AVIZUL NR. 04/2011

AL AGENŢIEI EUROPENE DE SIGURANŢĂ A AVIAŢIEI

din 1 iunie 2011

referitor la un regulament al Comisiei de stabilire a normelor de aplicare privind operaţiunile aeriene

„Operaţiuni aeriene - OPS"

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate. Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Cuprins

Rezumat **4**

Introducere **5**

I. Generalităţi 5

II. Domeniul de aplicare a avizului 5

III. Consultare 6

IV. Convenţia de numerotare a reglementărilor 8

Regulamentul cadru privind operaţiunile aeriene **9**

I. Domeniul de aplicare 9

II. Analiza reacţiilor 9

III. Explicaţii 9

Anexa I - Definiţii **15**

I Domeniul de aplicare 15

II. Analiza reacţiilor 15

III. Analiza diferenţelor 15

IV. Explicaţii 17

Anexa II – Partea ARO **19**

I. Generalităţi 19

II. Consultare 22

III. Domeniul de aplicare şi aplicabilitatea 24

IV. Analiza diferenţelor 43

V. Lista propunerilor de sarcini de reglementare 44

Anexa III – Partea ORO **46**

I. Generalităţi 46

II. Consultare 46

III. Domeniul de aplicare şi aplicabilitatea 48

IV. Analiza diferenţelor 70

V. Lista propunerilor de sarcini de reglementare 85

Anexa IV - Partea CAT (A,H) **86**

I. Domeniul de aplicare 86

II. Analiza reacţiilor 88

III. Analiza diferenţelor 88

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

IV. Lista propunerilor de sarcini de reglementare 96

V. CAT.GEN: Capitolul A — Cerinţe generale 99

VI. CAT.OP: Capitolul B – Proceduri operaţionale 101

VII. CAT.POL: Capitolul C – Performanţele aeronavelor şi restricţiile privind operarea acestora 104

VIII: CAT.IDE: Capitolul D – Instrumente, date, echipamente.....108

Anexa V - Partea SPA 111

I. Domeniul de aplicare.....111

II. Analiza reacţiilor.....113

III. Analiza diferenţelor.....113

IV. Lista propunerilor de sarcini de reglementare 113

V. SPA.GEN: Capitolul A — Cerinţe generale 114

VI. SPA.PBN: Capitolul B – Operaţiuni de navigaţie bazată pe performanţă (PBN) 115

VII. SPA.MNPS: Capitolul C – Operaţiuni cu minime de navigaţie bazată pe performanţă (MNPS) 116

VIII. SPA.RVSM: Capitolul D – Operări în spaţiu aerian cu reduceri ale eşalonării verticale (RVSM) 117

IX. SPA.LVO: Capitolul E - Operări cu vizibilitate redusă (LVO) 117

X. SPA.ETOPS: Capitolul F — Operaţiuni pe rază extinsă cu avioane cu două motoare (ETOPS) 118

XI: SPA.DG: Capitolul G – Transportul de bunuri periculoase 119

XII. SPA.NVIS: Capitolul H - Operaţiuni cu elicoptere cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte 119

XIII. SPA.HHO: Capitolul I - Operaţiuni de ridicare cu elicopterul 120

XIV. SPA.HEMS: Capitolul J - Operaţiuni de servicii medicale de urgenţă pe elicopter 122

ACRONIME/ABREVIERI FOLOSITE ÎN PARTEA CAT ŞI PARTEA SPA..... 125

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Rezumat

Prezentul aviz cuprinde următoarele documente:

- Regulamentul cadru privind operaţiunile aeriene;
- Anexa I – Definiţii pentru Anexele II-VIII;
- Anexa II – Partea ARO, Cerinţe ale autorităţii privind operaţiuni aeriene;
- Anexa III – Partea ORO, Cerinţele organizaţiei privind operatorii aerieni comerciali şi operatorii aerieni necomerciali pentru aeronavele complexe motorizate;
- Anexa IV - Partea CAT(A,H), cerinţe tehnice pentru operaţiuni de transport aerian comercial cu avioane şi elicoptere;
- Anexa V - Partea SPA, cerinţe privind operaţiuni care necesită o aprobare specifică.

Pe baza principiilor stabilite de Consiliul de administraţie împreună cu Comisia Europeană, propunerea agenţiei transpune conţinutul UE-OPS şi JAR-OPS 3 şi se aliniază, în măsura posibilităţilor, cu cerinţele de la secţiunile 1 şi 2 ale părţii I şi ale părţii III din Anexa 6 la OACI privind SARP.

Elaborarea acestor cerinţe s-a bazat pe următoarele obiective:

- menţinerea unui nivel ridicat de siguranţă;
- asigurarea unor reglementări proporţionale, dacă este cazul;
- garantarea flexibilităţii şi eficienţei operatorilor şi autorităţilor.

Prezentul aviz este rezultatul unei vaste consultări care a implicat autorităţile, asociaţiile, operatorii şi experţii în aviaţie.

Avizul privind restul anexelor la prezentul Regulament, Anexa VI – partea NCC, Anexa VII – partea NCO, şi Anexa VIII – partea SPO va fi publicat ulterior.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Introducere

I. Generalităţi

1. Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European şi al Consiliului[1] (denumit în continuare „regulamentul de bază") aşa cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009[2] creează cadrul amplu şi adecvat pentru definirea şi punerea în aplicare a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative comune în domeniul aviaţiei civile.

2. Scopul prezentului aviz este de a sprijini Comisia Europeană în stabilirea normelor de aplicare privind operaţiunile aeriene.

3. Avizul a fost adoptat respectând procedura specificată de Consiliul de administraţie al Agenţiei Europene de Siguranţă a Aviaţiei (agenţia)[3], în conformitate cu dispoziţiile articolului 19 din regulamentul de bază.

II. Domeniul de aplicare a avizului

4. Prezentul aviz cuprinde următoarele documente:
   - Regulamentul cadru privind operaţiunile aeriene;
   - Anexa I – Definiţii pentru Anexele II-VIII;
   - Anexa II – Partea ARO, Cerinţe ale autorităţii privind operaţiuni aeriene;
   - Anexa III – Partea ORO, Cerinţele organizaţiei privind operatorii aerieni comerciali şi operatorii aerieni necomerciali pentru aeronavele complexe motorizate;
   - Anexa IV - Partea CAT(A,H), cerinţele tehnice pentru operaţiuni de transport aerian comercial cu avioane şi elicoptere;
   - Anexa V - Partea SPA, cerinţe privind operaţiuni care necesită o aprobare specifică.

5. Prezentul aviz nu cuprinde:
   - cerinţele privind transportul aerian comercial pentru planoare, baloane şi zboruri A-A cu avioane şi elicoptere de la Anexa III – Partea CAT;

---

[1] Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European şi al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviaţiei civile şi instituirea unei Agenţii Europene de Siguranţă a Aviaţiei şi de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 şi a Directivei 2004/36/CE. *JO L 79, 19.03.2008, p. 1-49.*

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

[3] Decizia Consiliului de administraţie cu privire la procedura pe care agenţia trebuie să o aplice pentru emiterea de avize, certificări, specificaţii şi îndrumări (procedura de reglementare), AESA MB 08-2007, 13.06.2007

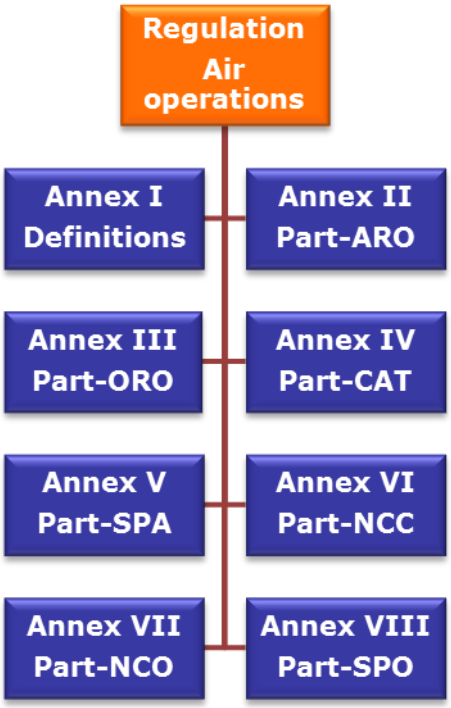
TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

- Anexa VI - Partea NCC, cerinţe tehnice pentru operaţiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate;
- Anexa VII - Partea NCO, cerinţe tehnice pentru operaţiuni necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate;
- Anexa VIII - Partea SPO, cerinţe tehnice pentru operaţiuni specifice, inclusiv operaţiuni comerciale şi necomerciale;
- dispoziţiile referitoare la operaţiunile descrise mai sus în Regulamentul cadru privind operaţiunile aeriene.

Avizul pentru restul cerinţelor va fi publicat ulterior.

6. Documentele prezentului aviz au la bază structura de reglementare revizuită aşa cum a fost propusă de către Comisia Europeană şi agenţie în aprilie 2011. Următorul tabel prezintă o analiză a Anexelor în conformitate cu Regulamentul privind operaţiunile aeriene.

Figura 1: Anexele la Regulamentul privind operaţiunile aeriene



III. Consultare

7. Avizul are la bază:
   - NPA 2008-22 care cuprinde proiectele de propuneri pentru normele de aplicare (IR) şi mijloacele acceptabile de conformitate (AMC) şi materialele de îndrumare (GM) pentru autorităţi şi organizaţii;
   - NPA 2009-02 care cuprinde proiecte de propuneri pentru IR şi referitoare la AMC şi GM pentru operaţiuni aeriene.

8. NPA 2009-02 a fost publicat pe site-ul internet al AESA (http://www.easa.europa.eu) la 30 ianuarie 2009. Perioada de consultare s-a

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

încheiat la 31 iulie 2009. Agenţia primise în total 13 775 de observaţii, din care aproximativ 8 200 de observaţii referitoare la domeniul de aplicare al prezentului aviz.

9. Rezumate ale observaţiilor, răspunsuri referitoare la observaţiile rezumate şi propunerea de text de reglementare revizuit au fost discutate în detaliu cu următoarele patru grupuri de analiză şi reglementare (RG):

- RG01 (CAT), pentru reglementările privind operaţiuni de transport aerian comercial;
- RG02 (SPO), pentru reglementările privind operaţiuni specializate;
- RG03 (NCC), pentru reglementările privind operaţiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate; şi
- RG04 (NCO), pentru reglementările privind operaţiuni necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate.

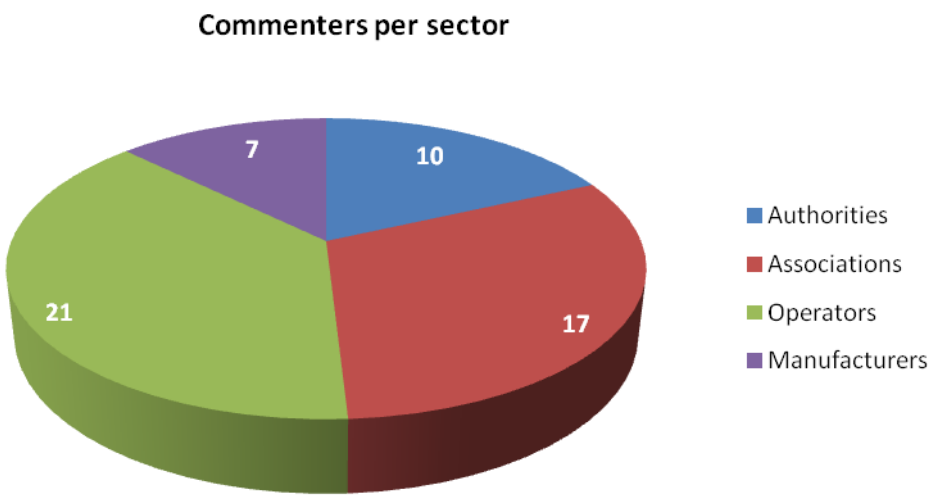
10. Propunerea de text pentru CRD cu referire la Partea CAT a fost analizată de RG01. Propunerea de text pentru CRD cu referire la Partea SPA a fost analizată de toate cele patru RG.

11. De asemenea, agenţia a convocat mai multe întâlniri cu specialişti în elicoptere care au oferit consiliere pe probleme specifice elicopterelor, reprezentând autorităţi, operatori şi producători.

12. Pe baza unei consultări largi cu autorităţile, asociaţiile şi operatorii, agenţia a publicat CRD OPS I la 25 noiembrie 2010. Perioada de primire a reacţiilor s-a încheiat la 15 februarie 2011. Agenţia a primit 1 009 reacţii.

13. Următoarea figură prezintă o analiză a comentatorilor care au oferit reacţii, grupate pe autorităţi, asociaţii, operatori şi producători.

Figura 2: Analiza comentatorilor care au oferit reacţii



14. Toate reacţiile au fost evaluate, au primit un răspuns şi au fost avute în vedere la redactarea Anexei I, Anexei IV şi Anexei V la prezentul aviz.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

15. Detaliile procesului de consultare pentru NPA 2008-22b, NPA 2008-22c, NPA 2009-02c, NPA 2009-02d, care au legătură cu cerinţele din Anexa II partea ARO şi Anexa III partea ORO la prezentul aviz sunt descrise în secţiunile relevante ale prezentei note explicative.

IV. Convenţia de numerotare a reglementărilor

16. În conformitate cu orientările privind proiectele de regulamente ale agenţiei, pentru IR s-a utilizat următoarea convenţie de numerotare a reglementărilor:

<Partea>.<Capitolul>.<Secţiunea>.<N>

Explicaţie

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

exemple: ARO, ORO, CAT, SPA

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

exemple: GEN, OP, POL, IDE

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

exemple: MPA, A, H, MAB

<N>: obligatoriu - număr reglementare – trei cifre, începând cu 100, apoi, în general numere din 5 în 5.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Regulamentul cadru privind operaţiunile aeriene

I. Domeniul de aplicare

17. Regulamentul cadru privind „Operaţiunile aeriene" defineşte aplicabilitatea generală a părţilor la care se referă şi propune măsuri de tranziţie şi asigurare a continuităţii sub forma unor derogări.[4]

II. Analiza reacţiilor

18. Reacţiile primite cu privire la Regulamentul cadru OPS s-au concentrat pe alinierea la Regulamentele cadru ale părţii FCL, propunerile de clauze de anterioritate ale JAR-OPS 3, precizări solicitate cu privire la utilizarea unei aeronave anume prevăzute la Anexa II în operaţiuni CAT şi o definire a termenului de operaţiuni specializate.

III. Explicaţii

19. Regulamentul cadru publicat în prezentul aviz cuprinde, în conformitate cu articolele 4.1 literele (b) şi (c) şi 8 din regulamentul de bază, cerinţele pentru operatorii UE care utilizează aeronave înmatriculate în UE sau în ţări terţe şi pentru personalul implicat în operaţiuni pe astfel de aeronave.

20. De asemenea, stipulează cerinţele pentru agenţie şi autorităţile competente din zona operaţiunilor aeriene, inclusiv inspecţiile la sol ale aeronavelor operatorilor sub supravegherea de siguranţă a altui stat, în conformitate cu articolul 10 din regulamentul de bază.

21. Articolul 2 cuprinde definiţii ale termenilor folosiţi în regulamentul cadru. Definiţia operaţiunilor CAT este preluată din Anexa 6 la OACI şi uşor modificată în sensul luării în considerare a definiţiei „operării comerciale" de la articolul 3 litera (i) din regulamentul de bază. Se subliniază că domeniul de aplicare al definiţiei operării comerciale este mai cuprinzător decât cel al operaţiunilor CAT. Definiţia operaţiunii specializate va fi completată ulterior cu o listă neexhaustivă de servicii specializate sau sarcini în viitoarea parte SPO. Mai mult, articolul 6.6 precizează câte persoane pot fi transportate la bordul unei aeronave folosite pentru operaţiuni specializate, astfel încât să se facă distincţia clară între operaţiunile CAT şi operaţiunile comerciale altele decât CAT.

22. Regulamentul cadru cuprinde şi două articole care se adresează statelor membre. Articolul 3 solicită statelor membre şi agenţiei să elaboreze planuri de siguranţă a aviaţiei, care urmăresc îmbunătăţirea continuă a siguranţei. Acesta subliniază, de asemenea, necesitatea ca statele membre să-şi coordoneze planurile de siguranţă, deoarece siguranţa aviaţiei trebuie gestionată acum în comun de statele membre AESA. Mai exact, repartizarea actuală a competenţelor în cadrul Uniunii Europene nu permite ca un plan de siguranţă să fie pus în aplicare de un stat membru în

[4] O derogare este un tip de măsură de tranziţie care lasă în seama statelor membre opţiunea de a amâna data de punere în aplicare a unei anumite dispoziţii până la un anumit termen definit de lege.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

mod izolat. Pe viitor, vor fi furnizate materiale suplimentare pentru a îmbunătăţi punerea comună în aplicare a cerinţelor privind programul de siguranţă a statului (SSP) al OACI în cadru european. Acestea vor fi bazate pe activitatea coordonată de Comitetul Consultativ European pentru Siguranţa Aviaţiei (CCESA), în special cu privire la manualul PESA.

23. Articolul 4 propune cerinţe referitoare la capacităţile de supraveghere. Fiind pe deplin concordante cu elementele critice relevante ale unui sistem de supraveghere a siguranţei definite de OACI, aceste dispoziţii însărcinează suplimentar statele membre să se asigure că personalul lor de supraveghere este împuternicit în mod corespunzător pentru îndeplinirea sarcinilor de certificare şi supraveghere şi că nu este expus niciunui conflict de interese.

24. Articolele 3 şi 4 au fost deja publicate odată cu avizul 03-11 pentru regulamentul cadru privind personalul navigant. Schimbările care au apărut în urma discuţiilor de la Comitetul AESA privind textul aferent sunt deja incluse.

25. Articolul 5 privind inspecţiile la sol cuprinde o prevedere tranzitorie privind numărul minim anual care este ajustat pro rata la data aplicabilităţii din aprilie a regulamentului, rezultând un procent de 65% pentru 2012.

26. Articolul 6 stabileşte domeniul de aplicare şi aplicabilitatea anexelor, după cum urmează:

Anexă	**Aplicabilitate**	**Articol în RC**
Anexa II - partea ARO	Cerinţele autorităţii, inclusiv inspecţiile la sol	1.1 şi 5
Anexa III - partea ORO Anexa IV - partea CAT	Operaţiuni de transport aerian comercial pentru avioane şi elicoptere, cu excepţia zborurilor A-A	1.2 şi 6.1
Anexa V - partea SPA	Orice operaţiune cu avioane, elicoptere, baloane sau planoare	6.3

27. Articolul 6.4 exclude din domeniul de aplicare al prezentului regulament anumite categorii de aeronave sau tipuri de operaţiuni până la finalizarea activităţii de reglementare aferente. Acestea sunt:

- anumite aeronave prevăzute la anexa II, dacă sunt folosite în operaţiuni CAT. Trebuie operate în conformitate cu condiţiile prevăzute într-o decizie a Comisiei adoptată în conformitate cu UE-OPS;
- dirijabile, aeronave cu rotor basculant, baloane captive şi sisteme de vehicule aeriene fără pilot; şi
- zboruri efectuate de întreprinderi de proiectare sau producţie care au legătură cu o astfel de activitate.

28. Pentru moment, sunt excluse din domeniul de aplicabilitate al părţii ORO şi părţii CAT, operaţiunile CAT A-A cu avioane sau elicoptere (articolul 6.2), precum şi operaţiunile CAT cu baloane şi planoare. IR aferente vor fi publicate ulterior şi regulamentul cadru va fi modificat în consecinţă.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

29. De asemenea, pentru moment, sunt excluse din domeniul de aplicabilitate al părţii ORO operaţiunile comerciale altele decât operaţiunile CAT şi operaţiunile necomerciale cu aeronave complexe motorizate. Regulamentul cadru va fi modificat îndată ce partea NCC, partea NCO şi partea SPO devin disponibile împreună cu avizele aferente din partea agenţiei.

30. O serie de reacţii au solicitat precizări privind operaţiunile CAT cu anumite aeronave prevăzute în Anexa II, în conformitate cu articolul 8.5.g din regulamentul de bază. Următoarea precizare este oferită în coordonare cu Comisia Europeană:

31. Deciziile Comisiei eliberate în conformitate cu articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul 3922/91[5] pot rămâne valabile după abrogarea Anexei III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91, dacă această valabilitate se menţionează explicit în IR. În particular, Decizia Comisiei C(2009) 7633[6] din 14.10.2009 rămâne în vigoare ca o măsură tranzitorie. Decizia a fost anunţată în vederea informării tuturor statelor membre şi este disponibilă pe internet.

32. Decizia Comisiei Europene se referă la anumiţi operatori, tipuri de aeronave prevăzute în Anexa II, probe şi condiţii. În cazul în care unul dintre aceşti operatori intenţionează să folosească un tip diferit de aeronavă prevăzută în anexa II, este necesară depunerea unei noi evaluări a siguranţei şi a unei solicitări de derogare la Comisia Europeană. Propunerea de regulament cadru cuprinde prevederi pentru o mai bună explicare a modului în care statele membre trebuie să procedeze atunci când se confruntă cu schimbări ale operaţiunilor, aşa cum au fost adoptate în respectiva decizie a Comisiei.

33. Toate statele membre au dreptul să aplice Decizia Comisiei C(2009) 7633 în aceleaşi condiţii prevăzute în această decizie şi cu referire la acelaşi tip de aeronave. Orice autorizare ulterioară de către un alt stat membru în aceleaşi condiţii şi în acelaşi scop poate fi acoperită de Decizia Comisiei C(2009) 7633.

34. Cu scopul asigurării unei înţelegeri corespunzătoare şi uniforme a deciziei Comisiei, regulamentul cadru precizează că orice stat membru care doreşte să facă uz de o derogare deja acordată trebuie să informeze Comisia Europeană în legătură cu intenţia sa înainte de punerea în aplicare a acesteia. Acest lucru permite Comisiei Europene să evalueze măsura în care derogarea avută în vedere respectă condiţiile şi evaluarea siguranţei efectuată în contextul deciziei Comisiei. Dacă nu este cazul, este necesară o nouă derogare în conformitate cu articolul 14 alineatul (6) din regulamentul de bază.

35. Articolul 7.1 conţine clauzele de anterioritate pentru AOC eliberate cu respectarea UE-OPS. Este propusă o perioadă de 2 ani care să permită adaptarea sistemului de management, programelor de formare, procedurilor şi manualelor, după caz. Deoarece propunerile de IR conţin un nou format pentru AOC, în conformitate cu o

---

[5] Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3922/1991 din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative din domeniul aviaţiei civile. JO L 373, 31.12.1991, p. 4.

[6] Decizia Comisiei C(2009) 7633 din 14.10.2009 care autorizează Austria, Germania, Regatul Unit şi Malta să elibereze certificate de operator aerian prin derogare de la Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3922/1991 privind armonizarea cerinţelor tehnice şi procedurilor administrative în domeniul aviaţiei civile.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

modificare recentă a OACI, este stabilită o perioadă limitată de 2 ani în care documentul AOC trebuie înlocuit cu un AOC care respectă noul format.

36. Articolul 7.3-6 conţine dispoziţii speciale de conversie pentru operaţiuni CAT cu elicopter. Se propune convertirea AOC naţional pentru elicopter în AOC în conformitate cu IR într-o perioadă de 2 ani. Statele membre stabilesc un raport de conversie în termen de un an de la data aplicabilităţii regulamentului. Acesta conţine descrieri ale cerinţelor naţionale pe baza cărora a fost eliberat AOC şi domeniul de aplicare a privilegiilor care au fost acordate operatorului, oferă indicaţii cu privire la cerinţele din partea ORO, partea CAT şi partea SPA pentru care se acordă credit, orice limitări care trebuie incluse în AOC în conformitate cu IR şi orice cerinţe pe care trebuie să le îndeplinească operatorul în vederea înlăturării acestor limitări.

37. Articolul 8 specifică faptul că capitolul Q din UE-OPS şi dispoziţiile adoptate în conformitate cu articolul 8.4 din Regulamentul 3922/91 rămân în vigoare până la adoptarea normelor de punere în aplicare aferente.

38. Articolul 9 asigură continuitatea listelor echipamentului minim (MEL) existente care pot să nu aibă la bază o listă master a echipamentului minim (MMEL) elaborată în conformitate cu partea 21. Orice modificare ulterioară a unei astfel de MEL trebuie să respecte MMEL aplicabilă a cărei valabilitate a fost prelungită sau care au fost elaborate în conformitate cu partea 21.

39. Articolul 10 are ca obiect formarea membrilor echipajului de zbor şi ai echipajului de cabină cu privire la elemente care reprezintă o consecinţă a datelor de conformitate operaţională. Având în vedere că operatorului i se acordă o perioadă de 2 ani pentru adaptarea programelor de formare relevante (articolul 7.1 litera (b)), este necesară o dispoziţie tranzitorie care să permită asigurarea formării membrilor echipajului. Propunerea are în vedere ciclurile de formare ale operatorilor.

40. Articolul 11 conţine intrarea în vigoare şi derogările. Definirea unei date maxime a aplicabilităţii pentru IR din articolul 70 al regulamentului de bază limitează perioadele disponibile pentru tranziţie stabilind că IR se aplică nu mai târziu de 8 aprilie 2012. La solicitarea Comisiei Europene, a fost aleasă metoda derogărilor pentru acordarea perioadei de tranziţie, dacă aceasta se extinde după 8 aprilie 2012.

41. Subparagraful 2 litera (a) oferă autorităţilor o derogare cu privire elemente ale sistemului de management. Asemeni operatorilor, autorităţile au nevoie de timp pentru a-şi adapta sistemul de management, procedurile şi manualele. Propunerea prevede o derogare de 1 an şi ia în considerare discuţiile anterioare din Comitetul AESA privind cerinţele aferente ale autorităţii referitoare la personalul navigant.

42. În ceea ce priveşte operatorii de elicoptere CAT, este prevăzută o derogare de 2 ani pentru conversia AOC descrisă mai sus.

43. Partea SPA conţine aprobări specifice accesibile tuturor operatorilor, cu excepţia operaţiunilor de servicii medicale de urgenţă pe elicopter (HEMS), operaţiunilor de ridicare cu elicopterul (HHO), operaţiunilor cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS) şi operaţiunilor pe rază extinsă cu avioane cu două motoare (ETOPS), care sunt accesibile doar titularilor de AOC. Cu privire la

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

operaţiunile CAT cu avion şi elicopter, principiile referitoare la continuitate şi tranziţie se aplică în conformitate cu cele descrise mai sus. Referitor la operaţiunile CAT cu baloane şi planoare, deşi cererile de aprobări specifice pentru transportul de bunuri periculoase pot fi rare, se propune o perioadă de tranziţie de 3 ani. Aceeaşi perioadă este propusă pentru operaţiunile specializate. Pentru operaţiuni necomerciale în cadrul cărora nu se desfăşoară operaţiuni speciale se propune o perioadă de tranziţie de 2 ani.

44. Derogările sunt prezentate în tabelul următor:

Operaţiune	**Parte**	**Aeronavă**	**Derogare**
CAT, cu excepţia A-A	Partea ORO Partea CAT Partea SPA	Avioane	n/a
	Partea ORO Partea CAT Partea SPA	Elicoptere	2 ani
CAT A-A	Partea ORO Partea CAT	Avioane Elicoptere	Încă nu se aplică; se va elabora ulterior
	Partea SPA	Avioane Elicoptere	3 ani
CAT Baloane şi planoare	Partea ORO Partea CAT	Baloane Planoare	Încă nu se aplică; se va elabora ulterior
	Partea SPA	Baloane Planoare	3 ani
Operaţiuni specializate	Partea ORO* Partea SPO	Avioane Elicoptere Baloane Planoare	Încă nu se aplică; se va elabora ulterior
	Partea SPA	Avioane Elicoptere Baloane Planoare	3 ani
Operaţiuni necomerciale cu CMPA	Partea ORO Partea NCC	Avioane Elicoptere	Încă nu se aplică; se va elabora ulterior
	Partea SPA	Avioane Elicoptere	2 ani
Operaţiuni necomerciale cu otCMPA	Partea NCO	Avioane Elicoptere Baloane Planoare	Încă nu se aplică; se va elabora ulterior
	Partea SPA	Avioane	2 ani

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Operaţiune	Parte	Aeronavă	Derogare
		Elicoptere Baloane Planoare	

* se aplică pentru activităţi comerciale altele decât CAT şi operaţiuni specializate necomerciale cu aeronave complexe motorizate

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Anexa I - Definiţii

I Domeniul de aplicare

45. Anexa I cuprinde definiţii ale termenilor folosiţi in Anexele II-VIII la prezentul regulament.

II. Analiza reacţiilor

46. Anexa I a primit 53 de reacţii de la 18 comentatori (reprezentând autorităţi aeronautice naţionale, asociaţii din industrie, producători, companii aeriene, o asociaţie de aerodromuri şi o persoană particulară). În general, colectarea definiţiilor în Anexa 1 a fost sprijinită, deşi separarea între IR, AMC şi GM nu s-a bucurat de aceeaşi reacţie pozitivă. Elementul care a atras cele mai multe observaţii a fost „configuraţia maximă de locuri pentru pasageri", caz în care solicitarea unanimă a fost transpunerea intenţiei definiţiei din UE-OPS/JAR-OPS 3. Celelalte observaţii priveau 30 de termeni, sugerând corecturi de editare, modificări în sensul îmbunătăţirii preciziei sau al unei mai bune alinieri cu reglementările şi alinieri cu diferitele definiţii din UE-OPS, JAR-OPS 3, CS şi Anexa 6 la OACI.

III. Analiza diferenţelor

Diferenţe între UE-OPS / JAR-OPS 3

47. Majoritatea definiţiilor se aliniază cu cele din UE-OPS şi JAR-OPS 3. Pentru aceşti termeni folosiţi în mai multe IR, definiţia se află la Anexa 1. S-au făcut schimbări editoriale minore pentru a identifica precis dacă anumiţi termeni se aplică unui tip de operaţiune sau aeronavă şi pentru a asigura consecvenţa cu orientările privind proiectele de regulamente. Schimbări suplimentare au fost efectuate în cazul următorilor termeni:

- „aerodrom de rezervă pe rută 3%" a fost prezentat în CRD în locul termenului „aerodrom de alimentare de rezervă pe rută" - solicitarea pentru 3% este cuprinsă în AMC la CAT.OP.MPA.150 Politica de combustibil;
- „aerodrom adecvat": definiţia UE-OPS a precizat caracteristicile unui astfel de aerodrom şi a pus la dispoziţie o listă neexhaustivă a serviciilor auxiliare necesare pentru un astfel de aerodrom. Reacţia părţilor interesate a calificat lista serviciilor auxiliare necesare din definiţia UE-OPS ca fiind dificil de respectat pentru aeronavele care operează în conformitate cu partea NCC şi partea NCO, astfel încât părţile interesate au solicitat ca întreaga definiţie UE-OPS să fie transpusă pentru operaţiuni CAT. Pentru a rezolva această problemă de proporţionalitate, agenţia a decis să transpună lista serviciilor auxiliare necesare în IR corespunzător din partea CAT. De aceea, se reţine întreaga intenţie a definiţiei UE-OPS pentru operaţiunile CAT;
- „Operaţiune de apropiere de categoria I (CAT I)" cuprinde GNSS/SBAS (sistem global augmentat de navigaţie prin satelit aflat la sol) pentru a clarifica faptul

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

că operaţiunile care utilizează precizia indicatorului de direcţie cu orientare verticală cu o înălţime de decizie sub 250 ft (şi nu mai mică de 200 ft) sunt considerate operaţiuni CAT I;

- „Sistemul de aterizare GNSS (GLS)" a fost redenumit „sistemul de aterizare GBAS (GLS)" şi editat astfel încât să se alinieze cu OACI PANS ATM şi PANS ABC;
- „heliport": agenţia consideră acest termen ca fiind inclus în „aerodrom" (aşa cum este definit în regulamentul de bază) şi în „zonă de operare", şi nu a transpus acest termen în noul regulament;
- „Perioadă de acţiune (HoT)": definiţia rămâne neschimbată în comparaţie cu CRD şi se aliniază cu Anexa 14 la OACI;
- „configuraţie maximă de locuri pentru pasageri (MOPSC)" se introduce în locul termenului „configuraţie maximă de locuri pentru pasageri" din UE-OPS / JAR-OPS 3. Reacţia părţilor interesate a arătat că MAPSC din UE-OPS este considerată aprobare operaţională şi că definiţiile din NPA şi CRD pentru configuraţia maximă de locuri pentru pasageri nu a reflectat acest lucru. De aceea, agenţia a redactat definiţia pentru noul termen MOPSC având în vedere aceste reacţii. În mod clar, MOPSC este un termen stabilit în scopuri operaţionale şi trebuie specificat în manualul operaţional. De asemenea, definiţia precizează că MOPSC trebuie să folosească drept reper configuraţia maximă de locuri pentru pasageri stabilită în timpul procesului de certificare;
- „Categoria standard I" a fost redenumită „operaţiune de apropiere de categoria I (CAT I)" şi a fost refăcută în sensul alinierii cu UE-OPS/JAR-OPS 3 (modificarea editorială constă în faptul că acronimele din definiţia UE-OPS au fost înlocuite cu denumirea completă în Anexa 1).

Diferenţe faţă de Anexa 6 la OACI

48. Dacă majoritatea definiţiilor sunt aliniate cu OACI, deoarece acest regulament transpune UE-OPS şi JAR-OPS 3, există unele diferenţe faţă de OACI:

- „Operaţiuni de apropiere CAT II, IIIA, IIIB" se aliniază în prezent cu UE-OPS, astfel încât sarcina de reglementare OPS.083 „Analiza SPA.LVO" va avea în vedere alinierea cu cea mai recentă modificare a Anexei 6 la OACI;
- „Categoria A / B referitoare la elicoptere" – în urma reacţiilor la CRD, acestea au fost aliniate cu definiţiile pentru „Categoria A" şi „Categoria B" pentru giravioanele din definiţiile CS, care sunt considerate corespunzătoare intenţiilor JAR-OPS 3. Unele părţi interesate au solicitat în reacţia lor extinderea cerinţelor mai puţin restrictive pentru anumite operaţiuni (în particular operaţiunile HEMS), astfel încât să permită elicopterelor care nu sunt pe deplin conforme cu specificaţiile de certificare necesare să fie totuşi eligibile pentru operaţiuni din clasa 1 sau 2 de performanţă. Alte părţi interesate au solicitat ca cerinţele mai puţin restrictive să fie anulate. Agenţia nu consideră schimbarea intenţiei definiţiilor o problemă de siguranţă;
- „aerodrom de rezervă pe rută (ERA)": definiţia rămâne aliniată cu UE-OPS şi diferă de OACI prin faptul că se leagă de „aerodrom adecvat" şi poate fi necesar în etapa de planificare.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

- „sistem de aterizare prin ghidare «head-up»" se aliniază în prezent cu UE-OPS, astfel încât viitoarea sarcină de reglementare OPS.084 „HUD/EVS" va avea în vedere alinierea cu cea mai recentă modificare a Anexei 6 la OACI;
- „operaţiuni în clasa de performanţă 1 / 2 / 3" pentru elicoptere: CRD a explicat că definiţiile rămân aliniate cu cele din AR-OPS 3, deoarece agenţia le consideră cele mai potrivite. Nu s-a primit nicio reacţie la CRD privitor la aceste elemente şi nu s-au efectuat alte schimbări. Pentru clasa 1 de performanţă, definiţia precizează că performanţa cu un motor inoperant (OEI) trebuie considerată înainte de atingerea punctului de decizie pentru decolare (TDP) sau după depăşirea punctului de decizie pentru aterizare (LDP). Definiţia aleasă la Anexa 1 nu precizează clar când trebuie avută în vedere performanţa, deşi conform IR acest lucru se face la sau înainte de TDP (CAT.POL.H.205) şi la sau înainte de LDP (CAT.POL.H.220). Spre deosebire de definiţia OACI, pentru clasa 3 de performanţă, definiţia aleasă face distincţie între elicopterele cu mai multe motoare şi elicopterele cu un singur motor.
- „starea suprafeţei pistei" se aliniază în acelaşi fel cu UE-OPS şi definiţiile vor fi revizuite în sensul alinierii cu ultimele modificări al Anexei 6 la OACI din sarcina de reglementare OPS.005 „Prima revizuire editorială a normelor de punere în aplicare a OPS", prevăzută să înceapă în 2013. Acest lucru va favoriza reacţiile părţilor interesate.

IV. Explicaţii

49. Deoarece principalul principiu de redactare a fost transpunerea UE-OPS şi JAR-OPS 3, au rezultat unele diferenţe faţă de Anexa 6 la OACI (enumerate mai jos). În cazul unor termeni, definiţia UE-OPS şi/sau JAR-OPS 3 a fost împărţită într-o definiţie de bază în Anexa I şi restul materialului mutat în GM şi/sau IR sau AMC. De aceea, au fost redactate GM pentru următoarele: sistem de aterizare prin ghidare „head-up", operaţiuni pe mare în mediu ostil, sistem de redare a imaginii pe timp de noapte şi V_1, care cuprind material pur ilustrativ sau care poate fi interpretat şi care, prin urmare, nu se potriveşte în cadrul definiţiei de bază. Această separare a definiţiilor UE-OPS/JAR-OPS 3 rezolvă şi problema proporţionalităţii, pentru a asigura aplicabilitatea definiţiilor câtorva termeni cheie în cazul mai multor părţi. Cazul „aerodromului adecvat" a fost descris mai sus.

50. Unele părţi interesate au solicitat ca definiţiile din AMC la Anexa I să se afle chiar în interiorul acesteia. Agenţia îşi păstrează opinia conformă căreia AMC la Anexa I este potrivit pentru aceşti termeni care sunt folosiţi în alte AMC sau GM, dar nu în IR, iar decizia va conţine un AMC la Anexa I. În urma schimbărilor aduse structurii reglementării şi introducerii cerinţelor autorităţii şi organizaţiei în acest regulament, anumite definiţii publicate anterior în CRD la părţile AR şi OR au fost adăugate în Anexa I la acest regulament: mijloacele de punere în conformitate, mijloacele alternative de punere în conformitate, partajare de cod, închiriere fără echipaj, echipament de simulare a zborului (FSTD), reţinere la sol, control operaţional, sediul principal, stabilirea priorităţii inspecţiilor la sol, inspecţia la sol, intervalul de remediere şi acordul de închiriere cu echipaj. Aceste definiţii au fost analizate de către părţile interesate în cadrul NPA şi CRD ale părţilor AR şi OR.

51. Ca răspuns la reacţiile specifice primite pentru CRD la OPS I, s-au efectuat modificări la câteva definiţii:

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

- „antigivrare” şi „degivrare” au fost identificate clar ca proceduri la sol, şi antigivrarea ca fiind aplicabilă avioanelor;
- „sistem de intensificare a vederii (EVS)” - definiţia a fost redactată în sensul alinierii la amendamentul 34 la Anexa 6 a OACI – aceasta poate fi considerată doar o modificare a exprimării.

52. În sfârşit, definiţia „operaţiunii de transport aerian comercial” a fost transferată în regulamentul cadru, deoarece aceasta este esenţială pentru înţelegerea domeniului de aplicare a diferitelor anexe la acest regulament.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

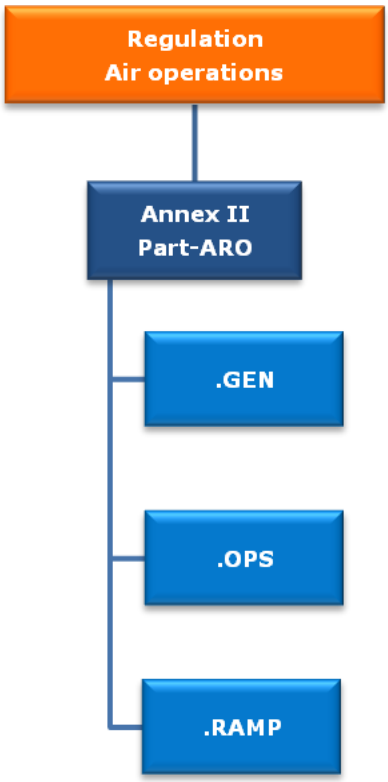
Anexa II – Partea ARO

I. Generalităţi

53. Partea ARO, aşa cum este propusă în cadrul prezentului aviz, este compusă din trei capitole:

- Partea ARO capitolul GEN, cerinţe generale;
- Partea ARO capitolul OPS, cerinţe specifice referitoare la certificarea operatorului aerian;
- Partea ARO capitolul RAMP, cerinţele privind inspecţiile la sol pentru aeronavele operatorilor aflaţi sub supravegherea reglementară a altui stat.

Figura 3: Anexa II Partea ARO



54. Textul propus în aviz reflectă schimbările aduse la propunerile iniţiale ale agenţiei (aşa cum au fost publicate în NPA-urile 2008-22b şi 2009-02d) în urma consultării publice, precum şi alte schimbări aduse în urma analizării şi evaluării reacţiilor formulate cu privire la CRD. Capitolul GEN din partea ARO se aliniază în mare măsură cu capitolul GEN din partea ARA (cerinţele autorităţii privind personalul navigant). Dispoziţiile pentru operatorii cărora li se solicită declararea activităţii sunt relevante doar pentru operaţiunile aeriene şi nu au fost incluse în proiectul de regulament privind personalul navigant (partea ARA). Toate referinţele

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

reglementărilor au fost modificate în sensul respectării convenţiei de denumire propuse în urma deciziei de modificare a structurii reglementării:

a. Dispoziţiile fostei părţi AR sunt în prezent incluse sub titlul de „Partea ARO" („O" însemnând „operaţiuni", spre deosebire de ARA, unde „A" însemna „echipaj" (aircrew)).

b. Fosta Secţiune IV din AR.GEN este acum inclusă ca un capitol separat, „ARO.RAMP".

c. Fostul capitol AR.OPS este redenumit „ARO.OPS".

Cu excepţia capitolului RAMP din partea ARO, numerotarea reglementărilor (ultimele trei cifre) rămâne neschimbată.

55. Tabelul de mai jos prezintă referinţele reglementărilor conform CRD şi prezentului aviz, în ordinea din aviz:

Referinţa la norma din CRD	**Titlul normei în CRD**	**Referinţa la norma din aviz**	**Titlul normei în aviz**
AR.GEN	**Cerinţe generale**	**ARO.GEN**	**Capitolul ARO „Cerinţe generale"**
---	---	ARO.GEN.005	Domeniul de aplicare
AR.GEN.115	Documentaţia de supraveghere	ARO.GEN.115	Documentaţia de supraveghere
AR.GEN.120	Mijloace de conformitate	ARO.GEN.120	Mijloace de conformitate
AR.GEN.125	Informarea agenţiei	ARO.GEN.125	Informarea agenţiei
AR.GEN.135	Reacţia imediată la o problemă de siguranţă	ARO.GEN.135	Reacţia imediată la o problemă de siguranţă
AR.GEN.200	Sistemul de management	ARO.GEN.200	Sistemul de management
AR.GEN.205	Utilizarea entităţilor calificate	ARO.GEN.205	Alocarea sarcinilor
AR.GEN.210	Schimbări în sistemul de management	ARO.GEN.210	Schimbări în sistemul de management
AR.GEN.220	Evidenţa documentelor	ARO.GEN.220	Evidenţa documentelor
AR.GEN.300	Supravegherea continuă	ARO.GEN.300	Supravegherea
AR.GEN.305	Programul de supraveghere	ARO.GEN.305	Programul de supraveghere
AR.GEN.310	Procedura de certificare iniţială - organizaţii	ARO.GEN.310	Procedura de certificare iniţială – organizaţii
AR.GEN.315	Procedura de eliberare, revalidare, reînnoire sau schimbare a licenţelor, calificărilor sau certificatelor - persoane	ARO.GEN.315	Procedura de eliberare, revalidare, reînnoire sau schimbare a licenţelor, calificărilor sau certificatelor - persoane
AR.GEN.330	Schimbări - organizaţii	ARO.GEN.330	Schimbări - organizaţii
AR.GEN.345	Declaraţie - organizaţii	ARO.GEN.345	Declaraţie - organizaţii
AR.GEN.350	Constatări şi măsuri corective - organizaţii	ARO.GEN.350	Constatări şi măsuri corective - organizaţii
AR.GEN.355	Măsuri executorii - persoane	ARO.GEN.355	Constatări şi măsuri executorii - persoane

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa la norma din CRD	Titlul normei în CRD	Referinţa la norma din aviz	Titlul normei în aviz
AR.OPS	**Operaţiuni aeriene**	**ARO.OPS**	**Capitolul ARO „Operaţiuni aeriene"**
AR.OPS.100	Eliberarea certificatului de operator aerian	ARO.OPS.100	Eliberarea certificatului de operator aerian
AR.OPS.105	Acordurile de partajare	ARO.OPS.105	Acordurile de partajare
AR.OPS.110	Acordurile de închiriere	ARO.OPS.110	Acordurile de închiriere
AR.OPS.200	Procedura de aprobare specifică	ARO.OPS.200	Procedura de aprobare specifică
AR.OPS.205	Aprobarea listei echipamentului minim	ARO.OPS.205	Aprobarea listei echipamentului minim
AR.OPS.210	Zona locală	ARO.OPS.210	Stabilirea zonei locale
---	---	ARO.OPS.215	Aprobarea operaţiunilor cu elicopter într-un mediu ostil aflat în afara unei zone aglomerate
---	---	ARO.OPS.220	Aprobarea operaţiunilor cu elicopter spre sau de la o zonă de interes public
---	---	ARO.OPS.225	Aprobarea operaţiunilor către un aerodrom izolat
AR.GEN	**AR.GEN Secţiunea IV**	**ARO.RAMP**	**Capitolul ARO „Inspecţii la sol"**
AR.GEN.405	Domeniul de aplicare	ARO.RAMP.005	Domeniul de aplicare
AR.GEN.415	Generalităţi	ARO.RAMP.100	Generalităţi
AR.GEN.420	Criterii de stabilire a priorităţii	ARO.RAMP.105	Criterii de stabilire a priorităţii
AR.GEN.425	Colectarea informaţiilor	ARO.RAMP.110	Colectarea informaţiilor
AR.GEN.430	Calificarea pentru inspectori la sol	ARO.RAMP.115	Calificarea pentru inspectori la sol
---	---	ARO.RAMP.120	Aprobarea organizaţiilor de formare
AR.GEN.435	Desfăşurarea inspecţiilor la sol	ARO.RAMP.125	Desfăşurarea inspecţiilor la sol
AR.GEN.440	Clasificarea constatărilor	ARO.RAMP.130	Clasificarea constatărilor
AR.GEN.445	Acţiuni ulterioare constatărilor	ARO.RAMP.135	Acţiuni ulterioare constatărilor
AR.GEN.450	Reţinerea la sol a aeronavelor	ARO.RAMP.140	Reţinerea la sol a aeronavelor
AR.GEN.455	Raportarea	ARO.RAMP.145	Raportarea
AR.GEN.460	Sarcinile de coordonare ale agenţiei	ARO.RAMP.150	Sarcinile de coordonare ale agenţiei
AR.GEN.465	Raportul anual	ARO.RAMP.155	Raportul anual
AR.GEN.470	Informarea publicului	ARO.RAMP.160	Informarea publicului
Partea AR	**Apendice**	**Partea ARO**	**Apendice**
Apendicele IV	Certificat de operator aerian	Apendicele I	Certificat de operator aerian
Apendicele V	Specificaţii ale operaţiunilor	Apendicele II	Specificaţii ale operaţiunilor
Apendicele VI	Lista aprobărilor specifice	Apendicele III	Lista aprobărilor specifice
Apendicele I	Formular de raportare standard	Apendicele IV	Formular de raportare standard

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa la norma din CRD	Titlul normei în CRD	Referinţa la norma din aviz	Titlul normei în aviz
Apendicele II	Formular privind fişa de control	Apendicele V	Formular privind fişa de control
Apendicele III	Raport de inspecţie la sol	Apendicele VI	Raport de inspecţie la sol

Tabelul 1: Trimiteri CRD-Aviz pentru partea ARO

II. Consultare

56. NPA 2008-02 a fost publicat pe site-ul web al AESA (http://www.easa.europa.eu) la 31 octombrie 2008. NPA 2009-02 a fost publicat la 30 ianuarie 2009. Perioada de consultare pentru aceste NPA-uri a fost extinsă în conformitate cu articolul 6 alineatul (6) din procedura de reglementare[7], la cererea părţilor interesate, pentru asigurarea unei suprapuneri a perioadelor de consultare pentru NPA din prima extindere[8]. Până la datele finale 28 mai 2009 (NPA 2008-22) şi 31 iulie 2009 (NPA 2009-02), agenţia primise 9 405 observaţii relevante pentru părţile AR şi OR de la peste 400 de comentatori, între care autorităţi aeronautice naţionale, asociaţii profesionale, întreprinderi private şi persoane fizice. Numărul total de observaţii pentru ambele NPA-uri s-a ridicat la 18 243.

57. Analiza observaţiilor s-a realizat în conformitate cu abordarea comună privind extinderea competenţelor UE, stabilită de agenţie şi de Comisia Europeană şi aprobată de Consiliul de administraţie şi Comitetul AESA.[9]

58. Textele modificate ale reglementărilor au fost discutate în detaliu cu grupurile de analiză şi reglementare înfiinţate pentru NPA 2008-22 şi 2009-02. Alcătuirea grupurilor de analiză s-a bazat pe cea a grupurilor iniţiale de redactare înfiinţate pentru sarcinile de reglementare OPS.001 şi FCL.001. Componenţa acestor grupuri de redactare iniţiale a fost extinsă astfel încât să includă şi reprezentanţi ai părţilor interesate, precum şi un reprezentant al departamentului de standardizare al agenţiei, în concordanţă cu normele procedurale privind componenţa grupurilor de reglementare. Partea AR a fost procesată împreună cu partea OR pentru a asigura consecvenţa rezultatelor şi eficienţa procesului de analiză. Procesul de analiză a presupus şi o strânsă coordonare cu grupurile de revizuire înfiinţate pentru cerinţele privind operaţiunile aeriene tehnice (OPS) (NPA 2009-02b) şi consultarea grupurilor de redactare înfiinţate pentru cea de-a doua extindere (aerodromuri, managementul traficului aerian, servicii de navigaţie aeriană).

59. CRD-urile pentru partea AR şi partea OR conţinând sinteze ale observaţiilor şi răspunsurile aferente din partea agenţiei şi textul modificat au fost publicate pe

---

7 Decizia Consiliului de administraţie AESA 08-2007, privind modificarea şi înlocuirea procedurii de reglementare adoptate în şedinţa Consiliului de administraţie 03-2007 (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

8 Mai precis, NPA 2008-22, privind cerinţele autorităţii şi organizaţiei şi NPA 2009-02, privind normele de aplicare a operaţiunilor aeriene ale operatorilor UE (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

9 http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

site-ul internet al agenţiei la 4 octombrie 2010. CRD-urile cuprind o listă a tuturor persoanelor şi/sau organizaţiilor care au trimis observaţii. Până la data finală, 6 decembrie 2010, agenţia primise 1 020 de reacţii privind partea AR şi partea OR de la peste 70 de comentatori, în principal de la autorităţi aeronautice naţionale din Austria, Belgia, Germania, Franţa, Finlanda, Italia, Irlanda, Ţ ările de Jos, Norvegia, Spania, Suedia, Elveţia, Regatul Unit, precum şi de la asociaţii profesionale, organizaţii nonprofit, companii private şi câteva persoane particulare. Şi Administraţia Federală a Aviaţiei din SUA (FAA) a examinat CRD-urile şi nu a avut nicio observaţie. Din toate reacţiile primite, 530 se referă la partea AR, iar 490, la partea OR. Majoritatea reacţiilor s-au referit la capitolele GEN. Circa 20% din cele 1 020 de reacţii au fost formulate cu privire la AMC şi GM la partea AR şi partea OR.

Graficul de mai jos prezintă distribuţia reacţiilor la partea AR doar pentru anumite capitole.

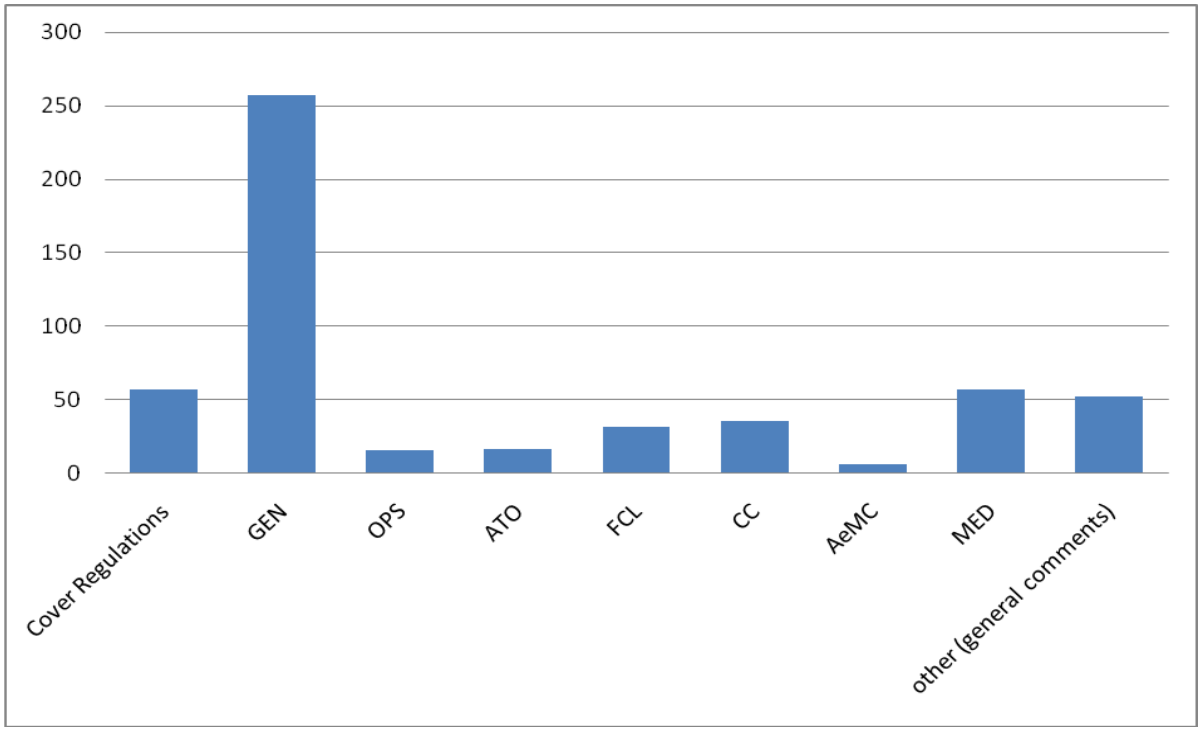


Figura 4: Reacţii la partea AR - distribuţia

60. Indicii privind provenienţa reacţiilor apar mai jos. Ţinând cont de faptul că reacţiile provenite de la asociaţiile reprezentanţilor din industrie sunt de obicei trimise în numele membrilor lor individuali, se poate presupune că în acest grafic proporţia asociaţiilor din industrie este subreprezentată . Faptul că majoritatea reacţiilor au provenit de la autorităţile aeronautice naţionale nu este însă surprinzător.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

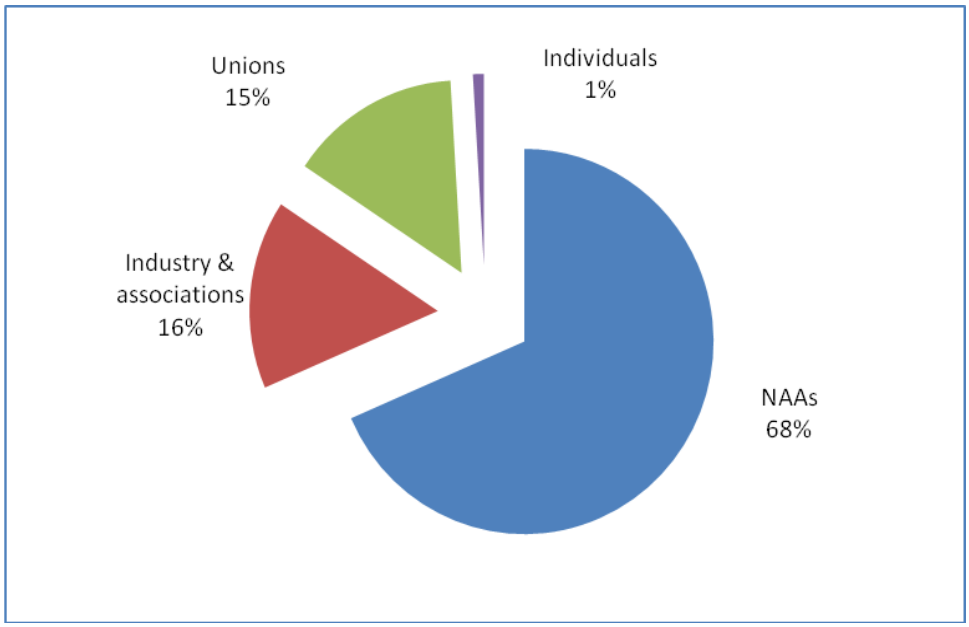


Figura 5: Reacţii la partea AR - originea

III. Domeniul de aplicare şi aplicabilitatea

61. Cu toate că prezentul aviz are ca obiect doar operaţiunile CAT, partea ARO, aşa cum este propusă în prezentul aviz se aplică tuturor tipurilor de operaţiuni aeriene, inclusiv operaţiuni comerciale altele decât CAT, operaţiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate şi cu aeronave altele decât cele complexe motorizate. Acest lucru garantează faptul că, la finalul procesului de adoptare, reglementările vor fi exacte şi consecvente pentru toate tipurile de operaţiuni aeriene (operaţiuni comerciale şi necomerciale). Se subliniază că toate cerinţele autorităţii care sunt prevăzute să se aplice şi operaţiunilor altele decât CAT rămân în aşteptare până la adoptarea avizelor conţinând cerinţele tehnice relevante (de ex. partea NCC, partea NCO, partea SPO).

Capitolul GEN din partea ARO defineşte cerinţele comune pentru autorităţile competente; el cuprinde trei secţiuni:

- Secţiunea 1 Generalităţi;
- Secţiunea 2 Management; şi
- Secţiunea 3 Supravegherea, certificarea şi execuţia.

62. Acestea pun în aplicare articole relevante din regulamentul de bază referitoare la interacţiunile dintre organizaţiile autorizate şi autoritatea competentă, cooperarea şi schimbul de informaţii între autorităţile competente şi agenţie, autorizarea mijloacelor de conformitate alternative la cele stabilite de către agenţie, necesitatea de a reacţiona imediat la o problemă de siguranţă, precum şi la condiţiile privind eliberarea, menţinerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor şi autorizaţiilor. Capitolul GEN mai conţine şi cerinţe privind organizarea şi sistemul de management ale autorităţilor competente, care sunt relevante în mod direct pentru capacităţile de supraveghere ale autorităţilor competente.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Regulamentul de bază	**Cerinţe privind autorităţile**
Obiectivele articolului 2 alineatul (2) litera (d) Articolul 15 Reţeaua de informare	Programul de siguranţă (articolul 3 din regulamentul-cadru)
Articolul 18 Măsuri adoptate de agenţie Articolul 19 Avize, specificaţii de certificare şi materiale de îndrumare	Mijloace de conformitate (ARO.GEN.120)
Articolul 7 Piloţii	Capacităţile de supraveghere (articolul 4 din regulamentul-cadru) Supravegherea (ARO.GEN.300) Programul de supraveghere (ARO.GEN.305) Certificarea iniţială (ARO.GEN.310 & 315) Schimbări – organizaţii (ARO.GEN.330) Constatări – organizaţii (ARO.GEN.350) Constatări şi punerea în aplicare - persoane (ARO.GEN.355)
Articolul 7 Piloţii (ATO, AeMC, FSTD)	
Articolul 8 Operaţiuni aeriene	
Articolul 8 alineatul (4) Operaţiuni aeriene - Membrii echipajului de cabină	
Articolul 10 Supravegherea şi execuţia	Supravegherea (ARO.GEN.300) Programul de supraveghere (ARO.GEN.305) Constatări (ARO.GEN.350) Execuţia - persoane (ARO.GEN.355)
Articolul 13 + Anexa V – Entităţi calificate	Alocarea sarcinilor (ARO.GEN.205)
Articolul 15 Reţeaua de informare	Informarea agenţiei (ARO.GEN.125) Programul de supraveghere (ARO.GEN.305) Sistemul de management (ARO.GEN.200)
Articolul 14 Dispoziţii privind flexibilitatea Articolul 15 Reţeaua de informare Articolul 22 alineatul (1) Certificarea operatorilor aerieni	Reacţia imediată la o problemă de siguranţă (AR.GEN.135)
Articolul 24 Monitorizarea aplicării normelor	Sistemul de management (ARO.GEN.200) Schimbări în sistemul de management (ARO.GEN.210)
Articolul 54 Inspecţii în statele membre	Schimbări în sistemul de management (ARO.GEN.210) Evidenţa documentelor (ARO.GEN.220)

Tabelul 2: Articolele din regulamentul de bază şi AR corespunzătoare

63. În conformitate cu abordarea sistemică globală, cerinţele din capitolul GEN au fost elaborate avându-se în vedere asigurarea consecvenţei şi compatibilităţii, în măsura posibilităţilor, cu normele relevante în domeniul aerodromurilor, managementului traficului aerian/serviciilor de navigaţie aeriană, precum şi în cel al navigabilităţii. Având în vedere caracterul lor general, normele de aplicare propuse ţin seama, în mod corespunzător, de elementele critice (CE) ale unui sistem de supraveghere a siguranţei definite de OACI[10], în special în ceea ce priveşte:

- CE-3: Sistemul de aviaţie civilă al statului şi funcţiile de supraveghere a siguranţei

[10] Vezi Documentul 9735 al OACI *Manual de evaluare a supravegherii siguranţei*, ediţia a 2-a — 2006, Apendicele C – prin evaluarea punerii în aplicare eficiente a elementelor critice ale unui sistem de supraveghere a siguranţei, capacitatea statului de a supraveghea siguranţa este determinată în cadrul programului universal de evaluare a supravegherii siguranţei al OACI.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

- CE-4: Calificarea şi formarea personalului tehnic
- CE-5: Îndrumarea tehnică, instrumentele şi furnizarea de informaţii critice pentru siguranţă
- CE-6: Obligaţiile privind licenţierea, certificarea, autorizarea şi/sau aprobarea
- CE-7: Obligaţiile privind monitorizarea
- CE-8: Soluţionarea problemelor privind siguranţa.

64. Standardele OACI privind punerea în aplicare a unui program de siguranţă a statului (SSP) necesită instituirea de către stat a unor mecanisme pentru a asigura monitorizarea eficientă a acestor elemente critice[11]. Prin urmare, cerinţele propuse în capitolul GEN vor sprijini statele membre în eforturile lor de punere în aplicare a SSP.

65. Normele propuse se inspiră şi din dispoziţiile relevante din UE-OPS capitolul C „Certificarea şi supravegherea operatorului"[12] şi din dispoziţiile existente în JIP ale JAA. IR şi AMC conexe din capitolul GEN din partea ARO sunt pe deplin concordante cu standardele relevante privind supravegherea siguranţei cuprinse în Anexa 6 partea I Apendicele 5 şi partea III Apendicele 1 OACI.

Anexa 6 partea 1 - Apendicele 5 OACI **Anexa 6 partea 3 - Apendicele 1 OACI**	**Reglementările AESA şi AMC/GM respective**
1. Legislaţia primară în domeniul aviaţiei	Regulamentul de bază ORO.GEN.140
2. Regulamentele specifice de exploatare	Regulamentul (CE) nr. 216/2008; Cerinţe esenţiale, Regulamentul (CE) nr. 2042/2003[13] Partea ARO capitolul OPS
3.Structura şi funcţiile de supraveghere a siguranţei ale AAC	Numărul suficient de angajaţi prevăzut în ARO.GEN.200 litera (a) punctul (2) Articolul 4 din regulamentul-cadru
4. Îndrumare tehnică	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200 litera (a) punctul (1)
5. Personalul tehnic calificat	ARO.GEN.200 litera (a) punctul (2) GM1 şi 2-ARO.GEN.200 litera (a) punctul (2)
6. Obligaţiile privind licenţierea şi certificarea	ARO.GEN.200 litera (a) punctul (1) - AMC1-ARO.GEN.305 litera (b)-OPS ARO.GEN.310 - AMC1-ARO.GEN.310 litera (a)-OPS
7. Obligaţiile privind monitorizarea continuă	ARO.GEN.200 litera (a) punctul (1) ARO.GEN.300 ARO.GEN.305; AMC1-ARO.GEN.305 litera (b)

[11] Vezi Anexa 1 ataşamentul C OACI şi Anexa 6 ataşamentul J „Cadrul pentru programul de siguranţă a statului" § 3.1 OACI.

[12] Tabele comparative pentru UE-OPS şi JAR-OPS 3 au fost prezentate în CRD sau partea AR şi partea OR, cf. http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf.

[13] Regulamentul Comisiei (CE) nr. 2042/2003 privind navigabilitatea iniţială şi continuă a produselor, pieselor şi echipamentelor aeronautice şi autorizarea întreprinderilor şi a personalului cu atribuţii în domeniu *JO L 315, 28.11.2003, p. 1.*

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Anexa 6 partea 1 - Apendicele 5 OACI **Anexa 6 partea 3 - Apendicele 1 OACI**	**Reglementările AESA şi AMC/GM respective**
8. Soluţionarea problemelor privind siguranţa	ARO.GEN.200 litera (a) punctul (1) şi ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

Tabelul 3: Corespondenţa dintre standardele relevante ale OACI privind supravegherea şi partea ARO / partea ORO

66. Capitolul GEN din partea ARO, propunând cerinţe comune care pot fi aplicate tuturor tipurilor de certificate şi autorizaţii, pune în aplicare concluziile raportului COrA al JAA în ceea ce priveşte supravegherea în funcţie de performanţă, procese de autorizare simplificate furnizând consecvenţă în autorizaţiile organizaţiilor, acolo unde o astfel de consecvenţă este esenţială pentru ca organizaţiile să pună în aplicare sisteme eficiente de management (al siguranţei). Obiectivul OACI de introducere a SMS în toate domeniile din sfera aviaţiei duce obligatoriu la aceleaşi principii de bază privind managementul şi autorizarea organizaţiilor.

67. Deoarece partea ARO are la bază materialul normativ existent şi propune cerinţe care sunt pe deplin aliniate la standardele relevante ale OACI privind sistemele de supraveghere a siguranţei statului, esenţa sarcinilor autorităţilor definite în normele de aplicare propuse în cadrul prezentului aviz nu diferă în mod fundamental de sarcinile pe care autorităţile competente le îndeplinesc deja astăzi. Orice sarcini suplimentare îşi găsesc justificarea fie direct în regulamentul de bază (de exemplu punerea în aplicare a acelor articole care au legătură cu prima extindere, îndeplinirea obiectivului principal al regulamentului de bază în ceea ce priveşte siguranţa, standardizarea şi armonizarea) sau în acele standarde ale OACI care sunt corelate cu instituirea unui SSP.

ARO.GEN Secţiunea 1 - Generalităţi

68. Secţiunea 1 completează cerinţele privind statele membre definite la nivelul regulamentului-cadru (articolul 4 – Capacităţi de supraveghere) cu cerinţe generale aplicabile autorităţilor competente. Ea are în principal rolul de a facilita cooperarea şi schimbul de informaţii între autorităţi şi agenţie, precum şi între autorităţile însele. Aceste dispoziţii derivă din cerinţele la nivel înalt prevăzute în regulamentul de bază (în special articolul 5 alineatul (5); articolul 7 alineatul (6); articolul 8 alineatul (5); articolul 10; articolul 15; articolul 22 alineatul (1) şi articolul 24). Secţiunea 1 cuprinde, de asemenea, obligaţii referitoare la documentaţia de supraveghere, care completează dispoziţiile relevante privind capacităţile de supraveghere incluse în regulamentul-cadru, făcând trimitere la elementul critic CE-5 al OACI „Îndrumarea tehnică, instrumentele şi furnizarea de informaţii critice pentru siguranţă”.

69. Secţiunea I mai solicită autorităţilor competente să furnizeze agenţiei informaţii importante pentru siguranţă (ARO.GEN.125 litera (b)). Deşi Directiva 2003/42/CE[14] a stabilit elaborarea de rapoarte obligatorii privind siguranţa în cazul unor incidente serioase, s-a considerat că măsurile de punere în aplicare

[14] Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor în aviaţia civilă *(JO L 167, 4.7.2003, p. 23).*

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

asociate[15] nu prevăd cerinţe explicite privind necesitatea de a transmite agenţiei toate informaţiile disponibile în materie de siguranţă într-un format corespunzător. Agenţia trebuie informată în mod curent cu privire la aspectele legate de proiectare, datele de conformitate operaţională (OSD) şi siguranţa operaţională, aşa cum sunt identificate în Programul european de siguranţă a aviaţiei (PESA), sau la zonele identificate în mod specific de către agenţie ca reprezentând o problemă pentru siguranţă. Materialul AMC va fi inclus la AR.GEN.125 litera (b) ca un rezultat al activităţii, în curs de desfăşurare la momentul actual, în cadrul sistemului de raportare privind incidentele interne (IORS) al agenţiei. În schimb, aceasta furnizează agenţiei un instrument esenţial pentru elaborarea raportului anual privind siguranţa solicitat de legiuitor[16].

70. Secţiunea I cuprinde cerinţe privind procesarea mijloacelor de conformitate reprezentând o alternativă la mijloacele acceptabile de conformitate publicate de agenţie. Expresia mijloace acceptabile de conformitate (AMC), menţionată în articolele 18 şi 19 din regulamentul de bază, este utilizată în principal pentru a descrie materialele tehnice/procedurale care trebuie utilizate de statele membre şi de industrie la punerea în aplicare a regulamentului de bază şi a IR. În acest context, un AMC ilustrează un mijloc de punere în conformitate cu norma. Deoarece materialul asociat publicat de agenţie nu este de natură legislativă, acesta nu poate impune obligaţii persoanelor reglementate, iar acestea pot decide să dovedească conformitatea cu cerinţele aplicabile prin alte mijloace. Legiuitorul a intenţionat însă ca acest material să ofere solicitanţilor certitudine legislativă şi să contribuie la punerea în aplicare uniformă şi, prin urmare, i-a conferit o prezumţie de conformitate cu norma. AMC angajează autorităţile competente, astfel că persoanele reglementate care îl respectă trebuie recunoscute ca fiind în conformitate cu legislaţia. Totuşi, se oferă flexibilitate, deoarece părţile interesate pot propune autorităţii lor competente un mijloc de conformitate alternativ şi, în caz că pot demonstra posibilitatea garantării unui nivel de siguranţă echivalent, aceste mijloace de conformitate alternative pot fi apoi autorizate şi puse în aplicare.

71. Propunerile prezentate în cadrul CRD au vizat asigurarea procesării uniforme a unor astfel de alternative de către autorităţile competente şi asigurarea unei transparenţe totale, care lipseşte sistemului actual. Temeiul juridic pentru mecanismul mijloacelor de conformitate alternative şi obligaţiile autorităţilor competente poate fi găsit, printre altele, în articolul 5 alineatul (5), articolul 7 alineatul (6) şi articolul 8 alineatul (5) din regulamentul de bază, care prevede că trebuie adoptate IR privind modul în care să se elibereze, menţină şi modifice certificatele şi autorizaţiile. Cum mijloacele de conformitate alternative sunt în principal mijloace utilizate de către solicitanţi pentru a stabili conformitatea cu IR, agenţia a considerat necesară instituirea unui proces atât pentru solicitanţi, cât şi pentru autorităţi, în vederea abordării acestor mijloace de conformitate alternative. În ceea ce priveşte rolul şi obligaţiile incluse privind agenţia, acestea îşi au temeiul juridic în competenţele atribuite agenţiei de a monitoriza punerea în

---

15 Regulamentul (CE) nr. 1321/2007 al Comisiei din 12 noiembrie 2007 de stabilire a unor reguli de punere în aplicare pentru înregistrarea, într-un fişier centralizat, a informaţiilor privind evenimentele în aviaţia civilă schimbate în conformitate cu Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European şi a Consiliului Text cu relevanţă pentru SEE *(JO L 294, 13.11.2007, p. 3).*

16 Articolul 15 alineatul (4) din regulamentul de bază.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

aplicare a normelor de către autorităţile competente şi de a standardiza performanţa acestora (a se vedea regulamentul de bază, articolele 10 şi 24).

72. În scopul standardizării şi armonizării, se stabileşte o obligaţie pentru autoritatea competentă de a informa agenţia cu privire la fiecare mijloc de conformitate alternativ pe care l-a autorizat sau pe care îl utilizează, precum şi de a pune la dispoziţia tuturor organizaţiilor şi persoanelor din sfera sa de supraveghere mijloacele de conformitate alternative pe care le utilizează autoritatea însăşi în vederea obţinerii conformităţii cu normele aplicabile. Aceasta introduce o nouă sarcină pentru autorităţile competente, care poate fi însă pusă în aplicare pe baza mecanismelor şi procedurilor existente; prin urmare, povara suplimentară este de aşteptat a fi limitată.

73. În urma observaţiilor la NPA şi reacţiilor la CRD, a reieşit, în mod clar, că majoritatea părţilor interesate preferă o verificare sistematică ex-ante realizată de agenţie a tuturor mijloacelor de conformitate alternative înaintea autorizării şi/sau a punerii în aplicare de către autoritatea competentă. Argumentul principal este menţinerea de condiţii de concurenţă echitabile şi eliminarea incertitudinii care constă în faptul că mijloace de conformitate alternative, autorizate de autoritatea competentă fără intervenţia agenţiei, pot fi contestate ulterior, de exemplu în cursul unei inspecţii de standardizare. Regulamentul de bază nu cuprinde o dispoziţie privind o astfel de autorizare ex-ante de către agenţie, lăsând punerea în aplicare a normelor în seama statelor membre. În consecinţă, aceste preocupări nu pot fi tratate în cadrul sistemului legislativ actual. Totuşi, pentru a lua în considerare preocupările părţilor interesate, este prevăzută o circumstanţă atenuantă, făcând explicită cerinţa ca autoritatea competentă să înfiinţeze un sistem în vederea evaluării şi controlării consecvente a tuturor mijloacelor de conformitate pe care le utilizează sau care sunt utilizate de organizaţii sub supravegherea sa. În acest context, este important să se observe că utilizarea de mijloace alternative de conformitate autorizate de o autoritate competentă este limitată la o organizaţie anume. Alte organizaţii care doresc să utilizeze aceleaşi mijloace de conformitate alternative trebuie să le proceseze din nou împreună cu autoritatea lor competentă.

74. În cele din urmă, ca răspuns la reacţiile la CRD, agenţia a simplificat definiţiile, eliminând expresia „mijloace de conformitate adiţionale” şi extinzând definiţia „mijloacelor de conformitate alternative” pentru a cuprinde mijloacele care oferă o alternativă la un AMC existent şi mijloacele noi de a stabili conformitatea cu regulamentul de bază şi cu IR proprii, acolo unde niciun AMC asociat nu a fost adoptat de către agenţie.

ARO.GEN Secţiunea 2 - Management

75. Normele din secţiunea 2 solicită autorităţilor competente să stabilească şi să menţină un sistem de management în vederea îndeplinirii obligaţiilor şi asumării responsabilităţilor care le revin conform dispoziţiilor integrate în partea AR. Principalele elemente ale unui astfel de sistem de management sunt similare cerinţelor tipice privind sistemele de gestionare aplicabile organizaţiilor:

- politici şi proceduri documentate;

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

- personal suficient şi calificat în mod adecvat, inclusiv obligaţia de a planifica disponibilitatea personalului;
- numirea unui personal de conducere pentru diversele domenii de activitate;
- facilităţi şi spaţii adecvate;
- o funcţie de monitorizare a conformităţii sistemului de management, inclusiv desemnarea unei persoane sau a unui grup de persoane responsabile cu funcţia de monitorizare a conformităţii;
- necesitatea de a asigura faptul că sarcinile de certificare şi de supraveghere îndeplinite în numele autorităţii competente sunt în conformitate cu cerinţele aplicabile;
- un sistem pentru identificarea schimbărilor care afectează sistemul de management şi pentru luarea de măsuri în vederea menţinerii eficienţei acestuia; şi
- un sistem de evidenţă a documentelor pentru a asigura trasabilitatea activităţilor întreprinse.

76. Aceste cerinţe privind sistemul de management sunt completate printr-o cerinţă specifică de stabilire a unor proceduri pentru schimbul eficient de informaţii şi asistarea altor autorităţi, care detaliază suplimentar cerinţele din regulamentul de bază articolul 15 alineatul (1). Setul de cerinţe comune privind sistemele de gestionare ale autorităţilor competente propus în cadrul secţiunii 2 se raportează în mod direct la elementele critice ale sistemelor de supraveghere a siguranţei definite de OACI, şi anume CE-4 „Calificarea şi formarea personalului tehnic" şi CE-5 „Îndrumarea tehnică, instrumentele şi furnizarea de informaţii critice pentru siguranţă". Aceste cerinţe sprijină punerea în aplicare a SSP şi contribuie la crearea unui sistem de supraveghere eficient pentru a încuraja organizaţiile reglementate să pună în aplicare sisteme de management aliniate la partea ORO.

77. În ceea ce priveşte susţinerea procesului de standardizare şi facilitarea evoluţiei acestui proces înspre o monitorizare permanentă[17], secţiunea 2 solicită de asemenea autorităţilor competente să îi furnizeze agenţiei documentaţia relevantă privind sistemul lor de management şi privind schimbările operate asupra acestuia.

78. În ceea ce priveşte ARO.GEN.205, unele state membre au obiectat cu privire la includerea unor dispoziţii specifice în partea ARO, susţinând că articolul 13 şi Anexa V din regulamentul de bază sunt suficiente pentru tratarea acestui aspect. Pe de altă parte, agenţia consideră că regulamentul de bază nu prevede cum să fie asigurată îndeplinirea obligaţiilor specificate şi, în consecinţă, păstrează dispoziţiile într-o variantă modificată: norma se referă acum la alocarea de către autoritatea competentă a sarcinilor de certificare şi de supraveghere unor persoane juridice sau fizice şi se concentrează asupra criteriilor care trebuie îndeplinite. Norme atât de specifice urmăresc să garanteze faptul că orice sarcină

[17] Abordarea monitorizării permanente (CMA) va presupune înfiinţarea unui sistem de monitorizare permanentă a statelor membre pe baza unei abordări armonizate şi consecvente. Monitorizarea capacităţii de supraveghere a siguranţei a statelor membre se va baza pe următorii patru paşi principali: (1) colectarea şi validarea datelor privind siguranţa, (2) analiza şi măsurarea nivelului capacităţii de supraveghere a siguranţei, (3) identificarea deficienţelor şi evaluarea riscurilor aferente, (4) elaborarea şi punerea în aplicare a unor strategii de reducere a riscului.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

de certificare sau de supraveghere îndeplinită în numele autorităţii competente respectă cerinţele aplicabile, într-un mod similar cerinţelor pe care trebuie să le îndeplinească organizaţiile la contractarea de activităţi în cadrul sferei lor de autorizare. Această nouă normă de punere în aplicare este relevantă în mod direct pentru asigurarea unui nivel înalt de siguranţă la certificarea autorităţii competente şi în activităţile de supraveghere, precum şi a unei puneri în aplicare uniforme a dispoziţiilor relevante din regulamentul de bază. Această nouă reglementare nu intră în conflict cu flexibilitatea asigurată statelor membre cu privire la desemnarea unuia sau a mai multor organisme ca autoritate competentă în conformitate cu definiţia de la articolul 4.1 din regulamentul cadru; ea se aplică în cadrul fiecărei autorităţi competente desemnate de un stat membru.

79. Cu toate că dispoziţiile din secţiunea 2 decurg din cerinţele existente, precum cele cuprinse în secţiunea B a Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 în domeniul organizării, calificării şi formării, procedurilor, facilităţilor, evidenţei documentelor şi al altor aspecte privind autoritatea competentă, acestea prevăd câteva sarcini noi pentru autorităţile competente:

a. transmiterea către agenţie a procedurilor şi a modificărilor aduse la acestea, informarea agenţiei referitor la schimbările care afectează sistemul de management (ARO.GEN.200 litera (d) şi ARO.GEN.210 litera (c));

b. definirea şi punerea în aplicare a procedurilor pentru participarea la un schimb mutual de informaţii şi acordarea de asistenţă altor autorităţi competente ARO.GEN.200 litera (c); şi

c. implementarea unui sistem de monitorizare a conformităţii care să cuprindă proceduri de audit intern şi de management al riscurilor pentru siguranţă (ARO.GEN.200 litera (a) punctele (4) şi (5)), inclusiv implementarea unui sistem pentru evaluarea iniţială şi continuă a persoanelor juridice sau fizice care execută sarcinile de certificare sau supraveghere în numele autorităţii competente (ARO.GEN.205).

80. În timp ce pentru sarcinile a. şi b. se poate presupune că autorităţile se pot baza pe resursele şi canalele de comunicare existente, se ştie că punerea în aplicare a sarcinii c. poate necesita resurse suplimentare. Responsabilităţile statelor membre de a furniza autorităţilor competente capacităţile de supraveghere şi resursele necesare pentru ca acestea să-şi îndeplinească sarcinile în conformitate cu cerinţele aplicabile sunt stabilite în mod clar în articolul 4 alineatul (4) din regulamentul cadru. Acesta formează temeiul juridic pentru asigurarea faptului că toate sarcinile suplimentare pot fi finanţate. În acest context, merită remarcat faptul că un sistem de management eficient, inclusiv monitorizarea conformităţii şi managementul riscurilor pentru siguranţă, contribuie de asemenea la asigurarea rentabilităţii procedurilor de certificare şi supraveghere şi la facilitarea punerii în aplicare a SSP.

81. Pe lângă aceasta, dispoziţiile din secţiunea 2 prezintă acum obligaţiile:

a. privind autorităţile competente de a ţine o listă cu toate certificatele organizaţiilor, certificatele de calificare FSTD şi licenţele, calificările, certificatele sau atestatele eliberate personalului (ARO.GEN.220 litera (b));

b. pentru autorităţile competente de a ţine evidenţa evaluării mijloacelor de conformitate alternative propuse de către organizaţiile cărora li se impune o certificare şi a evaluării mijloacelor de conformitate alternative utilizate de către autoritatea competentă însăşi (ARO.GEN.220 litera (a) punctul (11)); şi

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

c. de implementare a unui sistem de planificare a disponibilităţii personalului (ARO.GEN.200 litera (a) punctul (2)).

82. Deşi normele actuale nu cuprind astfel de cerinţe explicite, se poate presupune că autorităţile competente dispun de sistemele necesare pentru conformitatea cu aceste noi cerinţe în cadrul sistemelor lor de administrare a certificatelor şi a autorizaţiilor şi în cadrul sistemelor lor de management al personalului.

ARO.GEN Secţiunea 3 — Supravegherea, certificarea şi execuţia

83. Această secţiune cuprinsă în partea ARO capitolul GEN îi furnizează autorităţii competente elementele necesare privind modul de interacţiune cu organizaţiile şi persoanele reglementate. Ea descrie principiile generale de supraveghere, tratează elementele programului de supraveghere şi detaliază acţiunile, rolurile şi responsabilităţile specifice ale autorităţilor competente privind certificarea, supravegherea continuă şi procesele executorii. Secţiunea este bazată pe procedurile stabilite în regulamentele existente. Normele privind supravegherea ţin cont de cerinţele de înalt nivel cuprinse în regulamentul de bază în vederea asigurării faptului că supravegherea nu este limitată la organizaţiile şi persoanele certificate de către autoritatea competentă.

84. Dispoziţiile relevante decurg din JIP ale JAA la JAR-OPS şi JAR-FCL, precum şi din cerinţele existente în secţiunea B din Regulamentele (CE) numerele 1702/2003[18] şi 2042/2003. Articolele relevante pentru OPS din regulamentul de bază sunt: articolul 8 alineatul (5); pentru FCL: articolul 7 alineatul (6); privind supravegherea în cooperare: articolele 10, 11 şi 15. Ca răspuns la reacţiile părţilor interesate, în AMC şi în GM vor fi incluse instrucţiuni mai specifice privind certificarea iniţială şi supravegherea, tratând în mod specific procesele, calificarea personalului şi numărul suficient al acestuia, valabilitatea licenţelor şi a calificărilor pentru instructorii de zbor etc..

85. Propunerea făcută în cadrul NPA a cuprins elemente care decurg din recomandările COrA privind eliberarea unui certificat de organizaţie unic acelor organizaţii care deţin autorizaţii în conformitate cu mai mult decât o parte. Analiza observaţiilor la NPA a indicat în mod clar că conceptul de „certificat unic" nu este susţinut: preocupările din industrie se referă la faptul că OACI nu solicită o autorizaţie „cadru" pentru organizaţii pe lângă AOC; astfel, certificatul unic ar crea o specificitate europeană fără recunoaştere la nivel internaţional. Autorităţile competente au observat că condiţiile pentru eliberarea certificatului unic şi legătura dintre certificatul de organizaţie de sine stătător şi certificatele pe domenii specifice (AOC, ATO, AeMC) nu au fost stabilite în mod clar. Acestea mai pretind că certificatul de organizaţie unic ar genera un volum mult mai mare de muncă pentru autorităţi, care nu se justifică sub aspectul siguranţei. Deoarece principalele obiective din spatele conceptului unui certificat de organizaţie unic pot fi atinse fără a impune eliberarea unui certificat unic, agenţia a fost de acord să nu menţină conceptul de certificat unic. Într-adevăr, sub aspectul unei supravegheri eficiente, este mult mai relevant să se raţionalizeze programul de supraveghere

[18] Regulamentul Comisiei (CE) nr. 1702/2003 din 24 septembrie 2003 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate şi mediu a aeronavelor şi a produselor, reperelor şi dispozitivelor, precum şi certificarea organizaţiilor de proiectare şi producţie. *JO L 243, 27.9.2003, p. 6.*

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

pentru organizaţiile care deţin autorizaţii în conformitate cu mai mult decât o parte, decât să se elibereze un certificat de organizaţie de sine stătător. Creditarea elementelor de audit pentru organizaţiile certificate în conformitate cu mai mult decât o parte este permisă, aşa cum este descris în AMC la ARO.GEN.305.

86. NPA a inclus, de asemenea, o propunere privind o supraveghere în cooperare,[19] care urmăreşte crearea bazei pentru asigurarea celei mai eficiente supravegheri a acelor activităţi care nu sunt limitate geografic la statele membre în care a fost eliberat certificatul. Principalul obiectiv al dispoziţiilor vizând supravegherea în cooperare este de a include o dimensiune europeană în procesul de supraveghere, prin încurajarea utilizării optime a resurselor de supraveghere la nivel local asigurând, în acelaşi timp, faptul că toate persoanele, organizaţiile sau aeronavele sunt supuse unei supravegheri periodice. Aceasta ar pune în aplicare câteva dintre recomandările specifice ale Conferinţei directorilor generali din aviaţia civilă privind o strategie globală pentru supravegherea siguranţei (organizată la sediul OACI în 1997), în cadrul căreia s-a subliniat necesitatea de a coordona şi armoniza principiile şi procedurile pentru evaluarea supravegherii siguranţei la nivel mondial şi s-au recunoscut avantajele adoptării unei viziuni regionale. Propunerea agenţiei a fost comentată pe larg. Majoritatea observaţiilor au fost făcute de autorităţile competente, exprimând preocupări referitoare la o posibilă lipsă de claritate a responsabilităţilor de supraveghere şi la aspectele practice ale unei cooperări între autorităţi, în cadrul căreia sistemele legislative diferite sau barierele de limbă ar reprezenta posibile obstacole. Preocupările branşei au atras în principal atenţia asupra poverii suplimentare şi a unei posibile duble supravegheri a organizaţiilor care operează în mai multe state membre.

87. Conform recomandărilor făcute de grupul de revizuire AR/OR şi în urma unei întâlniri speciale cu reprezentanţii grupului consultativ al autorităţilor naţionale (AGNA), dispoziţiile relevante ale ARO.GEN. Secţiunea 3 au fost ajustate suplimentar astfel încât să trateze principalele preocupări exprimate de părţile interesate. O abordare bazată pe risc, care să ia în considerare în principal priorităţile în materie de siguranţă identificate în planul de siguranţă a statului menţionat în articolul 3 din regulamentul-cadru, trebuie utilizată pentru a determina domeniul de aplicare al supravegherii pentru activităţile derulate pe teritoriul statului membru de către persoanele sau organizaţiile necertificate de autoritatea competentă. Principala responsabilitate a autorităţii competente care a eliberat certificatul rămâne neschimbată. Propunerea este completată cu dispoziţii privind cooperarea voluntară sub forma unor acorduri între autorităţi, astfel încât unele sarcini de supraveghere să poată fi executate de autoritatea pe al cărui teritoriu se desfăşoară activitatea, mărind astfel vizibilitatea acelor activităţi. Aceasta are rolul de a încuraja autorităţile competente să utilizeze în mod optim resursele autorităţilor disponibile la nivel local. IR referitoare la constatări şi execuţie (ARO.GEN.350 şi ARO.GEN.355) au fost modificate corespunzător. ARO.GEN.350 a mai suferit modificări suplimentare în vederea consecvenţei cu ARA.CC pentru a rezolva falsificarea şi frauda. Se adăugă un nou subparagraf ARO.GEN.300 litera (f) pentru introducerea unei dispoziţii privind autorităţile competente în sensul colectării şi procesării oricărei informaţii considerate utile

[19] Termenul „supraveghere colectivă" utilizat în nota explicativă din NPA 2008-22 este acum înlocuit cu „supraveghere în cooperare", care reflectă mai bine intenţia dispoziţiilor relevante.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

pentru supraveghere, bazată pe cea definită anterior la AR.GEN.425 litera (a), deoarece colectarea unor astfel de informaţii nu este relevantă doar pentru inspecţiile la sol. Această dispoziţie va sprijini stabilirea priorităţilor în domeniul siguranţei, cu scopul punerii în aplicare a unei supravegheri bazate pe riscuri şi a unei monitorizări continue.

88. Deşi agenţia şi-a modificat propunerea privind supravegherea în cooperare, pentru a răspunde principalelor preocupări exprimate de statele membre, aceasta insistă asupra importanţei extinderii supravegherii asupra tuturor activităţilor de pe teritoriul unui stat membru şi sporirii cooperării între autorităţile competente ale statelor membre pentru a face faţă provocărilor pieţei comune: un număr crescut de piloţi şi operatori îşi pot exercita privilegiile într-un stat UE diferit de statul care este principalul responsabil cu supravegherea lor. Prin urmare, agenţia propune o analiză a punerii în aplicare a dispoziţiilor referitoare la supravegherea în cooperare şi a funcţionării adecvate a sistemului de supraveghere pe viitor, nu numai pentru a detecta cât mai devreme eventualele lacune ale supravegherii , ci şi pentru a determina necesitatea unor dispoziţii mai specifice, cu scopul de a stimula capacităţile de supraveghere la nivel european, atât în privinţa siguranţei, cât şi a utilizării eficiente a resurselor.

89. Un alt element important propus în cadrul NPA a fost evoluţia înspre o supraveghere bazată pe risc şi bazată pe performanţă, care decurge de asemenea din iniţiativa COrA. În urma unei evaluări a observaţiilor la NPA, intervalul de supraveghere de 24 de luni, definit iniţial la nivelul normei de aplicare, a fost mutat la AMC la AR.GEN.305 pentru CRD în vederea asigurării flexibilităţii. Această schimbare la nivelul AMC a declanşat reacţiile părţilor interesate, care au exprimat îndoieli serioase privind implementarea unui sistem bazat doar pe risc în momentul de faţă: acestea pretindeau că un astfel de sistem nu trebuie adoptat înainte ca organizaţiile reglementate să fi atins o maturitatea suficientă în domeniul sistemelor lor de management al siguranţei şi înainte ca autorităţile competente să fi obţinut o vizibilitate asupra performanţei acestora în materie de siguranţă prin colectarea şi analiza datelor relevante. Unele părţi interesate au mai observat că flexibilitatea acordată ar putea fi utilizată pentru a justifica reduceri suplimentare ale resurselor autorităţilor competente. Pentru a veni în întâmpinarea acestor preocupări, agenţia s-a arătat de acord să reinstituie intervalul de 24 de luni la nivelul normei de aplicare şi propune acum o serie de criterii pentru extinderea sau reducerea acestui interval de supraveghere standard. Aceste dispoziţii se aplică organizaţiilor certificate de către autoritatea competentă.

90. Dispoziţiile propuse în NPA privind „autorizarea indirectă" a anumitor tipuri de schimbări în cadrul organizaţiilor au fost revizuite. Aspectul acesta este acum tratat în ARO.GEN.330 „Schimbări – organizaţii", iar modificările sunt clasificate în schimbări care necesită o autorizare prealabilă sau schimbări care nu necesită o autorizare prealabilă din partea autorităţii competente. În plus, sunt stabilite dispoziţii pentru acele organizaţii care doresc să efectueze schimbări fără autorizare prealabilă din partea autorităţii competente: organizaţia trebuie să dispună de o procedură care să precizeze obiectul unor astfel de schimbări şi să descrie cum vor fi gestionate şi să prezinte această procedură autorităţii competente pentru autorizare (conform ARO.GEN.310 litera (c)). Dispoziţiile

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

modificate respectă pe deplin intenţia de „autorizare indirectă” sau schimbări „acceptabile de autoritate”.

91. IR propuse privind constatările şi acţiunile executorii au fost modificate pentru a include descrierea constatărilor prevăzută anterior în partea OR şi pentru alinierea la schimbările efectuate în ARO.GEN.300 şi ARO.GEN.305 privind supravegherea în cooperare. În plus, toate trimiterile la penalizări au fost eliminate, deoarece acestea fac obiectul normelor naţionale aplicabile de punere în aplicare a articolului 68. În cele din urmă, perioada de punere în aplicare a măsurilor corective a fost redefinită în vederea concordanţei cu cerinţele existente din normele privind menţinerea navigabilităţii. Titlul ARO.GEN.355 a fost modificat pentru o mai bună aliniere cu titlul ARO.GEN.350.

92. Luând în considerare faptul că o mare parte a IR propuse în cadrul secţiunii 3 din ARO.GEN se bazează pe cerinţele existente şi având în vedere obligaţiile statelor membre definite de OACI vizând implementarea unor sisteme de supraveghere eficiente în cadrul programului lor de siguranţă a statului (SSP), sarcinile care sunt cu adevărat noi sau care nu fac parte din cele care decurg din obligaţiile prevăzute de Convenţia de la Chicago sau de alte JIP se limitează la obligaţiile de:

   a. a informa persoanele şi organizaţiile care fac obiectul unui acord de supraveghere între autorităţile competente (ARO.GEN.300 litera (e));

   b. a autoriza procedura organizaţiilor referitoare la schimbările care nu necesită o autorizare prealabilă (ARO.GEN.310 litera (c));

   c. a informa autoritatea competentă care a eliberat certificatul în caz că se detectează vreo neconcordanţă cu cerinţele aplicabile a unei organizaţii certificate de autoritatea competentă a altui stat membru sau de către agenţie, precum şi de a indica nivelul constatării (ARO.GEN.350 litera (e)); şi

   d. a informa autoritatea competentă care a eliberat licenţa, certificatul, calificarea sau atestarea în caz că se detectează vreo neconcordanţă cu cerinţele aplicabile a unei persoane certificate de către autoritatea competentă a altui stat membru (ARO.GEN.355 litera (e)).

93. Se poate presupune că autorităţile se pot baza pe resursele şi procesele de supraveghere şi certificare existente, precum şi pe canalele de comunicare existente pentru a exercita aceste sarcini suplimentare.

ARO.OPS – Operaţiuni aeriene

94. Partea ARO capitolul OPS se aplică operatorilor comerciali şi operatorilor necomerciali. Defineşte procedura de cerere a unui certificat de operator aerian, aprobarea acordurilor de închiriere şi de partajare de cod, procedura de aprobare a operaţiunilor speciale, aprobarea listei echipamentului minim (MEL), stabilirea unei zone locale, aprobarea operaţiunilor cu elicopter într-un mediu ostil aflat în afara unei zone aglomerate, aprobarea operaţiunilor cu elicopter către sau dinspre o zonă de interes public şi aprobarea operaţiunilor către un aerodrom izolat.

95. ARO.OPS cuprinde două secţiuni:

   - ARO.OPS Secţiunea 1: Certificarea operatorilor aerieni comerciali
   - ARO.OPS Secţiunea 2: Aprobări

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

96. Acest capitol are la bază procedurile comune de punere în aplicare (JIP) relevante ale Autorităţilor Aeronautice Comune (JAA) la JAR-OPS.

97. Principalele probleme apărute ca răspuns la CRD au fost legate de aprobarea acordurilor de partajare de cod (**ARO.OPS.105**) şi de închiriere (**ARO.OPS.110**). Schimbări semnificative au fost aduse unor dispoziţii ale acestei secţiuni, în special dispoziţiilor privind partajarea de cod şi închirierea.

98. **ARO.OPS.020** „Evidenţa documentelor - Registrul certificatelor de operator şi de declaraţii" a fost eliminat deoarece evidenţa documentelor procesului de certificare şi a declaraţiilor este reglementată de ARO.GEN.220.

99. În cazul **ARO.OPS.100** „Eliberarea certificatului de operator aerian" nu s-au adus modificări semnificative. Din observaţii a rezultat că nu este clar ce înseamnă „şi condiţii generale". Expresia „şi condiţii generale" este deja explicată prin expresia „specificaţiile operaţiunilor asociate" şi, de aceea, este eliminată.

100. **ARO.OPS.230** „Modificări" a fost eliminat deoarece este acoperit de ARO.GEN.310 literele (c) şi (d) precum şi de ARO.GEN.330.

101. **ARO.OPS.105** „Acorduri de partajare de cod": observaţiile cu referire la partajarea de cod şi închiriere au fost similare celor făcute cu referire la dispoziţia aferentă din ORO.AOC. O explicaţie detaliată a modificărilor şi justificărilor este oferită în Nota explicativă la partea ORO, cf. capitolul ORO.AOC.

102. Au fost făcute unele modificări de redactare şi dispoziţia a fost aliniată cu ORO.AOC.115. Referinţa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005[20] (lista UE privind siguranţa) şi partea TCO sunt eliminate în vederea alinierii cu modificarea adusă ORO.AOC.115. Modificarea adusă ORO.AOC.115 interzice unui operator UE să vândă sau să elibereze bilete pentru zborurile unui operator care face obiectul unei interdicţii de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

103. **ARO.OPS.110** „Acorduri de închiriere": dispoziţia a fost supusă unei modificări majore a textului. Dispoziţia privind luarea în locaţie fără echipaj va fi reevaluată în cursul unei modificări a Regulamentului 2042/2003 (NPA 2010-10 „partea T"). Mai mult, au fost introduse cerinţe specifice privind suspendarea şi revocarea aprobării acordurilor de luare în locaţie cu echipaj, inclusiv o referire la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

104. Cu privire la darea în locaţie fără echipaj, a fost adăugat un paragraf pentru garantarea faptului că autoritatea competentă care aprobă acordul va coopera cu autoritatea competentă responsabilă cu supravegherea aeronavei în conformitate cu Regulamentul Comisiei (CE) nr. 2042/2003, sau cu operarea aeronavei, dacă nu este vorba despre aceeaşi autoritate şi că aeronava dată în locaţie fără echipaj este înlăturată de pe AOC al operatorului la timp.

105. Închirierea pe termen scurt, în eventualitatea unor circumstanţe operaţionale de urgenţă neprevăzute pe durată limitată face obiectul articolului 14.4 din regulamentul de bază. ACJ OPS1.165 oferă îndrumări adresate autorităţii competente şi locatarului privind închirierea pe termen scurt. Numeroase

[20] Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European şi al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicţii de exploatare pe teritoriul Comunităţii şi de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv şi de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

observaţii propun includerea ACJ. Cu toate acestea, după analiza ACJ, s-a considerat că nu este potrivit actualului cadru legal. De aceea, s-a decis abordarea ACJ OPS1.165 într-o sarcină de reglementare separată.

106. AR.OPS.300 „Procedura de certificare", în prezent **ARO.OPS.200** „Procedura de aprobare specifică" a fost modificat în sensul introducerii unei liste noi de formulare pentru aprobări specifice pentru operaţiuni necomerciale (cf. Apendicele III – Formularul 140 al AESA).

107. AR.OPS.305, în prezent **ARO.OPS.205** „Aprobarea listei echipamentului minim": dispoziţia a fost modificată în sensul îmbunătăţirii preciziei. Expresia „...şi efectuează, dacă este cazul, o inspectare corespunzătoare a operatorului" este eliminată deoarece MEL şi aprobarea procedurilor de întreţinere şi operaţionale reprezintă doar un proces de prezentare de documente.

108. A fost adăugată o nouă reglementare **ARO.OPS.210** „Zona locală". Termenul „zonă locală" este folosit în cazul unor prevederi pentru exprimarea unor cerinţe mai puţin restrictive, de exemplu cu privire la aplicabilitatea cerinţelor privind formarea echipajului de zbor.

109. Raza acestei zone locale se determină de către autoritatea competentă, în funcţie de mediul local şi de condiţiile de operare. Mai multe îndrumări vor fi oferite într-un GM la prezentul paragraf.

110. **ARO.OPS.215** „Aprobarea operaţiunilor cu elicopter într-un mediu ostil aflat în afara unei zone aglomerate" pentru a solicita ca acele zone muntoase şi îndepărtate în care se pot desfăşura operaţiuni fără asigurarea unei capacităţi de aterizare forţată în condiţii de siguranţă să fie desemnate de către statele membre şi pentru a solicita autorităţii competente să analizeze evaluarea riscurilor şi să aibă în vedere justificarea economică şi tehnică pentru desfăşurarea unor astfel de operaţiuni înaintea aprobării acestora.

111. **ARO.OPS.220** „Aprobarea operaţiunilor cu elicopter către o zonă de interes public" şi **ARO.OPS.225** „Aprobarea operaţiunilor către un aerodrom izolat" sunt introduse pentru a garanta disponibilitatea unei liste pentru care să se aplice aprobarea, deoarece procedurile specifice zonei/aerodromului trebuie evaluate de către o autoritate competentă înainte de acordarea aprobării. O aprobare fără precizarea zonelor sau aerodromului la care se referă nu garantează că procedurile specifice zonei sau aerodromului au fost evaluate sau elaborate corect.

ARO.OPS – AOC şi specificaţii operaţionale

112. Formularul AOC, în prezent **Apendicele I la partea ARO**, **Formularul 138 al AESA**, are la bază formularul AOC elaborat de OACI.

113. Formularul a fost modificat puţin. Data expirării a fost eliminată deoarece AOC se eliberează pe durată nedeterminată. Referirea la CAT şi non CAT din formularul de specificaţii operaţionale a fost mutată în formularul AOC. Acest lucru înseamnă că AOC va preciza dacă operaţiunile efectuate în conformitate cu AOC sunt CAT sau nu.

114. Formularul pentru specificaţii operaţionale de la **Apendicele II la partea ARO**, **Formularul 139 al AESA**, are de asemenea la bază formularul AOC elaborat de OACI. A suportat câteva modificări. Parţial deoarece domeniul de aplicare este mai

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

vast (toţi operatorii comerciali din UE trebuie să fie titularii unui AOC), dar şi având în vedere schimbările de terminologie, aprobările specifice, de exemplu formarea echipajului de cabină (CC) şi eliberarea atestatelor CC şi modificările care rezultă din observaţiile primite. A fost introdusă o secţiune privind mărcile de înregistrare. În nota de subsol 6 s-a adăugat o propoziţie care să precizeze că marca de înregistrare poate fi introdusă şi în coloana de observaţii la aprobarea specifică aferentă în cazul în care nu toate aprobările specifice se aplică aceluiaşi model de aeronavă. În nota de subsol 20 s-a adăugat o propoziţie în sensul garantării faptului că aeronavele folosite pentru operaţiuni necomerciale în conformitate cu ORO.AOC.125 sunt precizate în specificaţiile operaţionale.

115. **Apendicele III la partea ARO** a fost adăugat pentru a documenta aprobări specifice eliberate pentru operatorii necomerciali într-o manieră coerentă. Acest formular este similar cu cel pentru specificaţii operaţionale pentru operaţiuni comerciale. Se identifică printr-un număr al formularului AESA. (Formularul 140 al AESA).

ARO.RAMP — Inspecţiile la sol pentru aeronavele operatorilor aflaţi sub supravegherea reglementară a altui stat

116. Capitolul RAMP se aplică autorităţilor competente atunci când efectuează inspecţii la sol asupra aeronavelor folosite de operatori din ţări terţe sau folosite de operatori UE în cadrul supravegherii reglementare a altui stat membru. Defineşte numărul minim anual de inspecţii la sol ale aeronavelor care aterizează pe aerodromurile statelor membre, condiţiile de efectuare a inspecţiilor la sol de către agenţie, criteriile de stabilire a priorităţii inspecţiilor la sol, calificarea inspectorilor la sol, aprobarea întreprinderilor de formare, derularea inspecţiilor la sol, clasificarea constatărilor şi acţiunile ulterioare şi sarcinile de coordonare ale agenţiei.

117. Acest capitol se bazează pe Regulamentul (CE) nr. 216/2008, Directiva 2004/36/CE („Directiva SAFA")[21], Regulamentul Comisiei (CE) nr. 351/2008[22], Regulamentul Comisiei (CE) nr. 768/2006[23] şi Directiva 2008/49/CE[24].

118. Principalele probleme apărute în acest capitol se referă la domeniul de aplicare (ARO.RAMP.005), criteriile de stabilire a priorităţii (ARO.RAMP.105), desfăşurarea inspecţiilor la sol (ARO.RAMP.125), clasificarea constatărilor (ARO.RAMP.130),

---

21 Directiva 2004/36/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 21 aprilie 2004 privind siguranţa aeronavelor din ţări terţe care folosesc aeroporturile comunitare *JO L 143, 30.4.2004, p. 76.*

22 Regulamentul Comisiei (CE) nr. 351/2008 din 16 aprilie 2008 de punere în aplicare a Directivei 2004/36/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind criteriile de stabilire a priorităţii inspecţiilor la sol pe aeronavele care folosesc aeroporturile comunitare. *JO L 109, 19.4.2008, p. 7*.

23 Regulamentul Comisiei (CE) nr. 768/2006 din 19 mai 2006 de punere în aplicare a Directivei 2004/36/CE a Parlamentului European şi a Consiliului cu privire la colectarea şi la schimbul de informaţii referitoare la siguranţa aeronavelor care folosesc aeroporturile comunitare şi la gestionarea sistemului informaţional. *JO L 134, 20.5.2006, p. 16.*

24 Directiva 2008/49/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 16 aprilie 2008 de modificare a anexei II la Directiva 2004/36/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind criteriile de efectuare a inspecţiilor la sol pe aeronavele care folosesc aeroporturile comunitare. *JO L 109, 19.4.2008, p. 17.*

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

reţinerea la sol a aeronavei (ARO.RAMP.140) şi numărul minim anual (ARO.RAMP.100 litera (c) punctul (1) şi AMC aferent).

119. **ARO.RAMP.005** „Domeniul de aplicare”: un număr de state membre aplică o metodologie stabilită prin Directiva SAFA la efectuarea inspecţiilor la sol pe aeronavele folosite de operatorii pe care îi supraveghează: aşa numiţii „operatori locali”. Alte state membre au arătat că au o abordare diferită cu privire la supravegherea operatorilor locali sau aplică doar parţial metodologia SAFA. Aceste state membre consideră că aplicarea ARO.RAMP pentru operatorii locali nu este nici necesară nici proporţională şi are un efect negativ asupra resurselor. Acestea sunt de părere că inspecţiile trebuie să se concentreze mai degrabă pe „verificări ale sistemelor” decât pe „verificări ale rezultatelor”, care sunt considerate mai puţin eficiente. Unele observaţii au arătat că domeniul de aplicare al acestui capitol se limitează doar la SAFA.

120. Directiva SAFA obligă statele membre să inspecteze aeronavele din ţări terţe suspectate că nu respectă standardele internaţionale de siguranţă. Permite efectuarea de inspecţii prin sondaj (adică inspecţii efectuate în absenţa oricărei suspiciuni) şi reafirmă dreptul statelor membre de a efectua alte inspecţii la sol (adică pe aeronave înmatriculate în statele membre). Conceptul de inspecţii la sol pe aeronave străine a fost aprobat în cadrul celei de a 36-a Adunări a OACI şi ulterior Anexa 6 a fost modificată în sensul mandatării statelor membre pentru „elaborarea unui program cu proceduri pentru supravegherea operaţiunilor de pe teritoriul propriu şi pentru întreprinderea acţiunilor corespunzătoare pentru menţinerea siguranţei dacă este necesar”. Manualul de proceduri pentru inspectarea, certificarea şi supravegherea continuă a operaţiunilor al OACI (Doc 8335) conţine îndrumări privind efectuarea inspecţiilor la sol pentru operatorii străini, care reproduc în mare măsură procedurile aplicate în cadrul Programului SAFA al UE.

121. În prezent, puţin peste 50 % din inspecţiile la sol se desfăşoară pe aeronave operate de către operatori UE (deşi având în vedere faptul că majoritatea traficului este reprezentată de traficul intra UE, rata inspecţiilor (inspecţii/nr. de aterizări) este mult mai mare pentru operatori din ţări terţe). Inspecţiile se desfăşoară în conformitate cu standardele OACI pentru aeronave provenind din UE sau din ţări terţe. Inspecţiile pentru operatori UE, deşi se soldează cu mai puţine constatări în comparaţie cu alte regiuni ale lumii, constată cazuri grave de neconformitate la un număr de operatori UE. În urma analizei obişnuite a AESA, aceste informaţii se transmit către NAA respective care asigură supravegherea, care, de multe ori, au decis să desfăşoare investigaţii suplimentare mai amănunţite, care, în unele situaţii, au dus la limitarea, suspendarea şi revocarea AOC.

122. Datele sunt colectate cu ajutorul inspecţiilor la sol, reprezentând o abordare ascendentă prin sondaj, care vine în completarea şi se articulează corespunzător pe programele cu abordare descendentă, precum programele de supraveghere obişnuită sau programul de standardizare al AESA. De aceea, ţinând cont de iniţiativa de trecere treptată a activităţilor de supraveghere de la „în momente dificile” la „condiţionat”, prin introducerea unei abordări bazate pe risc, este foarte important să fie disponibile mijloace de măsurare şi monitorizare a riscului. Inspecţiile la sol s-au dovedit a fi un instrument eficace de colectare a datelor privind siguranţa şi oferă indicatori de risc, contribuind astfel la o supraveghere adecvată bazată pe risc.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

123. Principiile supravegherii coordonate sunt stabilite clar la articolul 10 din regulamentul de bază care precizează că:

- statele membre şi agenţia cooperează pentru a asigura conformitatea cu reglementările UE privind siguranţa
- pe lângă responsabilităţile privind supravegherea naţională, statele membre desfăşoară inspecţii la sol
- se întreprind măsuri care să precizeze „condiţiile de desfăşurare a inspecţiilor la sol, inclusiv cele sistematice".

124. Având în vedere cele de mai sus şi că marea majoritate a OACI SARP au fost puse în aplicare în legislaţia europeană, este deci evident că inspecţiile pe aeronave folosite de operatori UE trebuie să continue şi să se desfăşoare în conformitate cu standardele UE. Agenţia este de părere că Programul de evaluare a siguranţei zborului la aeronavele comunitare (SACA), odată pus în aplicare corespunzător, poate servi ca instrument de supraveghere a operatorilor locali. De aceea, agenţia a decis să nu modifice domeniul de aplicare al acestei secţiuni.

125. **ARO.RAMP.100** „Generalităţi": litera (a) a fost aliniată cu ARO.GEN.305 „Program de supraveghere". De aceea, referinţa la „procedura controlului la faţa locului" a fost eliminată. ARO.GEN.305 solicită autorităţilor competente să elaboreze programe de supraveghere care să aibă la bază activităţi de supraveghere anterioare şi o evaluare a riscului. De aceea, agenţia consideră că obiectivul părţii eliminate din acest paragraf este tratat corespunzător în ARO.GEN.305.

126. Paragraful (b) a fost eliminat deoarece SANA este exclus din domeniul de aplicare al acestui capitol. Un nou paragraf (b) a fost aliniat la paragraful (a). Programul anual va face parte din programul de supraveghere menţionat la ARO.GEN.305.

127. **„Numărul minim anual":** Numărul inspecţiilor SAFA efectuate de către statele membre anual diferă foarte mult, nu numai în cifre absolute, ci şi dacă se au în vedere numărul de operatori străini (UE sau ţări terţe) care aterizează pe teritoriul lor şi volumul operaţiunilor acestora.

128. Efectul imediat al acestui „dezechilibru" este cantitatea limitată de date culese despre aceşti operatori care nu operează în cele mai active state, ceea ce influenţează relevanţa oricărei analize ulterioare.

129. Conceptul de număr minim la nivel naţional a fost introdus pentru a asigura condiţii de concurenţă echitabile între statele membre prin garantarea unui aport comparabil din partea fiecăruia. Formula de calcul al numărului la nivel naţional ia în considerare două componente: (1) diversitatea traficului de provenienţă străină (numărul de operatori) şi (2) volumul de operaţiuni (numărul de aterizări). Pe baza observaţiilor primite în perioada destinată trimiterii acestora, formula a fost refăcută pentru alocarea unei ponderi diferite operatorilor care au un număr limitat de aterizări (mai puţin de 12) într-un stat anume pe durata unui an. De asemenea, pe baza observaţiilor primite, formula a fost refăcută pentru a valorifica diferit inspecţiile având în vedere factorii de risc (de exemplu teme prioritare, rată redusă de sondare) şi factorii de cost (locaţii îndepărtate, ore târzii). Deşi nu se exprimă cantitativ, aplicarea formulei trebuie să aibă în vedere două aspecte: (1) obţinerea unei baze de sondare cât mai largi (2) evitarea inspecţiilor repetate la operatori în cazul cărora inspecţiile anterioare nu au

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

constatat probleme de siguranţă. Scopul numărului minim nu este de a mări numărul total de inspecţii, ci de a permite o distribuţie mai echitabilă între statele membre. De fapt, la aplicarea formulei asupra traficului în 2009 şi 2010, numărul total rezultat a fost mai mic decât numărul real de inspecţii efectuate în aceşti ani.

130. Datele culese cu ajutorul inspecţiilor la sol va trece prin două noi procese: autorizarea operatorilor din ţări terţe şi supravegherea coordonată a operatorilor UE. De aceea, este important ca datele să fie colectate în mod consecvent şi uniform, oferind suficiente informaţii valide pentru a sprijini o supraveghere bazată pe risc a acestor activităţi.

131. Agenţia va evalua periodic AMC care conţine formula de calcul a numărului anual. Textul de la litera (d) a fost modificat în sensul garantării faptului că inspecţiile la sol efectuate de agenţie sunt desfăşurate în colaborare cu statele membre. Unele modificări au fost aduse la litera (d) punctele (2) şi (3) pentru precizarea momentului în care agenţia poate efectua o inspecţie la sol pe cont propriu.

132. **ARO.RAMP.105** „Criteriile de stabilire a priorităţii": la litera (c) s-a inclus o listă nouă de siguranţă pentru a putea demara pregătirile pentru o listă a criteriilor de stabilire a priorităţii în urma unei şedinţe a comitetului pentru siguranţă în contextul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005. Ultima propoziţie de la litera (b) punctul (3) subpunctul (i) a fost transferată în GM. ARO.RAMP.105 litera (b) punctul (5) a fost modificat în sensul garantării faptului că aeronavele operatorilor din ţări terţe a căror autorizaţie eliberată de agenţie este limitată sau reinstituită în urma suspendării sau revocării vor fi supuse cu prioritate unor inspecţii. Litera (c) a fost modificată în sensul includerii observaţiilor care solicită elaborarea unei proceduri pentru crearea unei liste de priorităţi.

133. În **ARO.RAMP.115** „Calificarea inspectorilor", titlul a fost modificat şi s-a introdus expresia „la sol". La litera (d) s-a adăugat o cerinţă privitoare la agenţie în vederea păstrării programelor după care se desfăşoară formarea.

134. CRD **AMC1-AR.GEN.430 litera (c) punctele (2) şi (3)** au fost actualizate în **ARO.RAMP.120**. Directiva 2008/49/CE reglementează, între altele, evaluarea întreprinderilor de formare terţe care oferă formare privind inspecţiile la sol (adică întreprinderi care nu sunt parte a autorităţii competente). Statele membre care apelează la serviciile unei astfel de întreprinderi au obligaţia să o evalueze. Statele membre pot solicita însă agenţiei să efectueze evaluarea tehnică a întreprinderii de formare în numele lor.

135. Statele membre şi întreprinderile terţe de formare pentru inspecţii la sol au arătat că abordarea actuală nu este eficientă şi duce la poveri disproporţionate din punct de vedere administrativ şi al reglementării. Având în vedere numărul mic de întreprinderi terţe în funcţiune, centralizarea evaluării tehnice la nivelul agenţiei va favoriza raţionalizarea procesului de evaluare păstrând în acelaşi timp obiectivul de siguranţă al furnizării de formare de calitate. De aceea, Grupul de orientare SAFA european (ESSG) şi Comisia Europeană au solicitat agenţiei actualizarea AMC1-AR.GEN.430 litera (c) punctele (2) şi (3) în IR, aşa cum este cazul prezentului aviz. Această dispoziţie creează o bază legală pentru aprobarea în prealabil a unei întreprinderi de formare şi se referă la condiţiile care trebuie îndeplinite de către întreprindere pentru a obţine o astfel de aprobare. Aceste condiţii sunt deja definite în materialul de îndrumare elaborat şi publicat de către

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

agenţie în temeiul Directivei 2008/49/CE şi vor fi reevaluate într-o sarcină de reglementare separată pentru completarea IR.

136. **ARO.RAMP.125** „Desfăşurarea inspecţiilor la sol”: litera (a) privind conflictul de interese a fost transferată la articolul 4 din regulamentul cadru (cf. 4(4)) deoarece agenţia consideră că se aplică şi inspectorilor din toate domeniile acoperite de partea ARO. Referinţa la Apendicele III (în prezent Apendicele IV la partea ARO) a fost eliminată deoarece acest formular va fi folosit exclusiv de către agenţie. Autoritatea competentă foloseşte formularul modificat din Apendicele V (Fişa de control) care în prezent include categoria constatării.

137. În **ARO.RAMP.130** „Clasificarea constatărilor”: constatările de nivel 1 şi 2 au fost modificate în constatări de categoria 1, 2 şi 3. Au apărut multe preocupări legate de modificarea constatărilor de categorie 1 şi 3 aşa cum s-a stabilit în Directiva SAFA în constatări de nivel 1 şi 2, care sunt cele definite în ARO.GEN.350. Aceste preocupări au fost reiterate în întâlnirea ad-hoc a grupului privind „inspecţiile la sol”, care a avut loc la Köln în iunie 2010. Principalele justificări prezentate de autorităţile competente pentru menţinerea sistemului de clasificare din prezent sunt faptul că clasificarea constatărilor stabilită în Directiva SAFA este mai potrivită în cazul auditului produselor, care sunt un „instantaneu” la un moment dat şi, de aceea, această clasificare se potriveşte mai bine inspecţiilor la sol. Cu toate acestea, clasificarea generală (nivelul 1 şi 2) este aplicabilă în cazul unui audit de sistem sau proces. Autorităţile competente şi-au exprimat preocuparea în legătură cu schimbarea unui sistem de clasificare bine elaborat care s-a dovedit mai mult decât adecvat.

138. Agenţia este de părere că în scopul inspecţiilor SAFA curente, folosirea a trei categorii de constatări este adecvată. Cu toate acestea, având în vedere că domeniul de aplicare al ARO.RAMP este mai larg decât cel al Directivei SAFA (se aplică şi pentru aeronavele folosite de operatori UE), trebuie stabilită o conexiune între operator şi aeronavă în anumite cazuri. Aplicarea a două scheme diferite de clasificare a constatărilor (de nivel 1 sau 2 pentru operator şi de categorie 1, 2 sau 3 pentru o aeronavă) poate crea dificultăţi pentru autorităţile competente, pe de o parte, şi eventuale confuzii pentru operatori, pe de altă parte.

139. Cu toate acestea, este clar că sistemul SAFA, inclusiv clasificarea constatărilor s-a dovedit funcţional. Mai mult, în acelaşi timp, agenţia consideră că prea multe modificări ale sistemului în acelaşi timp pot crea o dificultate atât pentru autorităţile competente, cât şi pentru resursele operatorilor. De aceea, agenţia a hotărât să introducă clasificarea constatărilor existentă deja în acest capitol.

140. **ARO.RAMP.140** „Reţinerea la sol a aeronavei”: litera (d) a fost adăugată pentru a clarifica acţiunile care trebuie întreprinse pentru a înlătura reţinerea la sol, dacă neconformitatea afectează valabilitatea certificatului de navigabilitate, luând în considerare diferitele autorităţi responsabile cu continuarea supravegherii aeronavei. Litera (d) punctul (4) a fost eliminată deoarece viitoarea parte TCO nu rezolvă aeronavele „sub OACI” (inclusiv aeronavele care, temporar, nu se află în stare bună de navigabilitate) pe moment. Autorizarea unei astfel de aeronave va face obiectul unei sarcini de reglementare separate.

141. **ARO.RAMP.145** „Raportarea”: litera (a) a fost aliniată cu ARO.RAMP.120 litera (a). La litera (b), referinţa la agenţie a fost eliminată deoarece informaţiile menţionate trebuie colectate de către autorităţile competente. Litera (c) a fost

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

aliniată cu ARO.RAMP.110 litera (b). Termenul *„voluntar”* a fost eliminat de la litera (d) pentru protecţia oricărei persoane care oferă informaţii şi prin aceasta încurajează divulgarea informaţiilor relevante privind siguranţa.

142. În **Apendicele IV la partea ARO „Formular de raportare standard**” denumirea Coordonatorului naţional va fi introdusă în baza de date centralizată menţionată la ARO.RAMP.150 litera (b) punctul (2).

143. **Apendicele V „Formular privind fişa de control de inspecţie la sol”** şi **Apendicele VI „Raport de inspecţie la sol:“** formularele au fost puţin modificate în sensul clarificării şi consecvenţei cu modificările efectuate asupra terminologiei sau a respectivelor părţi din prezentul aviz. Fiecărui formular i-a fost alocat un număr de formular AESA.

IV. Analiza diferenţelor

144. Următorul tabel enumeră diferenţele dintre partea ARO şi UE-OPS / JAR-OPS 3. Diferenţele relevante între partea ORO şi UE-OPS / JAR-OPS 3 apar într-o expunere de motive la partea ORO.

Diferenţe faţă de UE-OPS/JAR-OPS 3

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
1./3.035 Sistem de calitate litera (c)	ARO.GEN.310	Manager de calitate: În conformitate cu partea ORO, conceptul de „acceptabil de autoritatea competentă” pentru persoanele responsabile desemnate (denumite în prezent „persoane desemnate”) este cuprins în aprobarea operatorului şi managementul schimbărilor în cazul persoanelor desemnate în AMC1-ARO.GEN.330 „Schimbări-organizaţii”	Acest lucru este perceput ca asigurând un nivel echivalent de control.
1.165 litera (b) punctul (2) subpunctul (i) şi litera (c) punctul (1) subpunctul (i) Închirierea	N/A	Nicio cerinţă de impunere a unor condiţii care fac parte din această aprobare în acordul de închiriere	Menţiunea „orice condiţii care fac parte din această aprobare trebuie incluse în acordul de închiriere” nu este considerată necesară deoarece statelor membre nu li se permite să impună condiţii de securitate suplimentare în acordul de închiriere.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Diferenţe faţă de Anexa 6 la OACI pentru partea ARO

145. Următorul tabel oferă o analiză a standardelor din Anexa 6 la OACI partea I şi partea III secţiunea 1 şi 2 în cadrul domeniului de aplicare al prezentului aviz[25] care sunt considerate fie a nu fi transpuse, fie a fi transpuse într-o manieră care nu se aliniază cu standardele corespunzătoare din Anexa 6 la OACI.

Referinţe Anexa 6 partea I/III	**Referinţa AESA-UE**	**Descrierea diferenţei**
Partea I - 3.3.1 Partea III – 1.3.1 Statele elaborează un program naţional de siguranţă pentru a obţine un nivel acceptabil de siguranţă în aviaţia civilă	N/A	Acesta nu este specific operaţiunilor aeriene. Nu poate fi transpus în Regulamentul privind operaţiunile aeriene.
Partea I – 1.3.1 Partea III – 1.3.2 Nivelul acceptabil de siguranţă care trebuie obţinut se stabileşte de către stat.	N/A	

V. Lista propunerilor de sarcini de reglementare

146. Următorul tabel prezintă o analiză a propunerilor de sarcini de reglementare relevante pentru partea ARO. Cât priveşte capitolul GEN, acesta se concentrează în principal pe următoarele aspecte:

a. În urma consultării pentru grupurile de analiză OPS s-a sugerat completarea materialului AMC din secţiunile 2 şi 3 din partea ARO cu dispoziţii suplimentare pentru personalul autorităţii competente implicat în supravegherea titularilor AOC precum şi pentru certificarea iniţială şi supravegherea titularilor AOC prin includerea secţiunilor relevante din JIP şi Manualul de proceduri pentru inspectarea, certificarea şi supravegherea continuă a operaţiunilor al OACI (Doc. 8335);

b. Dispoziţiile pentru autorităţi şi organizaţii cu privire la evaluarea riscurilor, managementul siguranţei şi SSP vor fi elaborate ulterior în paralel cu punerea în aplicare a PESA şi în urma publicării noii Anexe 19 la OACI cu privire la standarde de management al siguranţei şi practici recomandate.

[25] În particular, standardele OACI privind controlul de întreţinere nu sunt avute în vedere aici.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Partea, referinţe reglementare	**Domeniul de aplicare**	**Referinţa la RMP**
ARO.GEN.125 litera (b)	Crearea AMC pentru precizarea tipului de informaţii care trebuie puse la dispoziţia agenţiei. În mod obişnuit, acestea trebuie să cuprindă toate aspectele de siguranţă legate de proiectare, aspecte legate de datele de conformitate operaţională referitoare la zone specifice identificate de agenţie ca fiind o sursă de îngrijorare în ceea ce priveşte siguranţa.	MDM.095 a + b
ARO.GEN.200 litera (a) punctul (2)	Cuprinde AMC şi GM suplimentare privind calificarea şi formarea inspectorilor pentru supravegherea titularilor AOC.	OPS.005 a, b
ARO.GEN.200 litera (a) punctul (4)	Cuprinde îndrumări suplimentare referitoare la elaborarea procesului de management al riscurilor pentru siguranţă, inclusiv stabilirea şi folosirea elementelor cheie de risc, având în vedere înfiinţarea Programului european de siguranţă a aviaţiei şi necesitatea unui Plan de siguranţă (articol 3 din regulamentul cadru).	MDM.095 a + b
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Cuprinde AMC şi GM suplimentare privind verificarea conformităţii pentru titularii AOC la certificarea iniţială, precum şi pentru supravegherea lor continuă.	OPS.005 a, b
ARO.OPS	Se referă la ACJ OPS.1.165 privind îndrumările adresate autorităţii competente şi locatarului pentru închirierea pe termen scurt într-o sarcină de reglementare separată.	OPS.005 a, b
ARO.RAMP	Elaborarea unui sistem detaliat de proceduri care să asigure o metodă consecventă de efectuare a inspecţiilor la sol în conformitate cu partea ARO.RAMP prin transferul GM la SAFA al AESA existent referitor la calificarea inspectorilor la sol, condiţiile pentru întreprinderile de formare şi procedurile de inspectare la sol şi prin completarea acestuia cu părţile necesare având în vedere introducerea noilor cerinţe, în special a celor privind inspecţiile la sol efectuate în cazul operatorilor certificaţi într-o ţară AESA.	OPS.087

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Anexa III – Partea ORO

I. Generalităţi

147. Partea ORO aşa cum este propusă în prezentul aviz, este compusă din opt capitole, împărţite la rândul lor în secţiuni, care conţin cerinţele generale şi cerinţele privind operaţiunile aeriene:

148. Partea ORO capitolul GEN, cerinţe generale, completată de:

- partea ORO capitolul AOC, cerinţe specifice referitoare la certificarea operatorului aerian;
- partea ORO capitolul DEC, cerinţe specifice pentru operatorii cărora li se solicită declararea activităţii;
- partea ORO capitolul MLR, cerinţe specifice referitoare la manuale, jurnale şi înregistrări;
- partea ORO capitolul SEC, cerinţe specifice referitoare la siguranţă;
- partea ORO capitolul FCL, cerinţe specifice referitoare la echipajul de zbor;
- partea ORO capitolul CC, cerinţe specifice referitoare la echipajul de cabină; şi
- partea ORO capitolul TC, cerinţe specifice referitoare la personalul tehnic în operaţiuni HEMS, HHO sau NVIS;

149. Partea ORO capitolul GEN, în forma propusă în cadrul prezentului aviz, cuprinde două secţiuni:

- Secţiunea 1 Generalităţi
- Secţiunea 2 Sistemul de management.

150. Aceste cerinţe din capitolul GEN din partea ORO au la bază principalele recomandări COrA şi standardele OACI referitoare la SMS. Ele completează cerinţele privind autorităţile referitoare la condiţiile pentru eliberarea, menţinerea, modificarea, limitarea, suspendarea şi revocarea certificatelor şi autorizaţiilor.

151. Textul propus în aviz reflectă schimbările aduse la propunerea iniţială a agenţiei (aşa cum a fost publicată în NPA 2008-22c şi 009-02c), precum şi alte schimbări aduse în urma analizării şi evaluării reacţiilor formulate cu privire la CRD.

II. Consultare

152. Nota explicativă la partea ORO conţine informaţii generale privind reacţiile formulate la CRD-urile la partea AR şi partea OR. Tabelul de mai jos prezintă distribuţia celor 490 de reacţii primite la partea OR (CRD 2008-22c şi 2009-02c), din care 1/3 au vizat AMC şi GM, iar 2/3 au vizat IR.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

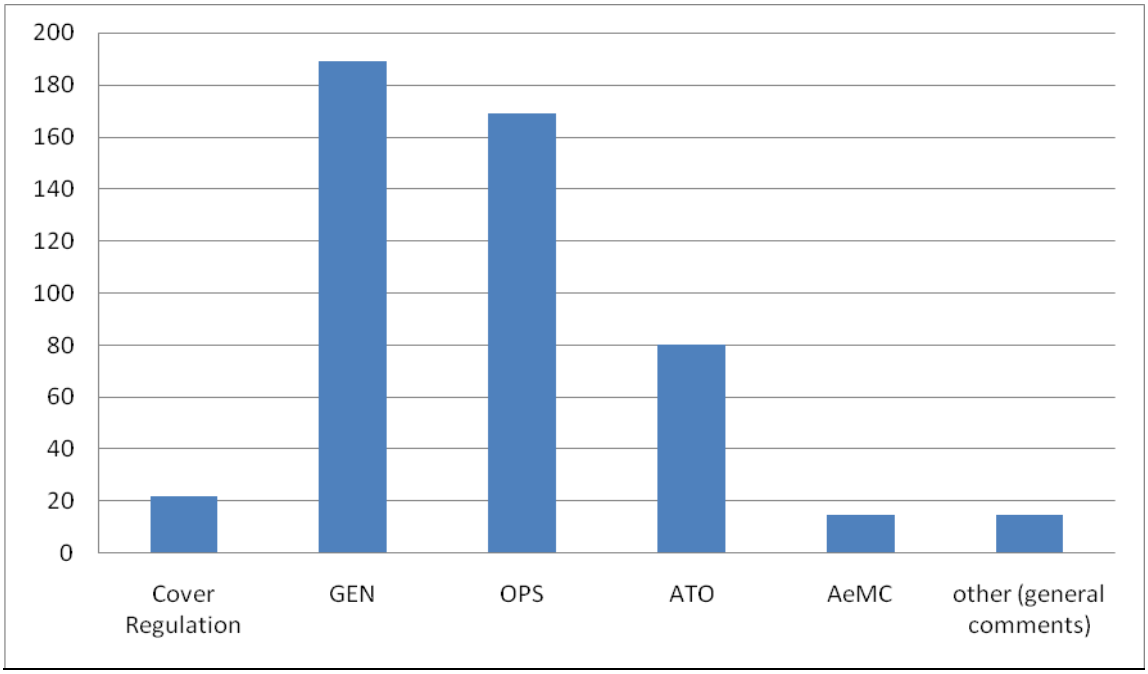


Figura 6: Reacţii la partea OR - distribuţia

153. Provenienţa reacţiilor este indicată mai jos. Având în vedere că reacţiile de la asociaţiile reprezentanţilor din industrie sunt, de obicei, trimise în numele membrilor lor individuali, se poate considera că în acest grafic proporţia asociaţiilor din industrie este subreprezentată.

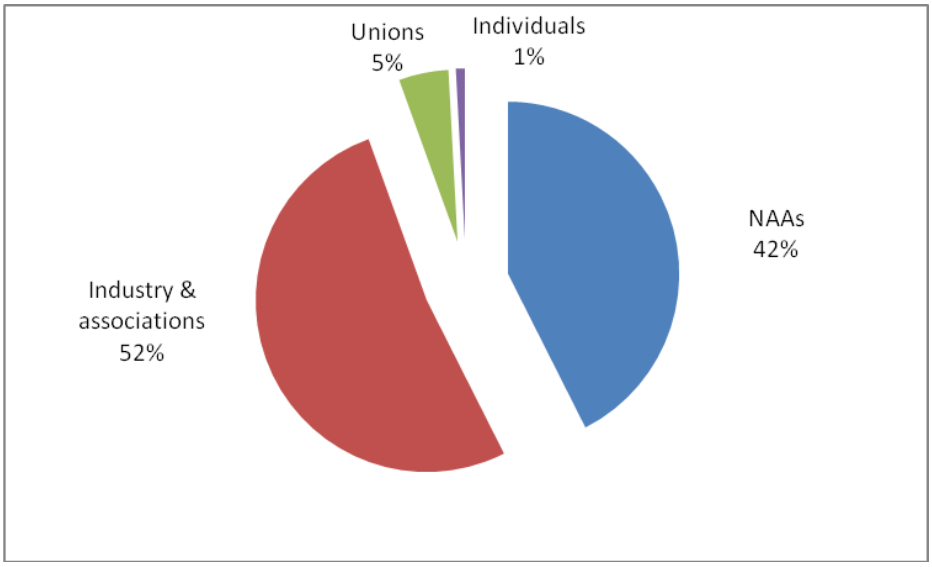


Figura 7: Reacţii la partea OR - originea

154. Principalele probleme ridicate în reacţiile la CRD sunt tratate în paragrafele următoare.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

III. Domeniul de aplicare şi aplicabilitatea

155. Partea ORO aşa cum este propusă în prezentul aviz este aplicabilă supravegherii în vederea aprobării şi/sau continue a operatorilor aerieni care desfăşoară operaţiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate sau operaţiuni comerciale. În structura revizuită a regulamentului privind operaţiunile aeriene, cerinţele privind organizaţiile relevante pentru operaţiunile aeriene (partea ORO) sunt reunite într-o anexă specifică care cuprinde toate reglementările aplicabile operaţiunilor necomerciale cu aeronave complexe motorizate sau operaţiuni comerciale. Acest lucru garantează faptul că, la finalul procesului de adoptare, reglementările vor fi exacte şi consecvente pentru toate tipurile de operaţiuni aeriene (operaţiuni CAT şi necomerciale). De aceea, structura de bază a părţii ORO a fost păstrată, deşi, la prima vedere, exclusiv din perspectiva CAT, acest lucru poate părea inutil.

156. Se subliniază că toate cerinţele organizaţiilor din partea ORO care sunt prevăzute să se aplice operaţiunilor altele decât CAT rămân în aşteptare până la adoptarea avizelor conţinând cerinţele tehnice relevante (de ex. partea NCC, partea NCO).

157. Capitolul GEN din partea ORO este aliniat cu capitolul GEN din cerinţele organizaţiilor privind echipajul (partea ORA), cu două excepţii:

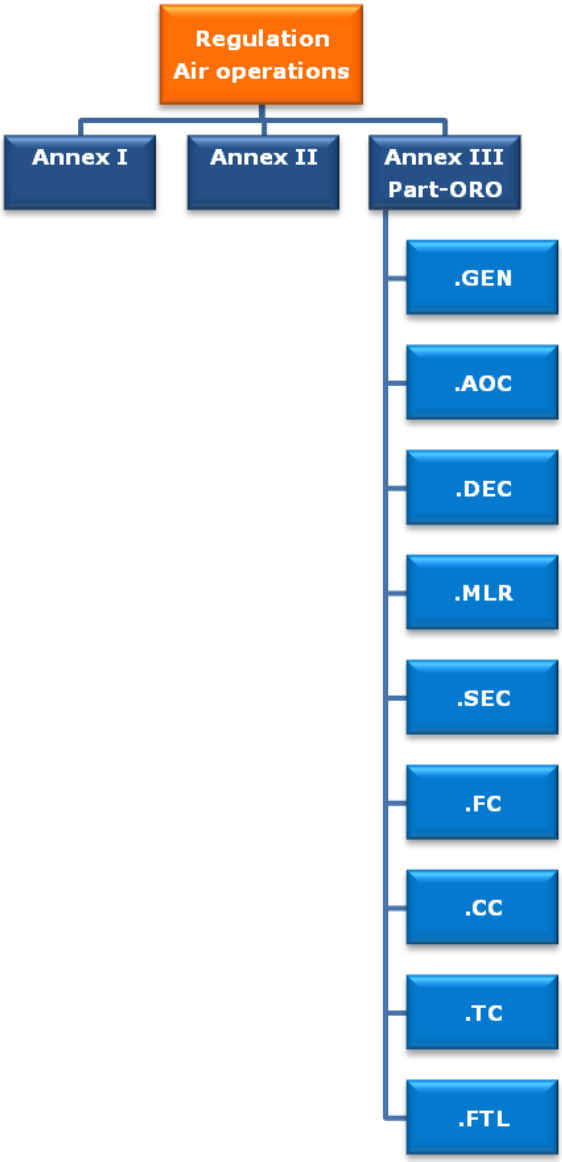
- dispoziţiile privind declararea sunt incluse doar în reglementările referitoare la operaţiunile aeriene; şi
- pentru asigurarea consecvenţei cu partea CAT şi partea SPA, în partea ORO, termenul „organizaţie” este înlocuit cu „operator”.

158. Partea ORO capitolul GEN secţiunea 1 completează dispoziţiile din partea ARO referitoare la eliberarea, menţinerea, modificarea, limitarea, suspendarea şi revocarea certificatelor şi autorizaţiilor. Partea ORO capitolul GEN secţiunea 2 defineşte, de asemenea, cerinţele comune privind sistemul de management cuprinzând monitorizarea conformităţii şi managementul siguranţei.

159. Mai mult, partea ORO capitolul GEN cuprinde în prezent dispoziţiile privind responsabilităţile operatorului anterior incluse în partea OR capitolul GEN (OR.OPS.GEN). Restul secţiunilor fostei părţi OR capitolul OPS sunt în prezent incluse sub formă de capitole separate. În viitor, la acestea se va adăuga un capitol privind limitările timpului de zbor (capitolul FTL).

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Figura 8: Anexa III Partea ORO



160. Cu câteva excepţii, numerotarea (ultimele trei cifre) dispoziţiilor fostei părţi OR rămâne neschimbată. Tabelul cu trimiteri de mai jos prezintă referinţele reglementărilor conform CRD şi prezentului aviz, în ordinea din aviz:

Referinţa la norma din CRD	**Titlul normei în CRD**	**Referinţa la norma din aviz**	**Titlul normei în aviz**
OR.GEN	**Cerinţe generale**	**ORO.GEN**	**Capitol partea ORO Cerinţe generale**
---	---	ORO.GEN.100	Domeniul de aplicare
OR.GEN.105	Autoritatea competentă	ORO.GEN.105	Autoritatea competentă
---	---	ORO.GEN.110	Responsabilităţile operatorului
OR.GEN.115	Solicitarea unui certificat de organizaţie	ORO.GEN.115	Solicitarea unui certificat de operator

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa la norma din CRD	Titlul normei în CRD	Referinţa la norma din aviz	Titlul normei în aviz
OR.GEN.120	Mijloace de conformitate	ORO.GEN.120	Mijloace de conformitate
OR.GEN.125	Condiţii de autorizare şi privilegiile unei organizaţii	ORO.GEN.125	Condiţii de autorizare şi privilegiile unui operator
OR.GEN.130	Schimbările aduse organizaţiilor care fac obiectul unei certificări	ORO.GEN.130	Schimbări
OR.GEN.135	Prelungirea valabilităţii	ORO.GEN.135	Prelungirea valabilităţii
OR.GEN.140	Accesul	ORO.GEN.140	Accesul
OR.GEN.145	Declaraţia	---	(acum capitolul ORO.DEC separat)
OR.GEN.150	Constatări	ORO.GEN.150	Constatări
OR.GEN.155	Reacţia imediată la o problemă de siguranţă	ORO.GEN.155	Reacţia imediată la o problemă de siguranţă
OR.GEN.160	Raportarea evenimentelor	ORO.GEN.160	Raportarea evenimentelor
OR.GEN.200	Sistemul de management	ORO.GEN.200	Sistemul de management
OR.GEN.205	Contractarea şi achiziţia	ORO.GEN.205	Activităţi contractate
OR.GEN.210	Cerinţe privind personalul	ORO.GEN.210	Cerinţe privind personalul
OR.GEN.215	Cerinţe privind facilităţile	ORO.GEN.215	Cerinţe privind facilităţile
OR.GEN.220	Evidenţa documentelor	ORO.GEN.220	Evidenţa documentelor
OR.OPS	**Partea OR capitolul OPS Operaţiuni aeriene**	**---**	**(toate secţiunile incluse sub formă de capitole)**
OR.OPS.GEN	Secţiunea: Cerinţe generale	---	---
OR.OPS.GEN.100	Domeniul de aplicare	---	(cuprins în ORO.GEN ca 005)
OR.OPS.GEN.105	Responsabilităţile operatorului	---	(cuprins în ORO.GEN ca 110)
OR.OPS.AOC	**Secţiunea: Certificare de operator aerian**	**ORO.AOC**	**Capitol partea ORO Certificare de operator aerian**
OR.OPS.AOC.100	Solicitarea unui certificat de operator aerian	ORO.AOC.100	Solicitarea unui certificat de operator aerian
OR.OPS.AOC.105	Specificaţiile de operare şi privilegiile unui titular de certificat de operator aerian	ORO.AOC.105	Specificaţiile de operare şi privilegiile unui titular de certificat de operator aerian
OR.OPS.AOC.110	Închiriere	ORO.AOC.110	Închiriere
OR.OPS.AOC.115	Acorduri de partajare de cod	ORO.AOC.115	Acorduri de partajare de cod
OR.OPS.AOC.120	Aprobări AOC pentru furnizarea de formare în conformitate cu partea CC şi pentru eliberarea de atestate de membru al echipajului de cabină	ORO.AOC.120	Aprobări AOC pentru furnizarea de formare în conformitate cu partea CC şi pentru eliberarea de atestate de membru al echipajului de cabină
OR.OPS.AOC.125	Operaţiuni necomerciale cu aeronave care fac obiectul unui AOC	ORO.AOC.125	Operaţiuni necomerciale cu aeronave care fac obiectul unui AOC
OR.OPS.AOC.130	Monitorizarea datelor de zbor - avioane	ORO.AOC.130	Monitorizarea datelor de zbor - avioane
OR.OPS.AOC.135	Cerinţe privind personalul	ORO.AOC.135	Cerinţe privind personalul
OR.OPS.AOC.140	Cerinţe privind facilităţile	ORO.AOC.140	Cerinţe privind facilităţile
OR.OPS.AOC.150	Cerinţe privind documentele	ORO.AOC.150	Cerinţe privind documentele
OR.OPS.DEC	**Secţiunea: Declaraţia operatorului aerian**	**ORO.DEC**	**Capitol partea ORO Declaraţia**
OR.OPS.DEC.100	Declaraţia	ORO.DEC.100	Declaraţia

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa la norma din CRD	Titlul normei în CRD	Referinţa la norma din aviz	Titlul normei în aviz
OR.OPS.DEC.105	Conţinutul declaraţiei	---	---
OR.OPS.MLR	**Secţiunea: Manuale, jurnale şi înregistrări**	**ORO.MLR**	**Capitol partea ORO Manuale, jurnale şi înregistrări**
OR.OPS.MLR.100	Manualul operaţional - Generalităţi	ORO.MLR.100	Manualul operaţional - Generalităţi
OR.OPS.MLR.101	Manualul operaţional - Structura pentru operaţiuni comerciale şi NC SPO cu CMPA	ORO.MLR.101	Manualul operaţional - Structura pentru operaţiuni comerciale şi NC SPO cu CMPA
OR.OPS.MLR.105	Lista echipamentului minim (MEL)	ORO.MLR.105	Lista echipamentului minim (MEL)
OR.OPS.MLR.110	Jurnalul de bord	ORO.MLR.110	Jurnalul de bord
OR.OPS.MLR.115	Evidenţa documentelor	ORO.MLR.115	Evidenţa documentelor
OR.OPS.SEC	**Secţiunea: Siguranţa**	**ORO.SEC**	**Capitol partea ORO Siguranţa**
OR.OPS.SEC.100.A	Siguranţa în compartimentul echipajului de zbor	ORO.SEC.100.A	Siguranţa în compartimentul echipajului de zbor
OR.OPS.SEC.100.H	Siguranţa în compartimentul echipajului de zbor	ORO.SEC.100.H	Siguranţa în compartimentul echipajului de zbor
OR.OPS.FC	**Secţiunea: Echipajul de comandă**	**ORO.FC**	**Capitol partea ORO Echipajul de comandă**
OR.OPS.FC.005	Domeniul de aplicare	ORO.FC.005	Domeniul de aplicare
OR.OPS.FC.100	Formarea echipajului de comandă	ORO.FC.100	Formarea echipajului de comandă
OR.OPS.FC.105	Desemnarea ca pilot comandant/comandant	ORO.FC.105	Desemnarea ca pilot comandant/comandant
OR.OPS.FC.110	Mecanic de zbor	ORO.FC.110	Mecanic de zbor
OR.OPS.FC.115	Formarea privind managementul resurselor echipajului (CRM)	ORO.FC.115	Formarea privind managementul resurselor echipajului (CRM)
OR.OPS.FC.120	Formarea de conversie a operatorului	ORO.FC.120	Formarea de conversie a operatorului
OR.OPS.FC.125	Formarea pentru diferenţe şi formarea de familiarizare	ORO.FC.125	Formarea pentru diferenţe şi formarea de familiarizare
OR.OPS.FC.130	Formarea periodică	ORO.FC.130	Formarea periodică
OR.OPS.FC.135	Calificarea piloţilor pentru a opera în oricare dintre posturile de pilotaj	ORO.FC.135	Calificarea piloţilor pentru a opera în oricare dintre posturile de pilotaj
OR.OPS.FC.140	Operări pe mai multe tipuri sau variante	ORO.FC.140	Operări pe mai multe tipuri sau variante
OR.OPS.FC.145	Furnizarea serviciilor de formare	ORO.FC.145	Furnizarea serviciilor de formare
OR.OPS.FC.200	Formarea echipajului de comandă	ORO.FC.200	Formarea echipajului de comandă
OR.OPS.FC.205	Curs pentru funcţia de comandant	ORO.FC.205	Curs pentru funcţia de comandant
OR.OPS.FC.215	Formarea iniţială furnizată de operator privind managementul resurselor echipajului (CRM)	ORO.FC.215	Formarea iniţială furnizată de operator privind managementul resurselor echipajului (CRM)
OR.OPS.FC.220	Formarea pentru conversie şi verificarea furnizate de operator	ORO.FC.220	Formarea pentru conversie şi verificarea furnizate de operator
OR.OPS.FC.230	Formarea şi verificarea periodică	ORO.FC.230	Formarea şi verificarea periodică
OR.OPS.FC.240	Operarea pe mai multe tipuri sau variante	ORO.FC.240	Operarea pe mai multe tipuri sau variante
OR.OPS.FC.235	Calificarea piloţilor pentru a opera în oricare dintre posturile de pilotaj	ORO.FC.235	Calificarea piloţilor pentru a opera în oricare dintre posturile de pilotaj

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa la norma din CRD	Titlul normei în CRD	Referinţa la norma din aviz	Titlul normei în aviz
OR.OPS.FC.245.A	Program alternativ de formare şi calificare	ORO.FC.245.A	Program alternativ de formare şi calificare
OR.OPS.FC.255.A	Comandanţi titulari licenţă de pilot comercial (Avion) (CPL(A))	ORO.FC.255.A	Comandanţi titulari licenţă de pilot comercial (Avion) (CPL(A))
OR.OPS.FC.255.H	Comandanţi titulari licenţă de pilot comercial (Avion) (CPL(A))	ORO.FC.255.H	Comandanţi titulari licenţă de pilot comercial (Avion) (CPL(A))
OR.OPS.FC.330	Formarea periodică şi verificarea - verificarea competenţelor efectuată de operator	ORO.FC.330	Formarea periodică şi verificarea - verificarea competenţelor efectuată de operator
OR.OPS.FC.201.A	Înlocuirea membrilor echipajului de zbor în timpul zborului	ORO.FC.201.A	Înlocuirea membrilor echipajului de zbor în timpul zborului
OR.OPS.CC	**Secţiunea: Echipajul de cabină**	**ORO.CC**	**Capitol partea ORO Echipajul de cabină**
OR.OPS.CC.005	Domeniul de aplicare	ORO.CC.005	Domeniul de aplicare
OR.OPS.CC.100	Numărul şi alcătuirea echipajului de cabină	ORO.CC.100	Numărul şi alcătuirea echipajului de cabină
OR.OPS.CC.110	Condiţii pentru repartizarea sarcinilor	ORO.CC.110	Condiţii pentru repartizarea sarcinilor
OR.OPS.CC.115	Desfăşurarea cursurilor de formare şi a verificărilor asociate	ORO.CC.115	Desfăşurarea cursurilor de formare şi a verificărilor asociate
OR.OPS.CC.120	Cursul de formare iniţială	ORO.CC.120	Cursul de formare iniţială
OR.OPS.CC.125	Formare specifică tipului de aeronavă şi formarea pentru conversie oferită de operator	ORO.CC.125	Formare specifică tipului de aeronavă şi formarea pentru conversie oferită de operator
OR.OPS.CC.130	Formare pentru diferenţe	ORO.CC.130	Formare pentru diferenţe
OR.OPS.CC.135	Familiarizarea	ORO.CC.135	Familiarizarea
OR.OPS.CC.140	Formarea periodică	ORO.CC.140	Formarea periodică
OR.OPS.CC.145	Cursuri de perfecţionare	ORO.CC.145	Cursuri de perfecţionare
OR.OPS.CC.200	Numărul şi alcătuirea echipajului de cabină	ORO.CC.200	Numărul şi alcătuirea echipajului de cabină
OR.OPS.CC.205	Numărul minim al membrilor echipajului de cabină în circumstanţe neprevăzute şi în timpul operaţiunilor la sol	ORO.CC.205	Operaţiuni obişnuite la sol şi circumstanţe neprevăzute
OR.OPS.CC.210	Condiţii pentru repartizarea sarcinilor	ORO.CC.210	Condiţii pentru repartizarea sarcinilor
OR.OPS.CC.215	Desfăşurarea cursurilor de formare şi a verificărilor asociate	ORO.CC.215	Desfăşurarea cursurilor de formare şi a verificărilor asociate
OR.OPS.CC.250	Operarea pe mai multe tipuri sau variante de aeronave	ORO.CC.250	Operarea pe mai multe tipuri sau variante de aeronave
OR.OPS.CC.255	Operarea cu un singur membru al echipajului de cabină	ORO.CC.255	Operarea cu un singur membru al echipajului de cabină
OR.OPS.CC.260	Şeful echipajului de cabină	ORO.CC.260	Şeful echipajului de cabină
OR.OPS.TC	**Secţiunea: Membri ai personalul tehnic în operaţiuni HEMS, HHO sau NVIS**	**ORO.TC**	**Capitol partea ORO Personalul tehnic în operaţiuni HEMS, HHO sau NVIS**
OR.OPS.TC.100	Domeniul de aplicare	ORO.TC.100	Domeniul de aplicare
OR.OPS.TC.105	Condiţii pentru repartizarea sarcinilor	ORO.TC.105	Condiţii pentru repartizarea sarcinilor
OR.OPS.TC.110	Formarea şi verificarea periodică	ORO.TC.110	Formarea şi verificarea periodică
OR.OPS.TC.115	Formare iniţială	ORO.TC.115	Formare iniţială

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa la norma din CRD	Titlul normei în CRD	Referinţa la norma din aviz	Titlul normei în aviz
OR.OPS.TC.120	Formarea de conversie a operatorului	ORO.TC.120	Formarea de conversie a operatorului
OR.OPS.TC.125	Formare pentru diferenţe	ORO.TC.125	Formare pentru diferenţe
OR.OPS.TC.130	Zboruri de familiarizare	ORO.TC.130	Zboruri de familiarizare
OR.OPS.TC.135	Formarea periodică	ORO.TC.135	Formarea periodică
OR.OPS.TC.140	Cursuri de perfecţionare	ORO.TC.140	Cursuri de perfecţionare
Partea OR	**Apendice**	**Partea ORO**	**Apendice**
Partea OR Apendicele I	Formularul declaraţiei	Apendicele I la partea ORO	Formularul declaraţiei

Tabelul 4: Trimiteri CRD-Aviz pentru partea ORO

ORO.GEN Secţiunea1 - Generalităţi

161. IR din Secţiunea 1 conţine cerinţe generale pentru organizaţii, în special cu referire la certificarea iniţială şi supraveghere. Acestea reprezintă corespondentul cerinţelor privind autoritatea din partea ARO capitolul GEN secţiunile 1 şi 3. Ele sunt bazate pe cerinţele de înalt nivel prevăzute în regulamentul de bază. În concordanţă cu modificările făcute la ARO.GEN, două noi paragrafe de reglementare au fost adăugate pentru a introduce cerinţe privind organizaţiile referitoare la acţiunile care trebuie luate în vederea reacţiei imediate la o problemă de siguranţă (OR.GEN.155), precum şi referitoare la raportarea evenimentelor (OR.GEN.160). Noul paragraf ORO.GEN.155 introduce necesitatea ca organizaţiile să respecte directivele privind navigabilitatea şi privind îmbunătăţirea siguranţei emise de către agenţie, cea din urmă decurgând din sarcina de reglementare 21.039 „Datele de conformitate operaţională”[26].

Ref. partea ORO	Titlul	ARO corespunzător
ORO.GEN.105	Autoritatea competentă	n/a
ORO.GEN.115	Solicitarea unui certificat de organizaţie	ARO.GEN.310 litera (a)
ORO.GEN.120	Mijloace de conformitate	ARO.GEN.120
ORO.GEN.125	Condiţii de autorizare şi privilegiile unei organizaţii	ARO.GEN.310 litera (b)
ORO.GEN.130	Schimbările aduse organizaţiilor	ARO.GEN.330
ORO.GEN.135	Prelungirea valabilităţii	ARO.GEN.310 litera (b)
ORO.GEN.140	Accesul	Regulamentul-cadru Articolul 4 alineatul (5)
ORO.GEN.150	Constatări	ARO.GEN.350

[26] CRD 2009-01, cf. http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text).pdf.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

ORO.GEN.155	Reacţia imediată la o problemă de siguranţă	ARO.GEN.135
ORO.GEN.160	Raportarea evenimentelor	ARO.GEN.135

Tabelul 5: Corespondenţa dintre ARO.GEN şi ORO.GEN

162. În urma modificărilor în structura reglementărilor, cele două IR integrate anterior în OR.OPS (OR.OPS.GEN.100 şi OR.OPS.GEN.105) sunt în prezent integrate în ORO.GEN. **ORO.GEN.110** defineşte responsabilităţile operatorului pentru operarea în siguranţă a unei aeronave, inclusiv solicitarea de stabilire şi menţinere a unui sistem pentru exercitarea controlului operaţional asupra fiecărui zbor operat în termenii declaraţiei acestuia sau ai certificatului, adică UE-OPS şi JAR-OPS 3, cu următoarele diferenţe semnificative:

- Sistemul de liste de verificări va trebui să respecte principiile factorului uman, aşa cum sunt specificate în Anexa 6 la OACI, părţile I, II şi III. În plus, trebuie avută în vedere cea mai recentă documentaţie aparţinând producătorului aeronavei; acest text suplimentar a fost adăugat ca reacţie la observaţiile părţilor interesate.
- Operatorului i se va solicita să precizeze procedurile de planificare a zborului în manualul operaţional, în conformitate cu secţiunea 3 a părţii II din Anexa 6 la OACI.

163. Mai multe asociaţii ale agenţilor tehnici de exploatare au solicitat introducerea de reglementări privind licenţierea agenţilor tehnici de exploatare, dar această solicitare nu a putut fi îndeplinită deoarece se află în afara domeniului de aplicare al NPA. NPA a transpus cerinţele existente; nici UE-OPS, JAR-OPS 3, nici regulamentul de bază nu conţin o asemenea solicitare. Textul propus se aliniază cu Anexa 6 la OACI, care prevede că operatorul poate alege să aibă o metodă de control care necesită folosirea agenţilor aeronautici sau a agenţilor tehnici de exploatare, dar acest lucru nu este obligatoriu. În conformitate cu Anexa 6 la OACI, în cazul în care se folosesc agenţi aeronautici/agenţi tehnici de exploatare, statul poate solicita (sau nu) acordarea de licenţe pentru aceştia.

164. Definiţia „sediului principal" pentru identificarea autorităţii competente în conformitate cu **ORO.GEN.105** este acum aliniată la definiţia din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare)[27], care este, de asemenea, cea adoptată pentru Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 modificat de Regulamentul (CE) nr. 127/2010[28]. Aceasta ţine cont de faptul că transportatorii aerieni licenţiaţi trebuie să fie autorizaţi în conformitate cu capitolul G din Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 „partea M" ca parte a AOC. Definiţia presupune că principalele funcţii financiare şi conducerea operaţională ale organizaţiei sunt localizate în acelaşi stat membru. Deşi recunoaşte beneficiile adoptării unor definiţii comune pentru

[27] Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European şi al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (Recast) (Text cu relevanţă pentru SEE) *JO L 293, 31.10.2008, p. 3–20.*

[28] Regulamentul Comisiei (UE) nr. 127/2010 al Comisiei din 5 februarie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 privind menţinerea navigabilităţii aeronavelor şi a produselor, reperelor şi dispozitivelor aeronautice şi autorizarea întreprinderilor şi a personalului cu atribuţii în domeniu (Text cu relevanţă pentru SEE); JO L 40, 13.2.2010, p. 4–50.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

regulamente diferite, agenţia este de părere că definiţia preluată din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 va crea probleme de punere în aplicare. Prin urmare, ea recomandă o revizuire a acestei definiţii pentru toate regulamentele AESA în cauză, inclusiv regulamentele privind navigabilitatea. Această revizuire trebuie să ia în considerare locul unde se află administraţia tehnică a organizaţiei în ceea ce priveşte activitatea autorizată în temeiul regulamentului de bază şi al IR aferente ca fiind principalul criteriu pentru identificarea sediului principal al unei organizaţii, în scopul determinării autorităţii competente.

165. **ORO.GEN.115** defineşte procesul de solicitare a unui certificat de organizaţie. Având în vedere observaţiile la NPA formulate de părţile interesate, propunerea privind un certificat de organizaţie unic făcută în cadrul NPA 2008-22c nu a fost menţinută şi totodată nu se propune niciun formular de cerere standard în partea ORO. Cu privire la acest din urmă punct, statele membre şi-au exprimat preocupările privind impactul pe care l-ar avea impunerea unui formular de cerere standard asupra diferitelor sisteme administrative deja instituite în temeiul normelor aplicabile la momentul actual. În ceea ce priveşte conceptul de „certificat unic", agenţia consideră că principalele sale obiective pot fi atinse fără a impune eliberarea unui certificat de organizaţie unic: certificatul, care reprezintă doar „atestarea" procesului de certificare, poate avea forma unui singur document sau a mai multor documente. Principalul aspect este garantarea faptului că autorităţile competente pot exercita supravegherea în cel mai eficient mod pentru organizaţiile care deţin autorizaţii multiple[29]. În această privinţă, cerinţele comune privind sistemul de gestionare aplicabile tuturor tipurilor de organizaţii sunt esenţiale.

166. **ORO.GEN.120** defineşte procedura de aprobare a mijloacelor de conformitate alternative care se aplică organizaţiilor care deţin un certificat în temeiul părţii ORO. În cursul procedurii de consultare au fost exprimate preocupări privind mijloacele de conformitate alternative utilizate de organizaţiile care sunt supuse doar unei obligaţii de declarare. Agenţia observă că nu există un temei juridic în regulamentul de bază pentru impunerea obligativităţii ca aceste organizaţii să urmeze aceeaşi procedură de autorizare pentru mijloacele de conformitate alternative ca în cazul organizaţiilor certificate. O autorizare a mijloacelor de conformitate alternative poate exista numai atunci când aceasta este ataşată la un certificat sau la o autorizaţie, caz în care aceste mijloace de conformitate sunt considerate a face parte din baza de acordare a autorizaţiei. Totuşi, pentru organizaţiile care sunt supuse unei obligaţii de declarare, procedura de autorizare se aplică în cazul mijloacelor de conformitate alternative la un AMC corelat în mod direct cu orice autorizaţie specifică pe care aceste organizaţii ar putea să o deţină în temeiul părţii SPA. În ceea ce priveşte posibilitatea ca asociaţiile profesionale sau organismele reprezentative ale părţilor interesate care nu deţin un certificat de organizaţie în temeiul regulamentului de bază şi al IR aferente să utilizeze mijloace de conformitate alternative, nu este necesar ca astfel de organizaţii să solicite autorizarea unor astfel de mijloace alternative atâta timp cât nu sunt supuse niciunei obligaţii de conformitate în temeiul regulamentului de bază şi al IR aferente.

---

[29] Criteriile pentru „creditarea" elementelor de audit pentru supravegherea organizaţiilor care deţin mai mult decât o autorizaţie vor fi furnizate în cadrul AMC la ARO.GEN.305.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

167. Ca răspuns la reacţiile din partea părţilor interesate din industrie, agenţia va lansa o sarcină de reglementare suplimentară, pentru a furniza o metodologie privind modul de demonstrare a atingerii obiectivului de siguranţă al normei de aplicare atunci când se solicită autorizarea unui mijloc de conformitate alternativ.

168. În **ORO.GEN.130** „Schimbări aduse organizaţiilor care fac obiectul unei certificări”, tipul de schimbări care necesită o autorizare prealabilă cu privire la sistemul de gestionare al organizaţiei este specificat mai în detaliu, pentru a reduce povara asupra organizaţiilor şi autorităţilor: în ceea ce priveşte sistemul de management, schimbările care necesită o autorizare prealabilă sunt definite acum mai precis ca fiind cele care afectează liniile de responsabilitate şi/sau politica de siguranţă. Propunerea agenţiei pentru ORO.GEN.130, împreună cu dispoziţiile ARO corespunzătoare, deşi nu diferă ca substanţă de conceptele de „autorizare indirectă” sau „schimbări acceptabile de autoritatea competentă”, oferă flexibilitate: la certificarea iniţială, autoritatea competentă verifică conformitatea cu cerinţele aplicabile şi aprobă sistemul de management al organizaţiei, inclusiv sistemul său de control operaţional, precum şi procedura de gestionare a schimbărilor care nu necesită aprobare prealabilă. Ulterior, modificările sunt fie cele care necesită aprobare prealabilă, fie cele care pot fi gestionate aşa cum s-a convenit cu autoritatea competentă. Normele propuse sunt, de asemenea, mai adecvate în ceea ce priveşte punerea în aplicare a supravegherii bazate pe performanţă: la certificarea iniţială, o organizaţie poate cădea de acord cu autoritatea sa competentă asupra sferei schimbărilor care nu necesită autorizare prealabilă, în cadrul limitelor stabilite de ORO.GEN.130. După ce organizaţia se „maturizează”, sfera unor astfel de schimbări poate fi extinsă, cu condiţia ca acestea să rămână în cadrul limitelor stabilite la nivelul normei de aplicare.

169. Autorităţile competente din mai multe state membre au comentat asupra conceptului de valabilitate nelimitată a certificatelor, exprimându-şi preocupările cu privire la o eventuală lipsă de control eficient în cazul unor certificate care nu expiră. Agenţia observă că valabilitatea nelimitată a certificatelor beneficiază la momentul actual de o largă acceptare în domeniul navigabilităţii. Prelungirea valabilităţii certificatelor de organizaţie face obiectul unei supravegheri continue de către autoritatea competentă. Propunerea agenţiei promovează un proces de monitorizare permanentă prin audituri, controale şi inspecţii la intervale determinate pe baza rezultatelor de supraveghere anterioare şi ţinând cont de elementele de risc. Acolo unde există certificate cu valabilitate limitată, autorităţile competente pot avea tendinţa de a întârzia auditurile şi inspecţiile până cu puţin timp înainte de expirarea certificatului. Partea ARO furnizează elementele necesare pentru ca autorităţile competente să ia măsuri privind un certificat în orice moment dacă este necesar, în cazul unor constatări care periclitează grav siguranţa. Mai mult, statele membre pot lua măsuri executorii prin aplicarea de penalizări, în funcţie de specificaţiile normelor lor naţionale de aplicare a articolului 68 din regulamentul de bază.

170. Se include o nouă IR ORO.GEN.160 „Raportarea evenimentelor”, pentru a face referire la legislaţia aplicabilă şi pentru a defini cerinţele privind raportarea, inclusiv raportarea către organizaţia responsabilă cu proiectarea aeronavei, pentru toate organizaţiile care fac obiectul părţii ORO. Textul are la bază cerinţele existente din normele privind navigabilitatea. Evenimentele care trebuie raportate sunt cele care pun realmente în pericol operarea sigură a aeronavei, altele decât

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

pericolele privind siguranţa aviatică care trebuie gestionate în cadrul schemei interne de raportare a evenimentelor, tratate în ORO.GEN.200 litera (a) punctul (3). Pentru a lua în considerare reacţiile la CRD, cerinţele au fost revizuite: rapoartele iniţiale, care trebuie transmise în decurs de 72 de ore de la constatarea evenimentului de către organizaţie, nu trebuie să conţină detalii ale măsurilor pe care organizaţia intenţionează să le ia pentru a preveni evenimentul, deoarece determinarea acestor măsuri poate necesita mai mult timp.

ORO.GEN Secţiunea 2 Sistemul de management

171. Agenţia propune ca o secţiune specifică a cerinţelor generale privind organizaţiile să fie dedicată acelora care privesc sistemele de management al organizaţiilor. Aceste cerinţe decurg, în principal, din cele care există deja în standardele aplicabile, precum JAR. Ele se referă la necesitatea de a avea personal calificat şi în special anumite persoane responsabile cu garantarea faptului că organizaţia respectă cerinţele aplicabile. Cerinţele existente se referă, de asemenea, la necesitatea de a deţine facilităţi adecvate pentru exercitarea sarcinilor necesare şi necesitatea de a ţine evidenţa tuturor activităţilor exercitate în conformitate cu normele aplicabile.

172. Această secţiune specifică este, de asemenea, locul potrivit pentru punerea în aplicare a standardelor OACI privind sistemele de gestionare a siguranţei (SMS)[30]. Agenţia consideră că acestea nu trebuie puse în aplicare printr-o cerinţă suplimentară privind sistemele de gestionare, care să se adauge la normele existente, indiferent dacă se referă la finanţe, calitate sau la alte preocupări ale administratorului unei organizaţii. Impunerea unui sistem de management al siguranţei separat de celelalte ar putea fi văzută ca o simplă cerinţă prescriptivă suplimentară, cu riscul ca organizaţiile să încerce să-şi satisfacă autoritatea competentă dovedind că au adăugat în organizaţia lor toate elementele prescriptive cerute. Aceasta nu ar sprijini punerea în aplicare a normelor bazate pe performanţă, aşa cum sunt ele promovate de OACI în vederea facilitării punerii în aplicare a principiilor SMS.

173. În schimb, agenţia propune enumerarea elementelor pe care organizaţiile trebuie să le abordeze. Astfel, cerinţele propuse se bazează pe ideea că siguranţa, precum şi respectarea normelor, trebuie să fie o preocupare pentru întregul personal şi pentru toate activităţile organizaţiei. Prin urmare, cerinţele sunt prezentate astfel încât să-i permită organizaţiei să le aplice în modul pe care aceasta îl consideră a fi adecvat ţinând cont de propriul său model de afaceri. Mai exact, cerinţele ar permite aplicarea unui sistem de management integrat, în care siguranţa este un parametru de care trebuie ţinut cont la fiecare decizie, şi nu o juxtapunere de sisteme de management. Managementul integrat permite administratorilor să recunoască şi să ţină cont de toate influenţele semnificative care acţionează asupra organizaţiei lor, precum direcţia strategică a afacerii lor, legislaţia şi standardele relevante, cultura şi politicile interne, riscurile şi pericolele, cerinţele privind resursele şi nevoile celor care pot fi afectaţi de către orice aspect al operaţiunilor organizaţiei.

---

[30] Anexa 1 apendicele 4 OACI / anexa 6 apendicele 7 OACI „Cadrul pentru sistemele de management al siguranţei”.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

174. În ceea ce priveşte sistemele de calitate, agenţia propune să se reţină aspectul de care autorităţile de reglementare sunt cu adevărat interesate atunci când solicită organizaţiilor să implementeze un sistem de calitate: respectarea reglementărilor. Într-adevăr, un sistem de calitate poate fi utilizat pentru a satisface diverse serii de cerinţe. Agenţia consideră că este necesar să se solicite pur şi simplu monitorizarea conformităţii ca parte a cerinţelor privind sistemul de management. Cerinţele propuse oferă astfel posibilitatea de a implementa standardele SMS ale OACI fără a obliga organizaţia să-şi schimbe modelul de afaceri.

175. Cerinţele privind sistemul de management, în forma propusă, pot fi aplicate pentru diverse organizaţii, indiferent de mărimea, natura sau complexitatea activităţilor şi indiferent de modelul de afaceri pe care acestea doresc să-l aplice, asigurând astfel aplicarea lor proporţională. Agenţia propune de asemenea ca, în cazul în care o organizaţie ar externaliza o parte din activităţile sale care fac obiectul prezentelor cerinţe propuse, aceasta trebuie să reţină responsabilităţile de conformitate cu normele aplicabile. Acest aspect este necesar pentru ca organizaţiile să rămână pe deplin responsabile pentru acele activităţi care fac obiectul certificării.

176. Se propune ca cerinţele privind sistemul de management să fie aplicabile tuturor organizaţiilor care sunt supuse acestor cerinţe propuse privind organizaţiile. La elaborarea cerinţelor privind sistemul de gestionare, agenţia a verificat ceea ce se aplica deja organizaţiilor cu atribuţii de emitere iniţială a unui certificat de navigabilitate şi de menţinere a navigabilităţii în vederea verificării compatibilităţii cu acestea, menţinând formularea acelor norme deja aplicabile acolo unde acest lucru a fost posibil. Agenţia intenţionează să propună pe viitor norme de aplicare a standardelor SMS ale OACI pentru alte tipuri de organizaţii. Pe cât posibil, agenţia va încerca să menţină cerinţele cât mai similare posibil cu cele propuse în aceste cerinţe privind organizaţiile. Aceasta va facilita o implementare simplificată a standardelor OACI, în special pentru acele organizaţii ale căror activităţi cuprind mai multe sectoare aeronautice.

177. La elaborarea acestor cerinţe propuse, agenţia a încercat să asigure consecvenţa între cerinţele aplicabile diverselor tipuri de organizaţii. Prin urmare, agenţia a studiat cerinţele specificate în JAR-FCL 1, 2 şi 3, în UE-OPS, în AMC şi GM la JAR-OPS 1 şi în JAR-OPS 3. Acele standarde conţineau cerinţele care trebuie respectate de către organizaţii în domeniul de aplicare al cerinţelor propuse privind organizaţiile. Apoi, în vederea asigurării unei consecvenţe generale, agenţia a studiat cerinţele relevante prevăzute în IR deja aplicabile organizaţiilor de navigabilitate. Agenţia a propus apoi în NPA-ul său formularea care părea să fie cea mai adecvată pentru toate organizaţiile, completând-o pe aceasta, când a fost necesar, cu cerinţe privind tipurile specifice de organizaţii.

178. Agenţia a completat acele norme propuse cu alte norme bazate pe standardele OACI care nu fuseseră introduse în standardele menţionate în paragraful anterior. Acesta este de exemplu cazul cerinţelor SMS ale OACI.

179. În timpul fazei de consultare, agenţia a explicat pe larg procesul care urma să apară împreună cu cerinţele propuse privind sistemul de management. Observaţiile iniţiale ale părţilor interesate au arătat că normele propuse nu fuseseră pe deplin înţelese. Prin urmare, agenţia, asistată de grupul de revizuire, a revizuit textul propus, urmărind îmbunătăţirea clarităţii acestuia.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

180. Agenţia a considerat de asemenea interesant faptul că unele părţi interesate au solicitat îndreptarea în direcţia normelor bazate pe performanţă. Cu toate acestea, agenţia consideră că nu ar fi înţelept să propună norme bazate complet pe performanţă în această etapă şi că o îmbunătăţire permanentă a normelor, consecventă cu progresul făcut la nivelul organizaţiilor, va facilita calea înspre normele bazate pe performanţă.

181. Deşi sunt formulate diferit, cerinţele propuse sunt complet conforme cu OACI. Un tabel de corespondenţă cu cerinţele propuse şi AMC şi GM conexe la partea OR (O), precum şi standardele OACI relevante au fost furnizate cu Anexa III la nota explicativă a CRD „Cerinţe privind organizaţiile" (2008-2009-22C ŞI 02C)[31]. Cea de-a 37-a Adunare a OACI, care a avut loc în septembrie/octombrie 2010, a confirmat crearea unei noi anexe care să abordeze managementul siguranţei, Anexa 19, care se presupune că va conţine standardele SMS generale aplicabile tuturor organizaţiilor urmând astfel abordarea sistemică globală propusă de AESA în NPA-ul său privind cerinţele privind autoritatea şi organizaţiile. În urma publicării prezentei anexe noi, cerinţele organizaţiilor privind SMS vor fi revizuite, de asemenea, în sensul luării în considerare a lucrărilor în curs în cadrul Grupului internaţional de colaborare pentru managementul siguranţei (SM-ICG), progresele înregistrate în punerea în aplicare a PESA, şi, în special, pentru abordarea gestionării riscurilor pentru siguranţă care rezultă din interacţiunile cu alte organizaţii. Asupra acestui ultim punct, agenţia este de acord cu părţile interesate că organizaţiile nu trebuie să gestioneze siguranţa în mod izolat, ci în coordonare cu alte organizaţii cu care sunt conectate. De exemplu, managementul eficient al siguranţei de către un operator de aerodrom presupune o coordonare adecvată cu operatorii aerieni şi cu furnizorii de servicii de navigare aeriană care utilizează serviciile aerodromului. Prin urmare, agenţia intenţionează să revizuiască cerinţele organizaţiei, aşa cum s-a subliniat mai sus, printr-o nouă activitate de reglementare .

ORO.AOC - Certificarea operatorului aerian

182. Acest capitol se aplică pentru operatorii comerciali. Acesta defineşte procedura de cerere a certificatului de operator aerian, condiţiile pentru închiriere şi acorduri de partajare de cod, procedura de cerere a aprobării pentru furnizarea de formare pentru echipajul de cabină şi de eliberare de atestate şi cerinţele pentru operaţiuni necomerciale cu aeronave, operate în conformitate cu un AOC. Ultimele cerinţe se referă la monitorizarea datelor de zbor, personal, facilităţi şi producţia de manuale şi documentaţie.

183. Acest capitol se bazează pe cerinţele relevante din UE-OPS şi JAR-OPS 3 prevăzute la capitolele B şi C. ORO AOC conţine o nouă cerinţă privind partajarea de cod, un aspect care nu este acoperit de UE-OPS. Acesta a fost inclus pentru a reflecta domeniul de aplicare mai larg din regulamentul de bază, comparativ cu UE-OPS. Propunerea iniţială din NPA 2009-2c a fost modificată în urma observaţiilor părţilor interesate.

[31] http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Part-OR.pdf.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

184. Principalele probleme ridicate de părţile interesate cu privire la acest capitol s-au referit la aplicabilitatea şi domeniul de aplicare al AOC (ORO.AOC.100), cerinţele privind acordurile de luare în locaţie cu sau fără echipaj pentru aeronavele din ţări terţe (ORO.AOC.110), acordurile de partajare de cod (ORO.AOC.115), precum şi relaţia dintre diferitele persoane desemnate şi sistemul de persoane desemnate (ORO.AOC.135).

185. Modificări semnificative au fost aduse unor dispoziţii ca urmare a observaţiilor primite. Unele modificări sunt mai mult de natură editorială sau pentru a aduce precizări unor dispoziţii.

186. **ORO.AOC.025** „modificări" a fost eliminat deoarece acesta este acoperit în mod adecvat în ORO.GEN. O listă preliminară de modificări care sunt supuse aprobării prealabile este introdusă ca GM în ORO.GEN şi va fi publicată împreună cu decizia.

187. **ORO.AOC.110 litera (b)** „Închiriere": s-au exprimat multe preocupări cu privire la închirierea de aeronave de la operatori din ţări terţe. Agenţia a analizat cu atenţie observaţiile primite. Închirierea este un instrument de afaceri important pentru companiile aeriene comerciale şi, prin urmare, normele referitoare la siguranţă trebuie să fie proporţionale. Cu toate acestea, este, de asemenea, clar că închirierea de aeronave, în special de la operatori din ţări terţe, trebuie să aibă loc într-un mediu controlat, cu asigurarea unui nivel acceptabil de siguranţă. Legiuitorul european a recunoscut acest lucru şi a abordat închirierea în Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 şi UE-OPS. Ambele acte normative au fost luate în considerare la modificarea textului reglementării NPA. Agenţia consideră că textul modificat prezentat în acest aviz oferă flexibilitatea necesară pentru liniile aeriene comerciale şi, în acelaşi timp, asigură un nivel de siguranţă aşteptat de public şi legiuitor.

188. Dispoziţia privind închirierea a suferit o schimbare majoră a textului. Principalele modificări se referă la luarea în locaţie de aeronave cu echipaj de la operatori din ţări terţe. Mai multe observaţii au arătat faptul că cerinţele pentru luarea în locaţie cu echipaj a acestor aeronave, aşa cum au fost prezentate în NPA / CRD, au fost considerate dificil de respectat. UE-OPS permite aplicarea, în cazul luării în locaţie cu echipaj, a standardelor de siguranţă care sunt „echivalente" cu cele stabilite în UE-OPS. Ţinând seama de observaţiile primite şi pentru alinierea cu UE-OPS, a fost introdusă formularea „standarde de siguranţă echivalente". În consecinţă, operatorul UE are posibilitatea să demonstreze autorităţii competente că aeronava luată în locaţie cu echipaj este supusă unor standarde echivalente cu normele UE privind siguranţa. De asemenea, au apărut preocupări cu privire la aplicabilitatea Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 şi Anexa III la partea FCL. Observaţiile referitoare la Regulamentul Comisiei (CE) nr. 2042/2003 vor fi abordate în CRD la NPA 2010-10. Observaţiile legate de anexa III la partea FCL vor fi analizate într-o sarcină de reglementare nouă (FCL.002).

189. Unele observaţii au arătat că ORO.AOC ar trebui să reflecte practica existentă în cazul închirierii fără echipaj a aeronavelor înmatriculate într-o ţară terţă în eventualitatea unor necesităţi operaţionale cu o durată limitată. Observaţii similare au fost făcute la NPA 2010-10. Deoarece luarea în locaţie fără echipaj este în principal o problemă de menţinere a navigabilităţii, condiţiile în care un contract de luare în locaţie a aeronavelor înmatriculate în ţări terţe ar putea fi posibilă vor fi evaluate în cadrul CRD la NPA 2010-10. Pe viitor, această sarcină de

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

reglementare poate necesita o reevaluare a dispoziţiilor din ORO.AOC privind luarea în locaţie fără echipaj.

190. În ceea ce priveşte darea în locaţie fără echipaj, referinţa la Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 a fost transferată în ARO.OPS.110. De asemenea, obligaţia de a elimina aeronava din AOC al locatorului a fost transferată la ARO.OPS.110 deoarece este responsabilitatea autorităţii competente să se asigure că aeronava este eliminată din AOC al operatorului într-o perioadă de timp corespunzătoare. Textul a fost modificat pentru a clarifica faptul că nu va fi necesară ataşarea acordurilor financiare ale contractului de închiriere la cererea de aprobare.

191. A fost introdus un nou alineat privind darea în locaţie fără echipaj care impune operatorilor din UE să notifice autoritatea competentă în cazul în care sunt parte a unui acord de dare în locaţie fără echipaj.

192. În **ORO.AOC.115** „Acorduri de partajare de cod": discuţia cu privire la închiriere se aplică şi pentru partajarea de cod. Mai multe observaţii au arătat faptul că partea TCO nu ar trebui să se aplice în cazul acordurilor de partajare de cod cu operatori din ţări terţe, deoarece unii parteneri de partajare de cod nu zboară niciodată în acoperi în Europa. Unele observaţii au pus la îndoială temeiul juridic pentru reglementarea partajării de cod şi au propus delegarea supravegherii partenerilor de partajare de cod către operatorul UE. În plus, conformitatea cu cerinţele esenţiale (Anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008) a fost contestată, deoarece operatorii din ţări terţe nu puteau asigura conformitatea deplină. Alte observaţii au arătat faptul că partajarea de cod ar trebui să fie abordată într-o sarcină de reglementare separată. În primul rând, trebuie subliniat că agenţia consideră partajarea de cod ca făcând parte din domeniul de aplicare al articolului 4.1. litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. După analiza observaţiilor, dispoziţia privind partajarea de cod a fost modificată. În noua propunere de aviz o referire la partea TCO a fost eliminată. În prezent, supraveghere partenerilor de partajare de cod intră în responsabilitatea operatorului UE care asigură conformitatea continuă cu cerinţele esenţiale. În acest scop, operatorul trebuie să stabilească un program de audit al partajărilor de cod. Acest lucru se aplică şi în cazul partenerilor de partajare de cod care nu operează în UE. Se vor elabora îndrumări cuprinzând un tabel de dispoziţii care trebuie respectate. Respectarea acestor dispoziţii va asigura respectarea cerinţelor esenţiale din Anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Dispoziţiile din tabel trebuie să fie identice cu cele aplicate operatorilor din ţări terţe atunci când solicită o autorizaţie în conformitate cu partea TCO. În cele din urmă, prevederea a fost modificată astfel încât un operator UE să nu poată vinde sau emite bilete pentru un zbor operat de un operator dintr-o ţară terţă care face obiectul unei interdicţii de exploatare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005[32] (Lista UE privind siguranţa). Este totuşi posibil pentru un operator dintr-o ţară terţă de pe lista UE privind siguranţa să vândă şi să emită bilete pentru un zbor operat de partenerul său de partajare de cod din UE. Abordarea adoptată cu privire la partajarea de cod este, în mare măsură, în conformitate cu „Orientările programul

[32] Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European şi al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicţii de exploatare pe teritoriul Comunităţii şi de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv şi de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE. *JO L 344, 27.12.2005, p. 15.*

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

de siguranţă în cazul partajărilor de cod" al Departamentului de Transport şi al Administraţiei Federale a Aviaţiei din SUA.

193. ORO.AOC.120 „Aprobări AOC pentru furnizarea de formare în conformitate cu partea CC şi pentru eliberarea de atestate de membru al echipajului de cabină" transpune cerinţele UE-OPS care nu au fost acoperite complet în NPA.

194. **ORO.AOC.125** „Operaţiuni necomerciale cu aeronave care fac obiectul unui AOC": asupra acestei dispoziţii s-au făcut trei modificări. Mai întâi, OR.OPS.GEN.105 a fost mutat în ORO.AOC.125. În al doilea rând, în scopul precizării subiectului, titlul a fost schimbat în „Operaţiuni necomerciale cu aeronave care fac obiectul unui AOC". În al treilea rând, agenţia propune un nou text pentru definirea a ceea ce un operator titular de AOC are de făcut în cazul în care intenţionează să opereze şi aeronave necomerciale. Principiul rămâne: procedurile operaţionale necomerciale trebuie să fie specificate în manualul operaţional unde trebuie operată o separare clară a diferenţelor de procedurilor operaţionale (între operaţiunile comerciale şi necomerciale). De asemenea, operatorul trebuie să se asigure că personalul implicat cunoaşte integral procedurile aferente actualizate. În plus, acest atestat trebuie să fie aprobat de către autoritatea competentă. Declaraţia nu este însă necesară atunci când un operator comercial efectuează zboruri necomerciale. În urma observaţiilor primite cu privire la CRD, dispoziţia a fost uşor modificată pentru a îmbunătăţi claritatea.

195. **ORO.AOC.130 litera (a)** „Monitorizarea datelor de zbor": noţiunea de *„cu excepţia cazului în care sunt operate temporar şi exclusiv pentru zboruri de transbordare sau zboruri de încercare"* a fost introdusă în textul CRD în urma unei observaţii la NPA-2009-2c, deoarece operatorii care prestează servicii de zbor gratuite nu pot pune în aplicare cu uşurinţă un program FDM. Cu toate acestea, după reexaminare internă, s-a ajuns la concluzia că această noţiune nu acoperă în mod adecvat şi precis intenţia schimbării şi că există un risc de efecte negative neintenţionate şi neprevăzute asupra siguranţei. Mai mult decât atât, ORO.AOC.130 este pe deplin în conformitate cu UE-OPS 1.037 şi Anexa 6 partea I OACI punctul 3.3.6. Prin urmare, s-a decis eliminarea frazei „cu excepţia cazului în care sunt operate temporar şi exclusiv pentru zboruri de transbordare sau zboruri de încercare".

ORO.DEC –Declaraţie

196. Acest capitol conţine obligaţia de a depune o declaraţie. Conţinutul formularului declaraţiei este definit în Apendicele I la partea ORO. Acesta este aplicabil operatorilor necomerciali de aeronave complexe motorizate (operatori NCC). Cerinţele pun în aplicare articolul 8.5 litera (d) din regulamentul de bază. Acest capitol completează ARO.GEN.345.

197. În conformitate cu regulamentul de bază şi astfel cum s-a propus deja în NPA/CRD, toţi operatorii NCC trebuie să prezinte o declaraţie privind statul operatorului. Aceasta include operările cu aeronave administrate care sunt asumate ca operaţiuni necomerciale.

198. Declaraţia vizează:

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

- conştientizarea responsabilităţilor de către operator în conformitate cu regulile de siguranţă aplicabile şi a faptului că este titularul tuturor aprobărilor necesare;
- informarea autorităţii competente cu privire la existenţa unui operator; şi
- facilitarea îndeplinirii responsabilităţilor de supraveghere de către autoritatea competentă

199. Conţinutul declaraţiei a fost revizuit pe baza observaţiilor primite. Termenii au fost aliniaţi cu cei utilizaţi în alte capitole şi părţi.

ORO.MLR – Manuale, jurnale şi înregistrări

200. IR propuse în ORO.MLR, care pune în aplicare punctele 8.a.3 şi 8.b din Anexa IV la regulamentul de bază, conţin dispoziţii privind manualul operaţional al operatorului, lista echipamentului minim, jurnalul de călătorie şi evidenţa documentelor.

201. Pentru operaţiunile CAT cu elicoptere şi avioane, IRS propuse se bazează pe cerinţele existente, şi anume UE-OPS, JAR-OPS 3 şi JAR-MMEL/MEL, cu următoarele diferenţe semnificative:

- În timp ce dispoziţiile privind structura manualului operaţional (părţile A-D), copiat din apendicele UE-OPS/JAR-OPS 3, sunt prezentate ca IR, lista conţinutului pentru manualul operaţional va fi prezentată ca AMC, pentru a oferi flexibilitate şi proporţionalitate.
- Redactarea manualului de operare în limba engleză nu este obligatorie în conformitate cu UE-OPS/JAR-OPS 3, dar dispoziţiile UE-OPS/JAR-OPS 3 transpuse prevăd în mod clar că operatorul este responsabil cu garantarea faptului că personalul înţelege limba manualului operaţional. După cum au comentat mai multe părţi interesate, capacitatea personalului operaţional de a înţelege limba manualului operaţional este o problemă de siguranţă.
- Dispoziţiile privind lista echipamentului minim conţin o trimitere suplimentară la datele de conformitate operaţională viitoare stabilite în conformitate cu Regulamentul Comisiei (CE) nr. 1702/2003.

202. Pentru operaţiunile necomerciale cu aeronave complexe motorizate, IR propuse se bazează pe Anexa 6 la OACI partea II Sec. 2 şi 3 şi Anexa 6 partea III Sec. 3, fără diferenţe semnificative.

203. Pentru operaţiunile necomerciale specializate cu aeronave motorizate complexe şi operaţiuni comerciale specializate, IR propuse se bazează pe Anexa 6 la OACI partea II Sec. 2 şi Anexa 6 partea III Sec. 3, fără diferenţe semnificative.

ORO.SEC – Securitate

204. IR propuse în OR.OPS.SEC conţin obligaţiile operatorilor de a institui proceduri şi echipament de protecţie pentru a proteja compartimentul echipajului de zbor împotriva breşelor de securitate. Pentru avioane, cerinţele se aplică tuturor celor care sunt echipate cu o uşă a compartimentului echipajului de zbor şi tuturor avioanelor comerciale de transport aerian, cu o masă maximă de decolare

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

autorizată mai mare de 45 500 kg şi cu o configuraţie maximă operaţională de mai mult de 60 de locuri.

Cerinţa pentru elicoptere trebuie să fie respectată cu condiţia să fie instalată o uşă la compartimentul echipajului de zbor.

205. Normele propuse se bazează pe capitolul S din UE-OPS şi capitolul S din JAR-OPS 3 şi reflectă conţinutul şi intenţia capitolelor menţionate. Normele propuse sunt, de asemenea, în conformitate cu Anexa 6 la OACI Partea I.

206. Principala problemă a fost preocuparea părţilor interesate în legătură cu posibile norme conflictuale cu referire la propunerile agenţiei privind normele de siguranţă în zbor şi cele din Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European şi a Consiliului din 11 martie 2008 privind normele comune în domeniul securităţii aviaţiei civile şi de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002[33]. S-a convenit cu Comisia ca agenţia să păstreze, în aviz, numai normele care au o dimensiune accentuată de securitate şi care nu sunt reglementate de Regulamentul (CE) nr. 300/2008 sau de către OACI şi să transfere restul normelor către Comisie pentru elaborare ulterioară.

ORO.FC – Echipajul de zbor

207. IR propuse în ORO.FC conţin cerinţele privind calificarea, formarea şi verificarea pentru membrii echipajului de zbor.

- Secţiunea 1 specifică cerinţele comune aplicabile atât operaţiunilor necomerciale cu aeronave complexe cât şi oricărei operaţiuni comerciale.
- Secţiunea 2 specifică cerinţe suplimentare aplicabile operaţiunilor de transport aerian comercial al pasagerilor în condiţiile zborului la vedere (VFR) pe timp de zi, cu punctul de plecare şi punctul de sosire pe acelaşi aerodrom sau zonă de operare şi cu o durată maximă de 30 de minute sau într-un perimetru local precizat de autoritatea competentă cu:
- avioane monomotor cu elice cu masă maximă de decolare certificată de 5 700 kg sau mai puţin şi cu o capacitate de şase locuri inclusiv locul pilotului; sau
- elicoptere monomotor şi cu o capacitate maximă de şase locuri inclusiv locul pilotului.
- Secţiunea 3 specifică cerinţe suplimentare aplicabile operaţiunilor de transport aerian comercial altele decât cele de transport aerian comercial şi operaţiuni cu planor şi balon şi activităţi de transport aerian comercial A-A menţionate la paragraful de mai sus.

208. Normele propuse se bazează pe UE-OPS şi JAR-OPS 3 pentru operaţiuni de transport aerian comercial, precum şi pe proiectul de JAR-OPS 0, 2 şi 4 pentru operaţiuni comerciale, altele decât cele de transport aerian comercial şi necomercial cu aeronave motorizate complexe. Cerinţele aplicabile operaţiunilor necomerciale sunt aliniate şi în deplină conformitate cu Anexa 6 la OACI partea II, pentru avioane şi partea III secţiunea III, pentru elicoptere.

---

[33] JO L 97, 9.4.2008, p.72.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

209. În ceea ce priveşte operaţiunile de transport aerian comercial, în comparaţie cu UE-OPS/JAR-OPS 3 şi în plus faţă de modificările generale descrise în CRD 2009-02B, punctul 89ff[34], se evidenţiază următoarele modificări:

- Cerinţele aplicabile pentru avioane şi elicoptere sunt armonizate pe cât posibil, ţinând seama de diferenţele dintre caracteristicile operaţionale ale ambelor categorii de aeronave.
- Deşi cerinţele mai puţin restrictive de la Apendicele 1 la 1.005 litera (a) la UE-OPS şi Apendicele 3.005 litera (f) la JAR-OPS 3 au fost transpuse integral în propunerile de IR, părţile interesate au solicitat acordarea unei atenţii sporite proporţionalităţii normelor. Prin urmare, anumite operaţiuni A-A descrise mai sus au fost supuse aceluiaşi set de norme ca şi operaţiunile comerciale altele decât transportul aerian comercial. La stabilirea pragului, s-a avut în vedere nivelul de siguranţă presupus de operaţiunile de transport aerian comercial, precum şi legislaţia statului membru în vigoare în prezent. În ceea ce priveşte elicopterele, cifra de şase persoane este considerată un compromis între elicoptere mici şi mijlocii şi ar trebui să acopere cea mai mare parte a activităţilor turistice. Criteriul motorului este considerat mai potrivit decât o limită de greutate de 3 175 kg, întrucât aceasta din urmă ar include anumite elicoptere complexe cu mai multe motoare. Principalele diferenţe în cazul propunerilor de IR se referă la verificarea anuală a competenţelor de către operator şi cerinţele în ceea ce priveşte cursul pentru funcţia de comandant, managementul resurselor echipajului şi de formarea pentru conversie - acestea din urmă sunt mai puţin prescriptive.
- Cerinţele privind experienţa recentă pentru toţi piloţii sunt transferate către partea FCL, şi anume punctul FCL.060, deoarece sunt considerate a fi o restricţie privind privilegiile licenţei.
- Aprobarea pentru utilizarea unui FSTD a fost îmbunătăţită în sensul includerii obligaţiei de instituire de către operator a unui sistem pentru a gestiona în mod corespunzător modificările FSTD care ar putea afecta programele de formare oferite de către operator.
- În ceea ce priveşte competenţa de rută / zona şi aerodrom, termenul „calificare" nu este transpus, deoarece este folosit numai referitor la licenţele de pilot. UE-OPS/JAR-OPS nici nu explică, nici nu precizează ce este o astfel de calificare, cine o eliberează sau dacă are sau nu legătură cu licenţa. În consecinţă, pentru a evita confuzia terminologică generatoare de confuzie în privinţa regimului, s-a considerat mai potrivită eliminarea menţiunii „calificare", menţinând nemodificate cerinţele în substanţă.
- Luând în considerare observaţiile primite, formarea CRM a fost inclusă în toate activităţile de formare ca pilot unic. Motivele sunt că CRM reglementează nu numai interacţiunea dintre doi piloţi ai aceluiaşi echipaj, ci şi cu echipajul de la sol, de exemplu. În plus, prezintă gestionarea eficientă a volumului de muncă în cabina de pilotaj, care reprezintă un aspect important pentru operaţiunile cu un singur pilot.

[34] http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ops/CRD%20a.1%20-%20Explanatory%20Note%20-%20OPS%20Parts.pdf

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

- Sunt introduse cerinţe suplimentare pentru operaţiunile cu un singur pilot în condiţii IFR sau pe timp de noapte în baza JAA NPA OPS 65, aliniindu-se cu Anexa 6 la OACI partea I amendamentul 29.

210. În ansamblu, se asigură coerenţa cu partea FCL şi conceptul nou dezvoltat de date de conformitate operaţională. Acesta din urmă a fost deja parţial încorporat în UE-OPS prin corelare cu comitetul comun de evaluare operaţională (JOEB).

211. Sunt identificate următoarele diferenţe faţă de Anexa 6 la OACI:

- Au fost efectuate modificări în ceea ce priveşte domeniul de aplicare pentru a stabili norme proporţionale, în special pentru operaţiuni CAT A-A. În plus, a fost luat în considerare Apendicele 1 la 1.005 litera (a) din UE-OPS. Aceasta reprezintă o neconformitate cu Anexa 6, partea I 9.4.4.1 privind numărul de verificări ale competenţelor de către operator pe an. Acelaşi lucru este valabil pentru Anexa 6, partea III, secţiunea II 7.4.3.1. având în vedere o transpunere a Apendicelui 3.005 litera (f) din JAR-OPS 3 referitor la operaţiunile în condiţii VFR pe timp de zi, cu trimitere la repere vizuale ale elicopterelor altele decât cele complexe motorizate.
- În UE-OPS nu au fost incluse dispoziţii privind operatorii radio şi navigatorii de zbor şi, prin urmare, nu sunt incluse în textul propus. Aceasta reprezintă o neconformitate cu Anexa 6, partea I, 9.1.2 privind operatorii radio. Nu există operaţiuni care necesită navigatori de zbor. Mai mult decât atât, deşi agenţia poate reglementa funcţia acestor membri echipajului, statele membre rămân responsabile pentru reglementarea calificării lor. Acest lucru înseamnă, de asemenea, că Anexa 6, partea I, 9.1.3 şi Anexa 6, partea II, 3.9.1.2 privind inginerii de zbor sunt doar parţial puse în aplicare prin aceste norme, deoarece acordarea licenţei rămâne de competenţa statelor membre.
- În ceea ce priveşte cunoaşterea traseului/zonei şi aerodromurilor, prin transpunerea unei dispoziţii de la Apendicele 1 la 1.005 litera (a) din UE-OPS, s-a observat o neconformitate privind operaţiunile în condiţii VFR pe timp de zi cu avioane din clasa de performanţă B cu Anexa 6, partea I, 9.4.3.5 şi 9.4.3.6 în ceea ce priveşte perioada de 12 luni.
- Cu privire la operaţiunile cu un singur pilot în condiţii IFR pe timp de noapte, standardul din Anexa 6, partea I, 9.4.5.3 privind verificarea iniţială, în rolul de pilot unic şi într-un mediu de operare reprezentativ nu este menţionat în mod special. Textul rezultat este însă acelaşi cu cel din UE-OPS şi, prin urmare, nu s-a schimbat, în conformitate cu orientările convenite de către Comisie şi Comitetul AESA.

212. Pentru viitor, s-au identificat următoarele teme de reglementare:

- revizuirea şi actualizarea dispoziţiilor privind managementul resurselor echipajului, luând în considerare experienţa acumulată pe parcursul ultimilor doi ani;
- programul alternativ de formare şi calificare pentru operaţiunile de transport aerian comercial cu elicopterul.

213. De asemenea, observaţiile primite arată că noţiunea de formare pentru operaţiuni cu un singur pilot este controversată şi ar putea necesita o revizuire mai detaliată. Cu toate acestea, nu s-au făcut multe propuneri detaliate referitoare la

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

îmbunătăţiri. Agenţia poate adăuga o sarcină de reglementare suplimentară pe această temă, într-o etapă ulterioară, până la noi propuneri de reglementare din partea părţilor interesate.

ORO.CC – Echipajul de cabină

214. Propunerile de IR din ORO.CC conţin cerinţe privind instruirea, verificarea şi valabilitatea pe care orice operator de aeronave cu echipaj de cabină trebuie să le respecte pentru a asigura calificarea permanentă a membrilor echipajului de cabină.

- Secţiunea 1 specifică cerinţele comune aplicabile operaţiunilor de transport aerian comercial (CAT), precum şi operaţiunilor necomerciale, cu aeronave complexe motorizate.
- Secţiunea 2 specifică cerinţele suplimentare aplicabile numai CAT.

215. Normele propuse se bazează pe cerinţele existente: de exemplu capitolul O din UE-OPS şi JAR-OPS 3. TGL 44[35], care a fost publicat de către JAA şi conţine secţiunea 2 a JAR-OPS 1 (AMC şi material interpretativ explicativ - IEM), a fost de asemenea luat în considerare.

216. Cerinţele sunt conforme cu normele din Anexa 6 la OACI, capitolul 12 din partea I, pentru avioane şi la capitolul 10 din partea III, pentru elicoptere. Normele propuse, ca şi în cazul cerinţelor UE-OPS şi JAR-OPS 3, sunt mai detaliate decât cele prevăzute de standardele corespunzătoare OACI. Cu toate acestea, au fost luate în considerare şi recomandările detaliate ale OACI, care pot fi găsite în OACI Doc 7192-AN/857, Manualul de instruire partea E-1 pentru formarea însoţitorilor de cabină în domeniul siguranţei (a doua ediţie - 1996).

217. Luând în considerare faptul că cerinţele UE-OPS au fost, în cele mai multe cazuri, respectate voluntar pentru operaţiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate, principalele diferenţe faţă de capitolul O din UE-OPS şi JAR-OPS 3 sunt următoarele pentru ambele tipuri de operaţiuni:

- Domeniul de aplicare (ORO.CC.005): normele propuse în conformitate cu Secţiunea 1 „Cerinţe comune”, se vor aplica pentru operaţiunile necomerciale, cu aeronave complexe motorizate şi operaţiunile de transport aerian comercial.
- Precizarea privind echipajul de cabină minim necesar (ORO.CC.100): cerinţa UE-OPS (OPS 1.990 litera (b) punctul (2)) a fost clarificată pentru ca normele de navigabilitate şi specificaţiile aferente de certificare relevante pentru echipajul de cabină să fie înţelese de ambele părţi şi luate în considerare de către operatori. În particular, cerinţele de certificare referitoare la demonstrarea evacuării, contactul vizual direct cu compartimentul pasagerilor şi numărul de locuri necesare echipajului de cabină trebuie luate în considerare când se stabileşte numărul minim de membri ai echipajului de cabină necesar pentru operaţiuni. Experienţa a demonstrat recent că există

[35] Materialul de administrare şi îndrumare al JAA - Secţiunea a patra: Operaţiuni, partea a treia: Mic ghid temporar (JAR-OPS) – MIC GHID nr. 44: JAR-OPS 1 AMT 13 SECȚ IUNEA 2 ACTUALIZAT PENTRU ÎNCORPORAREA PROPUNERILOR DE TEXT PENTRU SECȚ IUNEA 2 DIN NPA SUSPENDATE ALE JAA.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

perspective diferite asupra proceselor de certificare necesare pentru aprobarea configuraţiilor speciale de locuri pentru pasageri pentru fiecare aeronavă şi/sau asupra impactului acestora privind stabilirea echipajului de cabină minim necesar pentru operaţiuni. De pildă, raportul de anchetă al unui accident a arătat că echipajul de cabină minim necesar specificat în manualul operaţional al operatorului respectiv era mai mic decât numărul identificat prin demonstrarea evacuării/analiza relevantă aplicabilă respectivei aeronave.

- Verificarea formării ca şef al echipajului de cabină (ORO.CC.115 litera (d) şi ORO.CC.260 litera (a) punctul (2)): absenţa verificării pentru această formare specifică a fost considerată pe scară largă drept o inconsecvenţă. S-a efectuat rectificarea la recomandarea conţinută în reacţiile primite în cursul procedurii de consultare.

- Formarea specifică pentru un tip de aeronavă şi formarea pentru conversie oferită de operator (ORO.CC.125): în UE-OPS, toate aceste elemente de formare au fost considerate ca parte a unui program unic de formare pentru conversie. Elementele de formare comune pentru toate aeronavele de acelaşi tip au fost diferenţiate în mod clar de acele elemente de formare care sunt specifice operatorului, fiind astfel în concordanţă cu lucrările în curs cu privire la procesarea datelor de conformitate operaţională (OSD). De asemenea, pe viitor acest lucru poate facilita obţinerea creditelor pentru formare.

- Formarea pentru diferenţe (ORO.CC.130): aşa cum a solicitat în reacţii, pentru precizie, acest tip de formare este acum reglementat de o cerinţă separată privind formarea specifică unui tip de aeronavă şi formarea pentru conversie oferită de operator. Acest lucru facilitează, de asemenea, legătura cu elementele corespunzătoare din OSD menţionate mai sus.

- Perioadele de valabilitate a formării şi verificării (ORO.CC.140 litera (e) şi 145 litera (c)): lipsa de claritate în UE-OPS cu privire la aceste aspecte a fost evidenţiată în perspectivele diferite şi exprimate de către părţile interesate în reacţiile primite la CRD şi a fost rezolvată în mod corespunzător, ţinând seama, de asemenea, de dispoziţiile TGL 44 (Secţiunea 2 din JAR-OPS 1).

- Atestatele membrilor echipajului de cabină (CCA) (ORO.CC.210): membrii echipajului de cabină implicaţi în operaţiuni CAT sunt obligaţi prin regulamentul de bază să deţină un CCA. IR de completare fac parte dintr-o anexă specifică (partea CC) la Regulamentul Comisiei privind personalul navigant. CCA trebuie menţinute şi, de asemenea, pot fi limitate, suspendate sau revocate în cazul neconformităţii titularilor. Acest lucru este în contrast cu atestările privind formarea de siguranţă prevăzute de UE-OPS, care nu au specificat condiţii de valabilitate şi utilizare pentru titulari. Comparativ cu propunerea iniţială de NPA, obligaţia de formare specifică unui tip de aeronavă nu mai este o condiţie pentru eliberarea CCA, după cum s-a solicitat pe scară largă. Totuşi, calificările valabile pe tip de aeronavă rămân o condiţie pentru utilizarea CCA de către titular.

- Lista de calificări de tip de aeronavă pentru titularii de CCA (ORO.CC.215 litera (b) punctul (2)): regulamentul de bază prevede menţinerea valabilităţii CCA. Ca pentru orice alte categorii de personal din domeniul aviaţiei civile care trebuie să respecte normele, este necesară demonstrarea în orice moment a conformităţii, în interesul siguranţei şi pentru a sprijini punerea în aplicare

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

armonizată, supravegherea şi standardizarea. Acest lucru devine din ce în ce mai relevant în contextul actual din aviaţie în care membrii echipajului de cabină lucrează pentru operatori diferiţi în viaţa lor profesională şi odată cu numărul tot mai mare de membri ai echipajului de cabină liber-profesionişti sezonieri, şi cei care lucrează pentru mai mult de un operator la un moment dat oarecare. Mai mult, deoarece CCA se eliberează după cursul de formare iniţială, conformitatea permanentă cu toate norme de siguranţă aplicabile solicitată titularilor poate fi dovedită numai dacă atestatul este completat printr-o listă de calificări specifice tipului de aeronavă, care trebuie oferite de operatori fiecărui titular al unui atestat pe care îl au ca angajat. Această opţiune a fost considerată mult mai practică decât reeliberarea şi/sau revalidarea CCA.

- Operarea a mai mult de un tip sau o variantă de aeronavă (ORO.CC.250): limitarea la 3 tipuri, sau la 4 tipuri, cu aprobarea autorităţii, este aceeaşi cu cea din UE-OPS. Diferenţele demne de menţionat se referă la stabilirea de tipuri şi variante, care a fost efectuată în concordanţă cu lucrările în curs cu privire la procesarea OSD, deoarece sunt relevante pentru echipajul de cabină.

218. După caz, a fost asigurată şi coerenţa cu ORO.FC şi ORO.TC.

219. Procedura de consultare a indicat în mod clar un larg consens în rândul statelor membre şi al părţilor interesate cu privire la nevoia de a elabora criterii sau standarde comune la nivelul UE pentru autorizarea organizaţiilor de formare a membrilor echipajului de cabină, pentru calificările instructorilor şi examinatorilor şi pentru echipamentele de formare. Prin urmare, sub rezerva unei înţelegeri comune şi a acordului exprimat pe bază legală de către legiuitor, agenţia propune tratarea acestor aspecte în cadrul unei sarcini de reglementare viitoare.

ORO.TC - Personalul tehnic în operaţiuni HEMS, HHO sau NVIS

220. IR propuse în ORO.TC conţin cerinţe comune de formare şi verificare în cazul operării unei aeronave cu membri ai personalului tehnic în servicii medicale de urgenţă pe elicopter (HEMS) în transport aerian comercial, operaţiuni de ridicare cu elicopterul (HHO) şi operaţiuni cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS). Alte cerinţe specifice privind formarea membrilor personalului tehnic corespunzător operaţiunii în cauză sunt incluse în SPA.HEMS, SPA.HHO şi SPA.NVIS.

221. Membrii personalului tehnic sau specialiştii pe domenii în operaţiuni specializate (lucru aerian) nu sunt în prezent abordate în acest capitol. Cerinţele de formare referitoare la activitatea specifică de lucru aerian vor fi, de asemenea, incluse în partea SPO şi AMC şi GM aferente. Agenţia poate decide într-o etapă ulterioară să revizuiască cerinţele din ORO.TC pentru a include membrii personalului tehnic angajat în anumite activităţi de lucru aerian.

222. Normele propuse au la bază JAR-OPS 3 capitolul O. În plus faţă de modificările generale descrise în CRD 2009-02B, punctul 89ff, se evidenţiază următoarele modificări:

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

- Domeniul de aplicare şi aplicabilitatea acestor dispoziţii este mai bine definit şi se propune o definiţie pentru membrii personalului tehnic în operaţiuni CAT, HHO şi NVIS.
- Luând în considerare faptul că cerinţele esenţiale privind operaţiunile aeriene nu menţionează aptitudinea medicală a membrilor personalului tehnic, dispoziţiile corespunzătoare din JAR-OPS 3 privind examenul medical iniţial sau evaluarea sunt reţinute doar în GM.
- Dispoziţiile privind tipurile de elicoptere şi limitarea numărului maxim de tipuri au fost, în principiu, transpuse din JAR-OPS 3. Cu toate acestea, au fost făcute unele modificări deoarece, în general, nu sunt stabilite tipurile pentru membrii personalului tehnic. Unii operatori utilizează tipurile stabilite pentru membrii echipajului de zbor. Ţinând cont de domeniul de aplicare al operaţiunilor HEMS, HHO şi NVIS trebuie luate în considerare diferenţele privind echipamentele şi procedurile utilizate. Limitarea cuprinsă în JAR-OPS 3 este, prin urmare, transpusă în AMC prin obligarea operatorului la precizarea numărului maxim de tipuri de operaţiuni în manualul său operaţional, ţinând seama de mediul specific în care operează membrii personalului tehnic.

223. Este asigurată consecvenţa cu ORO.FC şi ORO.CC.

IV. Analiza diferenţelor

Diferenţe faţă de UE-OPS/JAR-OPS 3

224. Tabelul următor prezintă o analiză a diferenţelor între partea ORO şi UE-OPS / JAR-OPS 3, împreună cu o justificare a fiecărei diferenţe.

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
UE-OPS 1.1.75 litera (c) punctul (1) şi JAR-OPS 3.175 litera (c) punctul (1)	ORO.GEN.105 şi ORO.GEN.115	Prevederea conform căreia un solicitant al unui AOC nu trebuie să deţină un AOC eliberat de o altă autoritate, cu excepţia cazului în care a obţinut aprobarea specifică din partea autorităţilor în cauză, a fost eliminată	Această dispoziţie este redundantă, deoarece un AOC eliberat în conformitate cu partea ORO va fi valabil în toate statele membre.
1./3.035 Sistem de calitate	ORO.GEN.200	Nicio referire la sistemul de calitate, ci doar la sistemul de management, cuprinzând managementul siguranţei şi monitorizarea conformităţii	conformitatea cu SARP OACI privind SMS

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
1./3.037 Elemente privind programul de prevenire a accidentelor şi siguranţa zborului	ORO.GEN.200	Programul de prevenire a accidentelor şi siguranţa zborului înlocuit cu SMS OACI, aşa cum este pus în aplicare prin ORO.GEN.200	conformitatea cu SARP OACI privind SMS
UE-OPS 1.165 litera (c) punctul (1) subpunctul (ii) Închirierea	ORO.AOC.110 litera (a)	Nicio cerinţă de impunere a unor condiţii care fac parte din această aprobare în acordul de închiriere Observaţia conform căreia orice diferenţe faţă de cerinţele prevăzute în capitolele K, L şi/sau OPS 1.005 litera (b), sunt anunţate şi sunt acceptabile pentru autoritate a fost eliminată	Se consideră că nu este necesară impunerea de condiţii pentru luarea în locaţie fără echipaj a aeronavelor înmatriculate într-o ţară terţă sau luarea în locaţie fără echipaj de la un alt operator comunitar, deoarece aceasta este considerată ca o modificare a AOC şi aeronavele de pe un AOC trebuie să fie conforme cu partea CAT şi să aibă un certificat de navigabilitate eliberat în conformitate cu partea 21.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	**Referinţa AESA-UE**	**Descrierea diferenţei**	**Justificare**
UE-OPS 1.165 litera (c) punctul (3) subpunctul (A) Închirierea	ORO.AOC.110 litera (d)	Obligaţia autorităţii de exceptare a operatorului de la dispoziţia relevantă din partea 1 a OPS a fost eliminată	În cazul dării în locaţie fără echipaj, aeronava este eliminată din AOC al locatorului şi aeronava va fi operată sub controlul operaţional al locatarului. Normele viitoare ale UE privind operaţiunile aeriene se aplică numai pentru operatorii din UE. Prin urmare, nu este necesară exceptarea operatorului UE de la cerinţele relevante din OPS dacă aeronava este utilizată de către un operator din afara UE.
1./3175 litera (i) punctul (2)	ORO.AOC.135 litera (a)	Referirea la „sistemul de management” a fost eliminată	Acoperite de Regulamentul (CE) nr. 2042/2003
UE-OPS 1.185 litera (e) şi JAR-OPS 3.185 litera (d)	N/A	Nu există nicio obligaţie ca cererea de reînnoire a unui AOC să fie depusă cu cel puţin 30 de zile, sau cum s-a convenit altfel, înainte de sfârşitul perioadei de valabilitate existente.	AOC se va elibera pe o durată nelimitată.
JAR-OPS 3.175 litera (c) punctul (3)	N/A	Nicio obligaţie pentru un solicitant al unui AOC de a înregistra elicopterele care urmează să fie operate în baza AOC în statul responsabil de eliberarea AOC	Acoperite de Regulamentul (CE) nr. 1008/2008
1./3.155 litera (a) punctul (1)	ORO.MLR.115 litera (e)	„chiar dacă acesta nu mai este angajatorul respectivului membru al echipajului, cu condiţia încadrării în termenul prevăzut la litera (c)” adăugat	Precizare, ca răspuns la observaţiile primite

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
1./3.155 litera (a) punctul (2)	ORO.MLR.115 litera (f)	Domeniul de aplicare extins pentru toate înregistrările, nu doar pentru perioadele de zbor, de serviciu şi de odihnă. „cu condiţia încadrării în termenul prevăzut” adăugat	Pentru completare şi clarificare, ca răspuns la observaţiile primite
1./3.1040 litera (c)	N/A	Următorul text din UE-OPS/JAR-OPS 3 nu a fost transferat: „Cu excepţia cazului în care autoritatea a aprobat altceva sau legislaţia naţională prevede altceva, operatorul trebuie să elaboreze manualul operaţional în limba engleză. În plus, un operator poate traduce şi folosi acest manual, sau părţi ale acestuia, într-o altă limbă”.	Deşi UE-OPS/JAR-OPS 3 prevede că manualul operaţional se întocmeşte în limba engleză, se permite, de asemenea, traducerea manualului în altă limbă. Cu toate acestea, deoarece UE consideră toate limbile oficiale egale, paragraful asociat din UE-OPS/JAR-OPS 3 nu a fost transpus. Mai mult decât atât, este discutabil dacă un manual operaţional în limba engleză folosit de un echipaj a cărui limbă maternă nu este limba engleză nu poate prezenta un risc pentru siguranţă. Acest aspect este reglementat de standardul copiat din UE-OPS/JAR-OPS 3, care impune tuturor membrilor personalului să aibă capacitatea de a înţelege limba în care sunt scrise acele părţi din manualul operaţional legate de sarcinile şi responsabilităţile lor.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
1./3.1040 litera (i)	ORO.MLR.100 litera (g)	Schimbat astfel încât să se aplice numai acelor modificări care trebuie anunţate, de exemplu, pentru a exclude modificările editoriale.	Pentru clarificare şi aliniere cu noua abordare a aprobărilor prealabile.
1./3.1055	ORO.MLR.110	Schimbat în sensul favorizării înregistrării jurnalului de călătorie sub o altă formă decât într-un document tipărit. Jurnalul de călătorie va fi prezentat ca mijloc acceptabil de punere în conformitate.	Pentru asigurarea flexibilităţii şi favorizarea progreselor tehnologice. Document tipărit nespecificat în SARP OACI
Apendicele 1 la OPS 1./3.1065.	ORO.MLR.115 literele (b) şi (c)	Tabele cu perioade de păstrare a documentelor îmbinate. Jurnalul tehnic al aeronavei eliminat. Atestarea CC adăugată. Înregistrările privind dozajul radiaţiei cosmice şi solare nu sunt transpuse.	Tabele îmbinate pentru claritate şi simplificare. Jurnalul tehnic al aeronavei eliminat, deoarece este acoperit de normele de navigabilitate. Atestarea CC adăugată pentru reflectarea noilor norme CC. Înregistrările privind dozajul radiaţiei cosmice şi solare nu sunt transpuse, deoarece acest aspect nu intră în domeniul de aplicare al siguranţei aviaţiei.
Apendicele 1 la UE-OPS 1.005 litera (a) punctul (31) Apendicele 1 la JAR-OPS 3.005 litera (f) punctul (18)	N/A	Textul nu este transpus	Nu sunt puse la dispoziţie criterii pentru un curs scurtat pentru funcţia de comandant. Trebuie folosit articolul 14 din regulamentul de bază.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate. Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
1/3.105 litera (d)	ORO.FC.145 literele (d)+ (e)	Clarificare privind aprobarea pentru utilizarea unui FSTD Paragraf nou pentru a garanta conformarea continuă şi managementul corespunzător al modificărilor unui FSTD care pot afecta programele de formare ale operatorului	Probleme privind punerea în aplicare a UE-OPS/JAR-OPS 3 Condiţii de concurenţă echitabile Aliniere cu ORA.FSTD şi ORA.ATO
N/A	ORO.FC.145 litera (b)	Paragraf nou adăugat cu precizarea că cursurile de formare trebuie să ia în considerare elemente OSD obligatorii	Pentru luarea în considerare a OSD
1/3.943 litera (a)	N/A	Textul nu este transpus	Fostă dispoziţie tranzitorie
UE-OPS 1.955 litera (a) punctul (2)	ORO.FC.105 litera (b) punctul (3)	Textul este aliniat cu JAR-OPS 3.955 litera (a)	Modul în care este redactat UE-OPS arată faptul că un pilot care se alătură operatorului, dacă este calificat anterior în funcţia de comandant cu operatorul anterior, trebuie să urmeze un alt curs pentru funcţia de comandant cu noul operator, înainte de a putea fi desemnat în funcţia de comandant de către noul operator. JAR-OPS 3 este mai logic în această privinţă.
UE-OPS 1.978 literele (b)+(e)	N/A	Trimiterea la cerinţele privind experienţa recentă nu este transpusă	ATQP nu poate extinde cerinţele FCL. Extinderea pentru experienţa recentă este deja conţinută în FCL.060.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate. Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
UE-OPS 1.978 litera (f)	N/A	Cerinţa privind responsabilitatea unei persoane responsabile desemnate nu este transpusă	Redundant cu cerinţele generale şi specifice AOC ale organizaţiei
Apendicele 1 la UE-OPS 1.978 litera (c) punctul (1)	N/A	Fraza de la litera (c) punctul (1) care permite stabilirea unei metode echivalente, alta decât un caz de siguranţă formal, nu este transpusă	Nu s-a putut stabili care ar putea fi această alternativă. O frază similară a fost inclusă în ACJ la Apendicele 1 la JAR-OPS 1.978 litera (c) alineatul (1) subpunctul (i), punctul 4. Apendicele UE-OPS este acum AMC şi modul de redactare al ACJ aferent pare să indice faptul că ar fi oportun să se utilizeze mijloace alternative pentru procesul de punere în conformitate în scopul punerii la dispoziţie a unei alternative
Apendicele 2 la OPS 1.940 litera (a) punctul (2)	ORO.FC.202 litera (a) punctul (7)	CRM pentru un singur pilot inclus	CRM pentru un singur pilot are mai mulţi factori distincţi care nu se aplică pentru operaţiuni multiechpiaj
Apendicele 2 la OPS 1.940 litera (a) punctul (5)	ORO.FC.202 litera (c)	Numărul minim de ore de zbor pentru un singur pilot pe timp de noapte	NPA OPS 65 şi 29 la OACI Amend. 29 la Anexa 6 I, care a fost decisă de JAAC, AESA şi ASC ca fiind una dintre NPA JAA care urmează să fie introduse în IR iniţiale

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
N/A	ORO.FC.100 litera (e) punctul (2)	Specificaţii privind FTL pentru membrii echipajului liber profesionişti au fost adăugate	Prin mandat al Comitetului pentru Siguranţa Aeriană pentru clarificarea responsabilităţilor în ceea ce priveşte respectarea cerinţelor FTL atunci când piloţii lucrează pentru mai mult de un operator
JAR-OPS 3.988	ORO.TC şi definiţiile de la Anexa I	Definiţia membrului personalului tehnic introdusă şi domeniul de aplicare al ORO.TC mai bine definit	JAR-OPS 3 capitolul O se aplică membrilor echipajului, alţii decât cei ai echipajului de zbor. Aceşti alţi membri ai echipajului au fost identificaţi ca fiind membri ai echipajului implicaţi în operaţiuni CAT, HEMS, HHO şi NVIS. Pentru echipajul de cabină, JAR-OPS 3 prevede deja conformitatea cu capitolul O din JAR-OPS 1/UE-OPS
JAR.OPS 3.995 litera (a) punctul (2)	GM la ORO.TC	JAR-OPS 3 prevede un control sau o evaluare medicală iniţială. Regulamentul de bază stabileşte baza legală privind cerinţele medicale pentru echipajul de cabină de la ER 7.b. Pentru personalul tehnic nu există cerinţe similare . Prin urmare, cerinţele au fost transpuse, în conformitate cu TdR OPS.001, doar ca GM.	Diferenţă privind baza legală
JAR-OPS 3.1030 litera (a)	N/A	Textul privind numărul maxim de tipuri nu este transpus	Nu sunt stabilite tipuri pentru membrii personalului tehnic

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate. Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
N/A	ORO.TC.105 litera (b) punctul (2)	Specificaţii privind FTL pentru membrii echipajului liber profesionişti	În conformitate cu modificările făcute pentru echipajul de zbor şi de cabină
UE-OPS Capitolul O OPS 1.988	Regulamentul cadru partea CC şi Anexa I la Regulamentul privind operaţiunile aeriene	Definiţia echipajului de cabină	Pentru claritate şi certitudine legislativă, având în vedere modificările apărute de la redactarea definiţiei pentru publicare în JAR-OPS 1 în 1993
OPS 1.990 litera (b) punctul (2)	ORO.TC.105 litera (b) punctul (1)	Text cu privire la stabilirea numărului minim al membrilor echipajului de cabină	Lipsa de claritate în cerinţa UE-OPS care conduce la diferenţe în ceea ce priveşte perspectiva şi punerea în aplicare şi care ar putea avea impact asupra siguranţei (în special la ieşirile de urgenţă de la nivelul podelei în caz de urgenţă şi evacuare) Pentru a garanta că la stabilirea numărului minim de membri ai echipajului de cabină se iau în considerare specificaţiile de certificare relevante pentru activităţile echipajului de cabină care sunt aplicabile pentru configuraţii unice ale cabinei aeronavelor operatorilor (re. TC, STC sau modificat TC) Condiţii de concurenţă echitabile

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate. Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
OPS 1.990 litera (c)	N/A	Membrii echipajului de cabină suplimentari solicitaţi de către autoritate în situaţii excepţionale	Nu este transpus în partea ORO, deoarece este reglementat de articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul 216/2008
OPS 1.995 litera (b)	ORO.CC.110 litera (a) punctul (2)	Cerinţe sau condiţii minime care urmează să fie atribuite şi funcţionează ca echipaj de cabină în CAT în ceea ce priveşte aptitudinea medicală	Diferenţă privind baza legală Cerinţele detaliate în partea MED specifică intervale pentru evaluări medicale şi de cerinţe medicale pentru evaluarea aptitudinii
OPS 1.995 litera (c)	ORO.CC.210 litera (a)	Cerinţe sau condiţii minime care urmează să fie atribuite şi funcţionează ca echipaj de cabină în CAT în ceea ce priveşte atestările de membru al echipajului de cabină	Diferenţă privind baza legală Cerinţele detaliate în partea CC şi partea ORO specifică faptul că atestările trebuie să fie menţinute valabile
OPS 1.1000 litera (c)	ORO.CC.260 litera (a) punctul (2)	Nouă condiţie pentru verificarea formării şefului echipajului de cabină	Diferenţă apărută în urma consultării Adăugarea verificării aşa cum s-a considerat necesar pentru a se asigura că formarea şefului echipajului de cabină, precum şi toate celelalte formări, să fie finalizate cu succes şi nivelul necesar de competenţă să fie atins

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
OPS 1.1005 literele (a) şi (b)	Partea CC (CC.CCA.100) Partea ARA Capitolul CC	Domeniu de aplicare nou şi condiţii de atestare noi	Diferenţă privind baza legală Decizia de a aproba operatori şi/sau organizaţii de formare rămâne la latitudinea statului membru aşa cum se prevede în UE-OPS. Spre deosebire de atestarea UE-OPS privind formarea în domeniul siguranţei, atestarea echipajului de cabină trebuie să fie menţinută valabilă pentru a atesta, împreună cu lista de calificări de tip de aeronavă, că titularul este calificat să opereze
OPS 1.1005 literele (b), (d) şi (e)	ORO.AOC.120	Aprobările pentru un operator în scopul derulării formării pentru echipaj de cabină şi/sau eliberării de atestate trebuie precizate în specificaţiile AOC.	Diferenţă privind baza legală Pentru a asigura o oarecare armonizare a proceselor, dispoziţiile de bază comune au fost adăugate în ORO.AOC pentru operatori (şi în partea ARA capitolul CC, pentru organizaţiile de formare)

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	Formarea pentru diferenţe şi cea pentru conversie se află în norme separate	Diferenţă apărută în urma consultării Normă şi exprimare noi în cazul formării pentru diferenţe care este în mod clar diferenţiată de formarea pe tip de aeronavă şi de formarea pentru conversie furnizată de operator
N/A	ORO.CC.125 litera (b) ORO.CC.130 litera (c) ORO.CC.250 litera (b)	Referinţe la OSD	Pentru includerea OSD, paragraf nou adăugat cu precizarea că cursurile de formare trebuie să ia în considerare elemente OSD obligatorii Formularea de la ORO.CC.205 litera (b) cu privire la stabilirea de variante ca noi tipuri include câteva modificări pentru a asigura coerenţa cu dispoziţiile care vor rezulta din OSD
N/A	ORO.CC.110 litera (b) punctul (2)	Specificaţii privind FTL pentru membrii echipajului liber profesionişti	Prin mandat al Comitetului pentru Siguranţa Aeriană pentru clarificarea responsabilităţilor în ceea ce priveşte respectarea cerinţelor FTL atunci când membrii echipajului de cabină lucrează pentru mai mult de un operator

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
OPS 1.1015 litera (c)	ORO.CC.140 litera (e) punctul (3)	Adăugarea perioadei de valabilitate a elementelor de formare care se susţin o dată la trei ani din formarea periodică	Diferenţă apărută în urma consultării Pentru rezolvarea lipsei de claritate a UE-OPS cu privire la perioada de valabilitate exactă a elementelor de formare care trebuie să fie acoperite la intervale de cel mult 3 ani
OPS 1.1020	ORO.CC.145 litera (c)	Adăugarea perioadei de valabilitate	Pentru rezolvarea lipsei de claritate a UE-OPS asupra acestui aspect Deoarece AMC/GM nu poate contrazice o regulă, adăugarea de dispoziţii aflate iniţial în secţiunea 2 a JAR-OPS 1 (IEM OPS 1.1020 litera (a)) privind perioada de valabilitate aplicabilă şi cu privire la flexibilitate operatorilor cu privire la înlocuirea cursurilor de perfecţionare printr-o formare periodică, în anumite condiţii
Apendicele 1 la OPS 1.1005 litera (h) punctul (1) subpunctul (i)	N/A	Textul privind CRM introductiv pentru echipajul de cabină care operează deja la data următoarei formări periodice nu este transpus	Fostă dispoziţie tranzitorie fără relevanţă în prezent
Apendicele 1 la OPS 1.1010 litera (j)	N/A	Textul privind formarea iniţială pentru evitarea bolilor infecţioase nu este transpus	Fostă dispoziţie tranzitorie fără relevanţă în prezent

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
Apendicele 1 la OPS 1.1015 + Apendicele 1 la OPS 1.1020	ORO.CC.140 litera (c) punctul (2) subpunctul (ii) ORO.CC.145 litera (b) punctul (3)	Formarea privind uşa de siguranţă a compartimentului echipajului de zbor inclusă ca element de formare periodică şi de perfecţionare care se susţine o dată la trei ani	Diferenţă apărută în urma consultării, având în vedere importanţa echipajului de cabină în cazul unui eveniment legat de siguranţă
JAR-OPS 3 Capitolul O Apendicele 1 la OPS 3.988 litera (c)	Partea ORO Capitolul CC	Cerinţele mai puţin restrictive referitoare la elementele de formare care nu urmează a fi acoperite în cadrul JAR-OPS 3 de către echipajul de cabină al elicopterului nu sunt specificate	Partea ORO se referă la „aeronave”, prin urmare, toate normele sunt aplicabile operaţiunilor cu avioane şi elicoptere, iar lista de cerinţe mai puţin restrictive nu mai este necesară, deoarece normele propuse clarifică faptul că formarea va fi acoperită numai „dacă este necesar”, pentru echipamente „în cazul în care se transportă la bord” şi/sau „dacă este cazul pentru aeronavele care urmează a fi operate”

Diferenţe faţă de Anexa 6 la OACI pentru partea ORO

225. Următorul tabel oferă o analiză a standardelor din Anexa 6 la OACI partea I şi partea III secţiunea 1 şi 2 în cadrul domeniului de aplicare al prezentului aviz[36] care sunt considerate fie a nu fi transpuse, fie a fi transpuse într-o manieră care nu se aliniază cu standardele corespunzătoare din Anexa 6 la OACI. Unele dintre elementele menţionate nu sunt de competenţa regulamentului de bază şi există posibilitatea necesităţii rezolvării lor de către statele membre.

[36] În particular, standardele OACI privind controlul de întreţinere nu sunt avute în vedere aici.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţe Anexa 6 partea I/III	**Referinţa EASA-EU**	**Descrierea diferenţei**
Partea I, 9.4.5.3	ORO.FC.202	Verificarea iniţială în rolul pilot unic şi într-un mediu reprezentativ pentru operaţiunea care nu este menţionată în mod special
Partea I, 9.4.4.1 Partea III secţiunea II 7.4.3.1	ORO.FC.130/230/330	Este necesară doar o singură verificare a competenţelor de către operator înaintea unui zbor în condiţii VFR pe timp de zi cu avioane din clasa B de performanţă pe perioade nu mai lungi de 8 luni consecutive Verificările competenţelor pot fi efectuate într-un singur tip pentru membrii echipajului de zbor angajat în operaţiuni cu elicopter pe timp de zi şi pe trasee pe care se zboară după referinţe vizuale cu elicoptere altele decât cele complexe motorizate cu condiţia ca să se folosească cel mai vechi tip Verificarea anuală a competenţelor pentru operaţiuni de transport aerian comercial desfăşurate în condiţiile zborului la vedere (VFR) pe timp de zi, cu punctul de plecare şi punctul de sosire pe acelaşi aerodrom sau zonă de operare şi cu o durată maximă de 30 de minute sau în cadrul unui perimetru local precizat de autoritatea competentă cu avioane monomotor cu elice cu masă maximă de decolare certificată de 5 700 kg sau mai puţin şi cu o capacitate de şase locuri inclusiv locul pilotului sau elicoptere monomotor şi cu o capacitate maximă de şase locuri inclusiv locul pilotului.
Partea I, 9.1.2	N/A	Procesul de acordare a licenţelor de operator radio nu este de competenţa regulamentului de bază şi rămâne în responsabilitatea statelor membre.
Partea I, 9.1.3	ORO.FC.110	Procesul de acordare a licenţelor de mecanic de zbor nu este de competenţa regulamentului de bază şi rămâne în responsabilitatea statelor membre.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţe Anexa 6 partea I/III	Referinţa EASA-EU	Descrierea diferenţei
Partea I, 9.1.4	N/A	Navigatorul de zbor nu este necesar. Procesul de acordare a licenţelor de navigator de zbor nu este de competenţa regulamentului de bază şi rămâne în responsabilitatea statelor membre.
Partea I, 9.4.3.5 şi 9.4.3.6	ORO.FC.105 litera (c)	În loc de 12 luni, 36 luni pentru aerodromuri pentru performanţa de operare a echipajului de zbor cu avioane din clasa B în condiţii VFR pe timp de zi.
Partea I, 10.3 literele (b) – (f) Partea III, 8.3 literele (b) – (f)	N/A	Nu sunt specificate cunoştinţe, formare, experienţă sau perioade de valabilitate cu privire la agenţi aeronautici/agenţi tehnici de exploatare.

V. Lista propunerilor de sarcini de reglementare

226. Următorul tabel prezintă o analiză a propunerilor de sarcini de reglementare pentru partea ORO. În ceea ce priveşte capitolul GEN, acestea rezultă în principal din necesitatea de a revizui dispoziţiile ARO şi ORO relevante privind managementul siguranţei şi evaluarea riscurilor în urma publicării noii Anexe 19 la OACI privind standarde de management al siguranţei şi practici recomandate şi în conformitate cu punerea în aplicare a PESA.

Partea, referinţe reglementare	Domeniul de aplicare	Referinţa la RMP
ORO.GEN.120	Se pune la dispoziţie GM cu privire la modul de a demonstra că obiectivul de siguranţă al normei de punere în aplicare este îndeplinit în cazul în care se solicită aprobarea pentru un mijloc alternativ de punere în conformitate.	MDM.094 a + b
ORO.GEN Secţiunea 2:	Cerinţele de revizuire, având în vedere ultimele adăugiri la OACI (publicarea noii Anexe 19), în special abordarea managementului riscurilor pentru siguranţă care rezultă din interacţiunile cu alte organizaţii/pentru a fi mai bine abordate de către organizaţiile cu care interacţionează organizaţia proprie.	MDM.094 a+b

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Partea, referinţe reglementare	Domeniul de aplicare	Referinţa la RMP
ORO.AOC.125	Abordarea operaţiunilor necomerciale cu aeronave care fac obiectul unui AOC.	OPS.075
ORO.FC	Revizuirea şi actualizarea dispoziţiilor privind managementul resurselor echipajului, luând în considerare experienţa acumulată pe parcursul ultimilor doi ani.	OPS.094
ORO.FC	Elaborarea programului alternativ de formare şi calificare pentru operaţiunile de transport aerian comercial cu elicopterul.	OPS.088 a+b

Anexa IV - Partea CAT (A,H)

I. Domeniul de aplicare

227. Partea CAT conţine cerinţele tehnice pentru operaţiunile de transport aerian comercial cu avioane, elicoptere, planoare şi baloane. Constă în patru capitole care sunt defalcate ulterior în secţiunile care conţin norme specifice pe categorii de aeronave. Unele secţiuni sunt defalcate în capitole.

228. Structura capitolelor este comparabilă cu structura de cerinţele esenţiale din Anexa IV la regulamentul de bază, UE-OPS/JAR-OPS3 şi Anexa 6 la OACI Partea I.

229. Structura reglementării şi, în special secţiunile şi capitolele, au fost elaborate în aşa fel încât cerinţele pentru categorii de aeronave suplimentare, sau operaţiuni specifice, ar putea fi adăugate în viitor, fără a fi nevoie de modificări în textul normei existente sau structura existentă. Trebuie remarcat faptul că sarcinile de reglementare viitoare vor elabora cerinţele pentru dirijabile, aeronave cu rotor basculant şi sisteme de vehicule aeriene fără pilot.

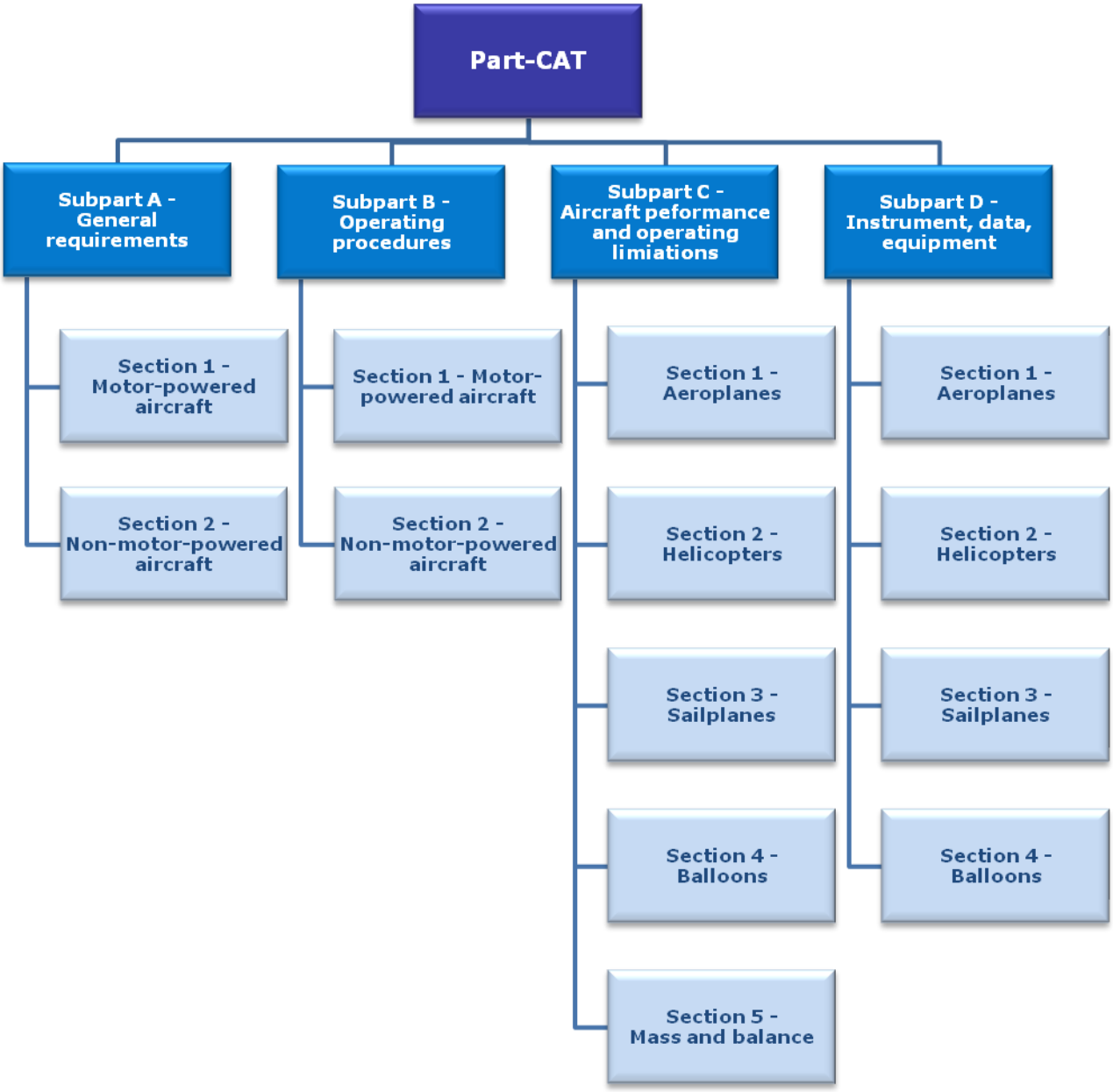
230. Figura 9 şi Figura 10 oferă o imagine de ansamblu a structurii părţii CAT.

231. Această expunere de motive se referă numai la secţiunile pentru operaţiuni CAT cu avioane şi elicoptere:

- CAT.GEN.MPA;
- CAT.OP.MPA;
- CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB; şi
- CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

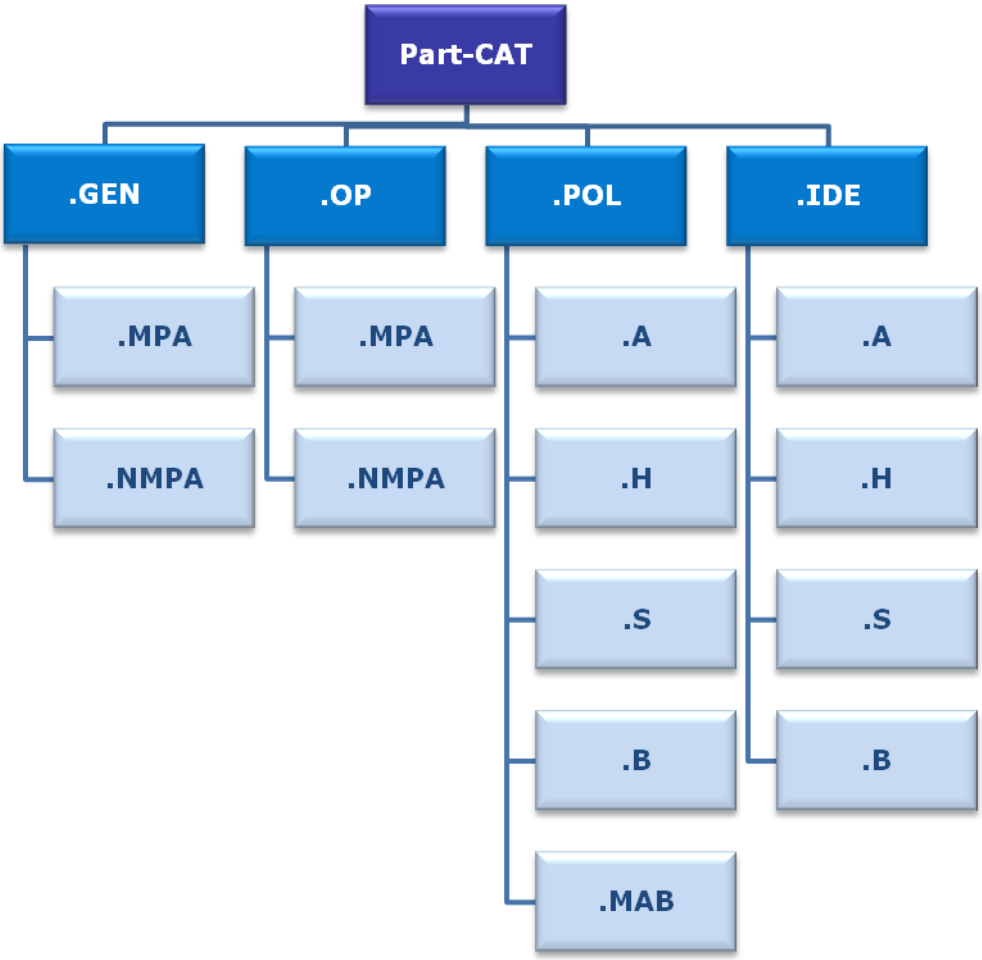
TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Figura 9: Structura părţii CAT – Rubrici



TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Figura 10: Structura părţii CAT – Identificarea reglementărilor



II. Analiza reacţiilor

232. În general, reacţiile primite au demonstrat sprijinul global pentru versiunea CRD din partea CAT.

233. Majoritatea părţilor interesate au susţinut nivelul de aliniere a normelor propuse cu UE-OPS şi JAR-OPS 3, echilibrul propus între normele de punere în aplicare şi materialul AMC, precum şi structura normei propuse.

234. Textul CRD privind operaţiunile CAT cu elicoptere a ridicat semne de întrebare în unele zone, întrucât pentru operaţiuni CAT cu avioane, cele mai multe părţi ale textului au primit acceptul global.

III. Analiza diferenţelor

Diferenţe faţă de UE-OPS/JAR-OPS 3

235. Normele UE-OPS şi JAR-OPS 3 care conţin un obiectiv de siguranţă au fost reţinute ca IR. Normele UE-OPS şi JAR-OPS 3 care conţin în mod clar un mijloc de a respecta un obiectiv de siguranţă au fost mutate la nivelul AMC. În multe cazuri,

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

apendice ale UE-OPS şi JAR-OPS 3 au fost considerate un mijloc de punere în conformitate şi au fost transpuse ca AMC. În astfel de cazuri în care nu a fost posibil să se facă o distincţie clară între un obiectiv de siguranţă şi un mijloc de a respecta un obiectiv de siguranţă, textul normei a fost reţinut ca IR.

236. În cazurile în care s-a demonstrat nevoia pentru o abordare mai proporţională, agenţia a propus un text normativ cu un obiectiv de siguranţă şi un AMC. Cu toate acestea, agenţia nu a făcut schimbări majore în substanţa normei, cu excepţia schimbării nivelului textului între IR şi AMC.

237. De asemenea, trebuie remarcat faptul că conţinutul apendicelui 1 la OPS 1.005 litera (a), Operaţiuni cu avioane din clasa B de performanţă, al apendicelui 1 la OPS 3.005 litera (f), Operaţiuni pentru elicoptere mici (VFR (după regulile zborului la vedere), numai pe timp de zi), şi al apendicelui 1 la OPS 3.005 litera (g), operaţiunile în zona locală (VFR doar pe timp de zi) au fost transpuse în secţiunile relevante, acolo unde este cazul.

238. Cu toate acestea, agenţia este de părere că normele mai necesită revizuire în ceea ce priveşte proporţionalitatea şi criteriile pentru cerinţele mai puţin restrictive care au fost aplicate în UE-OPS/JAR-OPS 3. Aceasta va prevedea, prin urmare, în programul său RM o sarcină de revizuire a normelor CAT referitor la aeronavele altele decât cele complexe motorizate şi utilizarea lor în zone definite.

239. Textul normei UE-OPS şi JAR-OPS 3 care indică o alternativă la o IR a fost eliminat din motive juridice; aceste alternative trebuie rezolvate cu ajutorul procedurilor prevăzute la articolul 14 din regulamentul de bază. Textul normei UE-OPS şi JAR-OPS 3 mutat la nivelul AMC şi care indică o alternativă la AMC, fără să demonstreze că cerinţele de la obiectivul de siguranţă au fost îndeplinite în totalitate a fost eliminat, astfel de alternative de AMC, cu toate acestea, pot fi utilizate de operatori folosind procedura mijloacelor alternative de punere în conformitate, cu condiţia să se demonstreze că obiectivul de siguranţă poate fi îndeplinit.

240. Textul transpus în AMC, care a necesitat o aprobare din partea autorităţii competente pentru un mijloc alternativ de punere în conformitate a fost eliminat, deoarece ar fi acoperit prin procedura mijloacelor alternative de punere în conformitate.

241. Textul normei UE-OPS / JAR-OPS 3, care este, de asemenea, inclus în Anexa IV la regulamentul de bază a fost reţinut şi a fost adăugată o trimitere la regulamentele de bază.

242. Textul normei UE-OPS / JAR-OPS 3 de natură explicativă a fost transpus ca GM; notele fie au fost reformulate în dispoziţii AMC, caz în care au fost tratate ca note de subsol, transpuse ca GM, fie au fost eliminate, dacă nu au oferit suficientă valoare adăugată.

243. Normele care au conţinut dispoziţii ca „acceptabil pentru autoritate” au fost reformulate în mod consecvent în toate capitolele ca „operatorul specifică în manualul operaţional ...”. Agenţia a adoptat această abordare în scopul de a specifica o procedură definită pentru modul în care astfel de elemente ar trebui să fie aduse la cunoştinţa autorităţii competente.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

244. Tabelul următor furnizează o privire de ansamblu asupra diferenţelor intenţionate faţă de UE-OPS şi JAR-OPS 3. Natura diferenţelor şi justificările lor sunt în continuare descrise în detaliu în textul de mai jos.

Tabelul 6: Diferenţe faţă UE-OPS / JAR-OPS 3

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
1./3.125 litera (a) punctul (4)	CAT.GEN.MPA.180 litera (a) punctul (5)	AOC se certifică conform, în timp ce, în UE-OPS/JAR-OPS3, a fost originalul sau o copie a AOC.	Aliniere cu amend. 30 la OACI
N/A	CAT.GEN.MPA.180 litera (a) punctul (9)	Jurnalul de călătorie se redactează în continuare, întrucât acest lucru nu a fost mandatat în UE-OPS/JAR-OPS3.	Conformitatea cu articolul 29 din Convenţia de la Chicago.
1.192	CAT.OP.MPA.106	Aprobarea prealabilă necesară pentru utilizarea unui aerodrom izolat ca aerodrom de destinaţie cu avioane.	Utilizarea unui aerodrom izolat expune aeronavele şi pasagerii la un risc mai mare decât în cazul operaţiunilor pentru care un aerodrom de destinaţie de rezervă este disponibil. De multe ori, clasificarea unui aerodrom ca izolat sau nu depinde de ce aeronave sunt utilizate pentru operarea aerodromului. În consecinţă, autoritatea competentă ar trebui să analizeze dacă se aplică toate mijloacele posibile pentru atenuarea un risc mai mare.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	Politica de combustibil şi orice modificare adusă acesteia.	Agenţia împărtăşeşte punctul de vedere al părţilor interesate, conform căruia cerinţele privind politica de combustibil reprezintă cerinţe critice privind siguranţa şi, prin urmare, ar necesita o aprobare prealabilă.
Apendicele 1 la JAR-OPS 3.005 litera (c)	N.A.	Eliminarea zborului de scurtă durată prin anvelopa HV.	Aceasta este considerată a fi în contradicţie cu 4.a din Anexa IV la regulamentul de bază.
1./3.620	CAT.POL.MAB.100 litera (f)	Au fost incluse criterii suplimentare pentru omologarea de mase standard pentru elemente ale încărcăturii altele decât pasagerii şi bagajele	Pentru garantarea unei mai mari flexibilităţi pentru operatori
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 litera (a)	Aprobarea pentru omiterea datelor din documentaţia privind masa şi centrajul este eliminată	Având în vedere că se intenţionează ca aceste date să nu lipsească, ci să fie puse la dispoziţie în altă parte
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 litera (e)	Dispoziţiile privind documentaţia despre masă şi centraj au fost extinse pentru a acoperi utilizarea diferitelor tipuri de sisteme pentru masă şi centraj de la bord.	Pentru a aborda sistemele existente neacoperite anterior
1.635	CAT.IDE.A.110	Cerinţele privind siguranţe electrice de rezervă au fost actualizate	În conformitate cu OACI şi JAA NPA-OPS 43[37]
1.665	CAT.IDE.A.150	Au fost introduse cerinţe privind clasa A şi B TAWS	În conformitate cu JAA NPA-OPS 39B[38]

[37] NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Dispozitive de protecţie a circuitului

[38] NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) Defectarea tubului Pitot încălzit, TAWS B, HF.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate. Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
1.675	CAT.IDE.A/H.165	Prima parte a cerinţei originale privind echipamentele de zbor în condiţii de givraj a fost eliminată.	Aceasta este deja reglementată în cerinţa esenţială 2.a.5
Dispoziţii privind echipamentele de înregistrare	CAT.IDE.A/H.185/190/195/200	Cerinţe FDR actualizate. Mandatarea înregistrării legăturilor de date	JAA NPA OPS 39C[39], 48A[40],67[41]
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	Dispoziţia care mandatează folosirea Halon a fost eliminată	Pentru conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1005/2009[42]
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1.Un sistem de reţinere a torsului (UTR) este necesar pentru avioanele mici 2.Este introdusă definiţia UTR	1.JAA NPA 26-20[43]. 2. pentru a oferi flexibilitate pentru soluţiile de proiectare existente

39 NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) Coduri de tip IA FDR & combustibil.

40 NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) Înregistrarea comunicărilor de legături de date pentru avioanele nou construite.

41 NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) Tip IVA FDR.

42 Regulamentul (CE) nr. 1005/2009 al Parlamentului European şi al Consiliului din 16 septembrie 2009 privind substanţele care diminuează stratul de ozon. *JO L 286, 31.10.2009, p. 1.*

43 NPA 26-20 INSTALAREA SISTEMULUI DE REŢINERE A TORSULUI PE AVIOANELE DIN CATEGORIA TRANSPORT (PASAGERI) CU MASA DE DECOLARE MAXIMĂ < 5 700 KG.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
1./3.680	N.A.	Cerinţa referitoare la indicatorul radiaţiei cosmice a fost eliminată.	Eliminată, deoarece regulamentul de bază, care se ocupă doar de atenuarea riscurilor pentru siguranţa, nu oferă baza legală pentru transpunerea lor, şi anume aspectele privind sănătatea, şi pentru a evita suprapunerile cu alte acte legislative comunitare, (Directiva Consiliului 96/29/Euratom din 13 mai 1996[44]).

Diferenţe faţă de Anexa 6 la OACI

245. Tabelul de mai jos oferă o imagine de ansamblu a cerinţelor din Anexa 6 la OACI care sunt considerate a fi sau nu transpuse, într-un mod care nu asigură un nivel cel puţin echivalent de siguranţă aşa cum se prevede în standardele din Anexa 6 la OACI.

Tabelul 7: Diferenţe faţă de Anexa 6 la OACI

Referinţe Anexa 6 partea I/III	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei
Anexa 6 partea I 6.3.1.2.3	CAT.IDE.A.190 litera (a) punctul (1) şi litera (b) punctul (3)	Termenele de punere în aplicare pentru un FDR tip I în CAT.IDE se aplică pentru certificatele de navigabilitate eliberate după iulie 1990, în loc de ianuarie 1989
Anexa 6 partea I 6.3.1.2.4	CAT.IDE.A.190 litera (a) punctul (1) şi litera (b) punctul (2)	Termenele de punere în aplicare pentru un FDR tip II în CAT.IDE se aplică pentru certificatele de navigabilitate eliberate după iulie 1990, în loc de ianuarie 1989
Anexa 6 partea I 6.3.1.2.12 & 13	CAT.IDE.A.190	Perioada de eşantionare şi de înregistrare a anumitor parametri nu este pusă în aplicare

[44] Directiva 96/29/Euratom a Consiliului din 13 mai 1996 de stabilire a normelor de securitate de bază privind protecţia sănătăţii lucrătorilor şi a populaţiei împotriva pericolelor prezentate de radiaţiile ionizante, *JO L 159, 29.6.1996, pp. 1-114.*

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţe Anexa 6 partea I/III	**Referinţa AESA-UE**	**Descrierea diferenţei**
Anexa 6 partea I 6.3.1.3 &	CAT.IDE.A.190	Oprirea suporturilor de înregistrare vechi pentru FDR nu este pusă în aplicare.
Anexa 6 partea I 6.3.2.1.1	CAT.IDE.A.185 litera (a)	CVR pentru avioane uşoare nu este pusă în aplicare.
Anexa 6 partea I 6.3.2.2	CAT.IDE.A.185	Oprirea suporturilor de înregistrare pentru CVR nu este pusă în aplicare.
Anexa 6 partea I 6.3.2.3	CAT.IDE.A.185 litera (b)	Actualizarea extinderii duratei de înregistrare la două ore pentru CVR nu este pusă în aplicare.
Anexa 6 partea I 6.3.3.1.2	CAT.IDE.A.195	Actualizarea înregistrării comunicaţiilor cu legături de date nu este pusă în aplicare.
Anexa 6 partea I 6.3.3.3	CAT.IDE.A.195	Corelarea înregistrării comunicaţiilor cu legături de date cu înregistrarea CVR nu este pusă în aplicare.
Anexa 6 partea I 6.3.4.5.2	CAT.IDE.A.200	Configurarea înregistratorului dual combinat pentru MCTOM mai mare de 15 000 kg nu este pusă în aplicare.
Anexa 6 partea I 6.5.2.1 b)	CAT.IDE.A.285	Transportul de veste de salvare atunci când zboară peste apă dincolo de distanţa de planare de la ţărm, în cazul tuturor celorlalte avioane de uscat (care nu sunt operate în conformitate cu 5.2.9 sau 5.2.10) nu este pusă în aplicare.
Anexa 6 partea I 6.6	CAT.IDE.A.305	CAT.IDE cuprinde derogări pentru echipamente de supravieţuire suplimentare care nu sunt prevăzute de OACI.
Anexa 6 partea I 6.19.2 & 3	CAT.IDE.A.350	Înălţimea de evitare a obstacolelor de 7,62 m pentru sistemul de raportare a altitudinii nu este pusă în aplicare.
Anexa 6 partea I, Apendicele 8, 3.1	CAT.IDE.A.185 literele (d) şi (e)	În CAT.IDE, obligaţia de a începe înregistrarea în timpul verificărilor din cabina de pilotaj nu se aplică pentru toate avioanele, aceasta depinde de data de eliberare a certificatelor de navigabilitate individuale.
Anexa 6 partea I, Apendicele 8, 4	N.A.	Cerinţele privind înregistratoarele de imagine de la bord nu sunt puse în aplicare.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţe Anexa 6 partea I/III	**Referinţa AESA-UE**	**Descrierea diferenţei**
Anexa 6 partea I, Apendicele 8, 6	N.A.	Cerinţele privind sistemele de înregistrare de date ale aeronavei (ADRS) nu sunt puse în aplicare.
Anexa 6 partea I, Apendicele 8, 7.1	N.A.	Cerinţa de monitorizare a caracteristicilor de testare încorporate pentru înregistratoarele de zbor şi pentru sistemul de achiziţie de date de zbor (FDAU), dacă este instalat, nu este pusă în aplicare.
Anexa 6 partea III, 4.3.1.3	CAT.IDE.H.190	Oprirea suporturilor de înregistrare cu tehnologie veche pentru FDR nu este pusă în aplicare.
Anexa 6 partea III, 4.3.1.4	CAT.IDE.H.190 litera (b)	În CAT.IDE, în funcţie de clasa şi data eliberării certificatului de navigabilitate individual, durata de înregistrare necesară poate fi de sub 10 ore.
Anexa 6 partea III, 4.3.2.2	CAT.IDE.H.185	Oprirea suporturilor de înregistrare cu tehnologie veche pentru CVR nu este pusă în aplicare.
Anexa 6 partea III, 4.3.2.3	CAT.IDE.H.185 litera (b)	Actualizarea extinderii duratei de înregistrare pentru CVR nu este pusă în aplicare.
Anexa 6 partea III, 4.8.2 & 3	CAT.IDE.H.240	Cerinţele privind oxigenul în cazul elicopterele presurizate nu sunt puse în aplicare.
Anexa 6 partea III, Apendicele 5, 3	CAT.IDE.H.185 literele (d) şi (e)	În CAT.IDE obligaţia de a începe înregistrarea în timpul verificărilor din cabina de pilotaj nu se aplică pentru toate elicopterele. Acest lucru depinde de data de eliberare a certificatelor de navigabilitate individuale.
Anexa 6 partea III, Apendicele 5, 4	N.A	Cerinţa privind înregistratoarele de imagine de la bord nu este pusă în aplicare.
Anexa 6 partea III, Apendicele 5, 6	N.A	Cerinţa de monitorizare a caracteristicilor de testare încorporate pentru înregistratoarele de zbor şi pentru sistemul de achiziţie de date de zbor (FDAU), dacă este instalat, nu este pusă în aplicare.
Anexa 6 partea I, ataşamentul C	Starea suprafeţei pistei	Definiţia se aliniază cu UE-OPS/JAR-OPS 3. Sarcina de reglementare OPS.005 va cuprinde o revizuire a definiţiei suprafeţei pistei.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Referinţe Anexa 6 partea I/III	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei
Anexa 6 partea III, ataşamentul C	Categoria A / B referitoare la elicoptere	Definiţii aliniate cu definiţiile CS (JAR-OPS 3).

IV. Lista propunerilor de sarcini de reglementare

246. În timpul fazelor de consultare cu părţile interesate, au fost identificate o serie de elemente care - în cazul în care ar fi fost abordate în prezentul aviz - s-ar fi depăşit semnificativ mandatul agenţiei de transpunere a conţinutului normelor existente. Totuşi, aceste elemente au fost documentate şi vor fi abordate în sarcini de reglementare separate, pentru a permite o consultare adecvată şi cu participarea părţilor interesate. Următorul tabel prezintă o analiză a acestor propuneri de sarcini de reglementare.

Tabelul 8: Propuneri de sarcini de reglementare

Partea, referinţe reglementare	Domeniul de aplicare	Referinţa la RMP
Anexa I, partea CAT, partea SPA, partea NCC, partea NCO, partea SPO	Prima revizuire editorială a normelor de punere în aplicare OPS şi AMC/GM va include clarificarea definiţiei pistelor separate din OPS.047 şi anumite elemente pentru alinierea cu cele mai recente amendamente la Anexa 6 la OACI, care nu au fost incluse în aviz. Această sarcină de reglementare este programată să înceapă în 2013.	OPS.005 privind actualizarea normelor de punere în aplicare AESA OPS
OPS	Revizuirea normelor în ceea ce priveşte cerinţele de abordare a aspectelor referitoare la navigabilitatea iniţială sau la menţinerea navigabilităţii şi, prin urmare, ar putea fi mai adecvat incluse în partea 21, partea 145 sau partea M.	MDM.047
CAT.POL.H.420	Operaţiuni cu elicopter într-un mediu ostil aflat în afara unei zone aglomerate	OPS.049

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Partea, referinţe reglementare	**Domeniul de aplicare**	**Referinţa la RMP**
CAT.POL.MAB.100	Evaluarea generală a cerinţelor privind cântărirea aeronavelor pentru includerea lor în partea M. În special părţilor interesate li se solicită o revizuire a persoanelor care au dreptul de a efectua cântărirea aeronavelor, pentru a evalua dacă o cântărire poate fi efectuată numai de către organizaţii conforme cu partea M/partea 145 sau, de asemenea, de către terţe părţi care lucrează conform sistemelor de calitate ale organizaţiilor aprobate.	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Propunerea de a solicita folosirea unui sistem interfon, indiferent de mărimea aeronavei, dacă tipul este operat în sistem multiechipaj. De fapt, multe aeronave uşoare cu un singur motor folosite pentru instruirea de bază îl folosesc deja.	OPS.065
CAT.IDE.H.115	Propunerea de a permite utilizarea de noi tehnologii pentru luminile de aterizare la elicoptere (de exemplu, LED-uri), care sunt capabile să furnizeze modalităţi alternative de realizare a iluminatului „pentru iluminarea terenului din faţă şi de sub elicopter, precum şi a terenului de pe ambele părţi ale elicopterului”.	OPS.065
CAT.IDE.H.130 litera (i)	Propunerea de a solicita un suport pentru hărţi pentru toate operaţiunile de noapte.	OPS.065
CAT.IDE.H.280	Alte mijloace decât balizele portabile vor fi considerate acceptabile: ele pot fi la fel de eficiente ca ELT (AD) în special deoarece, în timpul accidentelor, conexiunea fizică între ELT (AD) şi antena sa se poate pierde.	OPS.065
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	O revizuire a UE-OPS capitolul E. Aceasta se referă, în special, la normele privind operaţiunile APV, operaţiuni CAT I LTS, operaţiuni CAT II OTS şi operaţiuni folosind EVS, recentele modificări ale SARP OACI, progresele tehnologice de ultimă oră, cum ar fi sisteme de redare sintetică (SVS).	OPS.083

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate. Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Partea CAT	Aliniere cu OACI privind: (i) înregistrarea comunicaţiilor cu legături de date - transpunere a NPA-OPS.48A JAA. Extinderea la toate avioanele şi elicopterele care utilizează aplicaţii de comunicare de legături de date a cerinţelor pentru a înregistra pe un înregistrator de regulamentar comunicarea de legături de date. (ii) noi solicitări privind transportul pentru avioanele cu motor cu turbină, cu o MCTOM mai mică de 5 700 kg, de a fi echipate cu un FDR sau RAM sau AIR şi un CVR sau CARS; (iii) întreruperea utilizării de înregistratoare utilizând modulaţie de frecvenţă şi de înregistratoare cu bandă magnetică, pentru avioane şi elicoptere; (iv) avioanele cu MCTOM peste 15 000 kg pentru care TC este eliberat pentru prima dată la sau după 01/01/2016 şi care trebuie să fie echipate atât cu CVR cât şi cu FDR, urmează să fie echipate cu o combinaţie de două înregistratoare(FDR/CVR); (v) prelungirea duratei de înregistrare obligatorii pentru toate CVR la 2 ore începând cu 01.01.2016, pentru elicoptere şi avioane.	OPS.007 MDM.073 OPS.090 OPS.091 OPS.092
Partea CAT	Actualizarea listei de parametri FDR, inclusiv parametrul de performanţă, pentru alinierea cu ED-112. Revizuirea dispoziţiilor referitoare la întreţinerea FDR (în urma unei recomandări de investigare a unui accident aerian).	OPS.023 MDM.099
CS-29	Abatere prin diagrama HV pentru giravionul CS-29. Revizuirea CS-29 şi preconizarea producerii de suplimente la baza TC & revizuire a HFM pentru elicopterele în circulaţie, având în vedere măsurile mai puţin restrictive conţinute în apendicele 1 la JAR-OPS 3.005 litera (c).[45]	27&29.027

[45] A se vedea, de asemenea, tabelul 1 de mai sus, unde se menţionează că măsurile mai puţin restrictive nu sunt transpuse din cauza contradicţiei cu 4.a din Anexa IV la regulamentul de bază

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

V. CAT.GEN: Capitolul A — Cerinţe generale

247. Acest capitol conţine cerinţe generale pentru operaţiuni CAT. Cuprinde două secţiuni:

- Secţiunea 1 – Aeronave motorizate; şi
- Secţiunea 2 — Aeronave nemotorizate.

248. Prezentul aviz acoperă doar cerinţele pentru secţiunea 1.

CAT.GEN.MPA: Secţiunea 1 – Aeronave motorizate

Generalităţi

249. Această secţiune transpune părţi ale capitolului B din UE-OPS şi JAR-OPS 3. Se referă la NPA OPS.GEN Secţiunile I, V şi VI şi OPS.CAT Secţiunea I.

Normele UE-OPS / JAR-OPS 3 transpuse în partea ORO

250. Următoarele norme din capitolul B sunt transpuse în partea ORO şi nu sunt incluse în această secţiune:

- OPS 1./3.005 Generalităţi, este acoperit de regulamentul cadru privind operaţiunile aeriene, partea M, cerinţe esenţiale, din regulamentul de bază, ORO.FC;
- OPS 1./3.030 Listele echipamentului minim - Responsabilităţile operatorului este acoperit în ORO.MLR;
- OPS 1./3.035 Elemente privind programul de prevenire a accidentelor şi siguranţa zborului este acoperit în ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.037 este acoperit în ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.155 este acoperit în ORO.SEC;
- OPS 1./3.165 Închirierea este acoperit în ORO.AOC.

CAT.GEN.MPA.100 Responsabilităţile echipajului

251. Această normă transpune OPS1./3.085 literele (a), (b), (d). Paragraful (b) punctul (5) a fost adăugat, în conformitate cu discuţia din cadrul Comitetului pentru Siguranţa Aeriană, pentru a se referi în special la membri ai echipajului care lucrează pentru mai mult de un singur operator. Astfel de elemente care sunt deja tratate în Anexa IV la regulamentul de bază au fost reţinute şi a fost adăugată o trimitere la Anexa IV.

CAT.GEN.MPA.105 Responsabilităţile comandantului

252. Această normă transpune OPS1./3.085 litera (f). Cu scopul de a reuni toate responsabilităţile comandantului într-o singură normă, în această normă au fost reunite următoarele: OPS 1/3.330 şi OPS 1.420 litera (d) punctele (2) şi (3).

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

CAT.GEN.MPA.180 Documente, manuale şi informaţii la bordul avionului

253. IRS propuse se bazează pe cerinţele existente în UE-OPS şi JAR-OPS 3, cu următoarele diferenţe semnificative:

- Transportul de „documente" în format electronic a fost extins pentru a include certificate şi manuale, pentru a justifica utilizarea în creştere a mijloacelor electronice. Directiva 1999/93/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind un cadru comunitar pentru semnăturile electronice[46] pune la dispoziţie mecanismul pentru semnături originale în format electronic, şi anume semnătura electronică.
- În cazul în care se transportă o copie a certificatului de operator aerian în loc de original, este necesar să fie o copie certificată conform, întrucât acest lucru nu a fost specificat în UE-OPS/JAR-OPS 3. Schimbarea a fost făcută pentru alinierea cu standardele din Anexa 6 la OACI. Materiale de îndrumare privind modul de conformare la această normă vor fi furnizate în decizia referitoare la ED.
- Jurnalul de călătorie se redactează în continuare, întrucât acest lucru nu a fost mandatat în UE-OPS/JAR-OPS3. Modificarea a fost făcută în conformitate cu articolul 29 din Convenţia de la Chicago. Jurnalul de călătorie şi datele acestuia pot fi disponibile prin diferite sisteme sau documente.
- Dispoziţiile pentru transportul de certificate, manuale şi alte informaţii care au fost prezentate în trei paragrafe separate în UE-OPS şi JAR-OPS 3 au fost regrupate, pentru simplificare şi claritate.
- Textul actual indică în mod clar faptul că numai certificatul de înmatriculare, certificatul de navigabilitate şi de licenţă radio a aeronavei trebuie să fie „în original", ceea ce reflectă intenţia UE-OPS/JAR-OPS 3.
- Referinţa la documentaţia transportului de mărfuri periculoase a fost mutată în partea SPA.
- Cerinţele mai puţin restrictive care permit păstrarea anumitor documente la aerodrom sau zona de operare în anumite condiţii au fost modificate pentru a include documentaţia privind masa şi centrajul, având în vedere că o copie trebuie să fie reţinută la sol.

CAT.GEN.MPA.200 Transportul bunurilor periculoase

254. Cerinţele în CAT.GEN abordează condiţiile specifice în care pot fi transportate mărfurile periculoase fără a deţine 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, conştientizarea membrilor echipajului referitor la detectarea mărfurilor periculoase transportate neintenţionat.

255. Abordarea adoptată de către agenţie este utilizarea unei trimiteri la instrucţiunile tehnice OACI , aşa cum au fost prezentate în NPA. Referinţa este specificată în IR. Extrase din instrucţiunile tehnice nu sunt, în general, incluse în aceste norme. Prin urmare, cerinţa din CAT.GEN şi cerinţele din SPA.DG sunt mai scurte decât

[46] *JO L 13, 19.1.2000, p. 12–20.*

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

echivalentele lor în capitolele R UE-OPS şi JAR-OPS 3. Numai cerinţele specificând responsabilităţile speciale ale operatorului au fost reluate din instrucţiunile tehnice.

VI. CAT.OP: Capitolul B – Proceduri operaţionale

256. Acest capitol conţine cerinţe pentru proceduri operaţionale pentru operaţiuni CAT. Cuprinde două secţiuni:

- Secţiunea 1 – Aeronave motorizate; şi
- Secţiunea 2 — Aeronave nemotorizate.

Prezentul aviz acoperă doar secţiunea 1.

CAT.OP.MPA: Secţiunea 1 – Aeronave motorizate

Generalităţi

257. Această secţiune transpune capitolul D şi părţi ale capitolului E din UE-OPS şi JAR-OPS 3.

Comparaţia cu UE-OPS / JAR-OPS 3

258. Normele de la capitolul E din UE-OPS / JAR-OPS 3 care nu sunt asociate operaţiunilor cu vizibilitate redusă (LVO) au fost transpuse în CAT.OP.MPA.110. Aceasta se referă la părţi din OPS 1/3.430 şi textul aferent din Apendicele 1 (nou) la OPS 1./3.430 şi Apendicele 2 la OPS 1.320 litera (c). Apendicele 1 (vechi) la OPS 1./3.430 nu a fost transpus, deoarece se înlocuieşte cu Apendicele 1 (nou) în iunie 2011.

259. Normele UE-OPS / JAR-OPS 3 privind reducerea eşalonării verticale (RVSM), ETOPS, specificaţiile minime de performanţă în navigaţie (MNPS) şi navigaţia bazată pe performanţă (PBN) au fost mutate în capitolele relevante din partea SPA.

260. Următoarele apendice care conţin mijloace de punere în conformitate cu un obiectiv de siguranţă au fost transpuse ca AMC şi vor fi abordate în decizia agenţiei corespunzătoare; această abordare s-a aplicat pentru apendicele următoare:

- Apendicele 1 la OPS 1.255 Politica de combustibil;
- Apendicele 1 la OPS 1.255 Depozitarea bagajelor şi a mărfurilor;
- Apendicele 1 la OPS 1.305 Realimentarea/extragerea combustibilului pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timpul cât pasagerii se află la bordul avionului; şi
- Apendicele 1 (Nou) la OPS 1./3.430.

261. Următoarele norme din capitolul D sunt transpuse în alte părţi şi documente de reglementare şi nu sunt incluse în această secţiune:

- OPS 1.311 este transpus în ORO.CC;

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

- OPS 1.390 Radiaţia cosmică este acoperită de Directiva Consiliului 96/29/Euratom; şi
- OPS 1.420 este acoperit în Regulamentul (CE) nr. 996/2010[47], ORO.GEN, partea M, partea SERA, CAT.GEN.MPA.105 literele (c) şi (d), SPA.DG, şi ORO.SEC.

CAT.OP.MPA.105 Folosirea aerodromurilor şi a zonelor de operare

262. Această normă transpune OPS 1/3.220. Domeniul de aplicare al acestei norme a fost extins pentru operaţiuni care nu pleacă sau nu aterizează pe un aerodrom. Din considerente de siguranţă, textul normei nu permite utilizarea zonelor de operare pentru operaţiuni CAT cu avioane complexe.

CAT.OP.MPA.106 Folosirea aerodromurilor izolate – avioane

263. Agenţia propune o aprobare prealabilă pentru utilizarea unui aerodrom izolat ca aerodrom de destinaţie pentru operaţiuni comerciale cu avioane.

264. Agenţia este de acord cu opinia părţilor interesate şi RG conform căreia utilizarea unui aerodrom izolat expune aeronavele şi pasagerii la un risc mai mare decât în cazul operaţiunilor pentru care un aerodrom de destinaţie de rezervă este disponibil. De multe ori, clasificarea unui aerodrom ca izolat sau nu depinde de ce aeronave sunt utilizate pentru operarea aerodromului. În consecinţă, autoritatea competentă ar trebui să analizeze dacă se aplică toate mijloacele posibile pentru atenuarea unui risc mai mare de operare către un aerodrom izolat.

CAT.OP.MPA.110 Minime de operare ale aerodromului, CAT.OP.MPA.115 Tehnica de apropiere –avioane

265. Aceste norme transpun OPS 1./3.225 şi părţi din 1./3.430. Pentru a îmbunătăţi lizibilitatea normelor, 1./3.430 a fost separat în două cerinţe. Textul a fost reformulat şi simplificat pe cât posibil.

266. Aşa cum s-a menţionat mai sus, următoarele norme corespunzătoare din Apendicele 1 (nou) la OPS 1.430 au fost transpuse ca AMC şi sunt publicate în decizie:
    - Operaţiuni de decolare cu o distanţă vizuală în lungul pistei (RVR) de 400 m sau mai mare;
    - Operaţiuni de apropiere nonprecizie (NPA);
    - Operaţiuni de apropiere cu orientare verticală (APV);
    - Operaţiuni CAT I;
    - Operaţiuni de circling;
    - Operaţiuni de apropiere vizuală;
    - Norme pentru echipamente de la sol defecte sau declasate echipamente la sol; şi

[47] Regulamentul (CE) nr.996/2010 al Parlamentului European şi al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea şi prevenirea accidentelor şi incidentelor survenite în aviaţia civilă şi de abrogare a Directivei 94/56/CE, *JO L 295, 12.11.2010, p. 35-50*.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

- Norme pentru transformarea vizibilităţii meteorologice raportate în RVR.

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

267. Aceste norme transpun OPS 1./3.225 şi părţi din 1./3.430. Pentru a îmbunătăţi lizibilitatea normelor, 1./3.430 a fost separat în două cerinţe. Textul a fost reformulat şi simplificat pe cât posibil.

CAT.OP.MPA.140 Distanţa maximă faţă de un aerodrom adecvat pentru avioane dotate cu două motoare fără aprobare ETOPS

268. Această normă transpune UE-OPS 1.245. Include norma pentru avioanele turbo-jet cu o configuraţie maximă a locurilor pentru pasageri operaţională de 19 sau mai puţin şi o masă maximă la decolare mai mică de 45 360 kg pentru a mări limita de distanţă până la 180 de minute, dacă se aprobă de către autoritatea competentă. Din motive de legalitate, s-a adăugat litera (d) cu cerinţele privind modul de a obţine o astfel de aprobare din partea autorităţii competente.

CAT.OP.MPA.150 Politica de combustibil

269. Această normă transpune OPS1./3.255. Agenţia împărtăşeşte punctul de vedere al părţilor interesate şi a RG conform căruia cerinţele cu privire la politica de combustibil reprezintă o cerinţă de siguranţă critică. Pe baza rezultatului consultării părţilor interesate şi a reacţiilor primite la CRD, agenţia menţine propunerea sa de a impune o aprobare prealabilă a politicii de combustibil şi orice modificare a acesteia.

270. Aşa cum s-a menţionat mai sus, textul de la Apendicele 1 la OPS 1.225 a fost mutat în AMC şi este publicat în decizie.

CAT.OP.MPA.155 Transportul categoriilor speciale de pasageri (SCP)

271. Această normă transpune OPS 1.260 şi OPS 1.265. Se urmăreşte, de asemenea, asigurarea continuităţii necesare pentru material AMC/GM viitor, care ar putea fi elaborat ca urmare a sarcinii de reglementare privind transportul de persoane cu mobilitate redusă (PMR) (MDM.072), care urmează să înceapă în 2012. Textul propus a fost reformulat, ţinând cont de Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 privind drepturile persoanelor cu handicap şi persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului[48]. O atenţie deosebită a fost acordată la articolul 2 litera (a), care dă o definiţie a „persoanei cu handicap" sau a „persoanei cu mobilitate redusă", care are un domeniu de aplicare uşor mai extins decât echivalentul său din UE-OPS (re. ACJ OPS 1.260 din secţiunea 2 a JAR-OPS 1). De asemenea, având în vedere faptul că normele existente în S.U.A pentru transportul PMR (14 CFR partea 382) sunt în prezent aplicabile operatorilor europeni, s-a acordat atenţie garantării faptului că IR propuse sunt în concordanţă cu principiul enunţat la articolul 4 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006. În rezumat, textul propus în consecinţă a fost elaborat pentru a asigura faptul că Regulamentul (CE) nr. 216/2008 şi IR referitoare la operaţiunile aeriene, precum şi Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 pot fi respectate.

[48] *JO L 204, 26.7.2006, pp. 1-9.*

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

CAT.OP.MPA.295 Utilizarea sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

272. Această normă transpune OPS 1.390. Textul a fost aliniat cu textul propus, în Avizul 5/2010 la AUR.ACAS[49]. AUR.ACAS a fost elaborat cu scopul de a introduce ACAS cu versiunea logica de evitare a coliziunii 7.1 ca un standard obligatoriu pentru spaţiul aerian european.

273. Pe baza reacţiilor primite, avizul propune cerinţe specifice pentru avioane şi elicoptere.

VII. CAT.POL: Capitolul C – Performanţele aeronavelor şi restricţiile privind operarea acestora

274. Acest capitol conţine cerinţele privind performanţele aeronavei şi restricţiile de operare pentru aeronave folosite în operaţiuni CAT. Cuprinde cinci secţiuni:

- Secţiunea 1 – Avioane;
- Secţiunea 2 - Elicoptere;
- Secţiunea 3 – Planoare;
- Secţiunea 4 – Baloane; şi
- Secţiunea 5 – Masa şi centrajul.

275. Prezentul aviz acoperă secţiunile 1, 2 şi 5.

CAT.POL.A: Secţiunea 1 – Avioane

Generalităţi

276. Această secţiune transpune capitolele F-I din UE-OPS.

277. Această secţiune cuprinde patru capitole:

- Capitolul 1 – Cerinţe generale;
- Capitolul 2 – Clasa de performanţă A;
- Capitolul 3 – Clasa de performanţă B;
- Capitolul 4 – Clasa de performanţă C.

Comparaţia cu UE-OPS / JAR-OPS 3

278. Conţinutul normelor de la capitolele F-I a fost reţinut. Este vorba despre revizuiri editoriale pentru alinierea cu termenii utilizaţi în alte capitole. În acele cazuri în care textul UE-OPS permite metode alternative, textul a fost fie mutat la AMC fie eliminat, deoarece ar necesita o derogare de la articolul 14 alineatul (6), în cazul în care nu sunt clar specificate criteriile pentru alternativă.

279. Apendicele 1 la OPS 1.545 litera (b) punctul (1) şi litera (c) punctul (1) a fost mutat la nivel AMC.

[49] Disponibil pe site-ul internet al agenţiei.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Capitolul 2 – Clasa de performanţă A

280. Norma a fost reţinută fără modificări semnificative.

281. Pe baza observaţiilor primite, pentru abordări abrupte, valorile înălţimii de survol au fost ridicate la 50 - 60 ft pentru a se alinia cu NPA 25B-267, precum şi cu propunerea de performanţă a subcomitetului JAA pentru performanţă.

Capitolul 3 – Clasa de performanţă B

282. Norma a fost reţinută fără modificări semnificative.

Capitolul 4 – Clasa de performanţă C

283. Norma a fost reţinută fără modificări semnificative.

CAT.POL.H: Secţiunea 2 - Elicoptere

Generalităţi

284. Această secţiune transpune capitolele F-I din JAR-OPS 3.

285. Această secţiune cuprinde patru capitole:

- Capitolul 1 – Cerinţe generale;
- Capitolul 2 – Clasa 1 de performanţă;
- Capitolul 3 – Clasa 2 de performanţă;
- Capitolul 4 – Clasa 3 de performanţă.

Operaţiunile cu elicopter spre/de la o zonă de interes public – CAT.POL.H.225

286. O zonă de interes public este o zonă de aterizare la un spital situat într-un mediu aglomerat ostil. Cu condiţia ca aceasta să nu fie bază de operare HEMS, aceasta atrage cerinţe mai puţin restrictive în comparaţie cu cerinţele de performanţă clasa 1, deoarece zona de aterizare este prea mică pentru a fi conformă cu o procedură de categoria A sau obstacolele din mediul înconjurător obligă la un gradient de urcare prea dificil.[50] Regula se aplică operaţiunilor HEMS, precum şi transferurilor între spitale pentru care nu este necesară aprobarea HEMS.

287. Operatorul trebuie să specifice zonele de interes public în care nu pot fi efectuate operaţiuni, în conformitate cu clasa de performanţă 1, şi să solicite o aprobare pentru operare fără o capacitate de aterizare forţată în condiţii de siguranţă. O cerinţă de autoritate corespunzătoare (ARO.OPS.220) mandatează autoritatea competentă să includă lista de situri de interes public în aprobare.

288. Propunerea finală corespunde cu JAR-OPS 3 cu unele modificări de redactare în vederea îmbunătăţirii textului şi alinierii acestuia cu alte cerinţe. Dispoziţia a atras un număr de reacţii având în vedere punerea în aplicare diferită sau lipsa punerii în aplicare a JAR-OPS 3 în statele membre. În urma discuţiilor ample cu statele

[50] Pentru zonele de aterizare (la spitale) care nu se află într-un mediu aglomerat ostil, dispoziţiile privind expunerea - deja cuprinse în CAT.POL.H - poate fi aplicate, deoarece nu este vorba despre cerinţe mai puţin restrictive în comparaţie cu cerinţele de performanţă clasa 1.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

membre şi cu experţi, agenţia a conchis că nu poate fi stabilit un caz de siguranţă care să permită modificarea intenţiei sau a datelor de punere în aplicare a JAR-OPS 3. Datele de punere în aplicare în special pot constitui o problemă pentru deciziile de la nivelul Comisiei deoarece aceasta depăşeşte domeniul legislaţiei privind siguranţa operaţiunilor aeriene.

Operaţiuni fără capacitatea de a asigura o aterizare forţată - CAT.POL.H.305

289. Apendicele 1 la JAR-OPS 3.517 litera (a) a fost inclus în prezentul IR.

290. Pentru certitudine legislativă, „setul de condiţii" trebuie să fie explicit. De aceea, unele elemente ale ACJ-2 la Apendice 1 la JAR-OPS 3.517 litera (a) au fost ridicate la rangul de material de reglementare, pentru a nu fi permise interpretări alternative. Metoda de îndeplinire a unei astfel de condiţii este reţinută în materialul AMC.

Operaţiuni cu elicopter într-un mediu ostil aflat în afara unei zone aglomerate - CAT.POL.H.420

291. Un mediu ostil aflat în afara unei zone aglomerate poate fi definit ca un mediu în care:

- o aterizare forţată în siguranţă nu poate fi efectuată din cauza suprafeţei inadecvate;
- ocupanţii elicopterului nu pot fi în mod adecvat protejaţi de diverse elemente; şi
- nu pot fi puse la dispoziţie serviciile/acţiunile echipelor de căutare şi salvare în conformitate cu expunerea anticipată.

292. Sursa paragrafului CAT.POL.H.420 este Apendicele 1 la JAR-OPS 3.005 litera (e), care se bazează pe o evaluare a riscurilor care are ca obiectiv asigurarea unui înalt nivel de protecţie a pasagerilor în operaţiunile de transport aerian comercial. Partea din cerinţă privind protecţia pasagerilor constă în faptul că, prin definiţie, un elicopter cu un singur motor care operează în clasa de performanţă 3 într-un mediu ostil va avea drept consecinţă, în cazul unei defecţiuni critice a motorului, o aterizare forţată cu posibile victime.

293. Cu toate acestea, în anul 1999, când s-a elaborat norma, JAA a luat la cunoştinţă despre impactul economic al noii dispoziţii şi despre faptul că este posibil ca elicopterele cu performanţă corespunzătoare să nu fie disponibile imediat. În consecinţă, a fost inclus material orientativ care să permită operaţiunilor existente să continue, în special în:

- munţi; şi
- zone îndepărtate, unde este imposibil şi exagerat să se înceteze operaţiunile cu un singur motor şi ca flota să fie înlocuită cu elicoptere multimotor.

294. Având în vedere punerea în aplicare diferită a JAR-OPS 3 în statele membre, dispoziţia este folosită pe scară mai largă decât a intenţionat JAA în anul 1999; fie prin încuviinţarea unor astfel de operaţiuni cu elicoptere cu un singur motor în orice mediu ostil fie şi prin aprobarea unor noi operatori.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

295. Deoarece anumite elicoptere multimotor din prezent pot să nu îndeplinească cerinţele pentru clasele de performanţă 1 sau 2, pentru zborurile la altitudini mai mari, dispoziţiile JAR-OPS 3 sunt transpuse în propunerile de IR pentru a permite continuarea unor astfel de operaţiuni până la apariţia unor elicoptere cu o mai bună performanţă. S-au făcut anumite adaptări pentru acomodarea pe cât posibil a situaţiei din statele membre.

296. O nouă cerinţă privind autoritatea (ARO.OPS.215) prevede ca aceste zone muntoase şi îndepărtate să fie desemnate de către statul membru şi ca autoritatea competentă să analizeze evaluarea riscului şi să aibă în vedere justificarea tehnică şi economică pentru desfăşurarea unor astfel de operaţiuni înainte de aprobarea acestora.

297. Va fi introdus material GM nou pentru înlocuirea IEM la Apendicele 1 la JAR-OPS 3.005 litera (e), care să precizeze clar circumstanţele în care se pot obţine aprobări.

298. Unele state membre şi unele părţi interesate argumentează că norma propusă nu ar trebui să se limiteze la zone muntoase sau îndepărtate, ci ar trebui să permită operaţiuni în orice mediu ostil. În intervalul de timp aflat la dispoziţie, părţile interesate şi agenţia nu au putut aduna însă datele corespunzătoare şi nu au putut stabili un caz de siguranţă care să demonstreze necesitatea reconsiderării principiului de bază al JAR-OPS 3, care a fost trecerea la elicoptere multimotor, având în vedere progresele tehnologice ulterioare şi creşterea fiabilităţii elicopterelor cu un singur motor. De aceea, agenţia consideră că modificarea substanţială a normei în acest moment este prematură. A început să strângă datele corespunzătoare şi are în vedere demararea unei noi sarcini de reglementare cu privire la acest aspect. Această sarcină de reglementare va rezolva şi problema folosirii elicopterelor cu motoare alternative.

CAT.POL.MAB: Secţiunea 5 — Masa şi centrajul

Generalităţi

299. Această secţiune transpune capitolul J din UE-OPS şi JAR-OPS 3.

300. Această secţiune cuprinde două capitole:

- Capitolul 1 – Aeronave motorizate;
- Capitolul 2 – Aeronave nemotorizate.

301. Prezentul aviz acoperă doar capitolul 1.

Capitolul 1 – Aeronave motorizate

Probleme specifice

302. Cerinţele privind masa şi centrajul pentru aeronavele motorizate au fost păstrate împreună deoarece s-au identificat doar câteva diferenţe între avioane şi elicoptere. Textul rezultat se aliniază în măsura posibilului cu cerinţele iniţiale din UE-OPS şi JAR-OPS 3. Cu toate acestea, a fost simplificat şi echilibrul între nivelul

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

normei şi AMC a fost ameliorat, pentru a permite suficientă flexibilitate şi pentru a explica diferitele circumstanţe operaţionale.

303. Cerinţele privind cântărirea aeronavei au fost păstrate, pentru moment, în CAT.POL.MAB.100 litera (b). Acestea vor fi introduse în partea M în cadrul sarcinii de reglementare MDM.047. Această sarcină cuprinde o evaluare a persoanelor/organizaţiilor care au dreptul să efectueze cântărirea aeronavei.

304. Criterii suplimentare pentru omologarea de mase standard pentru elemente ale încărcăturii, altele decât pasagerii şi bagajele, au fost incluse în CAT.POL.MAB.100 litera (f).

305. Aprobarea privind omiterea unor date în documentaţia privind masa şi centrajul a fost eliminată în CAT.POL.MAB.105 litera (a), deoarece se intenţionează ca aceste date să nu lipsească, ci să fie puse la dispoziţie în altă parte, astfel încât să poată fi utilizate imediat.

306. Dispoziţiile privind documentaţia despre masă şi centraj au fost extinse (CAT.POL.MAB.105 litera (e)) pentru a acoperi utilizarea diferitelor tipuri de sisteme pentru masă şi centraj de la bord care nu sunt abordate în UE-OPS / JAR-OPS 3.

VIII:CAT.IDE: Capitolul D – Instrumente, date, echipamente

307. Acest capitol conţine cerinţe generale pentru operaţiuni CAT. Cuprinde patru secţiuni:

- Secţiunea 1 – Avioane;
- Secţiunea 2 - Elicoptere;
- Secţiunea 3 – Planoare; şi
- Secţiunea 4 - Baloane.

308. Prezentul aviz acoperă secţiunile 1 şi 2.

309. Secţiunile 1 şi 2 transpun capitolele K şi L din UE-OPS şi JAR-OPS 3.

310. În general, textul a fost redactat păstrându-se obiectivul (obiectivele) acolo unde a fost posibil, adică la nivel de reglementare şi oferind specificaţiile sistemelor/echipamentelor şi mijloacele de punere în conformitate la nivelul AMC.

311. Cerinţele privind echipamentele au fost separate de cerinţele pur operaţionale, adică cele privind folosirea echipamentelor, care sunt abordate corespunzător în CAT.OP.

312. Numerotarea normelor a rămas consecutivă în fiecare secţiune, dând acelaşi număr şi titlu normelor pe acelaşi subiect pentru avioane şi elicoptere. Ori de câte ori o normă era caracteristică avioanelor, respectivul număr era eliminat în cazul elicopterelor şi invers.

313. Cerinţele privind aprobarea din CAT.IDE.A/H.100 pentru instrumentele şi echipamentele prevăzute în capitolul CAT.IDE au fost clarificate, în concordanţă cu cerinţele din partea 21. S-au adăugat dispoziţii suplimentare, pentru ca instrumentele şi echipamentele care nu sunt prevăzute de partea CAT, care nu

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

necesită aprobare în conformitate cu partea 21, să nu fie folosite cu funcţii de siguranţă şi să nu influenţeze navigabilitatea.

314. A fost introdusă o nouă cerinţă, CAT.IDE.A.105 Echipament minim de zbor, pentru abordarea operaţiunilor cu componente defecte, în concordanţă cu OPS 1.030/3.030.

315. Cerinţele privind înregistratoarele de zbor au fost actualizate în conformitate cu NPA-OPS 39B (Tip 1A FDR). NPA-OPS 48A Înregistrarea comunicărilor de legături de date pentru avioanele nou construite şi NPA-OPS 67 Tip IVA Înregistratoare de zbor pentru elicoptere, au fost de asemenea luate în considerare.

316. Prima parte a cerinţei iniţiale privind echipamentul pentru zbor în condiţii de givraj din CAT.IDE.A/H.165 a fost eliminată, deoarece este deja tratată în cerinţa esenţială 2.a.5.

317. În mod ideal, data intrării în vigoare a înregistrării comunicaţiilor cu legături de date trebuie să corespundă cu data utilizării legăturilor de date pentru comunicaţii esenţiale VHF. Cu toate acestea, multe observaţii au solicitat un aviz detaliat pentru a se evita o modificare costisitoare. De aceea se propune intrarea în vigoare a înregistrării comunicaţiilor cu legături de date la doi ani după intrarea în vigoare a regulamentului OPS, adică pe 8 aprilie 2014.

318. CAT.IDE.A(H).250 Stingătoare de incendiu manuale: dispoziţia din OPS care obligă la folosirea agentului de stingere Halon a fost eliminată în vederea conformităţii cu Regulamentul (CE) nr. 1005/2009 care va interzice folosirea acestuia. Norma conţine un obiectiv general de siguranţă privind eficacitatea agentului de stingere a incendiilor. Acest lucru permite folosirea halonului în perioada de tranziţie.

319. Cerinţa legată de indicatorul radiaţiei cosmice (OPS 1.680/3.680) a fost eliminată deoarece regulamentul de bază, care abordează doar reducerea riscurilor pentru siguranţă, nu oferă baza legală pentru transpunerea acestora, adică a aspectelor referitoare la sănătate De asemenea, eliminarea evită suprapunerea cu restul legislaţiei europene, în special cu cea privitoare la siguranţa şi sănătatea în muncă sau la protecţia împotriva radiaţiilor (Directiva Consiliului 96/29/Euratom din 13 mai 1996).

Secţiunea 1 – Avioane

320. Cerinţele referitoare la siguranţele electrice de rezervă (CAT.IDE.A.110) au fost îmbunătăţite în concordanţă cu OACI şi UE-OPS şi JAA NPA-OPS 43.

321. Cerinţele mai puţin restrictive pentru instrumentele şi echipamentele necesare în operaţiuni VFR pe timp de zi, pentru acele avioane în cazul cărora conformitatea ar presupune modificarea şi care au fost supuse aprobării autorităţii, sunt în prezent prevăzute în normă, pentru garantarea aplicării uniforme în toate statele membre.

322. A fost adăugată o cerinţă privind un sistem de reţinere a torsului (UTR) pe avioanele mici, CAT.IDE.A.205, în conformitate cu NPA 26-20 pentru avioanele cu o MTOM de mai puţin de 5 700 kg, în urma recomandării unei comisii de anchetă a unui accident adresate CAA Regatul Unit şi a unui studiu desfăşurat ulterior de CAA Regatul Unit.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

323. S-a elaborat şi o definiţie a UTR pentru a asigura flexibilitatea soluţiilor de proiectare existente. Analiza observaţiilor a arătat clar că UE-OPS nu foloseşte termenul „centură de siguranţă” cu acelaşi sens. Deşi pare să existe un acord asupra faptului că centura de siguranţă cuprinde o centură de siguranţă peste talie şi două chingi peste umăr, este posibil ca un număr de avioane să nu respecte cerinţele aplicabile. Scutirile primite de Comisia Europeană în conformitate cu UE-OPS confirmă această perspectivă. S-au primit mai multe observaţii în sensul permiterii folosirii centurilor de siguranţă pentru talie cu o chingă în diagonală peste umăr pe scaunul pentru observatori aflat în compartimentul pentru echipajul de zbor, în cazul avioanelor în care nu se poate monta o centură de siguranţă în patru puncte. Având în vedere ultimele evoluţii în proiectarea interiorului aeronavelor, diferitele soluţii de proiectare a sistemelor de reţinere a torsului pot asigura acelaşi nivel de siguranţă îmbunătăţit pentru scaunele observatorilor.

324. Au fost introduse cerinţe privind clasa A şi B TAWS (CAT.IDE.A.150) în conformitate cu NPA-OPS 39B.

Secţiunea 2 - Elicoptere

325. După observaţiile la CRD, cerinţele mai puţin restrictive privind oxigenul pentru piloţi (CAT.IDE.H.240) s-au păstrat aşa cum au apărut iniţial în JAR-OPS 3 pentru elicopterele altele decât cele complexe operate între 10 000 ft şi 13 000 ft. Alte scutiri pentru scurte incursiuni între 13 000 ft şi 16 000 ft, prevăzute iniţial de JAR-OPS 3 în conformitate cu o aprobare specifică a autorităţii, vor fi reglementate în conformitate cu articolul 14 din regulamentul de bază. Acestea nu sunt în concordanţă cu OACI SARP şi, pentru a fi aprobate, trebuie să se bazeze pe măsuri specifice de atenuare (de exemplu, experienţa operatorului, adaptarea psihologică a pilotului la anumite altitudini). Mai mult, de obicei acestea se obţin doar în anumite regiuni (de exemplu, zone muntoase).

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Anexa V - Partea SPA

I. Domeniul de aplicare

326. Partea SPA conţine cerinţele care vizează operatorii privind operaţiunile care necesită aprobări specifice.

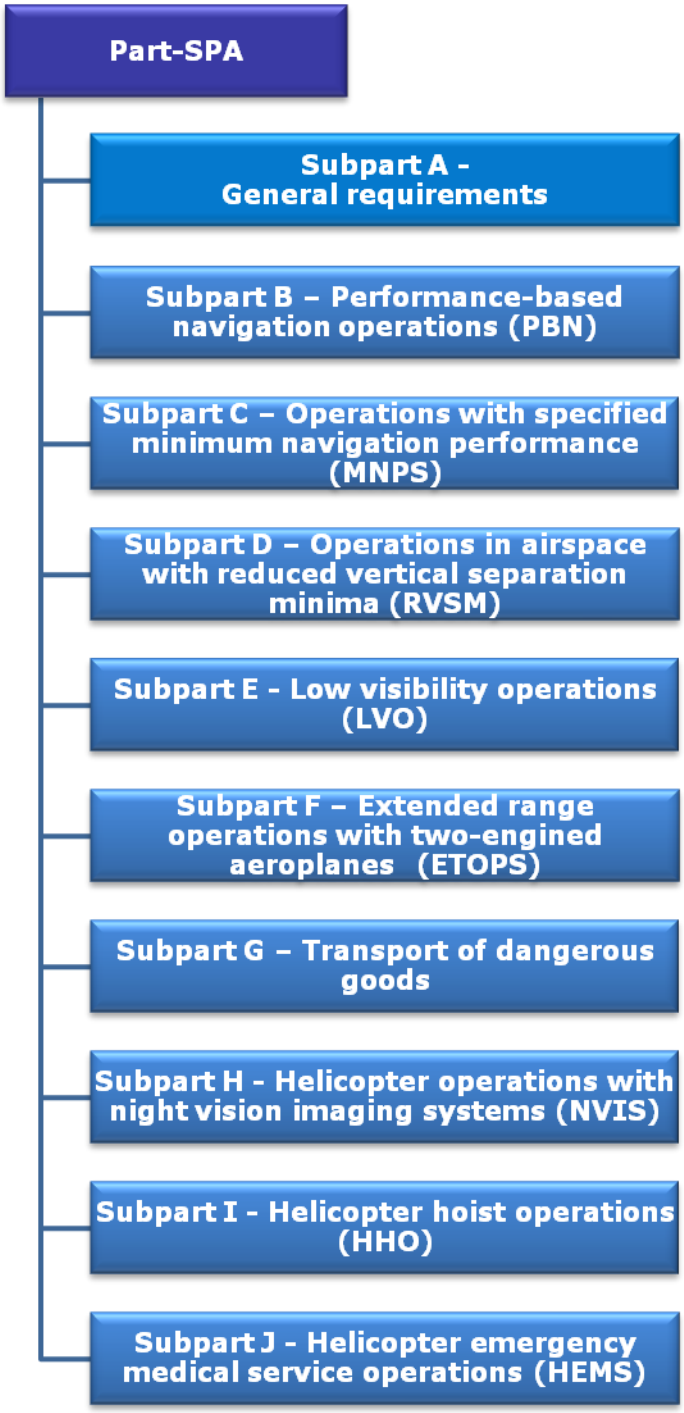
327. Partea SPA cuprinde 10 capitole:

- primul capitol conţine cerinţe generale care se aplică tuturor celor nouă aprobări specifice abordate în partea SPA;
- cerinţele pentru cele nouă aprobări specifice sunt prezentate fiecare într-un capitol separat.

Tabelul de mai jos prezintă o analiză a structurii părţii SPA.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Figura 11: Structura părţii SPA



328. Cerinţele din partea SPA se aplică atât operatorilor comerciali cât şi celor necomerciali, cu următoarele excepţii:

- SPA.ETOPS se aplică doar operaţiunilor CAT cu avioane; şi
- SPA.NVIS, SPA.HHO şi SPA.HEMS se aplică doar operaţiunilor CAT cu elicoptere.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

II. Analiza reacţiilor

329. În general, reacţiile primite au demonstrat sprijinul global pentru versiunea CRD din partea SPA.

III. Analiza diferenţelor

Diferenţe faţă de UE-OPS / JAR-OPS 3

330. Tabelul următor furnizează o privire de ansamblu asupra diferenţelor intenţionate faţă de UE-OPS şi JAR-OPS 3.

Tabelul 9: Diferenţe faţă de UE-OPS/JAR-OPS 3

Referinţa UE-OPS/JAR-OPS3	Referinţa AESA-UE	Descrierea diferenţei	Justificare
Apendicele 1 la JAR-OPS 3.005 litera (d) subparagraful (c) punctul (2)	SPA.HEMS.125	Cerinţele privind performanţa au fost modificate în sensul reflectării JAA HSST WP şi a poziţiilor părţilor interesate în urma consultării pentru NPA.	Includerea unui JAA HSST WP.
Apendicele 1 la JAR-OPS 3.175	N/A	Eliminarea aprobării operaţiunilor pe mare.	Criteriile obiective nu au fost oferite în JAR-OPS 3.

Diferenţe faţă de Anexa 6 la OACI

331. Avizul nu conţine cerinţe care să fie mai puţin restrictive decât standardele OACI aplicabile în prezent.

IV. Lista propunerilor de sarcini de reglementare

332. În timpul fazelor de consultare cu părţile interesate, au fost identificate o serie de elemente care - în cazul în care ar fi fost abordate în prezentul aviz - s-ar fi depăşit semnificativ mandatul agenţiei de transpunere a conţinutului normelor existente. Totuşi, aceste elemente au fost documentate şi vor fi abordate în sarcini de reglementare separate, pentru a permite o consultare adecvată şi cu participarea părţilor interesate. Următorul tabel prezintă o analiză a propunerilor de sarcini de reglementare.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Tabelul 10: Propuneri de sarcini de reglementare

Partea, referinţe reglementare	Domeniul de aplicare	Referinţa la RMP
SPA	Aprobarea pentru desfăşurarea de operaţiuni pe mare	OPS.093
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	O revizuire a UE-OPS capitolul E. Aceasta se referă, în special, la normele privind operaţiunile APV, operaţiunile CAT I LTS, operaţiunile CAT II OTS şi operaţiunile folosind EVS, recentele modificări ale SARP OACI, progresele tehnologice de ultimă oră, cum ar fi sisteme de redare sintetică (SVS).	OPS.083
SPA.NVIS	Elaborarea de norme corespunzătoare pentru operaţiunile NVIS pentru operaţiuni altele decât operaţiunile CAT(H).	OPS.096
SPA.HHO	Elaborarea unei secţiuni pentru toate operaţiunile de încărcare cu ocupanţi din exterior, renunţându-se la împărţirea lor între partea SPA şi partea SPO.	OPS.067
SPA.HEMS	Transpunerea JAA TGL-43	OPS.057

V. SPA.GEN: Capitolul A — Cerinţe generale

Generalităţi

333. Acest capitol conţine cerinţe generale pentru operatori pentru obţinerea şi deţinerea unei aprobări specifice. Acest capitol trebuie avut în vedere împreună cu capitolul care cuprinde cerinţele pentru o aprobare specifică.

SPA.GEN.100 Autoritatea competentă

334. Această cerinţă defineşte autoritatea competentă şi distinge între operatorii comerciali şi cei necomerciali.

335. Pentru menţinerea conformităţii cu Anexa 6 partea II la OACI, această cerinţă precizează că pentru operatorii necomerciali care folosesc aeronave înmatriculate în ţări terţe, aprobările specifice pentru PBN, MNPS şi RVSM trebuie eliberate de statul de înmatriculare terţ.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

SPA.GEN.105 Solicitarea unei aprobări specifice

336. Agenţia a inclus o referire la „datele de conformitate operaţională (OSD) stabilite în conformitate cu Regulamentul Comisiei (CE) nr. 1702/2003”. Datele de conformitate operaţională reprezintă un set de date care trebuie puse la dispoziţie de către producătorul aeronavei în timpul procesului de certificare pentru a favoriza operarea în siguranţă a tipului de aeronavă. Unele dintre aceste date vor deveni obligatorii pentru operatori în momentul în care trebuie să-şi elaboreze lista echipamentului minim (MEL) şi programele de formare pe baza acestor date. De aceea, OSD reprezintă cerinţele minime pentru un tip de aeronavă pentru a asigura un nivel uniform de siguranţă.

337. CRD la NPA 2009-01 „Certificatul de conformitate operaţională” şi „Directivele privind siguranţa”, publicate pe 13 mai 2011 oferă alte explicaţii.

SPA.GEN.110 Privilegiile unui operator titular al unei aprobări specifice

338. Cerinţa precizează că aprobările specifice sunt documentate pentru operaţiuni necomerciale în „lista aprobărilor specifice”, iar pentru operaţiuni comerciale, în „specificaţii operaţionale" (OPSPECS). Cerinţele corespunzătoare privind autoritatea sunt specificate în partea ARO. Formularele pentru „OPSPECS” şi „lista aprobărilor specifice” sunt puse la dispoziţie în Apendicele II şi III la partea ARO.

SPA.GEN.105 Schimbări aduse operaţiunilor supuse unei aprobări specifice

339. Această cerinţă precizează că orice modificare care afectează condiţiile unei aprobări specifice necesită o aprobare prealabilă din partea autorităţii competente. Aceasta include elaborarea unui mijloc alternativ de punere în conformitate.

340. De aceea, trebuie remarcat că cerinţele SPA şi materialul AMC corespunzător au fost elaborate avându-se în vedere că mijloacele alternative de punere în conformitate propuse de către operatorii comerciali şi necomerciali necesită o aprobare din partea autorităţii competente.

SPA.GEN.120 Prelungirea valabilităţii unei aprobări specifice

341. Această cerinţă se bazează pe conceptul prelungirii valabilităţii aprobărilor, care respectă abordarea propusă pentru toate celelalte aprobări şi certificate referitoare la operator.

342. Agenţia a adăugat o referire la OSD care reprezintă criterii suplimentare pentru păstrarea valabilităţii unei aprobări specifice.

VI. SPA.PBN: Capitolul B – Operaţiuni de navigaţie bazată pe performanţă (PBN)

Generalităţi

343. Acest capitol abordează aprobarea specifică pentru operaţiuni într-un spaţiu aerian desemnat în care se stabilesc specificaţii pentru navigaţia bazată pe performanţă (PBN). Cuprinde următoarele specificaţii:

- RNAV10;
- RNP4;

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

- RNAV1;
- Basic-RNP1;
- RNP APCH;
- RNP AR APCH[51].

344. Acest capitol transpune UE-OPS 1.243.

SPA.PBN.100 Operaţiuni PBN

345. Agenţia solicită o aprobare specifică pentru toate operaţiunile PBN, cu excepţia RNAV5 (B-RNAV). Agenţia a conchis că operaţiunile în spaţiul aerian RNVA5 nu constituie operaţiuni critice din punct de vedere al siguranţei şi că o aprobare specifică ar fi justificată.

346. Agenţia a fost de acord cu opinia unor operatori necomerciali în sensul distincţiei între operaţiuni comerciale şi necomerciale şi al reevaluării necesităţii şi caracterului oportun al aprobărilor operaţionale. De aceea, agenţia intenţionează să iniţieze o sarcină de reglementare MDM.062 cu următorul domeniu de aplicare:
    - elaborarea normelor pentru partea FCL privind cerinţele referitoare la formare legate de operaţiunile PBN;
    - revizuirea justificării necesităţii unei aprobări operaţionale pentru fiecare operaţiune PBN pentru operatorii CAT, NCC şi NCO şi evaluarea existenţei unei alternative la aprobare operaţională, de exemplu cerinţele din partea FCL; şi
    - elaborarea unui material AMC pentru aprobarea operaţională în SPA.PBN care se construieşte pe materialul AMC 20 existent.

347. Un material GM la această cerinţă va oferi informaţii suplimentare privind criteriile pentru aprobare şi operaţiune, aşa cum se specifică în materialul AMC 20 şi/sau în Doc 9613 al OACI (Manualul PBN).

VII. SPA.MNPS: Capitolul C – Operaţiuni cu minime de navigaţie bazată pe performanţă (MNPS)

Generalităţi

348. Acest capitol conţine cerinţele pentru aprobarea specifică pentru a se permite operarea în spaţiul aerian desemnat cu specificaţii minime de performanţă în navigaţie (MNPS), în conformitate cu Procedurile regionale suplimentare.

349. Capitolul MNPS transpune UE-OPS 1.243 şi 1.870.

---

[51] RNAV: navigaţie în zonă; RNP: performanţa necesară în navigaţie; AR: autorizaţie necesară; APCH: apropiere.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

VIII. SPA.RVSM: Capitolul D – Operări în spaţiu aerian cu reduceri ale eşalonării verticale (RVSM)

Generalităţi

350. Acest capitol conţine cerinţele pentru aprobarea specifică de a opera în spaţiul aerian desemnat în care se aplică o reducere a eşalonării verticale de 300 m (1 000 ft).

351. Acest capitol transpune UE-OPS 1.241 şi conţine părţi din textul normei TGL 6 (Material de îndrumare privind aprobarea aeronavei şi operatorilor pentru zbor în spaţiul aerian superior FL 290, în care se aplică o reducere a eşalonării verticale de 300 m (1 000 ft)).

IX. SPA.LVO: Capitolul E - Operări cu vizibilitate redusă (LVO)

Generalităţi

352. Acest capitol conţine aprobarea specifică pentru operaţiuni cu vizibilitate redusă, care constau în următoarele:
   - operaţiuni de decolare cu vizibilitate redusă (LVO);
   - operaţiuni inferioare categoriei standard I (LTS CAT I);
   - operaţiuni din categoria standard II (CAT II);
   - operaţiuni altele decât cele din categoria standard II (CAT II);
   - operaţiuni din categoria standard III (CAT III); şi
   - operaţiuni de apropiere utilizând sisteme de intensificare a vederii (EVS) pentru care se aplică un credit operaţional în legătură cu distanţa vizuală în lungul pistei (RVR).

353. Această secţiune transpune normele referitoare la LVO şi părţi ale capitolului E din UE-OPS şi JAR-OPS 3.

SPA.LVO.100 Operări cu vizibilitate redusă (LVO)

354. Această cerinţă defineşte operaţiunile care constituie o LVO.

355. LVO împreună cu cele mai reduse minime de operare sunt definite la „Anexa I – Definiţii ale termenilor utilizaţi în Anexele II - VIII” (Anexa I - Definiţii).

356. În conformitate cu UE-OPS, operaţiunile LVTO sunt definite ca o decolare cu o RVR mai mică de 400 m. UE-OPS prevede un program de formare pentru LVTO şi aprobări specifice suplimentare pentru decolări cu o RVR mai mică de 150 m şi pentru decolări cu o RVR mai mică de 125 m. Cerinţa propusă se aliniază cu aceste dispoziţii, dar modifică uşor conceptul. Există o singură aprobare pentru LVTO, care specifică minima de operare aprobată.

357. Agenţia împărtăşeşte opinia majorităţii părţilor interesate conform căreia UE-OPS clasifică operaţiunile EVS ca LVO, de exemplu în Apendicele 1 la OPS 1.450 sau Apendicele 1 la OPS 1.455. Textul propus pentru normă precizează că doar astfel

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

de operaţiuni EVS trebuie considerate LVO pentru care se aplică credite operaţionale pentru minimele RVR.

SPA.LVO.110 Cerinţe generale de operare

358. Agenţia a transpus conţinutul Apendicelui 1 la OPS 1.455 litera (b) punctul (2) subpunctul (ix), care prevede un radioaltimetru pentru determinarea înălţimilor autorizate sub 200 ft deasupra pragului aerodromului.

359. Pentru operaţiuni LVO folosind EVS, sunt încă analizate posibile modificări ale cerinţelor actuale din UE-OPS privind echipamentele pentru determinarea înălţimilor autorizate, precum şi implicaţiile lor asupra minimelor de operare ale aerodromului pentru operaţiuni NPA, APV şi PA, având în vedere toată documentaţia disponibilă.

SPA.LVO.115 Consideraţii privind aerodromul

360. Această cerinţă precizează că, în conformitate cu UE-OPS, o LVO se poate desfăşura doar dacă aerodromul ales a instituit proceduri cu vizibilitate redusă (LVP). Această cerinţă se aplică tuturor operaţiunilor cu o vizibilitate sub 800 m.

361. Un subparagraf suplimentar prevede ca la aerodromurile din afara Uniunii Europene, în cazul cărora este posibil ca termenul LVP să nu fie utilizat, operatorul să se asigure că pentru aceste aerodromuri există instituite proceduri echivalente care respectă cerinţele LVP.

Sarcini de reglementare viitoare

362. În cadrul mandatului dat de agenţie, textul normei actuale din UE-OPS a fost revizuit doar acolo unde greşelile evidente trebuiau îndreptate, modificări esenţiale erau necesare în interesul siguranţei sau dacă intenţia normei era ambiguă.

363. Agenţia adoptă perspectiva conform căreia o revizuire detaliată a cerinţelor rezultate din capitolul E este necesară. Această revizuire se referă în mod special la normele privind operaţiunile APV (procedură de apropiere cu orientare verticală), operaţiuni LTS CAT I, operaţiuni OTS CAT II şi operaţiuni cu EVS. Pentru aceasta, este necesară o sarcină de reglementare specială care are de asemenea în vedere modificările recente ale OACI SARP şi progresele tehnologice de ultimă oră, precum sistemele de redare sintetică (SVS) şi sistemele de redare combinată (CVS).

X. SPA.ETOPS: Capitolul F — Operaţiuni pe rază extinsă cu avioane cu două motoare (ETOPS)

Generalităţi

364. Acest capitol conţine cerinţele pentru aprobarea specifică pentru o gamă largă de operaţiuni cu avioane cu două motoare în cadrul unor operaţiuni CAT.

365. Acest capitol transpune UE-OPS 1.246.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Sarcini de reglementare în curs şi viitoare

366. Trebuie remarcat că aceste cerinţe vor suporta modificări ulterioare în viitorul apropiat din următoarele motive:

- materialul AMC 20-6 corespunzător a fost propus în NPA 2008-01, iar decizia a fost publicată pe 16 decembrie 2010;
- la începutul lui 2012, OACI va publica o scrisoare adresată statelor care va conţine amendamentele propuse pentru gama extinsă de operaţiuni nu doar cu avioanele cu două motoare, ci şi cu avioane cu mai mult de două motoare; şi
- aşa cum s-a menţionat mai sus, planificarea minimelor pentru aerodromul de rezervă ETOPS trebuie actualizată în sensul includerii operaţiunilor APV.

XI: SPA.DG: Capitolul G – Transportul de bunuri periculoase

Generalităţi

367. Acest capitol conţine aprobarea specifică pentru transportul bunurilor periculoase, aşa cum sunt definite în instrucţiunile tehnice ale OACI. Transpune UE-OPS / JAR-OPS 3 capitolul R şi JAA NPA-OPS 70.

Comparaţia cu UE-OPS/JAR-OPS 3

368. Agenţia propune o trimitere dinamică la instrucţiunile tehnice ale OACI. De aceea, extrase din instrucţiunile tehnice nu se repetă în IR. Prin urmare, SPA.DG este mai scurt decât capitolele R din UE-OPS şi JAR-OPS 3. Numai cerinţele specificând responsabilităţile speciale ale operatorului au fost specificate.

XII. SPA.NVIS: Capitolul H - Operaţiuni cu elicoptere cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte

Generalităţi

369. Acest capitol conţine aprobarea specifică pentru operaţiuni în condiţii VFR pe timp de noapte cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS) în operaţiuni CAT cu elicoptere. Transpune JAR-OPS 3.005 litera (j) şi TGL-34.

370. La redactarea iniţială, TGL-34 s-a bazat parţial pe experienţa militară şi a conţinut aspecte specifice operaţiunilor militare, de exemplu o recomandare pentru utilizarea luminilor cu infraroşu. În operaţiunile CAT nu este necesară desfăşurarea unor operaţiuni sub acoperire, de aceea astfel de recomandări au fost eliminate.

SPA.NVIS.100 Operaţiuni cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS)

371. Textul inclus limitează aplicabilitatea pentru acei operatori de elicoptere care sunt titulari ai unui AOC pentru operaţiuni CAT.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

SPA.NVIS.120 Minime de operare NVIS

372. Minimele de operare NVIS nu trebuie să fie sub minimele meteorologice VFR pentru tipul de operaţiuni pe timp de noapte care au loc. NVIS este un auxiliar pentru îmbunătăţirea acuităţii vizuale pe timp de noapte, de aceea minimele VFR pe timp de noapte rămân cele definite pentru activitatea la care se foloseşte NVIS, de exemplu minimele HEMS se aplică dacă HEMS se desfăşoară cu ajutorul NVIS.

SPA.NVIS.130 Cerinţe referitoare la echipaj pentru operaţiuni NVIS

373. Textul a fost adaptat în sensul diferenţierii, în scopul alcătuirii echipajului, între cel necesar pentru certificare, tipurile specifice de operaţiuni şi manualul de operaţiuni. Norma a fost adaptată prin împărţirea ei în subparagrafe care stabilesc criterii şi obiective specifice pentru selecţie, experienţă, calificare, experienţa recentă şi alcătuirea echipajului. Cerinţele privind formarea şi verificările sunt stabilite pentru membrii echipajului de zbor şi cei ai personalului tehnic.

SPA.NVIS.140 Informaţii şi documentaţie

374. Spre deosebire de TGL-34, acest nou paragraf precizează aspectele specifice NVIS care trebuie abordate în manualul de operaţiuni.

Sarcini de reglementare viitoare

375. Posibilitatea folosirii NVIS pentru toate tipurile de aeronave a fost avută în vedere în NPA 2009-02b. Cu toate acestea, TGL-34 a fost elaborat pentru CAT cu elicopter şi propunerile din NPA pot fi prea restrictive pentru alte operaţiuni. Problema cerinţelor specifice NVIS pentru operaţiuni altele decât CAT şi cu alte aparate decât elicopterele trebuie să facă obiectul unei viitoare sarcini de reglementare (OPS.096). În prezent nu se cunosc astfel de operaţiuni şi experţii rămân indecişi cu privire la ce s-ar potrivi pentru aceste tipuri de operaţiuni. De aceea, capitolul SPA.NVIS se limitează la operaţiunile CAT cu elicoptere în aşteptarea rezultatului acestei sarcini de reglementare viitoare.

XIII. SPA.HHO: Capitolul I - Operaţiuni de ridicare cu elicopterul

Generalităţi

376. Acest capitol conţine cerinţele pentru aprobarea specifică pentru operaţiuni de ridicare cu elicopterul (HHO). Acesta transpune Apendicele 1 la JAR-OPS 3.005 litera (h) şi propunerea JAA NPA-OPS 69.

377. Agenţia a observat că s-au făcut unele observaţii cu privire la operaţiunile de ridicare cu elicopterul în timpul misiunilor de căutare şi salvare. Căutarea şi salvarea, precum şi operaţiunile de salvamont sunt considerate ca nefăcând parte din domeniul de competenţă al agenţiei. Aceste observaţii, care demonstrează că anumite cerinţe nu trebuie să se aplice unor astfel de operaţiuni, au fost ignorate.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

378. Căutarea şi salvarea, precum şi alte servicii similare rămân în responsabilitatea fiecărui stat membru în parte. Statele trebuie să se asigure că astfel de servicii se desfăşoară, pe cât posibil, în conformitate cu obiectivele regulamentului de bază.

379. Un număr de observaţii s-au referit la absenţa unor norme corespunzătoare pentru lucrul aerian. HHO, deja specificate în JAR-OPS 3, au fost considerate întotdeauna ca activităţi CAT – de unde şi cerinţa privind răspunderea în cazul defecţiunii la motoare, în conformitate cu cerinţele privind certificarea de categorie D pentru încărcarea cu ocupanţi din exterior (HEC). Categoriile HEC A, B şi C (activităţi non CAT) vor fi abordate în partea SPO prin solicitarea instituirii de către operator a procedurilor standard de operare (SOP-uri). În cadrul grupurilor de analiză, s-a ajuns la un consens asupra acestei abordări.

SPA.HHO.100 Operaţiuni de ridicare cu elicopterul (HHO)

380. În prezent, această normă conţine doar aspecte pentru aprobarea suplimentară HHO; toate celelalte aspecte sunt abordate prin eliberarea unui AOC, care reprezintă una dintre condiţiile care trebuie îndeplinite. De aceea, cerinţa abordează doar modificările aduse AOC.

SPA.HHO.110 Cerinţe privind echipamentul pentru HHO

381. HHO abordează operaţiunile CAT (categoria D HEC); sistemul de dispozitive de transport personal (PCDS) se supune, prin urmare, aprobării de navigabilitate. Aprobarea pentru operaţiunile de ridicare şi echipamentele asociate va conţine instrucţiuni privind prelungirea navigabilităţii, iar operatorul este responsabil pentru garantarea respectării acestora.

SPA.HHO.115 Comunicaţii HHO

382. Textul a fost îmbunătăţit în sensul precizării clare a faptului că „personalul de la sol” trebuie să se afle în zona de operare HHO. La desfăşurarea de operaţiuni HHO într-o zonă de operare HEMS, este posibil să nu existe însă personal de la sol la faţa locului; de aceea, au fost incluse cerinţe mai puţin restrictive pentru operaţiuni HHO în zone de operare HEMS.

SPA.HHO.125 Cerinţe privind performanţa pentru HHO

383. Operaţiunile HHO nu se bazează pe clasele de performanţă; prin urmare, problema performanţei este abordată specific în cadrul normei.

384. Un număr de observaţii s-au referit la aplicabilitatea răspunderii în cazul defecţiunii la motoare. Cerinţa fundamentală privind operaţiunile HHO desfăşurate asemeni CAT este ca elicopterul să poată susţine o defecţiune critică la motor care pune în pericol persoana/încărcătura suspendată, părţi sau proprietăţi terţe. Un pasager plătitor este transferat prin ridicare şi nu de către un membru al echipajului. Răspunderea în cazul defectării unui motor împiedică elicopterele certificate în categoria B să efectueze acest tip de operaţiuni CAT.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

SPA.HHO.130 Cerinţe privind echipajul pentru HHO

385. Norma a fost adaptată prin împărţirea ei în subparagrafe care stabilesc criterii şi obiective specifice pentru selecţie, experienţă, calificare, experienţa recentă şi alcătuirea echipajului. Cerinţele privind formarea şi verificările sunt stabilite pentru echipajul de zbor şi personalul tehnic, precum şi o cerinţă privind o informare specifică a pasagerilor HHO.

SPA.HHO.140 Informaţii şi documentaţie

386. Mai multe observaţii au solicitat reintroducerea unei cerinţe privind un supliment la manualul de operaţiuni. Cerinţa privind un supliment la manualul de operaţiuni nu ar reprezenta o reglementare obiectivă, deoarece ar împiedica un manual de operaţiuni integrat. Cu toate acestea, acest paragraf defineşte în prezent care elemente specifice HHO vor fi detaliate în manualul de operaţiuni prevăzut în ORO.MLR. Este decizia operatorului care este cea mai bună metodă de a include aceste elemente, care pot căpăta forma unui supliment.

Sarcini de reglementare viitoare

387. S-au primit observaţii cu privire la HHO în cadrul operaţiunilor non CAT. Va fi iniţiată o sarcină de reglementare (OPS.067) pentru a continua analiza inclusă în partea SPO şi a decide dacă toate operaţiunile HHO trebuie abordate în partea SPA.

XIV. SPA.HEMS: Capitolul J - Operaţiuni de servicii medicale de urgenţă pe elicopter

Generalităţi

388. Acest capitol conţine cerinţa pentru aprobarea specifică pentru servicii medicale de urgenţă pe elicopter (HEMS). Acesta transpune Apendicele 1 la JAR-OPS 3.005 litera (d) şi, parţial, documentul de lucru HSST-WP-07-03.4.

Performanţa elicopterelor

389. Norma a fost îmbunătăţită pentru o mai bună reflectare a filosofiei HEMS transpusă din JAA. În prezent, cerinţa face în mod clar o distincţie între: „baza de operare HEMS” - unde, în cazul unui mediu aglomerat ostil, trebuie să existe un „risc zero”; spitalul situat într-un mediu ostil - caz în care riscul trebuie redus la minim înspre atingerea unui obiectiv de siguranţă acceptabil - de aici, trimiterea la aprobarea conţinută în CAT.POL.H.225; spitalul situat în afara mediului aglomerat ostil - caz în care CAT.POL.H.305 prevede deja cerinţe mai puţin restrictive şi „zone de operare HEMS” - caz în care riscul este rezonabil.

SPA.HEMS.100 Servicii medicale de urgenţă pe elicopter (HEMS)

390. În prezent, această secţiune conţine doar aspecte pentru aprobarea suplimentară HEMS, toate celelalte aspecte sunt abordate prin eliberarea unui AOC, care

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

reprezintă una dintre condiţiile care trebuie îndeplinite. De aceea, cerinţa abordează doar modificările aduse AOC.

SPA.HEMS.120 Minime de operare HEMS

391. Deoarece un echipaj cu număr minim de membri este întotdeauna format dintr-un pilot şi un membru al personalului tehnic HEMS, minimele de operare ale unicului pilot se aplică pentru această alcătuire a echipajului. Minimele de operare pentru doi piloţi se aplică doar la cazurile în care echipajul este alcătuit din doi piloţi. Membrul personalului tehnic HEMS nu este pilot şi de aceea, operaţiunea nu poate fi creditată ca atare. Faptul că minimele de operare ale unicului pilot sunt deja inferioare minimelor de operare standard ia în considerare membrul suplimentar al personalului tehnic HEMS (vezi şi SPA.HEMS.130).

SPA.HEMS.125 Cerinţe referitoare la performanţă pentru operaţiuni HEMS

392. S-a adăugat text ca urmare a consultării cu privire la HSST/WP-07/03.4. Cerinţele asigură expunere (acest termen se foloseşte pentru evitarea termenului corect mai lung „operaţiune fără o capacitate de aterizare forţată în condiţii de siguranţă”) în timpul decolării şi aterizării în cazurile definite la litera (b).

SPA.HEMS.130 Cerinţe privind echipajul

393. Norma a fost adaptată prin împărţirea ei în subparagrafe care stabilesc criterii şi obiective specifice pentru selecţie, experienţă, calificare, experienţa recentă şi alcătuirea echipajului. Cerinţele privind formarea şi verificările sunt stabilite pentru echipajul de zbor şi echipa tehnică.

394. Cele 30 de minute de zbor fără o capacitate de aterizare forţată în condiţii de siguranţă sunt considerate o procedură de atenuare, pentru a evita pierderea controlului de către pilot în momentul intrării neintenţionate în condiţii de zbor instrumental (IMC). Deoarece nu este o procedură recunoscută în sensul FCL, nu există necesitatea solicitării predării acesteia de către un instructor de zbor (FI).

395. Atât pentru precizie legislativă cât şi având în vedere observaţiile primite, circumstanţele excepţionale în care numărul membrilor echipajului poate fi redus au fost detaliate la litera (e) subpunctul (1).

SPA.HEMS.135 Briefingul pasagerilor

396. În cadrul unei operaţiuni HEMS se întâmplă destul de des ca pacienţii să se afle în stare de inconştienţă sau sub influenţa medicamentelor în măsura în care să se afle în incapacitate severă. Mai mult, pot fi fixaţi cu chingi pe o brancardă, aflându-se, astfel, în imposibilitate de mişcare. În aceste cazuri, este imposibilă asigurarea informării privind siguranţa similară cu cea din cazul unui transport „normal” de pasageri. Comandantul şi personalul medical de la bord sunt cei care decid măsura în care pacientul este capabil să înţeleagă informarea şi cei care asigură o informare în funcţie de starea medicală a respectivului pacient.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

SPA.HEMS.140 Informaţii şi documentaţie

397. Mai multe observaţii au solicitat reintroducerea unei cerinţe privind un supliment la manualul de operaţiuni. Cerinţa privind un supliment la manualul de operaţiuni nu ar reprezenta o reglementare obiectivă, deoarece ar împiedica un manual de operaţiuni integrat. Cu toate acestea, acest paragraf defineşte în prezent care elemente specifice HEMS vor fi detaliate în manualul de operaţiuni prevăzut în ORO.MLR. Este decizia operatorului care este cea mai bună metodă de a include aceste elemente, care pot căpăta forma unui supliment.

398. Unele elemente care, iniţial, se aflau în AMC/GM au fost acum incluse în IR pentru a rămâne în concordanţă cu toate aprobările specifice pentru operaţiuni cu elicoptere.

SPA.HEMS.150 Aprovizionarea cu combustibil

399. Prezentul text a fost inclus deoarece un comentator a abordat nevoia de elaborare a unor dispoziţii corespunzătoare pentru operaţiunile HEMS, sugerând că cerinţele mai puţin restrictive conţinute iniţial în Apendicele 1 la JAR-OPS 3.005 litera (f) trebuie să se aplice si pentru HEMS.

SPA.HEMS.155 Realimentarea pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timpul cât pasagerii se află la bord

400. Prezentul text a fost reintrodus pentru a aborda cazul specific al operaţiunilor HEMS, în care un pacient s-ar putea afla în imposibilitatea de a se autoevacua din elicopter în caz de urgenţă în timpul activităţii de alimentare.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

ACRONIME/ABREVIERI FOLOSITE ÎN PARTEA CAT ŞI PARTEA SPA

- doar cu titlu informativ -

AAC	comunicare aeronautică administrativă
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	alternator eolian
ADS	supraveghere dependentă automată
ADS-B	supraveghere dependentă automată - semnal
ADS-C	supraveghere dependentă automată - contract
AeMC	centru de medicină aeronautică
AEO	toate motoarele în funcţiune
AFCS	sistem automat de control al zborului
AFM	manualul de zbor al aeronavei
AFN	notificarea zborului aeronavei
AFN	notificarea mijloacelor ATS
AGL	deasupra nivelului solului
AHRS	sistem de referinţă atitudine şi cap compas
AIS	servicii de informare aeronautică
ALS	dispozitiv luminos de apropiere
ALSF	dispozitiv luminos de apropiere cu lumini intermitente
AMC	mijloace acceptabile de conformitate
AMSL	deasupra nivelului mediu al mării
ANP	performanţa reală în navigaţie
AOC	certificat de operator aerian
APCH	apropiere
APU	sursa de alimentare auxiliară
APV	procedură de apropiere cu orientare verticală
AR	rută ATS
AR	autorizaţie necesară
AR	Cerinţe privind autorităţile
ARA	apropiere radar în zbor

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

ASC	Comitetul pentru Siguranţă Aeriană
ASDA	distanţa accelerare-oprire disponibilă
ATC	controlul traficului aerian
ATO	organizaţie de formare autorizată
ATPL	licenţe de pilot de linie
ATQP	program alternativ de formare şi calificare
ATS	servicii de trafic aerian
AVGAS	benzina de aviaţie
AVTAG	combustibil de tip fracţiune largă
B-RNAV	navigaţie în zona de bază
BALS	dispozitiv luminos de apropiere de bază
CAP	parametri de acces regulator
CDFA	apropiere finală cu coborâre continuă
CDL	lista devierilor de la configurare
CFIT	zbor controlat în teren
CG	centru de greutate
cm	centimetri
CM	managementul configuraţiei/contextului
CMA	abordarea monitorizării permanente
CMV	vizibilitate meteorologică convertită
CMPA	aeronavă motorizată complexă
CofA	certificat de navigabilitate
CPA	cea mai scurtă distanţă de apropiere
CPDLC	legături de date comandă pilot
CPL	licenţă de pilot comercial
CRM	managementul resurselor echipajului
CRT	instrumentul răspunsului la observaţii
CVR	înregistrator de voce în cabina de pilotaj
DA	altitudine de decizie
D-ATIS	Legături de date - serviciu automat de informare de regiune terminală
DC	curent continuu
DCL	autorizarea de plecare
DDM	diferenţă de nivel de modulaţie
D-FIS	servicii legături de date privind informaţiile de zbor
DGOR	raport eveniment cu bunuri periculoase
DH	înălţime de decizie

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

DME	echipamente de măsurare a distanţei
D-OTIS	Legături de date - serviciu de informare operaţională de regiune terminală
DR	domeniu de decizie
DSTRK	ruta dorită
PESA	Programul european de siguranţă a aviaţiei
CE	Comisia Europeană
EFB	organizator electronic al postului de pilotaj
EFIS	sistem de instrumente de zbor electronice
EGT	temperatura gazului de evacuare
ELT(AD)	emiţător pentru localizare în caz de urgenţă (cu detaşare şi declanşare automată)
ELT(AF)	emiţător pentru localizare în caz de urgenţă cu detaşare şi declanşare automată (automat fix)
ELT(AP)	emiţător pentru localizare în caz de urgenţă cu detaşare şi declanşare automată (automat portabil)
ELT(S)	emiţător pentru localizare în caz de urgenţă
EPE	evaluarea erorii de poziţie
EPR	coeficient de presiune la motor
EPU	evaluarea nesiguranţei poziţiei
ERA	de rezervă pe rută (aerodrom)
ESSG	Grup de orientare SAFA european
ETOPS	operaţiuni pe rază extinsă cu avioane cu două motoare
ETSO	specificaţii tehnice europene
EUROCAE	Organizaţia Europeană pentru Echipamente de Aviaţie Civilă
EVS	sistem de intensificare a vederii
FAA	Administraţia Federală a Aviaţiei din S.U.A
FAF	reper de apropiere finală
FAK	trusă de prim ajutor
FALS	dispozitiv luminos de apropiere complet
FANS	Sisteme de navigaţie aeriană ale viitorului
FAP	punct de apropiere finală
FATO	zonă de apropiere finală şi de decolare
FDM	monitorizare a datelor de zbor
FDR	înregistrator de date de zbor
FFS	simulator de zbor complet
FI	instructor de zbor
FL	nivel de zbor

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

FM	modulator de frecvenţă
FMS	sistem de management al zborului
FOR	câmp de observaţie
FOV	câmp vizual
FSTD	echipament de simulare a zborului
ft	Feet/picioare
FTD	echipament de pregătire pentru zbor
g	gram
g	greutate
GBAS	sistem de augmentare la sol
GCAS	sistem de evitare a coliziunii cu solul
GIDS	sistem de detectare a gheţii la sol
GLS	sistem de aterizare GBAS
GM	îndrumări
GNSS	sistem global augmentat de navigaţie prin satelit
GPS	sistem de poziţionare geografică
GPWS	sistem de avertizare privind apropierea faţă de sol,
HEMS	servicii medicale de urgenţă pe elicopter
HF	frecvenţă înaltă
HI/MI	intensitate ridicată / intensitate medie
HIALS	dispozitiv luminos de apropiere de mare intensitate
HLL	lista limitărilor pentru helipunte
HoT	perioadă de acţiune
hPa	hectopascal
HUD	head-up display
HUDLS	sistem de aterizare prin ghidare „head-up”
IAF	reper de apropiere iniţială
IALS	dispozitiv luminos de apropiere intermediar
OACI	Organizaţia de Aviaţie Civilă Internaţională
IF	reper de apropiere intermediară
IFR	reguli de zbor instrumental
IGE	efect de sol
ILS	sistem de aterizare instrumentală
IMC	condiţii de meteorologice de zbor instrumental
inHg	inch coloană de mercur
INS	sistem de navigaţie iniţială
IORS	sistem de raportare privind incidentele interne

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

PA	punct intermediar
IR	normă de punere în aplicare
IRNAV/IAN	navigaţie în zona integrată
IRS	sistem de referinţă iniţială
ISA	temperatură standard
IV	intravenos
JAA	autorităţile aeronautice reunite
JAR	cerinţe aeronautice comune
JET 1 / A / A1	kerosen
JET B	combustibil de tip fracţiune largă
JIP	procedură comună de punere în aplicare
JP-4	combustibil de tip fracţiune largă
km	kilometri
kN	kilonewton
KSS	formula Ktitorov, Simin, Sindalovskii
kt	nod
LAT/LONG	latitudine/longitudine
LED	diodă emiţătoare de lumină
LIFUS	zbor de linie sub supraveghere
LNAV	navigaţie laterală
LoA	scrisoare de aprobare
LOC	indicator de direcţie
LOE	evaluare de tip zbor de linie
LOFT	pregătire orientată pe zborul de linie
LOS	suprafaţă de limitare a obstacolelor
LOUT	valoarea minimă a temperaturii de utilizare operaţională
LP	performanţa indicatorului de direcţie
LPV	precizie laterală cu apropiere cu orientare verticală
LRNS	sistem de navigaţie cu rază lungă
LVO	operări cu vizibilitate redusă
LVP	proceduri cu vizibilitate redusă
LVTO	decolare cu vizibilitate redusă
m	metri
MALS	dispozitiv luminos de apropiere de intensitate medie
MALSF	dispozitiv luminos de apropiere de intensitate medie cu lumini intermitente
MALSR	dispozitiv luminos de apropiere de intensitate medie cu lumini indicatoare ale axului pistei

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

MAPt	punct de apropiere întreruptă
MCTOM	masa maximă certificată la decolare
MDA	altitudine minimă de coborâre
MDA/H	altitudine/înălţime minimă de coborâre
MDH	înălţime minimă de coborâre
MEA	altitudine minimă de siguranţă în zbor de rută
MEL	lista echipamentului minim
METAR	mesaj de observaţie meteorologică regulată pentru aviaţie
MGA	altitudine minimă de siguranţă caroiaj
MHz	Megahertz
MID	punct de mijloc
ml	mililitri
MLS	sistem de aterizare cu microunde
MMEL	lista master a echipamentului minim
MNPS	specificaţii minime de performanţă în navigaţie
MOC	înălţime minimă de obstacolare
MOCA	altitudine minimă de obstacolare
MOPS	standard minim de performanţă operaţională
MORA	altitudine minimă de deviere
MPSC	configuraţia maximă a locurilor pentru pasageri
mSv	millisievert
NADP	Procedură de limitare a zgomotului la decolare
NALS	fără dispozitiv luminos de apropiere
NAV	navigaţie
NDB	far nedirecţional
N_F	viteza propulsorului cu elice liberă
NM	mile marine
NOTAM	Aviz pentru navigaţia aeriană
NPA	apropiere non precizie
NVG	ochelari de vedere pe timp de noapte
OAT	temperatura aerului exterior
OCH	înălţimea de obstacolare
OCL	traversarea oceanelor
ODALS	dispozitiv luminos de apropiere omnidirecţional
OEI	cu un motor inoperant
OFS	suprafaţă fără obstacole
OGE	fără efect de sol

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

OIP	punct de iniţiere a compensării
OM	Manual operaţional
ONC	hartă operaţională de navigaţie
OSD	date de conformitate operaţională
otCMPA	aeronavă alta decât cea motorizată complexă
PAPI	indicator al traiectoriei apropierii de precizie
PAR	radar pentru apropiere de precizie
PBE	echipament de protecţie a respiraţiei
PBN	navigaţie bazată pe performanţă
PCDS	sistem de dispozitive de transport personal
PDP	punct prestabilit
PNR	punct la care întoarcerea nu mai este posibilă
POH	manual de operare al pilotului
PMR	persoană cu mobilitate redusă
QFE	presiunea atmosferică la altitudinea aerodromului (sau la pragul pistei)
QNH	viteza instantanee a vântului cu presiune atmosferică relativa
R/T	radiotelefonie
RA	măsură de evitare a coliziunii
RAT	turbină cu aer dinamic
RCC	centru de coordonare a salvării
RCF	rezerva de rută redusă
RCLL	dispozitive de iluminare a axului pistei
RFC	harta facilităţilor de pe rută
RNAV	navigaţie în zonă
RNAV 5	B-RNAV, navigaţie în zona de bază
RNP	performanţa necesară în navigaţie
RNPX	performanţa necesară în navigaţie X
ROD	rata coborârii
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics
RTZL	lumini zonă de contact cu pista
RVR	distanţa vizuală în lungul pistei
RVSM	reduceri ale eşalonării verticale
SACA	siguranţa zborului în aeronavele comunitare
SAFA	siguranţa zborului în aeronavele străine
SAE ARP	Practica recomandată de Society of Automotive Engineers Aerospace
SALS	dispozitiv luminos de apropiere simplificat

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

SALSF	dispozitiv luminos de apropiere de precizie cu lumini intermitente
SAp	apropiere stabilizată
SAP	parametri de acces în sistem
SAR	căutare şi salvare
SBAS	sistem de augmentare bazat pe sateliţi
SCP	categorii speciale de pasageri
SID	plecare instrumentală obişnuită
SMS	sistem de management al siguranţei
SPECI	raport SPECIal aeronautic
SRA	apropiere supravegheată radar
SRE	element supravegheat radar
SSALF	dispozitiv luminos de apropiere de precizie simplificat cu lumini intermitente
SSALR	dispozitiv luminos de apropiere de precizie simplificat cu lumini indicatoare ale axului pistei
SSALS	dispozitiv luminos de apropiere de precizie simplificat
SSP	Programul de siguranţă a statului
SSR	radar secundar de supraveghere (transmisie-altitudine-presiune)
STC	certificat de tip suplimentar
SVS	sistem de redare sintetică
TA	aviz de circulaţie
TAC	hartă apropiere regiune terminală
TAFS	prognoze aerodrom
TAS	viteză reală
TAWS	sistem de avertizare şi de informare asupra configuraţiei terenului
TCAS	sisteme de avertizare în trafic şi anticoliziune
TCCA	Autoritatea aeronautică de transport din Canada
TDP	punct de decizie pentru aterizare
TDZ	zonă de contact
THR	prag
TODA	distanţă disponibilă pentru decolare
TORA	lungimea de rulare la decolare disponibilă
TRI	instructor pentru calificare de tip
TSE	eroare sistemică globală
TVE	eroare verticală totală
TWIP	informaţii meteorologice pentru regiunea terminală pentru piloţi
UMS	sistem de monitorizare a consumului
UTC	timp universal coordonat

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

UTR	sistem de reţinere a torsului
V_{AT}	viteza indicată la prag
VDF	radiogoniometru VHF
VFR	condiţii de zbor la vedere
VHF	frecvenţă foarte înaltă
VIS	vizibilitate
VMC	condiţii meteorologice de zbor la vedere
V_{MO}	viteza maximă de operare
VNAV	navigare verticală
VOR	radiofar omnidirecţional VHF
V_{S1G}	viteza limită 1 g
V_{SO}	viteza de angajare
V_Y	viteza pentru cea mai bună rată de urcare
WAC	harta aeronautică a lumii
WXR	radar meteorologic
ZFT	zero ore de zbor
ZFTT	calificare de tip fără ore de zbor

Köln, 1 iunie 2011

P. GOUDOU
Director executiv

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.
Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt controlate. Confirmaţi stadiul de revizuire prin reţeaua de internet/intranet a AESA.