



**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ  
A REPUBLICII MOLDOVA**

**C**erințe  
**T**ehnice

**CT – OPS**  
**Cerințe tehnice referitoare la operațiuni aeriene**

**Definițiile termenilor utilizați**



**ORDIN**

**cu privire la aprobarea Cerințelor tehnice referitoare  
la operațiunile aeriene (CT-OPS)**

**nr. 11/GEN din 21.02.2019**

*Monitorul Oficial nr.86-92/486 din 08.03.2019*

\* \* \*

În temeiul art.5 alin.(3) lit.e) din [Legea aviației civile nr.1237/1997](#) și al punctului 2 din [Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.831/2018](#), întru executarea atribuțiilor ce îi revin Autorității Aeronautice Civile în calitate de autoritate administrativă care aprobă regulamente, instrucțiuni, alte acte cu caracter tehnic ce conțin standarde și proceduri executorii pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile, în scopul transpunerii prevederilor 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 nr.296 din 25 octombrie 2012,

**ORDON:**

1. Se aprobă Cerințele tehnice referitoare la operațiunile aeriene, după cum urmează:
  - (a) Anexa I – Definițiile termenilor utilizați;
  - (b) Anexa II – Cerințe tehnice – inspecțiile la platformă efectuate în cazul aeronavelor operatorilor aflați sub supravegherea reglementară a altui stat (subpartea RAMP)
  - (c) Anexa III – Cerințe tehnice – manuale, jurnale și înregistrări (subpartea MLR, SEC, FC, CC, TC, FTL);
  - (d) Anexa IV – Cerințe tehnice – operațiuni de transport aerian comercial (partea CAT);
  - (e) Anexa V – Cerințe tehnice – aprobări specifice (partea SPA);
  - (f) Anexa VI – Cerințe tehnice – operațiuni aeriene necomerciale efectuate cu aeronave motorizate complexe (partea NCC);
  - (g) Anexa VII – Cerințe tehnice – operațiuni aeriene necomerciale cu alte aeronave decât cele motorizate complexe (partea NCO);
  - (h) Anexa VIII – Cerințe tehnice – operațiuni comerciale specializate (partea SPO).
2. Cerințele tehnice menționate la punctul 1 vor intra în vigoare la data de 28.08.2019, cu excepția cerințelor tehnice menționate la punctul 1 litera (b), care vor intra în vigoare la data publicării prezentului ordin în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.
3. Autoritatea Aeronautică Civilă va pune la dispoziția tuturor persoanelor interesate anexele la prezentul ordin prin publicarea pe pagina web oficială [www.caa.md](http://www.caa.md), la compartimentul „Cadrul normativ – cerințe tehnice”.
4. Prezentul ordin intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

**DIRECTORUL AUTORITĂȚII  
AERONAUTICE CIVILE**

**Octavian NICOLAESCU**

**Nr.11/GEN. Chișinău, 21 februarie 2019.**

## ANEXA I

### Definițiile termenilor utilizați în anexele II-VIII

În sensul prezentelor cerințe tehnice, se aplică următoarele definiții:

1. **„distanța de accelerare-oprire disponibilă (ASDA)”** înseamnă lungimea de decolare disponibilă, plus lungimea căii de oprire, în cazul în care o astfel de cale de oprire este declarată disponibilă de către statul pe teritoriul căruia se află aerodromul și poate susține masa avionului în condițiile de exploatare;
2. **„mijloace acceptabile de conformitate (Acceptable Means of Compliance - AMC)”** înseamnă recomandări emise de către AAC, care au scopul de a ilustra esența conformării cu prevederile legale sau normative, reglementările aeronautice civile, specificațiile de certificare. Odată implementate de agenții aeronautici, AAC conferă prezumția de conformitate;
3. **„listă de verificare pentru acceptare (acceptance checklist)”** înseamnă un document folosit la efectuarea verificării aspectului exterior al cozelor cu bunuri periculoase și a documentelor asociate acestora pentru a determina dacă au fost respectate toate cerințele corespunzătoare;
4. **„aerodrom adecvat (adequate aerodrome)”** înseamnă un aerodrom pe care aeronava poate fi exploatată, ținând cont de cerințele aplicabile privind performanța și de caracteristicile pistei;
5. În sensul clasificării pasagerilor:
  - (a) **„adult (adult)”** înseamnă o persoană cu vârsta de cel puțin 12 ani;
  - (b) **„copil/copii (child/children)”** înseamnă persoane care au vârsta de cel puțin 2 ani, dar mai mică de 12 ani;
  - (c) **„copil de vârstă mică (infant)”** înseamnă o persoană cu vârsta mai mică de 2 ani;
6. **„avion (aeroplane)”** înseamnă o aeronavă motorizată cu aripă fixă, mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra aripilor sale;
7. **„zbor cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (night vision imaging system - NVIS)”** înseamnă, în cazul operațiunilor NVIS, acea parte a zborului în condiții VFR (reguli de zbor la vedere) executat pe timp de noapte, în care un membru al echipajului folosește ochelari de vedere pe timp de noapte (*night vision goggles - NVG*).
8. **„aeronavă (aircraft)”** înseamnă un aparat care se poate susține în atmosferă datorită reacțiilor aerului, altele decât reacțiile aerului asupra suprafeței pământului;
- 8a **„urmărirea aeronavelor”** înseamnă un proces la nivel terestru care menține și actualizează, la intervale standardizate, o evidență a poziției cvadridimensionale a fiecărei aeronave în zbor;
- 8b **„sistem de urmărire a aeronavei”** înseamnă un sistem care se bazează pe urmărirea aeronavei pentru a identifica evoluții anormale în timpul zborului și pentru a emite avertizări;

9. „**mijloace de conformitate alternative (*alternative means of compliance*)**” înseamnă acele mijloace care propun o alternativă la un mijloc acceptabil de conformitate existent sau acelea care propun noi mijloace de stabilire a conformității, pentru care AAC nu a adoptat AMC;
10. „**antijivraj (*anti-icing*)**” înseamnă, în cazul procedurilor la sol, o procedură care asigură protecția împotriva formării de chiciură sau gheață și a acumulării de zăpadă pe suprafețele tratate ale aeronavei pentru o perioadă de timp limitată (durata de acțiune);
11. „**procedură de apropiere cu ghidare verticală (APV) (*approach procedure with vertical guidance (APV) operation*)**” înseamnă o apropiere instrumentală care utilizează ghidarea laterală și verticală, dar care nu îndeplinește cerințele stabilite pentru operațiunile de apropiere de precizie și de aterizare, cu o înălțime de decizie (DH) nu mai mică de 250 ft și o distanță vizuală în lungul pistei (RVR) nu mai mică de 600 m;
- 11a. „**masa balonului gol (*balloon empty mass*)**” înseamnă masa determinată prin cântărirea balonului cu toate echipamentele instalate, astfel cum se specifică în manualul de zbor al aeronavei (AFM);
12. „**membru al echipajului de cabină (*cabin crew member*)**” înseamnă un membru al echipajului calificat corespunzător, altul decât un membru al echipajului de zbor sau al personalului tehnic, care este însărcinat de un operator cu îndeplinirea atribuțiilor legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor;
13. „**operațiune de categoria I (CAT I) (*category I (CAT I)*)**” înseamnă o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind un sistem de aterizare instrumentală (ILS), un sistem de aterizare cu microunde (MLS), GLS (sistem de aterizare bazat pe GNSS/GBAS - sistem global de navigație prin satelit îmbunătățit cu ajutorul echipamentelor de la sol), un radar de apropiere de precizie (PAR) sau GNSS folosind un sistem de augmentare bazat pe sateliți (SBAS), cu înălțimea de decizie (DH) de cel puțin 200 ft și vizibilitatea în lungul pistei (RVR) de cel puțin 550 m pentru avioane și 500 m pentru elicoptere;
14. „**operațiune de categoria II (CAT II) (*category II (CAT II)*)**” înseamnă o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS, cu:
- (a) înălțimea de decizie mai mică de 200 ft, dar de cel puțin 100 ft; și
  - (b) vizibilitatea în lungul pistei de cel puțin 300 m;
15. „**operațiune de categoria IIIA (CAT IIIA) (*category IIIA (CAT IIIA)*)**” înseamnă o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS, cu:
- (a) înălțimea de decizie mai mică de 100 ft; și
  - (b) vizibilitatea în lungul pistei de cel puțin 200 m;
16. „**operațiune de categoria IIIB (CAT IIIB) (*category IIIB (CAT IIIB)*)**” înseamnă o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS, cu:
- (a) înălțimea de decizie mai mică de 100 ft sau fără înălțime de decizie; și
  - (b) vizibilitatea în lungul pistei mai mică de 200 m, dar de cel puțin 75 m;

17. „**categoria A la elicoptere (*category A with respect to helicopters*)**” înseamnă elicoptere multimotor proiectate cu modalități de izolare a motoarelor și sistemelor specificate în codurile de navigabilitate aplicabile, care pot fi operate cu ajutorul datelor de decolare și aterizare programate pe baza conceptului cedării motorului critic, ce asigură o suprafață desemnată adecvată și un nivel adecvat al performanțelor pentru continuarea zborului în siguranță sau decolarea întreruptă în condiții de siguranță în cazul cedării unui motor;
18. „**categoria B la elicoptere (*category B with respect to helicopters*)**” înseamnă elicoptere monomotor sau multimotor care nu îndeplinesc standardele categoriei A. Elicopterele de categoria B nu au o capacitate garantată de continuare a zborului în siguranță în cazul cedării unui motor, caz în care se presupune că se procedează la aterizarea neprevăzută.
19. „**specificații de certificare (*Certification Specifications - CS*)**” înseamnă standardele tehnice adoptate de AAC, care indică mijloace de demonstrare a conformității cu reglementări aeronautice aplicabile și care pot fi utilizate de o organizație în scopul certificării;
20. „**apropiere cu manevre la vedere (*circling*)**” înseamnă faza vizuală a unei apropieri instrumentale prin care se aduce o aeronavă în poziție de aterizare pe o pistă/zonă de apropiere finală și de decolare (FATO) care nu este amplasată corespunzător pentru o apropiere directă;
21. „**prelungire degajată (*clearway*)**” înseamnă o suprafață dreptunghiulară delimitată pe sol sau pe apă, aflată sub controlul Autorității Aeronautice Civile, aleasă sau amenajată corespunzător, peste care un avion poate efectua o parte din urcarea inițială la o înălțime specificată;
22. „**baza norilor (*cloud base*)**” înseamnă înălțimea bazei celui mai jos element al norilor observat sau prevăzut în vecinătatea unui aerodrom sau a unui loc de operare sau în cadrul unei zone de operare specificate, măsurată în mod normal deasupra altitudinii aerodromului sau, în cazul unor operațiuni deasupra mării, deasupra nivelului mediu al mării;
23. „**partajare de coduri (*code share*)**” înseamnă un acord în temeiul căruia un operator atribuie codul său de identificare unui zbor efectuat de alt operator și vinde și eliberează bilete pentru respectivul zbor;
24. „**zonă aglomerată (*congested area*)**” înseamnă, cu referire la un oraș, o localitate sau o așezare, orice suprafață care este utilizată mai ales în scopuri rezidențiale, comerciale sau de recreere;
25. „**pistă contaminată (*contaminated runway*)**” înseamnă o pistă a cărei suprafață, delimitată pe lungimea și lățimea necesare utilizate, este acoperită în proporție de peste 25 % de următoarele:
  - (a) strat de apă cu grosimea mai mare de 3 mm sau zăpadă topită ori afânată echivalentă cu un strat de apă de peste 3 mm grosime;
  - (b) zăpadă care a fost comprimată într-o masă solidă care rezistă în continuare la comprimare și rămâne compactă sau se sparge în bucăți dacă este ridicată (zăpadă compactă); sau
  - (c) gheață, inclusiv gheață umedă;

26. „**rezervă operațională de combustibil (contingency fuel)**” înseamnă combustibilul necesar pentru a compensa o serie de factori neprevăzuți care ar putea influența consumul de combustibil până la aerodromul de destinație;
27. „**apropiere finală prin coborâre continuă (continuous descent final approach (CDFA))**” înseamnă o tehnică, conformă cu procedurile de apropiere stabilizată, specifică pentru efectuarea segmentului de apropiere finală al unei proceduri de apropiere instrumentală clasică în coborâre continuă, fără palier, de la o altitudine/înălțime mai mare sau egală cu altitudinea/înălțimea punctului de apropiere finală până la un punct situat la aproximativ 15 metri (50 ft) deasupra pragului pistei de aterizare sau până la punctul în care ar trebui să înceapă manevra de redresare pentru tipul de aeronavă pilotat;
28. „**vizibilitate meteorologică convertită (converted meteorological visibility - CMV)**” înseamnă o valoare, echivalentă cu RVR, care este derivată din vizibilitatea meteorologică raportată;
29. „**membru al echipajului (crew member)**” înseamnă o persoană desemnată de un operator să execute sarcini la bordul unei aeronave;
30. „**faze critice ale zborului (critical phases of flight)**” înseamnă, în cazul avioanelor, rularea la decolare, traiectoria de decolare, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea, inclusiv decelerarea după aterizare și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant;
31. „**faze critice ale zborului (critical phases of flight)**” înseamnă, în cazul elicopterelor, rulajul, zborul la punct fix, decolarea, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant;
32. „**pistă umedă (damp runway)**” înseamnă o pistă a cărei suprafață nu este uscată, dar a cărei umezeală nu îi conferă un aspect lucios;
33. „**bunuri periculoase (dangerous goods - DG)**” înseamnă articole sau substanțe care pot reprezenta un risc pentru sănătate, siguranță, bunurile materiale sau mediu și care se regăsesc în lista cu bunuri periculoase din instrucțiunile tehnice sau care sunt clasificate conform acestor instrucțiuni;
34. „**accident cu bunuri periculoase (dangerous goods accident)**” înseamnă un eveniment asociat transportului de bunuri periculoase pe calea aerului și legat de acesta, care conduce la accidentarea mortală sau gravă a unei persoane sau la pierderi materiale importante;
35. „**incident cu bunuri periculoase (dangerous goods incident)**” înseamnă:
- (a) un eveniment, diferit de un accident cu bunuri periculoase, asociat transportului de bunuri periculoase pe calea aerului și legat de acesta, care nu se produce în mod necesar la bordul unei aeronave și care conduce la rănirea unei persoane, pierderi materiale, incendiu, spargere, scurgeri de fluide sau radiații sau orice alt semn de degradare a integrității ambalajului;
  - (b) orice eveniment legat de transportul de bunuri periculoase pe calea aerului care pune în pericol grav o aeronavă sau ocupanții acesteia;
36. „**dejivrare (de-icing)**”, în cazul procedurilor la sol, înseamnă o procedură prin care chiciura, gheața, zăpada sau zăpada topită sunt înlăturate de pe o aeronavă pentru asigurarea unor suprafețe necontaminate;

37. „**punct definit după decolare (*defined point after take-off - DPATO*)**” înseamnă punctul, din faza de decolare și urcare inițială, înainte de care elicopterul nu poate continua zborul în siguranță cu motorul critic inoperant și este posibil să se impună aterizarea forțată;
38. „**punct definit înainte de aterizare (*defined point before landing - DPBL*)**” înseamnă punctul, din faza de apropiere și aterizare, după care elicopterul nu poate continua zborul în siguranță, cu un motor critic inoperant, și este posibil să se impună aterizarea forțată;
39. „**distanța DR (*distance DR*)**” înseamnă distanța orizontală pe care elicopterul a parcurs-o de la sfârșitul distanței de decolare disponibile;
40. „**acord de închiriere fără echipaj**” înseamnă un acord între întreprinderi, în temeiul căruia o aeronavă este operată pe baza certificatului de operator aerian (AOC) al locatarului sau, în cazul operațiunilor comerciale altele decât CAT, sub responsabilitatea locatarului;
41. „**masa operațională a aeronavei goale (*dry operating mass*)**” înseamnă masa totală a aeronavei pregătite pentru un anumit tip de operațiune, exclusiv cantitatea de combustibil utilizabilă și încărcătura transportată;
42. „**pistă uscată (*dry runway*)**” înseamnă o pistă care nu este nici udă, nici contaminată, și include acele piste pavate care au fost pregătite în mod special cu pavaj striat sau poros și întreținută pentru a reține o acțiune de frânare „efectiv uscată”, chiar și atunci când umezeala este prezentă;
43. „**aeronavă ELA1 (*ELA1 aircraft*)**” se referă la următoarele aeronave ușoare pilotate:
- (a) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) de 1 200 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;
  - (b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 1 200 kg sau mai puțin;
  - (c) un balon cu un volum maxim proiectat de gaz portant sau de aer cald de cel mult 3 400m<sup>3</sup> pentru baloanele cu aer cald, 1 050 m<sup>3</sup> pentru baloanele cu gaz, 300m<sup>3</sup> pentru baloanele cu gaz captive;
44. „**aeronavă ELA2 (*ELA2 aircraft*)**” se referă la următoarele aeronave ușoare pilotate:
- (a) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) de 2 000 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;
  - (b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 2 000 kg sau mai puțin;
  - (c) un balon;
  - (d) un giravion foarte ușor cu MTOM de maximum 600 kg, de concepție simplă, proiectat să transporte cel mult doi ocupanți, care nu este acționat de motoare cu turbină și/sau rachetă; limitat la operațiuni VFR pe timp de zi;
45. „**zonă de apropiere finală și de decolare înaltă (FATO înaltă) (*elevated final approach and take-off area (elevated FATO)*)**” înseamnă o FATO care este cu cel puțin 3m deasupra suprafeței din jur;
46. „**aerodrom de rezervă pe rută ERA (*en-route alternate (ERA)*)**” înseamnă un aerodrom adecvat pe ruta de zbor, care poate fi necesar în faza de planificare;

47. „**sistem de vizualizare îmbunătățită EVS (enhanced vision system (EVS))**” înseamnă un sistem electronic de afișare în timp real a unei imagini exterioare obținute prin utilizarea unor senzori de imagine;
48. „**zonă de apropiere finală și de decolare FATO (final approach and take –off area (FATO))**” înseamnă o zonă definită pentru operațiunile cu elicoptere, deasupra căreia se execută faza finală a manevrei de apropiere pentru zbor la punct fix și aterizare și de pe care se inițiază manevra de decolare. În cazul elicopterelor care operează în clasa de performanță 1, zona definită cuprinde zona disponibilă pentru decolare întreruptă;
49. „**monitorizarea datelor de zbor FDM (flight data monitoring (FDM))**” înseamnă utilizarea proactivă și fără intenție punitivă a datelor de zbor digitale ale operațiunilor de rutină în scopul îmbunătățirii siguranței aviației;
50. „**echipament de pregătire sintetică pentru zbor (flight simulation training device - FSTD)**” înseamnă un echipament de pregătire care este:
- (a) în cazul avioanelor, un simulator complet de zbor FFS (*full flight simulator - FFS*), un echipament de pregătire pentru zbor FTD (*flight training device - FTD*), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație FNPT (*flight and navigation procedures trainer - FNPT*) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază BITD (*basic instrument training device - BITD*);
  - (b) în cazul elicopterelor, un simulator complet de zbor (FFS) (*full flight simulator - FFS*), un echipament de pregătire pentru zbor (FTD) (*flight training device - FTD*) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT) (*flight and navigation procedures trainer - FNPT*);
51. „**aerodrom ERA pentru combustibil (fuel ERA aerodrome)**” înseamnă un aerodrom ERA ales în scopul reducerii rezervei operaționale de combustibil;
52. „**sistem de aterizare GBAS GLS (GBAS landing system (GLS))**” înseamnă un sistem de apropiere și aterizare care folosește informații oferite de sistemul global de navigație prin satelit îmbunătățit cu ajutorul echipamentelor de la sol (GNSS/GBAS) pentru a asigura ghidarea aeronavei pe baza poziției sale GNSS laterale și verticale. Acest sistem utilizează referința de altitudine geometrică pentru panta de apropiere finală;
53. „**personal al serviciilor de urgență de la sol (ground emergency service personnel)**” înseamnă orice personal al serviciilor de urgență de la sol (cum ar fi polițiștii, pompierii etc.) implicat în servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS), ale cărui atribuții sunt într-o oarecare măsură legate de operațiunile cu elicoptere;
54. „**reținere la sol (grounding)**” înseamnă interdicția oficială de decolare a unei aeronave și luarea măsurilor necesare pentru reținerea acesteia;
55. „**afișaj centralizat situat în zona de monitorizare vizuală a zborului (head-up display - HUD)**” înseamnă un sistem de afișare care prezintă informații de zbor în câmpul vizual extern frontal al pilotului și care nu reduce semnificativ câmpul vizual extern;
56. „**sistem de aterizare prin ghidare HUD (head-up guidance landing system - HUDLS)**” înseamnă întregul sistem aflat la bord care ghidează pilotul cu ajutorul unui afișaj HUD în timpul apropierii și aterizării și/sau al procedurii de apropiere întreruptă. Acesta include toți senzorii, computerele, sursele de alimentare, indicațiile și comenzile;



57. „**elicopter (*helicopter*)**” înseamnă o aeronavă mai grea decât aerul, susținută în zbor de reacțiile aerului cu unul sau mai multe rotoare acționate de motor pe axe esențial verticale;
58. „**membru al echipajului pentru operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul (HHO)**” înseamnă un membru al personalului tehnic care execută sarcinile repartizate legate de manevrarea unui troliu;
59. „**helipunte (*helideck*)**” înseamnă o FATO localizată pe o structură flotabilă sau fixă în larg;
60. „**membru al unui echipaj HEMS (*HEMS crew member*)**” înseamnă un membru al personalului tehnic care este desemnat pentru un zbor HEMS în scopul asistării oricărei persoane ce necesită asistență medicală în timpul transportului cu elicopterul și care asistă pilotul în timpul misiunii;
61. „**zbor HEMS (*HEMS flight*)**” înseamnă un zbor efectuat de un elicopter care deține o aprobare HEMS, al cărui scop este să faciliteze acordarea de asistență medicală de urgență, în cazul în care este esențială transportarea de urgență și imediată a:
- (a) personalului medical;
  - (b) articolelor medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente); sau
  - (c) persoanelor bolnave sau rănite și a altor persoane direct implicate;
62. „**bază de operare HEMS (*HEMS operating base*)**” înseamnă un aerodrom unde membrii echipajului HEMS și elicopterul HEMS stau în așteptare pentru operațiunile HEMS;
63. „**loc de operare HEMS (*HEMS operating base*)**” înseamnă un loc ales de comandant în timpul unui zbor HEMS pentru operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul, aterizare și decolare;
64. „**zbor HHO (*HHO flight*)**” înseamnă un zbor efectuat cu un elicopter care deține o aprobare HHO, al cărui scop este să faciliteze transferul persoanelor și/sau al mărfurilor cu ajutorul unui troliu;
65. „**zbor HHO deasupra mării (*HHO offshore*)**” înseamnă un zbor efectuat cu un elicopter care deține o aprobare HHO, al cărui scop este să faciliteze transferul persoanelor și/sau al mărfurilor de pe/pe un vas sau structură de pe apă sau chiar pe apă cu ajutorul unui troliu;
66. „**pasager HHO (*HHO passenger*)**” înseamnă o persoană care trebuie transferată cu ajutorul unui troliu;
67. „**zonă HHO (*HHO site*)**” înseamnă o zonă specificată în care un elicopter efectuează un transfer cu ajutorul unui troliu;
68. „**durată de acțiune (*hold-over time - HoT*)**” înseamnă intervalul de timp estimat în care lichidul antiîgrijă împiedică formarea gheții și a chiciurii și acumularea zăpezii pe suprafețele protejate (tratate) ale unui avion;

69. **„mediu ostil (*hostile environment*)”** înseamnă:
- (a) o zonă în care:
    - (i) nu se poate efectua o aterizare forțată în siguranță din cauza suprafeței inadecvate; sau
    - (ii) ocupanții elicopterului nu pot fi în mod adecvat protejați de elementele naturii; sau
    - (iii) nu pot fi puse la dispoziție servicii/capacități de căutare și salvare în conformitate cu expunerea anticipată; sau
    - (iv) există un risc inacceptabil de a pune în pericol persoanele sau bunurile materiale de la sol;
  - (b) în orice caz, următoarele zone:
    - (i) pentru operațiuni deasupra apei, suprafețele din largul mării aflate la nord de 45N și la sud de 45S, cu excepția oricărei părți desemnate ca fiind neostilă de către autoritatea responsabilă a statului în care au loc operațiunile; și
    - (ii) acele părți ale unei zone aglomerate care nu dispun de suprafețe adecvate pentru o aterizare forțată în siguranță;
70. **„punct de decizie pentru aterizare (*landing decision point - LDP*)”** înseamnă punctul folosit pentru determinarea performanțelor de aterizare de la care, în cazul cedării confirmate a unui motor în acel punct, se poate continua aterizarea în condiții de siguranță sau se poate iniția o aterizare întreruptă;
71. **„distanța de aterizare disponibilă (*landing distance available - LDA*)”** înseamnă lungimea pistei care este declarată disponibilă de statul pe teritoriul căruia se află aerodromul și care este adaptată pentru rulajul la sol al unui avion care aterizează;
72. **„avion terestru (*landplane*)”** înseamnă o aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe sol și include avioanele amfibii exploatare ca avioane terestre;
73. **„operațiune locală cu elicopterul (*local helicopter operation*)”** înseamnă o operațiune de transport aerian comercial cu elicoptere cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de peste 3 175 kg și o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de cel mult nouă locuri, pe timp de zi, pe rute pe care se zboară după repere vizuale terestre, desfășurată într-o zonă geografică locală delimitată și specificată în manualul de operațiuni;
74. **„proceduri în condiții de vizibilitate redusă LVP (*low visibility procedures - LVP*)”** înseamnă procedurile aplicate pe un aerodrom în scopul asigurării operării în siguranță în timpul apropiierilor de categoria I inferioară celei standard, de categoria II diferită de cea standard, de categoria II și III și al decolărilor în condiții de vizibilitate redusă;
75. **„decolare cu vizibilitate redusă LVTO (*low visibility take-off - LVTO*)”** înseamnă decolarea cu o RVR mai mică de 400 m, dar de minimum 75 m;

76. „**operațiune de categoria I inferioară celei standard (LTS CAT I) (lower than standard category I (LTS CAT I))**” înseamnă o apropiere instrumentală de categoria I și o operațiune de aterizare utilizându-se o DH de categoria I, cu RVR mai mică decât cea care ar fi în mod normal asociată DH aplicabile, dar nu mai mică de 400 m;
77. „**configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri MOPSC (maximum operational passenger seating configuration - MOPSC)**” înseamnă capacitatea maximă de locuri pentru pasageri a unei aeronave, exclusiv locurile pentru echipaj, stabilită în scopuri operaționale și specificată în manualul de operațiuni. Având la bază configurația maximă a locurilor pentru pasageri stabilită cu ocazia procesului de certificare pentru certificatul de tip (TC), certificatul de tip suplimentar (STC) sau modificarea TC sau STC în funcție de fiecare aeronavă în parte, MOPSC poate avea un număr egal sau mai mic de locuri în funcție de constrângerile operaționale;
78. „**pasager cu pregătire medicală (medical passenger)**” înseamnă o persoană cu pregătire medicală aflată la bordul elicopterului în timpul unui zbor HEMS, inclusiv medici, asistente medicale și paramedici;
79. „**noapte (night)**” înseamnă perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil și începutul răsăritului civil sau o altă perioadă similară între apus și răsărit conform eventualelor prevederi ale autorității competente, definită de statul membru;
80. „**ochelari de vedere pe timp de noapte NVG (night vision goggles - NVG)**” înseamnă un dispozitiv binocular de intensificare a luminii, care se poartă pe cap și care îmbunătățește capacitatea de a menține reperele vizuale de suprafață pe timp de noapte;
81. „**sistem de redare a imaginii pe timp de noapte NVIS (night vision imaging system - NVIS)**” înseamnă integrarea tuturor elementelor necesare pentru a folosi NVG cu succes și în siguranță în timpul operării unui elicopter. Sistemul cuprinde cel puțin: NVG, iluminare NVIS, componente de elicopter, pregătire și menținerea navigabilității;
82. „**mediu neostil (non-hostile environment)**” înseamnă un mediu în care:
- (a) poate fi efectuată o aterizare forțată în siguranță;
  - (b) ocupanții elicopterului pot fi protejați de elementele naturii; și
  - (c) pot fi puse la dispoziție servicii/capacități de căutare și salvare în conformitate cu expunerea anticipată.
- În orice caz, părțile zonelor aglomerate care au suprafețe adecvate pentru aterizarea forțată în siguranță sunt considerate neostile;
83. „**operațiune de apropiere de nonprecizie NPA (non-precision approach - NPA)**” înseamnă o apropiere instrumentală cu o înălțime minimă de coborâre (MDH) sau o DH, dacă se utilizează o tehnică de zbor CDFA de cel puțin 250 ft și o RVR/CMV de cel puțin 750 m pentru avioane și de 600 m pentru elicoptere;
84. „**membru al echipajului NVIS (NVIS crew member)**” înseamnă un membru al personalului tehnic desemnat pentru un zbor NVIS;
85. „**zbor NVIS (NVIS flight)**” înseamnă un zbor în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) pe timp de noapte, cu un echipaj de zbor care utilizează NVG într-un elicopter care operează cu o aprobare NVIS;

86. „**operațiuni deasupra mării (*offshore operations*)**” înseamnă o operațiune efectuată cu elicopterul în cadrul căreia o bună parte din orice zbor se desfășoară pe deasupra unor suprafețe din largul mării spre sau dinspre o locație din larg;
87. „**loc de operare (*operating site*)**” înseamnă un loc, altul decât un aerodrom, selectat de operator, de pilotul comandant sau de comandant pentru aterizare, decolare și/sau operațiuni cu încărcătură exterioară;
88. „**operațiune în clasa de performanță 1 (*operation in performance class 1*)**” înseamnă o 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 defectiunii;
89. „**operațiune în clasa de performanță 2 (*operation in performance class 2*)**” înseamnă o operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, performanța disponibilă a elicopterului permite continuarea zborului în siguranță, cu excepția cazului în care defecțiunea are loc la începutul manevrei de decolare sau la sfârșitul manevrei de aterizare, cazuri în care poate fi necesară o aterizare forțată;
90. „**operațiune în clasa de performanță 3 (*operation in performance class 3*)**” înseamnă o operațiune în care, în eventualitatea defectării unui motor în orice moment al zborului, o aterizare forțată poate fi necesară în cazul unui elicopter multimotor și este necesară în cazul unui elicopter monomotor;
91. „**control operațional (*operational control*)**” înseamnă responsabilitatea pentru inițierea, continuarea, terminarea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;
92. „**operațiune de categoria II diferită de cea standard (*OTS CAT II*) (*other than standard category II (OTS II)*)**” înseamnă o apropiere instrumentală de precizie și o operațiune de aterizare folosind ILS sau MLS în care nu sunt disponibile o parte sau niciunul dintre elementele sistemului de iluminare pentru apropierea de precizie de categoria II, cu:
- (a) înălțimea de decizie mai mică de 200 ft, dar nu mai mică de 100 ft; și
  - (b) vizibilitatea în lungul pistei nu mai mică de 350 m;
93. „**avioane din clasa de performanță A (*performance class A aeroplanes*)**” înseamnă avioane multimotor cu motoare turbopropulsoare și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5 700 kg și toate avioanele multimotor cu turboreactoare;
94. „**avioane din clasa de performanță B (*performance class B aeroplanes*)**” înseamnă avioane cu motoare cu elice și cu o MOPSC de maximum nouă sau cu o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg;
95. „**avioane din clasa de performanță C (*performance class C aeroplanes*)**” înseamnă avioane cu motoare cu piston și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5 700 kg;
96. „**pilot comandant (*pilot-in-command*)**” înseamnă pilotul desemnat ca fiind la comandă și responsabil cu derularea în siguranță a zborului. În cazul operațiunilor de transport aerian comercial, „pilotul comandant” se numește „comandant”;
97. „**sediul principal al activității (*principal place of business*)**” înseamnă sediul central sau sediul social al organizației în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional al activităților menționate în prezentul regulament;

98. „**stabilirea priorității inspecțiilor la platformă (*prioritisation of ramp inspections*)**” înseamnă alocarea unei proporții corespunzătoare din numărul total de inspecții la platformă desfășurate AAC sau în numele acesteia anual, conform dispozițiilor din partea ARO;
- 98a „**substanțe psihoactive**” înseamnă alcool, opioide, canabinoide, sedative și hipnotice, cocaină, alți psihostimulanți, halucinogeni și solvenți volatili, fiind excluse cafeina și tutunul”
99. „**zonă de interes public (PIS) (*public interest site*)**” înseamnă o zonă folosită exclusiv pentru operațiuni de interes public;
100. „**inspecție la platformă (*ramp inspection*)**” înseamnă inspectarea aeronavei, a calificărilor echipajului de zbor și de cabină și a documentelor de zbor pentru verificarea conformității cu cerințele aplicabile;
101. „**interval de remediere (*rectification interval*)**” înseamnă o limitare a duratei operațiilor cu echipamente inoperante;
102. „**distanță disponibilă pentru decolare întreruptă (RTODAH) (*rejected take-off distance available (RTODAH)*)**” înseamnă lungimea apropierii finale și a zonei de decolare declarate disponibile și corespunzătoare pentru elicoptere care operează în clasa de performanță 1 în scopul realizării unei decolări întrerupte;
103. „**distanță necesară pentru decolare întreruptă (RTODRH) (*rejected take-off distance required (RTODRH)*)**” înseamnă distanța orizontală necesară de la începutul decolării până la punctul în care elicopterul se oprește complet ca urmare a cedării unui motor sau a întreruperii unei decolări la punctul de decizie pentru decolare;
- 103a. „**specificație a performanțelor de navigație impuse (RNP) (*required navigation performance (RNP) specification*)**” înseamnă o specificație de navigație pentru operațiuni PBN care include o cerință de monitorizare și de alertă la bord cu privire la performanțele de navigație;
104. „**vizibilitate în lungul pistei (RVR) (*runway visual range (RVR)*)**” înseamnă distanța până la care pilotul unei aeronave aflate pe axul pistei poate vedea marcajele de pe suprafața pistei sau luminile care delimitează pista sau care identifică axul acesteia;
105. „**aterizare forțată în siguranță (*safe forced landing*)**” înseamnă o aterizare sau amerizare inevitabilă, în urma căreia se presupune că nu vor fi rănite persoane de la bordul aeronavei și nici de la sol;
106. „**hidroavion (*seaplanes*)**” înseamnă o aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe apă și include avioanele amfibii operate ca hidroavioane;
107. „**piste separate (*separate runways*)**” înseamnă piste ale aceluiași aerodrom, care reprezintă suprafețe separate de aterizare. Aceste piste se pot suprapune sau intersecta astfel încât, în cazul blocării uneia dintre acestea, pe cealaltă să se poată desfășura operațiunile planificate. Fiecare pistă are proceduri de apropiere separate bazate pe sisteme de navigație separate;

108. „**zbor VFR special (*special VFR flight*)**” înseamnă un zbor VFR autorizat de controlul traficului aerian să se deruleze într-o zonă de control în condiții meteorologice cu valori inferioare condițiilor VMC;
109. „**apropiere stabilizată (*stabilised approach - SAp*)**” înseamnă o apropiere efectuată controlat și corespunzător în ceea ce privește configurația, energia și stăpânirea traiectoriei de zbor de la un punct sau altitudine/înălțime predeterminate până la un punct aflat la 50 ft deasupra pragului sau, dacă este aflat mai sus, a punctului în care se începe manevra de redresare;
- 109a „**perioada de liniște în compartimentul echipajului de zbor (*Sterile flight crew compartment*)**” înseamnă orice perioadă în care membrii echipajului de zbor nu sunt deranjați sau distrași, cu excepția problemelor critice pentru funcționarea în condiții de siguranță a aeronavei sau pentru siguranța ocupanților;
110. „**aerodrom de rezervă la decolare (*take-off alternate aerodrome*)**” înseamnă un aerodrom de rezervă pe care o aeronavă poate ateriza în caz că acest lucru devine necesar la scurt timp după decolare, iar aerodromul de plecare nu poate fi utilizat în acest scop;
111. „**punct de decizie pentru decolare (*take-off decision point - TDP*)**” înseamnă punctul folosit pentru determinarea performanțelor de decolare de la care, în cazul cedării confirmate a unui motor în acel punct, se poate face o decolare întreruptă sau se poate continua decolarea în condiții de siguranță;
112. „**distanța de decolare disponibilă (*take-off distance available - TODA*)**”, în cazul avioanelor, înseamnă lungimea de rulare disponibilă la decolare, plus, dacă există, lungimea prelungirii degajate disponibile;
113. „**distanța de decolare disponibilă (*take-off distance available - TODAH*)**”, în cazul elicopterelor, înseamnă lungimea zonei pentru apropierea finală și suprafața de decolare, plus, dacă există, prelungirea degajată pentru elicoptere declarată disponibilă și potrivită pentru ca elicopterele să poată efectua decolarea;
114. „**distanța necesară pentru decolare (*take-off distance required - TODRH*)**”, în cazul elicopterelor, înseamnă distanța orizontală necesară din momentul începerii decolării până în punctul în care se ating viteza de siguranță la decolare ( $V_{\text{toss}}$ ), o înălțime selectată și un gradient de urcare pozitiv, în urma defectării motorului critic confirmate la TDP, restul motoarelor funcționând în limitele operaționale aprobate;
115. „**traietorie de decolare (*take-off flight path*)**” înseamnă traiectoria pe verticală și pe orizontală cu motorul critic inoperant de la un punct specificat în timpul decolării până la 1 500 ft deasupra suprafeței în cazul avioanelor și până la 1 000 ft deasupra suprafeței în cazul elicopterelor;
116. „**masă la decolare (*take-off mass*)**” înseamnă masa care include toate obiectele și toate persoanele aflate la bord la începutul decolării, în cazul elicopterelor, și al rulării la decolare, în cazul avioanelor;
117. „**distanța de rulare la decolare disponibilă (*take-off run available - TORA*)**” înseamnă lungimea pistei care este declarată disponibilă de statul pe teritoriul căruia se află aerodromul și adecvată pentru rulare la sol a unui avion la decolare;

- 117a „**specialist în executarea anumitor sarcini (*task specialist*)**” înseamnă o persoană desemnată de operator sau de o parte terță sau care activează în calitate de întreprindere și care efectuează activități la sol direct asociate unei sarcini specializate sau care desfășoară sarcini specializate la bord sau din interiorul aeronavei;
118. „**membru al personalului tehnic (*technical crew member*)**” înseamnă un membru al echipajului implicat în operațiuni de transport aerian comercial HEMS, HHO sau NVIS, altul decât un membru al echipajului de zbor sau de cabină, desemnat de operator să îndeplinească sarcini în aeronavă sau la sol în scopul de a asista pilotul în timpul operațiunilor HEMS, HHO sau NVIS, care pot necesita operarea de echipamente specializate la bord;
119. „**instrucțiuni tehnice (*Technical Instructions - TI*)**” înseamnă cea mai recentă ediție în vigoare a *Instrucțiunilor tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase*, inclusiv suplimentul și orice adendum, aprobată și publicată de Organizația Aviației Civile Internaționale;
120. „**încărcătură transportată (*traffic load*)**” înseamnă masa totală a pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și echipamentelor specializate transportate la bord, inclusiv orice balast;
121. „**zbor NVIS neasistat (*unaided NVIS flight*)**” înseamnă, în cazul operațiunilor NVIS, acea parte a unui zbor VFR pe timp de noapte în care nu se folosesc NVG de către un membru al echipajului;
122. „**întreprindere (*undertaking*)**” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice alt organism oficial, cu sau fără personalitate juridică proprie;
123. „**V<sub>1</sub>**” înseamnă viteza maximă la decolare la care un pilot trebuie să acționeze în vederea opririi avionului pe distanța de accelerare-oprire. „V<sub>1</sub>” înseamnă, de asemenea, viteza minimă la decolare, în urma unei defectări a motorului critic la V<sub>EF</sub>, la care pilotul poate continua decolarea și atinge înălțimea dorită deasupra suprafeței de decolare pe distanța de decolare;
124. „**V<sub>EF</sub>**” înseamnă viteza la care se presupune că se defectează motorul critic la decolare;
125. „**apropiere la vedere (*visual approach*)**” înseamnă o apropiere în care nu se realizează fie întreaga procedură de apropiere instrumentală, fie o parte din aceasta, iar apropierea se execută cu repere vizuale de pe sol;
126. „**aerodrom cu condiții meteorologice admisibile**” (*weather-permissible aerodrome*) înseamnă un aerodrom adecvat la care, pe durata de utilizare preconizată, rapoartele sau prognozele meteorologice sau orice combinație a acestora indică faptul că condițiile meteorologice vor corespunde minimelor de operare pentru aerodrom necesare sau vor fi superioare acestora, iar rapoartele privind starea suprafeței pistei indică faptul că va fi posibilă o aterizare în condiții de siguranță;
127. „**acord de închiriere cu echipaj**” înseamnă un acord:
- în cazul operațiunilor CAT, între transportatori aerieni, în temeiul căruia o aeronavă este operată pe baza AOC al locatorului; sau
  - în cazul operațiunilor comerciale altele decât operațiunile CAT, între operatori, în temeiul căruia o aeronavă este operată sub responsabilitatea locatorului;

128. „**pistă udă (*wet runway*)**” înseamnă o pistă a cărei suprafață este acoperită cu apă sau cu o substanță echivalentă, prezentă în cantități mai mici decât cele specificate la definiția „pistei contaminate” sau atunci când pe suprafața pistei există suficientă umezeală ca să îi dea un aspect lucios, dar fără suprafețe semnificative de apă care formează bălți.