMPARTIMENTUL PENTRU ECHIPAJUL DE ZBOR ȘI ECHIPAJUL DE CABINĂ CARE TREBUIE SĂ SE AFLE LA BORD SUPPLEMENTAR FAȚĂ DE NUMĂRUL MINIM NECESAR AL MEMBRILOR ECHIPAJULUI DE CABINĂ	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - avioane presurizate
GM1	CAT.IDE.A.235	Oxygen suplimentar – avioane presurizate MĂȘTI CU FIXARE RAPIDĂ	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - avioane presurizate
	CAT.IDE.A.245	Echipament de protecție a respirației pentru echipaj	Nu este relevant/nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - avioane presurizate/aeronave complexe
AMC1	CAT.IDE.A.245	Echipament de protecție a respirației pentru echipaj ECHIPAMENT DE PROTECȚIE A	Nu este relevant/nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - avioane

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
		RESPIRAȚIEI (PBE)	presurizate/aeronave complexe
	CAT.IDE.A.255	Topoare de siguranță și răngi de fier	Nu este relevant/nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - avioane presurizate/aeronave complexe
AMC1	CAT.IDE.A.255	Topoare de siguranță și răngi de fier DEPOZITAREA TOPOARELOR DE SIGURANȚĂ ȘI A RĂNGILOR DE FIER	Nu este relevant/nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - avioane presurizate/aeronave complexe
	CAT.IDE.A.265	Mijloace pentru evacuarea de urgență	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - înălțimea ieșirii mai mare de 6 ft
	CAT.IDE.A.270	Megafoane	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.IDE.A.270	Megafoane AMPLASAREA MEGAFOANELOR	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.IDE.A.275	Iluminatul și marcajele în caz de urgență	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.325	Cască cu microfon cu braț	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.325	Cască cu microfon cu braț GENERALITĂȚI	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
GM1	CAT.IDE.A.325	Cască cu microfon cu braț GENERALITĂȚI	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
	CAT.IDE.A.335	Panoul de selecție audio	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
	CAT.IDE.A.345	Echipament de comunicații și navigare pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
		navigabile după repere terestre vizuale	
AMC1	CAT.IDE.A.345	Echipament de comunicații și navigare pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale DOUĂ MIJLOACE DE COMUNICARE INDEPENDENTE	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Echipament de comunicații și navigare pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale NUMĂRUL ȘI TIPUL ACCEPTABILE DE ECHIPAMENTE DE COMUNICARE ȘI NAVIGAȚIE	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Echipament de comunicații și navigare pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale NUMĂRUL ȘI TIPUL ACCEPTABILE DE ECHIPAMENTE DE COMUNICARE ȘI NAVIGAȚIE	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Echipament de comunicații și navigare pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale DEFECTAREA UNUI SINGUR APARAT	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
AMC4	CAT.IDE.A.345	Echipament de comunicații și navigare pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale HF - ECHIPAMENT PENTRU ANUMITE RUTE MNPS	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
GM1	CAT.IDE.A.345	Echipament de comunicații și navigare pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale CERINȚE ALE SPAȚIULUI AERIAN APLICABILE	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
	CAT.IDE.H.115	Lumini de operare	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.115	Lumini de operare LUMINI DE ATERIZARE	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A -

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
			IFR
	CAT.IDE.H.130	Operațiuni IFR sau pe timp de noapte – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 litera (e)	Operațiuni IFR sau pe timp de noapte – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate MIJLOACE DE INDICARE A DEFECTĂRII MIJLOACE DE PREVENIRE A DEFECTĂRII SISTEMELOR DE INDICARE A VITEZEI DIN CAUZA CONDENSULUI SAU GIVRAJULUI	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 litera (f) punctul (6)	Operațiuni IFR sau pe timp de noapte – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate ILUMINAREA INSTRUMENTELOR DE REZERVĂ DE MĂSURARE ȘI AFIȘARE A ALTITUDINII	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 litera (i)	Operațiuni IFR sau pe timp de noapte – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate SUPPORT PENTRU HĂRȚI	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
	CAT.IDE.H.135	Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
	CAT.IDE.H.160	Echipamente radar meteorologic la bord	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.160	Echipamente radar meteorologic la bord GENERALITĂȚI	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
	CAT.IDE.H.165	Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de givraj pe timp de noapte	Nu este relevant parțial pentru operațiuni CAT de la A la A - zboruri în condiții previzibile sau reale de givraj
	CAT.IDE.H.170	Sistemul interfon al echipajului de zbor	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A – operațiuni multipilot
AMC1	CAT.IDE.H.170	Sistemul interfon al echipajului de zbor TIPUL DE SISTEM INTERFON AL ECHIPAJULUI DE ZBOR	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A – operațiuni multipilot

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
	CAT.IDE.H.175	Sistemul interfon al membrilor echipajului de cabină	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - operațiuni cu aeronave care au la bord alții membri ai echipajului decât cei ai echipajului de zbor
AMC1	CAT.IDE.H.175	Sistemul interfon al membrilor echipajului de cabină SPECIFICAȚII ALE CARACTERISTICILOR	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - operațiuni cu aeronave care au la bord alții membri ai echipajului decât cei ai echipajului de zbor
	CAT.IDE.H.180	Sistemul de adresare pasageri	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.IDE.H.185	Înregistrator de voce în cabina de pilotaj	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.IDE.H.185	Înregistrator de voce în cabina de pilotaj GENERALITĂȚI	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.IDE.H.190	Înregistrator de date de zbor	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.IDE.H.190	Înregistrator de date de zbor LISTA PARAMETRILOR DE ÎNREGISTRAT PENTRU ELICOPTERE CARE AU O MCTOM DE MAI MULT DE 3 175 KG ȘI PENTRU CARE S-A EMIS UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITATE INIȚIAL INDIVIDUAL LA SAU DUPĂ 1 IANUARIE 2016	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC2	CAT.IDE.H.190	Înregistrator de date de zbor LISTA PARAMETRILOR DE ÎNREGISTRAT PENTRU ELICOPTERE CARE AU O MCTOM DE MAI MULT DE 3 175 KG ȘI PENTRU CARE S-A EMIS UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITATE INIȚIAL INDIVIDUAL LA SAU DUPĂ 1 AUGUST 1999 ȘI ÎNAINTE DE 1 IANUARIE 2016 ȘI ELICOPTERE CARE AU O MCTOM DE MAI MULT DE 7 000 KG SAU O MPSC DE MAI MULT DE NOUĂ ȘI PENTRU CARE S-A EMIS UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITATE INIȚIAL INDIVIDUAL	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
		LA SAU DUPĂ 1 IANUARIE 1989 ȘI ÎNAINTE DE 1 AUGUST 1999	
AMC3	CAT.IDE.H.190	Înregistrator de date de zbor SPECIFICAȚIILE DE PERFORMANȚĂ DE ÎNREGISTRAT PENTRU ELICOPTERE CARE AU O MCTOM DE MAI MULT DE 3 175 KG ȘI PENTRU CARE S-A EMIS UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITATE INIȚIAL INDIVIDUAL LA SAU DUPĂ 1 AUGUST 1999 ȘI ÎNAINTE DE 1 IANUARIE 2016 ȘI ELICOPTERE CARE AU O MCTOM DE MAI MULT DE 7 000 KG SAU O MPSC DE MAI MULT DE NOUĂ ȘI PENTRU CARE S-A EMIS UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITATE INIȚIAL INDIVIDUAL LA SAU DUPĂ 1 IANUARIE 1989 ȘI ÎNAINTE DE 1 AUGUST 1999	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.IDE.H.195	Înregistrare legături de date	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.IDE.H.195	Înregistrare legături de date GENERALITĂȚI	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
GM1	CAT.IDE.H.195	Înregistrare legături de date GENERALITĂȚI	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.IDE.H.200	Înregistratoare combinate de date de zbor și de voce în cabina de pilotaj	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.IDE.H.200	Înregistratoare combinate de date de zbor și de voce în cabina de pilotaj GENERALITĂȚI	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.IDE.H.240	Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate	Cerințe mai puțin restrictive pentru elicoptere nepresurizate
	CAT.IDE.H.270	Megafoane	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
AMC1	CAT.IDE.H.270	Megafoane AMPLASAREA MEGAFOANELOR	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe

	Referința normei	Titlul normei	Explicație
	CAT.IDE.H.275	Iluminatul și marcajele în caz de urgență	Nu se aplică pentru operațiuni CAT de la A la A - aeronave complexe
	CAT.IDE.H.335	Panoul de selecție audio	Nu este relevant pentru operațiuni CAT de la A la A - IFR
	CAT.IDE.H.345	Echipament de comunicații și navigare pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.345	Echipament de comunicații și navigare pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale DOUĂ MIJLOACE DE COMUNICARE INDEPENDENTE	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
AMC2	CAT.IDE.H.345	Echipament de comunicații și navigare pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale NUMĂRUL ȘI TIPUL ACCEPTABILE DE ECHIPAMENTE DE COMUNICARE ȘI NAVIGAȚIE	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
AMC3	CAT.IDE.H.345	Echipament de comunicații și navigare pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale DEFECTAREA UNUI SINGUR APARAT	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR
GM1	CAT.IDE.H.345	Echipament de comunicații și navigare pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale CERINȚE ALE SPAȚIULUI AERIAN APLICABILE	Nu este relevant parțial pentru operațiunile CAT de la A la A - IFR

ANEXA 3: Acronime și abrevieri utilizate

AAC	comunicare administrativă aeronautică
AAD	deviere de la altitudinea repartizată
AAL	deasupra nivelului aerodromului
AC	curent alternativ
ACAS II	sistem de evitare a coliziunii în zbor II
ADF	radiogoniometru automat
ADG	generator eolian
ADS	supraveghere automată dependentă
ADS-B	supraveghere automată dependentă - radioemisie
ADS-C	supraveghere automată dependentă - contract
AeMC	centru de medicină aeronautică
AEO	toate motoarele în funcțiune
AFCS	sistem automat de control al zborului
AFM	manualul de zbor al aeronavei
AFN	notificarea de zbor a aeronavei
AFN	notificarea mijloacelor ATS
AGL	deasupra nivelului solului
AHRS	sistem de referință atitudine și cap-compass
AIS	servicii de informare aeronautică
ALS	sistem de iluminare la apropiere
ALSF	sistem de iluminare la apropiere cu lumini intermitente
AMC	mijloace acceptabile de conformitate
AMSL	deasupra nivelului mediu al mării
ANP	performanța de navigație reală
AOC	certificat de operator aerian

APCH	apropiere
APU	bloc de alimentare auxiliar
APV	procedură de apropiere cu ghidare verticală
AR	rută ATS
AR	autorizație necesară
AR	cerințe privind autoritatea
ARA	apropiere cu ajutorul radarului la bord
ASC	Comitetul pentru siguranță aeriană
ASDA	distanța de accelerare-oprire disponibilă
ATC	controlul traficului aerian
ATO	organizație de formare autorizată
ATPL	licență de pilot de linie de transport aerian
ATQP	program alternativ de formare și calificare
ATS	servicii de trafic aerian
AVGAS	benzină de aviație
AVTAG	combustibil de tip fracțiune largă
B-RNAV	navigație în zona de bază
BALS	sistem de bază de iluminare la apropiere
CAP	parametri de acces pentru controlor
CDFA	apropiere finală cu coborâre continuă
CDL	lista derogărilor de configurație
CFIT	impactul cu solul în zbor controlat
CG	centru de greutate
cm	centimetri
CM	gestionare configurațională/contextuală
CMA	abordarea monitorizării permanente
CMV	vizibilitate meteorologică convertită

CMPA	aeronavă complexă motorizată
CofA	certificat de navigabilitate
CPA	punctul de distanță minimă
CPDLC	comunicări de legături de date controlor-pilot
CPL	licență de pilot comercial
CRM	gestionarea resurselor echipajului
CRT	instrument de răspuns la observații
CVR	înregistrator de voce în cabina de pilotaj
DA	altitudine de decizie
D-ATIS	legături de date - serviciul automat de informare aeronautică
DC	curent continuu
DCL	autorizarea de plecare
DDM	diferență de profunzime a modulației
D-FIS	legături de date serviciul de informare a zborurilor
DGOR	raportare eveniment cu bunuri periculoase
DH	înălțimea de decizie
DME	echipament de măsurare a distanței
D-OTIS	legături de date - serviciul operațional de informare aeronautică
DR	domeniu de decizie
DSTRK	ruta dorită
PESA	Programul european de siguranță a aviației
CE	Comisia Europeană
EFB	dispozitiv electronic de organizare a informațiilor
EFIS	sistem de instrumente de zbor electronice
EGT	temperatura gazului de evacuare
ELT(AD)	emițător pentru localizarea în caz de urgență (cu declanșare automată)

ELT(AF)	emițător pentru localizarea în caz de urgență (automat fix)
ELT(AP)	emițător pentru localizarea în caz de urgență (automat portabil)
ELT(S)	emițător de supraviețuire pentru localizarea în caz de urgență
EPE	evaluarea erorii de poziție
EPR	coeficient de presiune la motor
EPU	estimarea incertitudinii poziției
ERA	de rezervă pe rută (aerodrom)
ESSG	Grupul european de coordonare SAFA
ETOPS	operațiuni pe rază extinsă cu avioane dotate cu două motoare
ETSO	standarde tehnice europene
EUROCAE	Organizația Europeană pentru Echipamente de Aviație Civilă
EVS	sistem de intensificare a vederii
FAA	Administrația Federală a Aviației
FAF	reper de apropiere finală
FAK	trusă de prim ajutor
FALS	sistem complet de iluminare la apropiere
FANS	sistem de navigație aeriană viitor
FAP	punct de apropiere finală
FATO	zonă de apropiere finală și de decolare
FDM	monitorizarea datelor de zbor
FDR	înregistrator de date de zbor
FFS	simulator de zbor
FI	instructor de zbor
FL	nivel de zbor
FM	modulator de frecvență
FMS	sistem de management al zborului
FOR	câmp de observație

FOV	câmp vizual
FSTD	echipament de simulare a zborului
ft	picioare
FTD	echipament de pregătire pentru zbor
g	gram
g	gravitație
GBAS	sistem de augmentare la sol
GCAS	sistem de evitare a coliziunii cu solul
GIDS	sistem de detectare a gheții la sol
GLS	sistem de aterizare GBAS
GM	materiale de îndrumare
GNSS	sistem global de navigație prin satelit
GPS	sistem de poziționare geografică
GPWS	sistem de avertizare privind apropierea față de sol,
HEMS	servicii medicale de urgență pe elicopter
HF	frecvență înaltă
HI/MI	intensitate ridicată / intensitate medie
HIALS	sistem de iluminare la apropiere de mare intensitate
HLL	lista restricțiilor pentru helipunte
HoT	durată de acțiune
hPa	hecto-Pascal
HUD	sistem de afișare „head-up”
HUDLS	sistem de aterizare prin ghidare „head-up”
IAF	reper de apropiere inițială
IALS	sistem de iluminare la apropiere intermediar
OACI	Organizația Aviației Civile Internaționale
IF	reper intermediar

IFR	reguli de zbor instrumental
IGE	efectul de apropiere de sol
ILS	sistem de aterizare instrumentală
IMC	condiții meteorologice instrumentale
inHg	inchi coloană de mercur
INS	sistem de navigație inerțial
IORS	sistem intern de raportare privind incidentele
PA	punct intermediar
IR	normă de aplicare
IRNAV/IAN	navigație în zona integrată
IRS	sistem de referință inerțial
ISA	atmosferă standard internațională
IV	intravenos
JAA	Autoritățile aeronautice reunite
JAR	Cerințe aeronautice comune
JET 1 / A / A1	kerosen
JET B	combustibil de tip fracțiune largă
JIP	procedură comună de punere în aplicare
JP-4	combustibil de tip fracțiune largă
km	kilometri
kN	kilo-Newton
KSS	formula Ktitorov, Simin, Sindalovskii
kt	nod
LAT/LONG	latitudine/longitudine
LED	diodă luminescentă
LIFUS	zbor de linie sub supraveghere
LNAV	navigație laterală

LoA	scrisoare de acord
LOC	locator de radioghidare
LOE	evaluare de tip zbor de linie
LOFT	pregătire orientată pe zborul de linie
LOS	suprafață cu obstacole limitată
LOUT	temperatura de utilizare operațională minimă
LP	performanța locatorului de radioghidare
LPV	precizie laterală cu apropiere cu ghidare verticală
LRNS	sistem de navigație cu rază de acțiune lungă
LVO	operațiuni cu vizibilitate redusă
LVP	proceduri cu vizibilitate redusă
LVTO	decolare cu vizibilitate redusă
metri	metri
MALS	sistem de iluminare la apropiere de intensitate medie
MALSF	sistem de iluminare la apropiere de intensitate medie cu lumini intermitente
MALSR	sistem de iluminare la apropiere de intensitate medie cu lumini de indicare a alinierii pistei
MAPt	punct de apropiere întreruptă
MCTOM	masa maximă certificată la decolare
MDA	altitudine minimă de coborâre
MDA/H	altitudine/înălțime minimă de coborâre
MDH	înălțime minimă de coborâre
MEA	altitudine minimă de siguranță pe rută
MEL	lista echipamentului minim
METAR	raportul meteorologic al aerodromului
MGA	altitudine minimă de siguranță în caroiaj
MHz	megahertz
MID	punct de mijloc

ml	mililitri
MLS	sistem de aterizare cu microunde
MMEL	lista master a echipamentului minim
MNPS	specificații minime de performanță în navigație
MOC	trecerea minimă a obstacolelor
MOCA	altitudine minimă de trecere a obstacolelor
MOPS	standardul minim de performanță operațională
MORA	altitudinea minimă la devierea de pe rută
MPSC	configurația maximă a locurilor pentru pasageri
mSv	mili-Sievert
NADP	procedură de reducere a zgomotului la decolare
NALS	fără sistem de iluminare de apropiere
NAV	navigație
NDB	baliză nedirecțională
N_F	viteza propulsorului cu elice liberă
NM	mile marine
NOTAM	informații privind serviciile de navigație aeriană
APM	apropiere non precizie
NVG	ochelari de vedere pe timp de noapte
OAT	temperatura aerului exterior
OCH	înălțimea de trecere a obstacolelor
OCL	aprobarea de intrare într-o zonă de control oceanică
ODALS	sistem de iluminare la apropiere omnidirecțional
OEI	cu un motor inoperant
OFS	suprafață fără obstacole
OGE	efectul de îndepărtare de sol
OIP	punct de inițiere a compensării

OM	manual operațional
ONC	hartă de navigație operațională
OSD	datele de conformitate operațională
otCMPA	aeronavă alta decât cea complexă motorizată
PAPI	indicator de precizie al traiectoriei de apropiere
PAR	radar pentru apropiere de precizie
PBE	echipament de protecție a respirației
PBN	navigație bazată pe performanță
PCDS	dispozitiv de transportare a persoanelor
PDP	punct prestabilit
PNR	punct la care întoarcerea nu mai este posibilă
POH	manualul de operare al pilotului
PRM	persoană cu mobilitate redusă
QFE	presiunea atmosferică la altitudinea aerodromului (sau la pragul pistei)
QNH	presiunea atmosferică la nivelul mării
R/T	radiotelefonie
RA	avertisment de evitare a coliziunii
RAT	turbină cu aer dinamic
RCC	centru de coordonare a acțiunilor de căutare și salvare
RCF	rezerva de rută redusă
RCLL	luminile axiale ale pistei
RFC	harta infrastructurii aeriene
RNAV	navigație în zonă
RNAV 5	B-RNAV, navigație în zona de bază
RNP	performanța de navigație impusă
RNPX	performanța de navigație impusă X
ROD	rata coborârii

RTCA	Comisia Radiotehnică pentru Aeronautică
RTZL	lumini din zona de contact cu pista
RVR	distanța vizuală în lungul pistei
RVSM	reduceri ale eșalonării verticale
SACA	evaluarea siguranței aeronavelor comunitare
SAFA	evaluarea siguranței aeronavelor străine
SAE ARP	practică pentru mediul aviatic recomandată de Societatea inginerilor din domeniul auto
SALS	sistem de iluminare la apropiere simplu
SALSF	sistem de iluminare la apropiere scurt cu lumini intermitente
SAP	apropiere stabilizată
SAP	parametri de acces în sistem
SAR	căutare și salvare
SBAS	sistem de augmentare bazat pe sateliți
SCP	categorii speciale de pasageri
SID	plecare instrumentală standard
SMS	sistem de gestionare a siguranței
SPECI	raport aeronautic SPECI al selectat
SRA	apropiere supravegheată prin radar
SRE	unitate radar de supraveghere
SSALF	sistem de iluminare la apropiere scurt simplificat cu lumini intermitente
SSALR	sistem de iluminare la apropiere scurt simplificat cu lumini de indicare a alinierii pistei
SSALS	sistem de iluminare la apropiere scurt simplificat
SSP	program de siguranță a statului
SSR	radar de supraveghere secundar (raportare-presiune-altitudine)
CTS	certificat de tip suplimentar
SVS	sistem de vedere artificială

AT	avertisment de trafic
TAC	hartă apropiere terminală
TAFS	prognoze pentru aerodrom
TAS	viteză de zbor reală
TAWS	sistem de avertizare și de informare asupra configurației terenului
TCAS	sisteme de avertizare în trafic și de evitare a coliziunii
TCCA	Autoritatea aeronautică de transport din Canada
TDP	punct de decizie la decolare
TDZ	zonă de contact
THR	prag
TODA	distanța de decolare disponibilă
TORA	distanța de rulare la decolare disponibilă
TRI	instructor pentru calificare de tip
TSE	eroare de sistem globală
TVE	eroare verticală globală
TWIP	informații meteorologice pentru piloți
UMS	sistem de monitorizare a consumului
UTC	timp universal coordonat
UTR	dispozitiv de reținere a bustului
V _{AT}	viteza de zbor indicată la prag
VDF	radiogoniometru VHF
VFR	reguli de zbor la vedere
VHF	frecvență foarte înaltă
VIS	vizibilitate
VMC	condiții meteorologice de zbor la vedere
V _{MO}	viteza maximă de operare
VNAV	navigare verticală
VOR	radiobaliză omnidirecțională VHF

V_{S1G}	viteza de angajare 1 g
V_{SO}	viteza de angajare
V_Y	cea mai bună viteză de ascensiune
WAC	hartă aeronautică a lumii
WXR	radar meteorologic
ZFT	timp de zbor zero
ZFTT	cursuri de formare cu timp de zbor zero