Republica Moldova

GUVERNUL

HOTĂRÂRE Nr. HG612/2022
din 01.09.2022

cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene

Publicat : 18.11.2022 în MONITORUL OFICIAL Nr. 363-373 art. 868 Data intrării în vigoare

MODIFICAT

HG558 din 07.10.26, MO520-523/22.10.26 art.577; în vigoare 01.01.29

UE

În temeiul art.30 alin.(11) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune Regulamentul (UE) nr.965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 296 din 25 octombrie 2012, CELEX: 32012R0965, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025.

1. Se aprobă Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene (se anexează).

2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

3. La data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, se abrogă:

1) Hotărârea Guvernului nr.831/2018 cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 366-376, art. 964);

2) Cerințele tehnice referitoare la operațiunile aeriene (CT-OPS), aprobate prin Ordinul directorului Autorității Aeronautice Civile nr.11/GEN/2019 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2019, nr. 86-92, art. 486).

4. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 6 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM-MINISTRU Natalia GAVRILIȚA

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,

ministrul infrastructurii

și dezvoltării regionale Andrei Spînu

Nr. 612. Chișinău, 1 septembrie 2022.

Aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr.612/2022

REGULAMENT

de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor

administrative referitoare la operațiunile aeriene

Capitolul I

DISPOZIŢII GENERALE

1. Prezentul Regulament stabilește norme privind:

1) operațiunile aeriene cu avioane și giravioane, inclusiv privind inspecțiile la platformă efectuate în cazul aeronavelor operatorilor aflați, în ceea ce privește supravegherea siguranței, sub jurisdicția altui stat, atunci când aterizează pe aerodromuri aflate pe teritoriul care face obiectul dispozițiilor tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte;

2) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor operatorilor de aeronave, cu excepția baloanelor și a planoarelor, implicați în operațiuni de transport aerian comercial, privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate, precum și condițiile în care operațiunile sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță;

3) condițiile și procedurile referitoare la declarațiile date de operatorii implicați în operațiunile comerciale specializate cu avioane și elicoptere sau în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate, inclusiv în operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate, referitoare la capacitatea lor și la disponibilitatea mijloacelor necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea de aeronave,

precum și condițiile și procedurile referitoare la supravegherea acestor operatori;

4) condițiile referitoare la operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat care fac obiectul autorizării din motive de siguranță, precum și condițiile pentru emiterea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea autorizațiilor pentru operațiuni comerciale specializate;

5) operațiunile de mobilitate aeriană inovatoare în conformitate cu normele de zbor la vedere pe timp de zi, efectuate cu suprafața la vedere și cu aeronave cu un singur pilot la bord, cu capacitate de decolare și aterizare verticală.

2. Regulamentul nu se aplică operațiunilor aeriene care cad sub incidența art.1 alin.(4) lit.a) din Codul aerian.

3. Regulamentul nu se aplică operațiunilor aeriene cu dirijabile.

4. Regulamentul nu se aplică operațiunilor aeriene cu baloane și cu planoare. În cazul operațiunilor aeriene efectuate cu baloane, altele decât baloanele cu gaz captive, și cu planoare se aplică cerințele de supraveghere prevăzute la capitolul II.

5. Regulamentul nu se aplică operațiunilor aeriene cu aeronave care se încadrează în una sau mai multe dintre categoriile menționate în anexa nr.2 la Codul aerian.

5[1]. Prezentul Regulament nu se aplică următoarelor operațiuni efectuate cu autogire:

1) operațiuni comerciale, cu excepția operațiunilor specificate la pct. 27;

2) operațiuni efectuate în conformitate cu regulile de zbor instrumental.

6. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni:

avion (aeroplan) – aeronavă motorizată cu aripă fixă, mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra aripilor sale;

avioane din clasa de performanță B (performance class B aeroplanes) – avioane cu motoare cu elice cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri de cel mult nouă sau cu o masă maximă la decolare de cel mult 5 700 kg;

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

autogir – tip de giravion susținut în zbor în principal de reacțiile aerului pe cel mult două rotoare care se rotesc liber pe axe substanțial verticale;

elicopter (helicopter) – tip de giravion susținut în zbor în principal de reacțiile aerului pe cel mult două rotoare acționate de motor pe axe substanțial verticale;

balon (balloon) – aeronavă mai ușoară decât aerul, cu pilot la bord, care nu este

acționată de motor și care susține zborul prin folosirea fie a unui gaz mai ușor decât aerul, fie a unui arzător aeropurtat, fiind incluse baloanele cu gaz, baloanele cu aer cald, baloanele mixte și, deși acționate de motor, dirijabilele cu aer cald;

balon cu gaz captiv (tethered gas balloon) – balon cu gaz cu un sistem de legare care îl ancorează continuu într-un punct fix pe durata operării;

demonstrație de zbor (flying display) – orice activitate de zbor efectuată în mod deliberat în scop demonstrativ sau de divertisment cu ocazia unui eveniment anunțat în prealabil și deschis publicului, inclusiv atunci când aeronava este utilizată în vederea pregătirii pentru o demonstrație de zbor și a efectuării de zboruri spre și dinspre un eveniment anunțat în prealabil;

giravion – aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, a cărei sustentație depinde în principal de portanța generată de maximum două rotoare;

operare comercială (commercial operation) – orice operare a unei aeronave, în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații valoroase, care este la dispoziția publicului sau care, atunci când nu este la dispoziția publicului, face obiectul unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând niciun control asupra operatorului;

operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat – orice operațiune comercială specializată cu aeronave, desfășurată într-o zonă unde siguranța părților terțe aflate la sol ar putea fi pusă în pericol în cazul unei situații de urgență, sau, conform prevederilor autorității competente din locul în care se desfășoară operațiunea, orice operațiune comercială specializată cu aeronave care, din cauza caracterului său specific și a condițiilor locale în care se desfășoară, prezintă un risc ridicat, în special pentru părțile terțe aflate la sol;

operațiune în clasa de performanță 1 (operation in performance class 1) – operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, elicopterul poate ateriza în cadrul distanței disponibile pentru decolarea întreruptă sau poate continua zborul în siguranță către o zonă de aterizare adecvată, în funcție de momentul apariției defecțiunii;

operațiune de taxi aerian (air taxi operation) – în sensul limitărilor timpului de zbor și de serviciu – operațiune de transport aerian comercial neprogramată, efectuată la cerere, cu un avion cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (*maximum operational passenger seating configuration*, denumită în continuare *MOPSC*) de cel mult 19 locuri;

operațiune specializată (specialised operation) – orice operațiune, alta decât o operațiune de transport aerian comercial, în cadrul căreia aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană, zboruri de verificare a întreținerii;

operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM) – orice operațiune cu aeronave cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) în zone aglomerate și neaglomerate;

navigație bazată pe performanțe (Performance Based Navigation, denumită în continuare *PBN)* – navigație regională bazată pe cerințele de performanță pentru aeronavele care sunt exploatate pe o rută cu servicii de trafic aerian (*Air Traffic Services*, denumite în continuare *ATS*), pe o procedură de apropiere instrumentală sau într-un spațiu aerian desemnat;

planor (sailplane) – aeronavă mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra suprafețelor portante fixe și al cărei zbor liber nu depinde de un motor;

zbor introductiv (introductory flight) – orice zbor efectuat în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații, constând într-un tur aerian de scurtă durată, cu scopul de a atrage noi stagiari sau noi membri, efectuat de o organizație de pregătire aprobată (*Approved Training Organization*, denumită în continuare *ATO*), în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2020, sau de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene ori aviația de agrement;

zbor de competiție (competition flight) – orice activitate de zbor în cadrul căreia aeronava este utilizată în întreceri sau competiții aeriene, precum și în vederea pregătirii pentru întreceri sau competiții aeriene și a efectuării de zboruri spre și dinspre întreceri sau competiții;

zbor VEMS – zbor efectuat cu o VCA care desfășoară operațiuni în temeiul unei aprobări VEMS, în cazul căruia transportul imediat și rapid este esențial și care are ca scop: (a) facilitarea acordării de asistență medicală de urgență prin transportarea uneia sau mai multora dintre următoarele categorii: (i) personal medical; (ii) articole medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente); (iii) persoane bolnave sau rănite și alte persoane direct implicate; sau (b) efectuarea oricăror operațiuni care implică persoane supuse unui risc iminent sau anticipat la adresa sănătății, creat de mediu, în cazul în care aceste persoane trebuie salvate sau aprovizionate, ori în cazul în care persoane, animale sau echipamente trebuie transportate către și dinspre locul de operare VEMS.

Capitolul II

CAPACITĂŢILE DE SUPRAVEGHERE

ȘI INSPECȚII LA PLATFORMĂ

7. Autoritatea Aeronautică Civilă (în continuare – *AAC*) este autoritatea competentă în ceea ce privește certificarea/autorizarea și supravegherea persoanelor și organizațiilor care fac obiectul Codului aerian și normelor sale de aplicare.

Sistemul de administrare și de management al AAC respectă cerințele stabilite în anexa nr.2.

8. AAC deține capacități necesare pentru a asigura supravegherea tuturor persoanelor și organizațiilor vizate de programul de supraveghere instituit de AAC, inclusiv resurse suficiente pentru îndeplinirea cerințelor Regulamentului.

9. AAC asigură că personalul său nu exercită activități de supraveghere atunci când există dovezi că acest fapt ar putea duce în mod direct sau indirect la un conflict de interese, îndeosebi atunci când există un interes familial sau financiar.

10. Personalul autorizat de AAC să îndeplinească sarcini de certificare, autorizare și/sau de supraveghere este împuternicit să exercite următoarele sarcini:

1) să examineze înregistrările, datele, procedurile și orice alte documente relevante pentru executarea sarcinii de certificare, autorizare și/sau de supraveghere;

2) să facă copii sau extrase din astfel de înregistrări, date, proceduri și alte documente;

3) să solicite o explicație verbală la fața locului;

4) să aibă acces la incintele, bazele de operare sau mijloacele de transport relevante;

5) să efectueze audituri, investigații, evaluări, inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții inopinate;

6) să ia sau să dispună măsuri executorii în funcție de caz.

11. Sarcinile prevăzute la pct.10 se îndeplinesc în conformitate cu cadrul normativ aplicabil.

12. Inspecțiile la platformă în cazul aeronavelor operatorilor aflați sub supravegherea reglementară a altui stat se efectuează în conformitate cu Cerințele tehnice referitoare la operațiunile aeriene subpartea RAMP (CT-OPS subpartea RAMP), aprobate de AAC în conformitate cu prevederile art.7 alin.(3) pct.1) lit.b) din Codul aerian.

13. Testele de alcoolemie asupra membrilor echipajelor de zbor și de cabină se efectuează atât în cazul operatorilor naționali, cât și în cazul operatorilor aflați sub supravegherea reglementară a altui stat. Aceste teste se efectuează de către inspectorii la platformă în cadrul programului de inspecții la platformă prevăzut în CT-OPS subpartea RAMP.

14. Rezultatele testelor de alcoolemie se includ în baza de date centralizată, în conformitate cu ARO.RAMP.145 lit. (b) din CT-OPS subpartea RAMP.

Capitolul III

OPERAŢIUNILE AERIENE

15. Operatorii exploatează un avion sau un elicopter în scopul operațiunilor de transport aerian comercial (în continuare – *CAT*) conform prevederilor din anexele nr.3 și nr.4.

16. Operatorii implicați în operațiunile CAT cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare, efectuate cu avioane din clasa de performanță B sau cu elicoptere necomplexe, trebuie să respecte prevederile din anexele nr.3 și nr.4.

16[1]. Operatorii operează VCA numai în contextul operațiunilor IAM, astfel cum se specifică în anexele nr. 3 și nr. 9.

17. Operatorii respectă prevederile relevante din anexa nr.5 atunci când exploatează:

1) avioane și elicoptere utilizate pentru:

a) operațiuni care folosesc PBN;

b) operațiuni în conformitate cu specificațiile de performanțe de navigație minime (*Minimum Navigation Performance Specifications*, în continuare – *MNPS*);

c) operațiuni în spațiul aerian cu o eșalonare verticală minimă (*Reduced Vertical Separation Minima*, în continuare – *RVSM*);

d) operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (*Low Visibility Operations*, în continuare – *LVO*);

e) operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau operațiuni cu credite operaționale.

2) avioane și elicoptere utilizate pentru transportul de bunuri periculoase (*Dangerous Goods*, în continuare – *DG*);

3) avioane bimotoare utilizate pentru operațiuni pe rază extinsă (*Extended Range Operations*, în continuare – *ETOPS*) în transportul aerian comercial;

4) elicoptere utilizate pentru operațiuni de transport aerian comercial cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (*Night Vision Imaging System*, în continuare – *NVIS*);

5) elicoptere utilizate pentru operațiuni cu încărcături suspendate (*Helicopter Hoist Operations*, în continuare – *HHO*) în cadrul transportului aerian comercial;

6) elicoptere utilizate pentru operațiuni de servicii medicale de urgență (*Helicopter Emergency Medical Service*, în continuare – *HEMS*) în cadrul transportului aerian comercial; și

7) elicoptere utilizate pentru operațiuni deasupra mării (*Helicopter Offshore Operations*, în continuare – *HOFO*);

8) VCA utilizate pentru transportul de mărfuri periculoase și pentru VEMS.

18. Operatorii de elicoptere și avioane motorizate complexe implicate în operațiuni necomerciale trebuie să declare că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea de aeronave și pentru a exploata aeronavele în conformitate cu dispozițiile specificate în anexele nr.3 și nr.6. În cazul în care sunt implicați în operațiuni necomerciale specializate, acești operatori operează aeronavele în conformitate cu dispozițiile specificate în anexele nr.3 și nr.8.

19. Operatorii de avioane și elicoptere, altele decât cele motorizate complexe, implicați în operațiuni necomerciale, inclusiv operațiuni necomerciale specializate, operează aeronavele în conformitate cu dispozițiile din anexa nr.7.

19[1]. Operatorii de autogire implicate în operațiuni necomerciale efectuate în condiții în care se aplică regulile de zbor la vedere trebuie să opereze aeronava în conformitate cu dispozițiile din anexa nr. 7.

20. Atunci când desfășoară activități de pregătire practică în zbor spre, pe sau dinspre teritoriul Republicii Moldova, organizațiile de pregătire menționate în capitolul XII din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă și care își au sediul principal de activitate în Republica Moldova exploatează:

1) elicoptere și avioane motorizate complexe în conformitate cu dispozițiile din anexa nr.6;

2) alte avioane și giravioane în conformitate cu dispozițiile din anexa nr.7.

3) VCA în conformitate cu cerințele specificate în anexa nr. 9.

20[1]. În cazurile prevăzute la pct. 20, organizațiile de pregătire respectă cerințele prevăzute în anexa nr. 7 (partea ORA) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2020, în locul cerințelor din anexa nr. 3 la prezentul Regulament. Pregătirea pentru VCA se efectuează exclusiv de către organizații de pregătire aprobate.

21. Operatorii operează un avion sau un elicopter în scopul operațiunilor comerciale specializate numai în conformitate cu cerințele din anexele nr.3 și nr.8.

22. Zborurile care au loc imediat înainte, în timpul sau imediat după desfășurarea de operațiuni specializate și aflate în directă legătură cu aceste operațiuni sunt efectuate în conformitate cu pct.18, 19 și 21, după caz. Cu excepția membrilor echipajului, nu se transportă la bord alte persoane decât cele indispensabile misiunii.

Capitolul IV

DEROGĂRI

23. În conformitate cu prevederile Codului aerian, AAC poate acorda derogări de la cadrul normativ aplicabil.

24. Prin derogare de la pct.15, atunci când sunt folosite în operațiuni CAT aeronavele menționate la pct.5, AAC evaluează măsura în care modificarea sau utilizarea prevăzută se abate de la condițiile stabilite.

25. Prin derogare de la pct.15 se efectuează:

1) zborurile legate de introducerea sau modificarea unor tipuri de avioane sau

giravioane efectuate de organizațiile de proiectare sau producție în sfera privilegiilor lor;

2) zborurile care nu transportă pasageri sau mărfuri, în cazul cărora avionul sau giravionul este transportat pentru recondiționare, reparare, verificări de întreținere, inspecții, livrare, export sau în scopuri similare, cu condiția ca aeronava să nu fie înscrisă pe un certificat de operator aerian, autorizație pentru operațiuni comerciale specializate sau pe o declarație;

3) zborurile care vor fi operate în baza dispozițiilor cu privire la permisul de zbor din anexa nr.1, capitolul P la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.468/2019 (în continuare – *Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție*).

26. Fără a aduce atingere capitolului III, AAC poate impune o aprobare specifică și cerințe suplimentare privind procedurile operaționale, echipamentele, calificarea și pregătirea echipajelor pentru operațiunile CAT deasupra mării cu elicoptere. Aceste cerințe trebuie să nu fie mai puțin restrictive decât cele specificate în anexele nr.3 și nr.4.

27. Prin derogare de la pct.15 și 21, următoarele operațiuni cu avioane și elicoptere, altele decât cele motorizate complexe, pot fi efectuate în conformitate cu anexa nr.7 și necesită prezentarea către AAC a declarației și copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe, precum și respectarea legislației fiscale:

1) zboruri ale căror costuri sunt împărțite între persoanele particulare, cu condiția ca toți ocupanții aeronavei, inclusiv pilotul, să împartă costurile directe și ca numărul persoanelor care împart costurile directe să fie de maximum șase;

2) zboruri de competiție sau demonstrațiile de zbor, cu condiția ca remunerația sau orice titlu oneros oferit pentru astfel de zboruri să se limiteze la recuperarea costurilor directe și la o contribuție proporțională cu costurile anuale;

3) zboruri introductive, lansări cu parașuta, remorcări de planoare sau zboruri acrobatice efectuate fie de o organizație de pregătire care își are sediul principal de activitate în Republica Moldova și aprobată în conformitate cu prevederile capitolului XII din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, fie de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement, cu condiția ca organizația respectivă să opereze aeronava pe baza dreptului de proprietate sau a unui contract de închiriere fără echipaj, ca zborul să nu genereze profituri distribuite în afara organizației, precum și ca, ori de câte ori sunt implicate persoane care nu sunt membre ale organizației în cauză, astfel de zboruri să reprezinte doar o activitate marginală a organizației.

28. Prin derogare de la CAT.POL.H.225 din anexa nr. 4 și până la 25 mai 2028, operațiunile existente efectuate cu elicoptere spre/dinspre o zonă de interes public (PIS) se pot desfășura în condițiile stabilite de AAC, atunci când dimensiunea PIS, mediul cu obstacole sau elicopterul nu permite respectarea cerințelor referitoare la operarea în clasa de performanță 1.

29. Prin derogare de la pct.18 prima parte, operatorii de aeronave motorizate complexe cu o masă maximă certificată la decolare (*Maximum Certificated Take-off Mass*, în continuare – *MCTOM*) de maximum 5700 kg, echipate cu motoare turbopropulsoare, implicate în operațiuni necomerciale, operează respectivele aeronave în conformitate cu anexa nr.7.

30. Prin derogare de la pct.20 subpct.1), organizațiile de pregătire care organizează cursuri de pregătire pentru zbor pe aeronave motorizate complexe cu o MCTOM de maximum 5700 kg, echipate cu motoare turbopropulsoare, operează respectivele aeronave în conformitate cu anexa nr.7.

Capitolul V

LIMITĂRI ALE TIMPULUI DE ZBOR

ȘI EXAMINAREA ACESTUIA

31. Operațiunile CAT fac obiectul cerințelor subpărții FTL din anexa nr.3.

32. Prin derogare de la pct.31, operațiunile de taxi aerian, operațiunile de servicii medicale de urgență și operațiunile CAT cu un singur pilot efectuate cu avioane respectă cerințele tehnice aprobate de AAC.

33. Prin derogare de la pct.31, operațiunile CAT cu elicoptere și operațiunile CAT cu planoare respectă cerințele tehnice aprobate de AAC.

34. Operațiunile necomerciale, inclusiv operațiunile necomerciale specializate, cu avioane și elicoptere motorizate complexe, precum și operațiunile comerciale specializate cu avioane, elicoptere și planoare respectă, în ceea ce privește limitările timpului de zbor, cerințele tehnice aprobate de AAC.

34[1]. În ceea ce privește limitările timpului de zbor, operatorul IAM respectă cerințele prevăzute în legislație.

35. AAC efectuează o examinare continuă a eficacității dispozițiilor privind limitările timpului de zbor și de serviciu și a cerințelor privind timpul de odihnă prevăzute în anexele nr.2 și nr.3.

Această examinare implică expertiză științifică și se bazează pe datele operaționale colectate pe termen lung, cu sprijinul operatorilor naționali, începând cu data aplicării Regulamentului.

Examinarea menționată *supra* evaluează impactul asupra vigilenței personalului

navigant, exercitat de cel puțin următorii factori:

1) sarcini de serviciu de peste 13 ore desfășurate la momentul cel mai favorabil al zilei;

2) sarcini de serviciu de peste 10 ore desfășurate la momentul cel mai puțin favorabil al zilei;

3) sarcini de serviciu de peste 11 ore desfășurate de membrii echipajului într-o stare de aclimatizare necunoscută;

4) sarcini de serviciu care includ un număr ridicat de sectoare (peste 6);

5) servicii de permanență, precum perioada de rezervă sau rezerva urmată de sarcini de zbor; precum și

6) orare perturbatoare.

Capitolul VI

PROTECŢIA SĂNĂTĂŢII MEMBRILOR

ECHIPAJULUI DE ZBOR ŞI DE CABINĂ

36. Operatorii vor asigura ca membrii echipajelor să beneficieze de un examen medical gratuit prealabil angajării și efectuat apoi la intervale de timp regulate.

37. Membrul echipajului care suferă de probleme de sănătate, recunoscute ca fiind determinate de activitatea desfășurată în ture, este transferat de către operator, ori de câte ori este posibil, la o activitate de zi mobilă sau nu, pentru care este apt.

38. Examenul medical gratuit menționat la pct.36 este supus obligativității secretului medical. Examenul medical se realizează în cadrul sistemului de medicină aeronautică, instituit în conformitate cu actele normative naționale și internaționale în domeniul aviației civile.

39. Operatorii vor asigura ca membrii echipajelor să beneficieze de o protecție în materie de securitate și sănătate adaptată la natura muncii prestate. Serviciile și mijloacele corespunzătoare de protecție și prevenire în materie de securitate și sănătate a membrilor echipajelor sunt disponibile în permanență.

40. Operatorii care intenționează să organizeze activitatea într-un anumit ritm trebuie să țină cont de principiul general al adaptării activității la lucrător conform art.10 alin.(3) din Legea securității și sănătății în muncă nr.186/2008.

Capitolul VII

LISTELE ECHIPAMENTULUI MINIM

41. Listele echipamentului minim (*Minimum Equipment List*, în continuare – *MEL*),

aprobate de către AAC înainte de punerea în aplicare a Regulamentului, se consideră aprobate în conformitate cu Regulamentul și pot fi utilizate în continuare de către operator.

42. După intrarea în vigoare a Regulamentului, orice modificare a MEL, astfel cum sunt menționate la pct.41, pentru care este instituită o listă master a echipamentului minim (*Master Minimum Equipment List*, în continuare – *MMEL*) ca parte a datelor privind conformitatea operațională prevăzută în Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, se efectuează în conformitate cu ORO.MLR.105.

43. Orice modificare asupra unei MEL, așa cum este menționat la pct.41, pentru care nu a fost instituită o MMEL ca parte a datelor privind conformitatea operațională, se aplică în continuare în conformitate cu MMEL acceptată de AAC sau de statul de înmatriculare, după caz.

Capitolul VIII

CERINȚE PRIVIND PREGĂTIREA MEMBRILOR ECHIPAJULUI DE ZBOR ȘI A MEMBRILOR ECHIPAJULUI DE CABINĂ ȘI CERINŢE PRIVIND ECHIPAJUL DE ZBOR PENTRU ZBORURILE DE VERIFICARE A ÎNTREŢINERII

44. Operatorii se asigură că membrii echipajului de zbor și ai echipajului de cabină care sunt angajați deja în operare și care au absolvit cursuri de pregătire în conformitate cu subpărțile FC și CC din anexa nr.3, ce nu au cuprins elementele obligatorii prevăzute în datele relevante privind conformitatea operațională, participă la cursuri de pregătire care să cuprindă respectivele elemente obligatorii.

45. Un pilot care a activat, înainte de 28 septembrie 2019, ca pilot-comandant al unui zbor de verificare a întreținerii care, în conformitate cu definiția de la SPO.SPEC.MCF.100 din anexa nr.8, este clasificat ca zbor de verificare a întreținerii de nivel A, este creditat în scopul respectării SPO.SPEC.MCF.115 lit.(a) pct.1 din anexa nr.8. În acest caz, operatorul se asigură că pilotul-comandant primește o informare cu privire la orice diferențe identificate între practicile operaționale stabilite înainte de 28 septembrie 2019 și obligațiile prevăzute în subpartea E secțiunea 5 din anexa nr.8 (Partea SPO), inclusiv cele derivate din procedurile aferente stabilite de operator.

anexa nr.1

[Anexa nr.1 modificată prin HG558 din 07.10.26, MO520-523/22.10.26 art.577; în vigoare 01.01.29]

anexa nr.2

anexa nr.3

[Anexa nr.3 modificată prin HG558 din 07.10.26, MO520-523/22.10.26 art.577; în vigoare 01.01.29]

anexa nr.4

[Anexa nr.4 modificată prin HG558 din 07.10.26, MO520-523/22.10.26 art.577; în vigoare 01.01.29]

anexa nr.5

anexa nr.6

anexa nr.7

anexa nr.8

apendicele nr.1

apendicele nr.2

apendicele nr.3

apendicele nr.4

apendicele nr.5

apendicele nr.6

anexa nr.9