



**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ
A REPUBLICII MOLDOVA**

Cerințe

Tehnice

CT – OPS

Cerințe tehnice referitoare la operațiuni aeriene

**Manuale, jurnale și înregistrări
(subpartea MLR, SEC, FC, CC, TC, FTL)**



ORDIN

cu privire la aprobarea amendamentului nr.01 la Cerințele tehnice referitoare la operațiunile aeriene (CT-OPS) Anexa III – Manuale, jurnale și înregistrări (subpartea MLR, SEC, FC, CC, TC, FTL) și Anexa V – Aprobări specifice (partea SPA)

nr. 22/GEN din 18.04.2022

Monitorul Oficial nr.129-133/484 din 29.04.2022

* * *

În temeiul art.7 alin.(3) pct.1) lit.b) din [Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017](#) și pct.10 subpct.1) lit.b) din Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, aprobat prin [Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.133/2019](#), întru executarea atribuțiilor ce îi revin Autorității Aeronautice Civile în calitate de autoritate administrativă de certificare, supraveghere și control în domeniul aviației civile, pentru asigurarea concordanței cu standardele și practicile recomandate (SARPs) ale Organizației Aviației Civile Internaționale din Anexa 6 „Operarea aeronavelor” la [Convenția privind aviația civilă internațională](#),

ORDON:

1. Se aprobă amendamentul nr.01 la Cerințele tehnice referitoare la operațiunile aeriene (CT-OPS) Anexa III – Manuale, jurnale și înregistrări (subpartea MLR, SEC, FC, CC, TC, FTL) și Anexa V – Aprobări specifice (partea SPA), conform anexei la prezentul ordin.

2. Autoritatea Aeronautică Civilă va pune la dispoziția tuturor persoanelor interesate anexa la prezentul ordin prin publicarea pe pagina web oficială www.caa.md, la compartimentul „Cadrul normativ/CT”.

3. Prezentul ordin intră în vigoare din data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

DIRECTOR INTERIMAR

Vasile ȘARAMET

Nr.22/GEN. Chișinău, 18 aprilie 2022.

ANEXA III
SUBPARTEA LS
ÎNCHIRIEREA AERONAVELOR

Condițiile privind închirierea aeronavelor sunt stabilite în apendicele nr.1 la prezenta anexă.

SUBPARTEA MLR
MANUALE, JURNALE ȘI ÎNREGISTRĂRI

ORO.MLR.100 Manualul de operațiuni – generalități

- (a) Operatorul elaborează un manual de operațiuni (OM) după cum se precizează la punctul 29 din Anexa 3 la Codul aerian al Republicii Moldova.
- (b) Conținutul OM trebuie să reflecte cerințele stabilite în prezenta anexă, în anexa IV (partea CAT), în anexa V (partea SPA) și în anexa VI (partea NCC) și în anexa VIII (partea SPO), după caz, și să nu contravină condițiilor cuprinse în specificațiile de operare anexate la certificatul de operator aerian (AOC), în autorizația SPO sau în declarație și în lista aprobărilor specifice, după caz.
- (c) OM poate fi tipărit în mai multe părți separate.
- (d) Întregul personal operațional are acces ușor la părțile OM care sunt relevante pentru atribuțiile sale.
- (e) OM se ține la zi. Întregul personal este înștiințat de modificările care sunt relevante pentru atribuțiile sale.
- (f) Fiecare membru al echipajului primește o copie personală a secțiunilor din OM pertinente pentru îndatoririle sale. Fiecare deținător al unui OM sau al părților corespunzătoare din acesta are răspunderea de a ține la zi copia sa, incluzând modificările sau revizuirile furnizate de operator.
- (g) În cazul titularilor de AOC:
 - 1. pentru modificările care trebuie notificate în conformitate cu punctul ORO.GEN.115 litera (b) și cu punctul ORO.GEN.130 litera (c) din Hotărîrea Guvernului nr. 831/2018, operatorul pune la dispoziția AAC modificările dorite înainte de data la care acestea intră în vigoare; și
 - 2. pentru modificările aduse procedurilor asociate elementelor aprobate în prealabil în conformitate cu punctul ORO.GEN.130 din Hotărîrea Guvernului nr. 831/2018, aprobarea se obține înainte de intrarea în vigoare a modificării.
- (g1) Pentru titularii unei autorizații SPO, orice modificare legată de procedurile standard de operare autorizate, trebuie să se obțină o aprobare prealabilă înainte de data intrării în vigoare a schimbării.
- (h) Fără a aduce atingere literei (g) și literei (g1), dacă sunt necesare modificări sau revizuirii imperioase din motive de siguranță, acestea pot fi publicate și aplicate imediat, cu condiția să se fi solicitat toate aprobările necesare.
- (i) Operatorul introduce toate modificările și revizuirile solicitate de AAC.
- (j) Operatorul se asigură că informațiile extrase din documente aprobate și orice modificare a acestora sunt corect reflectate în OM. Acest lucru nu îl împiedică pe operator să publice date și proceduri mai conservatoare în OM.

- (k) Operatorul se asigură că toți membrii personalului pot înțelege limbajul în care sunt redactate părțile OM care sunt pertinente pentru sarcinile și responsabilitățile acestora. Conținutul OM se prezintă într-o formă care poate fi utilizată fără dificultăți și care respectă principiile privind factorii umani.
- (l) Manualul de zbor se actualizează de către operator prin includerea modificărilor obligatorii aprobate de către AAC.
[În redacția Ordinului nr.22/GEN din 18.04.2022]

ORO.MLR.101 Manualul de operațiuni – structură pentru transportul aerian comercial

Cu excepția operațiunilor cu avioane monomotor cu elice cu o MOPSC de 5 sau cu elicoptere monomotor necomplexe cu o MOPSC de 5, care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi, și pentru operațiuni cu plane și baloane, structura principală a OM este următoarea:

- (a) partea A: Generalități / Fundamente, care cuprinde toate politicile, instrucțiunile și procedurile de operare care nu sunt legate de tipul de avion;
- (b) partea B: Aspecte legate de exploatarea aeronavei, care cuprinde toate instrucțiunile și procedurile legate de tipul aeronavei, ținând cont de diferențele dintre tipurile/clasele, variantele sau aeronavele individuale folosite de operator;
- (c) partea C: Operațiuni de transport aerian comercial, care cuprinde instrucțiuni și informații privind ruta/rolul/zona și aerodromul/locul de operare;
- (d) partea D: Pregătire, care cuprinde toate instrucțiunile de pregătire a personalului necesare pentru exploatarea în condiții de siguranță.

ORO.MLR.105 Lista echipamentului minim

- (a) Se elaborează o listă a echipamentului minim (MEL), așa cum se specifică la punctul 28 alin. 3 din Anexa 3 la Codul aerian al Republicii Moldova, pe baza listei master a echipamentului minim (MMEL), definită în datele stabilite în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile. Dacă nu s-a elaborat o MMEL ca parte a datelor privind conformitatea operațională, MEL poate avea la bază MMEL relevantă acceptată de AAC.
- (b) MEL și orice modificare a acesteia trebuie aprobate de către AAC.
- (c) Operatorul modifică MEL după fiecare modificare aplicabilă a MMEL într-un termen acceptabil.
- (d) Pe lângă lista de articole, MEL conține:
 1. un preambul, care cuprinde orientări și definiții pentru echipajele de zbor și personalul de întreținere care utilizează MEL;
 2. stadiul revizuirii MMEL pe care se bazează MEL și stadiul revizuirii MEL;
 3. domeniul de aplicare, amplitudinea și scopul MEL.

- (e) Operatorul trebuie:
1. să stabilească intervale de remediere pentru fiecare instrument, echipament sau funcție care este enumerată în MEL și care nu funcționează. Intervalul de remediere din MEL nu este mai puțin restrictiv decât intervalul de remediere corespunzător din MMEL;
 2. să stabilească un program eficient de remediere;
 3. să opereze aeronava numai după expirarea intervalului de remediere precizat în MEL dacă:
 - (i) defecțiunea a fost remediată; sau
 - (ii) intervalul de remediere a fost prelungit în conformitate cu litera (f).
- (f) Sub rezerva aprobării de către AAC, operatorul poate folosi o procedură pentru a prelungi o singură dată intervalele de remediere din categoriile B, C și D, cu condiția ca:
1. prelungirea intervalului de remediere să se încadreze în domeniul de aplicare al MMEL pentru tipul de aeronavă;
 2. prelungirea intervalului de remediere să aibă maximum aceeași durată ca intervalul de remediere precizat în MEL;
 3. prelungirea intervalului de remediere să nu fie folosită ca un mijloc obișnuit de remediere a articolelor din MEL, ci să fie folosită doar în cazul unor evenimente care nu pot fi controlate de operator și care împiedică efectuarea remedierii;
 4. operatorul să elaboreze o descriere a atribuțiilor și responsabilităților specifice pentru controlul prelungirilor;
 5. orice prelungire a intervalului de remediere aplicabil să fie notificată AAC; și
 6. să se stabilească un plan de realizare a remedierii cât mai rapid posibil.
- (g) Operatorul instituie procedurile operaționale și de întreținere la care se face referire în MEL, luând în considerare procedurile operaționale și de întreținere la care se face referire în MMEL. Aceste proceduri trebuie incluse în manualele operatorului sau în MEL.
- (h) Operatorul modifică procedurile operaționale și de întreținere la care se face referire în MEL, după fiecare modificare aplicabilă a procedurilor operaționale și de întreținere la care se face referire în MMEL.
- (i) Cu excepția cazului în care MEL prevede altceva, operatorul realizează:
1. procedurile operaționale la care se face referire în MEL atunci când intenționează să exploateze și/sau exploatează articolul din listă care nu funcționează; și
 2. procedurile de întreținere la care se face referire în MEL înainte de a exploata articolul din listă care nu funcționează.
- (j) Sub rezerva unei aprobări specifice a fiecărui caz în parte de către AAC, operatorul poate exploata o aeronavă cu instrumente, echipamente sau funcții care nu funcționează fără să respecte constrângerile MEL, dar respectând constrângerile MMEL, dacă:

1. instrumentele, echipamentele sau funcțiile respective se înscriu în domeniul de aplicare a MMEL, definit la litera (a);
2. aprobarea nu se folosește ca mijloc obișnuit de desfășurare a operațiunilor care nu respectă constrângerile MEL aprobate, ci doar în cazul unor evenimente care nu pot fi controlate de operator și care împiedică respectarea MEL;
3. operatorul elaborează o descriere a atribuțiilor și responsabilităților specifice pentru controlul exploatării aeronavei în conformitate cu o astfel de aprobare; și
4. se stabilește un plan pentru remedierea instrumentelor, echipamentelor sau funcțiilor care nu funcționează sau pentru reluarea exploatării aeronavei în conformitate cu constrângerile MEL cât mai rapid posibil.

ORO.MLR.110 Jurnalul de bord

Caracteristicile aeronavei, ale echipajului și ale fiecărei călătorii se înregistrează pentru fiecare zbor sau serie de zboruri sub forma unui jurnal de bord sau a unui document echivalent.

ORO.MLR.115 Evidența documentelor

- (a) Următoarele documente trebuie păstrate de cel puțin cinci ani:
1. pentru operatori CAT, evidențe privind activitățile menționate în punctul ORO.GEN.200 din Hotărîrea Guvernului nr. 831/2018;
 2. pentru operatorii declarați, o copie a declarației operatorului, detalii privind aprobările deținute și manualul de operațiuni;
 3. pentru titularii de autorizații SPO, în plus față de documentele menționate la litera (a) punctul 2, evidențele privind evaluarea riscurilor efectuată în conformitate cu punctul SPO.OP.230 și procedurile standard de operare conexe.
- (b) Următoarele informații folosite la pregătirea și executarea unui zbor și rapoartele asociate se păstrează timp de trei luni:
1. planul operațional de zbor, dacă este cazul;
 2. documentația NOTAM (avize către navigatori) și SMIA (serviciul management informații aeronautice) specifică fiecărei rute, dacă a fost modificată de operator;
 3. documentația privind masa și centrul;
 4. notificarea încărcăturilor speciale, inclusiv informările scrise către comandantul/pilotul comandant cu privire la bunurile periculoase, dacă este cazul;
 5. jurnalul de bord sau documentul echivalent; și
 6. înregistrările de zbor pentru consemnarea informațiilor detaliate despre orice eveniment sau a oricărui fapt pe care comandantul/pilotul comandant consideră că este necesar să îl raporteze sau să îl înregistreze.

(c) Documentele referitoare la personal se păstrează pentru perioadele indicate mai jos:

Licențele echipajului de zbor și atestatele de membru al echipajului de cabină	Atât timp cât membrul echipajului exercită privilegiile asociate licenței sau atestatului pentru operatorul aeronavei
Pregătirea, verificarea și calificările membrilor echipajului	3 ani
Documente privind experiența recentă a membrilor echipajului	15 luni
Competențe de rută și aerodrom/sarcină și zonă ale membrilor echipajului, după caz	3 ani
Pregătire în domeniul bunurilor periculoase, după caz	3 ani
Evidența pregătirii/calificării altor categorii de personal pentru care este necesar un program de pregătire	ultimele 2 înregistrări privind pregătirea

(d) Operatorul trebuie:

1. să păstreze toate documentele privind pregătirea, verificarea și calificările fiecărui membru al echipajului, după cum se prevede în partea ORO; și
2. să pună aceste documente, la cerere, la dispoziția membrului echipajului vizat.

(e) Operatorul păstrează informațiile utilizate pentru pregătirea și execuția unui zbor și documentele referitoare la pregătirea personalului, chiar dacă acesta încetează să mai exploateze respectiva aeronavă sau dacă nu mai este angajatorul respectivului membru al echipajului, cu condiția încadrării în termenul prevăzut la litera (c).

(f) Dacă un membru al echipajului devine membru al unui echipaj pentru un alt operator, operatorul pune la dispoziția noului operator toate documentele membrului echipajului aflate la dispoziția sa, cu condiția încadrării în termenul prevăzut la litera (c).

SUBPARTEA SEC

SECURITATE

ORO.SEC.100. Securitatea compartimentului echipajului de zbor - avioane

- (a) Într-un avion echipat cu o ușă pentru compartimentul echipajului de zbor, trebuie să existe posibilitatea de a bloca această ușă și să se asigure mijloace prin care echipajul de cabină să poată informa echipajul de zbor în eventualitatea unor activități suspecte sau a unor breșe de securitate a cabinei.
- (b) Toate avioanele pentru pasageri cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 45 500 kg sau cu o MOPSC de peste 60 de locuri, utilizate pentru transportul comercial de pasageri, trebuie să fie echipate cu o ușă pentru compartimentul pentru echipajul de zbor aprobată, care se poate bloca și debloca din fiecare post de pilotaj și este proiectată cu respectarea cerințelor aplicabile în materie de navigabilitate.
- (c) În toate avioanele care sunt echipate cu o ușă pentru compartimentul pentru echipajul de zbor în conformitate cu litera (b) de mai sus:
 - 1. această ușă se închide înainte de pornirea motoarelor pentru decolare și se blochează, atunci când acest lucru este impus de procedurile de securitate sau de pilotul-comandant, până la oprirea motoarelor după aterizare, cu excepția cazului în care se consideră necesar ca persoane autorizate să poată intra sau ieși în conformitate cu programele de securitate naționale din domeniul aviației civile; și
 - 2. se asigură mijloace de monitorizare de la ambele posturi de pilotaj a întregii zone a ușii din afara compartimentului echipajului de zbor în vederea identificării persoanelor care solicită intrarea și a detectării comportamentelor suspecte sau a potențialelor amenințări.

ORO.SEC.105 Securitatea compartimentului echipajului de zbor - elicoptere

Dacă un elicopter utilizat pentru transportul de pasageri este dotat cu o ușă pentru compartimentul echipajului de zbor, aceasta trebuie să se poată bloca din interiorul compartimentului pentru a împiedica accesul neautorizat.

SUBPARTEA FC
EHIPAJUL DE ZBOR

ORO.FC.005 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator în legătură cu pregătirea, experiența și calificarea echipajului de zbor și cuprinde:

- (a) SECȚIUNEA 1, care specifică cerințele comune aplicabile atât operațiunilor necomerciale cu aeronave complexe motorizate, cât și operațiuni comerciale;
- (b) SECȚIUNEA 2, care specifică cerințele suplimentare aplicabile operațiunilor de transport aerian comercial cu excepția:
 - 1. operațiunilor de transport aerian comercial cu planoare sau baloane; sau
 - 2. operațiunilor de transport aerian comercial de pasageri în condiții de zbor la vedere (VFR) pe timp de zi, cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare și în cadrul unei zone locale precizate de AAC, cu
 - avioane monomotor cu elice cu o masă maximă certificată la decolare de 5 700 kg sau mai puțin și cu o MOPSC de 5; sau
 - elicoptere monomotor altele decât cele complexe motorizate, cu o MOPSC de 5.
- (c) SECȚIUNEA 3, care specifică cerințele suplimentare pentru operațiuni comerciale specializate și pentru cele menționate la litera (b) subpunctele 1 și 2.

SECȚIUNEA 1

Cerințe comune

ORO.FC.100 Componenta echipajului de zbor

- (a) Componenta echipajului de zbor și numărul membrilor echipajului de zbor la posturile de lucru afectate trebuie să respecte valorile minime indicate în manualul de zbor al aeronavei sau limitările de operare prevăzute pentru aeronavă.
- (b) Echipajul de zbor cuprinde membri suplimentari în cazul în care tipul de operațiune impune acest lucru și nu este redus sub numărul indicat în manualul de operațiuni.
- (c) Toți membrii echipajului de zbor trebuie să dețină o licență și calificări eliberate sau acceptate în conformitate cu cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la personalul navigant și corespunzătoare sarcinilor care le revin.
- (d) Un membru al echipajului de zbor poate fi eliberat în timpul zborului de sarcinile sale la comenzi de către un alt membru al echipajului de zbor calificat corespunzător.
- (e) Atunci când se recurge la serviciile membrilor de echipaj de zbor care lucrează ca liber profesioniști sau cu jumătate de normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele aplicabile ale prezentei subpărți și elementele relevante ale cerințelor tehnice cu privire la certificarea personalului navigant (partea FCL), inclusiv cerințele referitoare la experiența recentă, ținând seama de toate serviciile prestate de membrul echipajului de zbor pentru alt (alți) operator (operatori), în scopul de a determina în special:
 - 1. numărul total de tipuri și variante de aeronave pe care își desfășoară activitatea; și
 - 2. limitările aplicabile în ceea ce privește timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.

ORO.FC.105 Desemnarea ca pilot comandant/comandant

- (a) În conformitate cu punctul 32 din Anexa 3 la Codul aerian al Republicii Moldova, un pilot din echipajul de zbor, calificat ca pilot comandant în conformitate cu cerințele tehnice cu privire la certificarea personalului navigant (partea FCL), este desemnat de operator ca pilot comandant sau, pentru operațiunile de transport aerian comercial, commandant.
- (b) Operatorul poate desemna un membru al echipajului de zbor să acționeze în calitate de pilot comandant/comandant doar dacă acesta:
 - 1. deține nivelul minim de experiență indicat în manualul de operațiuni;
 - 2. deține cunoștințe adecvate referitoare la ruta sau zona vizată de zbor și la aerodromurile, inclusiv aerodromurile de rezervă, instalațiile și procedurile utilizate;
 - 3. în cazul operațiunilor cu echipaj multiplu, a absolvit cursul de comandă oferit de operator, dacă trece de la statutul de copilot la cel de pilot comandant/comandant.

- (c) În cazul operațiunilor comerciale cu avioane și elicoptere, pilotul comandant/comandantul sau pilotul căruia i se poate delega desfășurarea unui zbor a urmat în prealabil pregătirea inițială de familiarizare cu ruta sau zona vizată de zbor și cu aerodromurile, instalațiile și procedurile utilizate. Aceste cunoștințe referitoare la rută/zonă și aerodrom se mențin prin efectuarea cel puțin a unui zbor pe ruta, în zona sau spre aerodromul respectiv într-un interval de 12 luni.
- (d) Litera (c) nu se aplică în cazul:
1. avioanelor din clasa de performanță B utilizate pentru operațiuni de transport aerian comercial în condiții VFR pe timp de zi; și
 2. operațiunilor de transport aerian comercial de pasageri în condiții VFR pe timp de zi, cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare sau în cadrul unei zone locale precizate de AAC, efectuate cu elicoptere monomotor altele decât cele complexe motorizate, cu o MOPSC de 5.

ORO.FC.110 Mecanic Navigant

În cazul în care un avion este proiectat astfel încât să includă un post separat de mecanic navigant, echipajul de zbor cuprinde un membru care este calificat corespunzător în conformitate cu cerințele naționale aplicabile.

ORO.FC.115 Pregătire în domeniul managementului resurselor echipajului (CRM)

- (a) Înainte de a-și desfășura activitatea, membrul echipajului de zbor trebuie să fi primit pregătirea CRM corespunzătoare rolului său, după cum se specifică în manualul de operațiuni.
- (b) Unele elemente ale pregătirii CRM se includ în pregătirea pentru tipul sau clasa de aeronave și în pregătirea periodică, precum și în cursul de comandă.

ORO.FC.120 Pregătire de conversie oferită de operator

- (a) În cazul operațiunilor cu avioane sau elicoptere, membrul echipajului de zbor trebuie să urmeze cursul de pregătire de conversie oferit de operator înainte de a începe zborurile de linie fără supraveghere:
1. atunci când trece pe o aeronavă pentru care este necesară o nouă calificare de tip sau de clasă;
 2. atunci când trece la alt operator.
- (b) Cursul de pregătire de conversie al operatorului cuprinde pregătire pe echipamentele instalate pe aeronavă, în funcție de rolurile membrilor echipajului de zbor.

ORO.FC.125 Pregătirea pentru diferențe și pregătirea de familiarizare

- (a) Membrii echipajului de zbor urmează un curs de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare atunci când respectiva pregătire este impusă de cerințele tehnice cu privire la certificarea personalului navigant (partea FCL) și când se schimbă procedurile sau echipamentul, ceea ce impune cunoștințe suplimentare referitoare la tipurile sau variantele exploatare în prezent.
- (b) Manualul de operațiuni specifică momentul în care este necesară o astfel de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare.

ORO.FC.130 Pregătirea periodică și verificarea aferentă

- (a) Fiecare membru al echipajului de zbor urmează o pregătire periodică anuală în zbor și la sol relevantă pentru tipul sau varianta de aeronavă pe care își desfășoară activitatea, inclusiv o pregătire privind amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bord.
- (b) Fiecare membru al echipajului de zbor este verificat periodic pentru a-și demonstra competența de a executa procedurile normale, anormale și de urgență.

ORO.FC.135 Calificarea piloților pentru operarea în oricare dintre posturile de pilotaj

Membrii echipajului de zbor care pot fi desemnați să își desfășoare activitatea pe oricare dintre posturile de pilotaj se supun pregătirii și verificării corespunzătoare, după cum se specifică în manualul de operațiuni.

ORO.FC.140 Operarea pe mai multe tipuri sau variante

- (a) Membrii echipajului de zbor care operează pe mai mult de un tip sau o variantă de aeronavă respectă cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru fiecare tip sau variantă, cu excepția cazului în care, pentru tipurile și variantele de aeronave relevante, sunt definite credite legate de cerințele privind pregătirea, verificarea și experiența recentă în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.
- (b) Pentru desfășurarea activității pe mai mult de un tip sau variantă, se specifică proceduri și/sau restricții operaționale corespunzătoare în manualul de operațiuni.

ORO.FC.145 Furnizarea pregătirii

- (a) Toate pregătirile prevăzute în prezenta subparte sunt executate:
 - 1. în conformitate cu programele și programa de pregătire stabilite de operator în manualul de operațiuni;
 - 2. de personal calificat corespunzător. În cazul pregătirii practice și pregătirii sintetice pentru zbor, precum și al verificării aferente, personalul care furnizează pregătirea și desfășoară verificările trebuie să fie calificat în conformitate cu cerințele tehnice cu privire la certificarea personalului navigant (partea FCL).

- (b) Atunci când elaborează programele și programa de pregătire, operatorul include elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.
- (c) În cazul operațiunilor CAT, programele de pregătire și de verificare, inclusiv programa și folosirea echipamentelor individuale de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD), se aprobă de către AAC.
- (d) În măsura posibilităților, FSTD trebuie să reproducă aeronava folosită de operator. Diferențele dintre FSTD și aeronavă se descriu și se analizează într-o informare sau un curs de pregătire, după caz.
- (e) Operatorul instituie un sistem pentru a monitoriza în mod adecvat schimbările aduse FSTD și pentru a se asigura că acele schimbări nu afectează caracterul adecvat al programelor de pregătire.

SECȚIUNEA 2

Cerințe suplimentare pentru operațiunile de transport aerian comercial

ORO.FC.200 Componentă echipajului de zbor

- (a) În orice echipaj de zbor nu poate exista mai mult de un membru fără experiență.
- (b) Comandantul poate delega efectuarea zborului unui alt pilot calificat corespunzător în conformitate cu cerințele tehnice cu privire la certificarea personalului navigant (partea FCL), cu condiția respectării cerințelor de la punctul ORO.FC.105 litera (b) subpunctele 1 și 2 și litera (c).
- (c) Cerințe specifice pentru operațiuni cu avioane în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR) sau pe timp de noapte.
 - 1. Echipajul de zbor minim este format din doi piloți în cazul tuturor avioanelor cu motoare turbopropulsoare cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de peste nouă locuri și în cazul tuturor avioanelor cu turboreactoare.
 - 2. Avioanele care nu sunt vizate de litera (c) subpunctul 1 se exploatează cu un echipaj minim de doi piloți, cu excepția situațiilor în care se respectă cerințele de la punctul ORO.FC.202, caz în care pot fi exploatate cu un singur pilot.
- (d) Cerințe specifice pentru operațiunile cu elicoptere.
 - 1. Pentru toate operațiunile cu elicoptere cu o MOPSC de peste 19 locuri și pentru operațiunile în condiții IFR cu elicoptere cu o MOPSC de peste 9 locuri:
 - (i) echipajul de zbor minim este format din doi piloți; și
 - (ii) comandantul este titularul unei licențe de pilot de linie (elicoptere) [ATPL(H)] cu o calificare de zbor instrumental eliberată în conformitate cu cerințele tehnice cu privire la certificarea personalului navigant (partea FCL).
 - 2. Operațiunile care nu sunt vizate de litera (d) punctul 1 pot fi executate de un singur pilot în condiții IFR sau pe timp de noapte, cu condiția îndeplinirii cerințelor de la punctul ORO.FC.202.

ORO.FC.A.201 Înlocuirea membrilor echipajului de zbor în timpul zborului

- (a) Comandantul poate delega efectuarea zborului:
 - 1. unui alt comandant calificat; sau
 - 2. pentru operațiuni numai peste nivelul de zbor (FL) 200, unui pilot care dispune de următoarele cerințe privind calificările minime:
 - (i) ATPL;
 - (ii) pregătirea de conversie și verificarea aferentă, inclusiv pregătirea pentru calificarea de tip, în conformitate cu punctul ORO.FC.220;

- (iii) toate pregătirile periodice și verificările aferente, în conformitate cu punctele ORO.FC.230 și ORO.FC.240;
- (iv) competența de rută/zonă și aerodrom, în conformitate cu punctul ORO.FC.105.

(b) Copilotul poate fi înlocuit de:

1. un alt pilot calificat corespunzător;
2. pentru operațiuni numai peste nivelul de zbor (FL) 200, un copilot suplimentar pentru rută care dispune de următoarele calificări minime:
 - (i) licență de pilot de linie (CPL) valabilă cu calificare de zbor instrumental;
 - (ii) pregătirea de conversie și verificarea aferentă, inclusiv pregătirea pentru calificarea de tip, în conformitate cu punctul ORO.FC.220, cu excepția cerinței referitoare la pregătirea pentru decolare și aterizare;
 - (iii) pregătirea periodică și verificarea aferentă în conformitate cu punctul ORO.FC.230, cu excepția cerinței referitoare la pregătirea pentru decolare și aterizare.

(c) Un mecanic navigant poate fi înlocuit în timpul zborului de către un membru al echipajului calificat corespunzător, în conformitate cu cerințele naționale aplicabile.

ORO.FC.202 Operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR sau pe timp de noapte

Pentru a putea zbura în condiții IFR sau pe timp de noapte cu un echipaj de zbor minim format dintr-un singur pilot, după cum se prevede la punctul ORO.FC.200 litera (c) subpunctul 2 și litera (d) subpunctul 2, trebuie să se respecte următoarele cerințe:

- (a) operatorul include în manualul de operațiuni un program de pregătire de conversie și de pregătire periodică care să includă cerințe suplimentare pentru operarea cu un singur pilot. Pilotul trebuie să fi urmat pregătirea privind procedurile operatorului, în special cu privire la:
 1. gestionarea motoarelor și manevrele de urgență;
 2. folosirea listei de verificare pentru situații normale, anormale și de urgență;
 3. comunicarea cu ATC (controlul traficului aerian);
 4. proceduri de plecare și de apropiere;
 5. gestionarea pilotului automat, dacă este cazul;
 6. folosirea documentației de zbor simplificate;
 7. managementul resurselor echipajului cu un singur pilot.
- (b) verificările periodice prevăzute la punctul ORO.FC.230 trebuie efectuate în situația operării cu un singur pilot pe respectivul tip sau pe respectiva clasă de aeronavă, într-un mediu reprezentativ al exploatării.

- (c) Pentru operațiuni cu avioane în condiții IFR, pilotul trebuie:
1. să aibă minimum 50 de ore timp de zbor în condiții IFR pe tipul sau clasa specifică de avion, din care 10 ore în funcția de comandant; și
 2. să fi efectuat în ultimele 90 de zile pe tipul sau clasa de avion relevante:
 - (i) cinci zboruri IFR, inclusiv trei apropieri instrumentale, pe post de pilot unic; sau
 - (ii) o verificare de apropiere instrumentală IFR.
- (d) Pentru operațiuni cu avioane pe timp de noapte, pilotul trebuie:
1. să aibă minimum 15 ore de zbor pe timp de noapte care pot fi incluse în cele 50 de ore timp de zbor în condiții IFR de la litera (c) subpunctul 1; și
 2. să fi efectuat în ultimele 90 de zile pe tipul sau clasa de avion relevante:
 - (i) trei decolări și aterizări pe timp de noapte pe post de pilot unic; sau
 - (ii) o verificare a unei decolări și aterizări pe timp de noapte.
- (e) Pentru operațiuni cu elicoptere în condiții IFR, pilotul trebuie:
1. să aibă 25 de ore experiență totală de zbor în condiții IFR în mediul de operare relevant; și
 2. să aibă 25 de ore experiență de zbor ca pilot unic pe tipul specific de elicopter aprobat pentru un singur pilot în condiții IFR, din care 10 ore pot fi sub supraveghere, inclusiv cinci sectoare de zbor de linie în condiții IFR sub supraveghere folosind procedurile pentru un sigur pilot; și
 3. să fi efectuat în ultimele 90 de zile:
 - (i) cinci zboruri în condiții IFR pe post de pilot unic, inclusiv trei apropieri instrumentale, realizate pe un elicopter aprobat în acest scop; sau
 - (ii) o verificare a unei apropieri instrumentale IFR pe post de pilot unic pe tipul relevant de elicopter, echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau simulator complet de zbor (FFS).

ORO.FC.205 Cursul de comandă

- (a) Pentru operațiuni cu avioane și cu elicoptere, cursul de comandă trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:
1. pregătire pe un FSTD, care cuprinde pregătire orientată pe zborul de linie (LOFT) și/sau pregătire practică;
 2. verificarea competenței efectuată de operator, acționând în calitate de comandant;
 3. pregătire privind responsabilitățile comandantului;

4. pregătire pentru zborul de linie pe post de comandant sub supraveghere, pentru un minim de:
 - (i) 10 sectoare de zbor, în cazul avioanelor; și
 - (ii) 10 ore, inclusiv cel puțin 10 sectoare de zbor, în cazul elicopterelor;
5. efectuarea unei verificări în zbor de linie pe post de comandant și dovedirea cunoștințelor adecvate referitoare la ruta sau zona vizată de zbor și la aerodromurile, inclusiv aerodromurile de rezervă, instalațiile și procedurile utilizate; și
6. pregătire în domeniul managementului resurselor echipajului.

ORO.FC.215 Pregătirea inițială în domeniul managementului resurselor echipajului (CRM), oferită de operator

- (a) Membrul echipajului de zbor trebuie să fi efectuat un curs de pregătire inițială în domeniul CRM înainte de a începe zboruri de linie nesupravegheate.
- (b) Pregătirea inițială în domeniul CRM este oferită de cel puțin un instructor CRM calificat corespunzător, care poate fi asistat de experți pentru tratarea domeniilor specifice.
- (c) Dacă membrul echipajului de zbor nu a beneficiat în prealabil de pregătire teoretică referitoare la factorii umani la nivelul ATPL, acesta trebuie să urmeze, înainte de pregătirea inițială CRM sau împreună cu aceasta, un curs teoretic oferit de operator și bazat pe programa privind performanțele și limitele umane pentru ATPL, după cum se stabilește în cerințele tehnice cu privire la certificarea personalului navigant (partea FCL).

ORO.FC.220 Pregătirea de conversie și verificarea aferentă realizate de operator

- (a) Pregătirea CRM se integrează în cursul de pregătire de conversie oferit de operator.
- (b) Odată început un curs de pregătire de conversie oferit de operator, membrul echipajului de zbor nu primește sarcini de pilotaj pe alt tip sau clasă de aeronavă până la finalizarea sau încetarea cursului. Membrii echipajului care își desfășoară activitatea doar pe avioane din clasa de performanță B pot fi repartizați pentru zboruri pe alte tipuri de avioane din clasa de performanță B pe durata cursurilor de conversie, în măsura în care acest lucru este necesar pentru menținerea operării.
- (c) Volumul de pregătire necesar membrului echipajului de zbor în cadrul cursului de conversie oferit de operator se determină în conformitate cu standardele de calificare și experiență specificate în manualul de operațiuni, luându-se în considerare experiența și pregătirile sale anterioare.
- (d) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze:
 1. verificarea competenței realizată de operator, precum și pregătirea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță și verificarea aferentă înainte de începerea zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS); și
 2. verificarea în zbor de linie la încheierea zborurilor de linie sub supraveghere. Pentru avioanele din clasa de performanță B, LIFUS se poate efectua pe orice avion din clasa aplicabilă.

- (e) În cazul avioanelor, piloții cărora li s-a eliberat o calificare de tip pe baza unui curs de pregătire fără ore de zbor pe aeronavă (denumit în continuare ZFTT” – *zero flight-time training*):
1. încep zborul de linie sub supraveghere în termen de 21 de zile de la finalizarea testului de aptitudini sau după pregătirea corespunzătoare furnizată de operator. Conținutul unei astfel de pregătiri este descris în manualul de operațiuni;
 2. efectuează șase decolări și aterizări pe un FSTD nu mai târziu de 21 de zile de la finalizarea testului de aptitudini sub supravegherea unui instructor pentru calificare de tip pentru avioane [denumit în continuare TRI(A)” – *type rating instructor for aeroplanes*], care ocupă celălalt post de pilotaj. Numărul de decolări și aterizări poate fi redus dacă s-au definit credite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile. Dacă decolările și aterizările nu au fost efectuate în termen de 21 de zile, operatorul furnizează pregătire de actualizare a cunoștințelor, al cărei conținut este descris în manualul de operațiuni;
 3. realizează primele patru decolări și aterizări de zbor de linie în avion, sub supravegherea unui TRI(A), care ocupă celălalt post de pilotaj. Numărul de decolări și aterizări poate fi redus dacă s-au definit credite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

ORO.FC.230 Pregătirea periodică și verificarea aferentă

- (a) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să se supună pregătirii periodice și verificării aferente relevante pentru tipul sau varianta de aeronavă pe care își desfășoară activitatea.
- (b) Verificarea competenței efectuată de operator
1. Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să se supună verificărilor competenței efectuate de operator ca parte a unui echipaj normal de zbor pentru a-și demonstra competența de a executa procedurile normale, anormale și de urgență.
 2. Dacă membrul echipajului de zbor va trebui să își desfășoare activitatea în condiții IFR, verificarea competenței efectuată de operator se realizează fără repere vizuale externe, după caz.
 3. Perioada de valabilitate a verificării competenței efectuate de operator este de șase luni calendaristice. Pentru operațiuni în condiții VFR pe timp de zi cu avioane din clasa de performanță B desfășurate în cursul unor sezoane care nu depășesc opt luni consecutive, este suficientă o singură verificare a competenței efectuată de operator. Verificarea competenței se efectuează înainte de începerea operațiunilor de transport aerian comercial.
 4. Membrul echipajului de zbor angajat în operațiuni pe timp de zi pe rute pe care se zboară după repere vizuale cu un alt elicopter decât unul complex motorizat se poate supune unei singure verificări a competenței efectuate de operator doar pe unul dintre tipurile relevante pentru care deține o calificare. Verificarea competenței efectuată de operator se realizează de fiecare dată pe tipul folosit cel mai puțin recent pentru verificarea competenței. Tipurile de elicoptere relevante care pot fi grupate în scopul verificării competenței de către operator sunt indicate în manualul de operațiuni.

5. Fără a aduce atingere prevederilor de la punctul ORO.FC.145 litera (a) subpunctul 2, pentru operațiuni cu alte elicoptere decât cele complex motorizate pe timp de zi și pe rute pe care se zboară după repere vizuale și cu avioane din clasa de performanță B, verificarea poate fi realizată de un comandant calificat corespunzător numit de către operator, cu pregătire în ceea ce privește conceptele CRM și evaluarea competențelor CRM. Operatorul informează AAC în legătură cu persoanele numite.

(c) Verificarea în zbor de linie

1. Fiecare membru al echipajului de zbor se supune unei verificări în zbor de linie pe aeronavă pentru a demonstra competența de a executa operațiunile normale de zbor de linie descrise în manualul de operațiuni. Perioada de valabilitate a unei verificări în zbor de linie este de 12 luni calendaristice.

2. Fără a aduce atingere prevederilor de la punctul ORO.FC.145 litera (a) subpunctul 2, verificările în zbor de linie pot fi realizate de un comandant calificat corespunzător numit de operator, cu pregătire în ceea ce privește conceptele CRM și evaluarea competențelor CRM.

(d) Pregătirea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță și verificarea aferentă

Fiecare membru al echipajului de zbor se supune pregătirii și verificării cu privire la amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bord. Perioada de valabilitate a unei verificări referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță este de 12 luni calendaristice.

(e) Pregătirea CRM

1. În toate etapele corespunzătoare ale pregătirii periodice sunt integrate elemente CRM.

2. Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să urmeze o pregătire CRM modulară specifică. Toate subiectele principale ale pregătirii CRM sunt parcurse de-a lungul unor sesiuni de pregătire modulare distribuite cât se poate de uniform pe fiecare perioadă de trei ani.

(f) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să urmeze o pregătire la sol și o pregătire practică pe un FSTD sau pe o aeronavă ori o pregătire combinată pe un FSTD și o aeronavă cel puțin o dată la fiecare 12 luni calendaristice.

(g) Perioada de valabilitate menționată la literele (b) subpunctul 3, (c) și (d) se calculează de la sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea.

(h) Dacă pregătirea sau verificările prevăzute mai sus s-au efectuat în ultimele 3 luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează începând cu data expirării perioadei precedente de valabilitate.

ORO.FC.235 Calificarea piloților pentru operarea în oricare dintre posturile de pilotaj

- (a) Comandanții ale căror sarcini le impun operarea în oricare dintre posturile de pilotaj și exercitarea sarcinilor de copilot sau comandanții cărora li se cere să îndeplinească sarcini de pregătire sau de verificare trebuie să se supună unei pregătiri și unei verificări suplimentare conform manualului de operațiuni. Verificarea poate fi realizată odată cu verificarea competenței efectuată de operator prevăzută la punctul ORO.FC.230 litera (b).
- (b) Pregătirea și verificarea suplimentare trebuie să includă cel puțin următoarele:
 - 1. cedarea unui motor în timpul decolării;
 - 2. o apropiere și o ratare cu un motor inoperant; și
 - 3. o aterizare cu un motor inoperant.
- (c) În cazul elicopterelor, comandanții trebuie să își susțină verificările competenței alternativ pe postul de pilotaj din stânga și din dreapta, la fiecare a doua verificare a competenței, cu condiția ca, la combinarea verificării competenței pentru calificarea de tip cu verificarea competenței efectuată de operator, comandantul să își efectueze pregătirea sau verificarea pe postul de pilotaj pe care îl ocupă în mod obișnuit.
- (d) La executarea manevrelor cu un motor oprit pe o aeronavă, cedarea motorului trebuie simulată.
- (e) Atunci când operează în postul de pilotaj al copilotului, verificările impuse de punctul ORO.FC.230 pentru operarea în postul de pilotaj al comandantului trebuie să fie, în plus, valabile și la zi.
- (f) Un pilot care înlocuiește comandantul trebuie să fi demonstrat, în concordanță cu verificarea competenței efectuată de operator prevăzută la punctul ORO.FC.230 litera (b), aptitudinea de a executa manevrele și procedurile care în mod normal nu țin de responsabilitatea sa. În cazurile în care nu sunt diferențe semnificative între postul de pilotaj din dreapta și cel din stânga, se poate face practică pe oricare dintre posturile de pilotaj.
- (g) Un pilot, altul decât comandantul, care ocupă postul de pilotaj al comandantului trebuie să demonstreze aptitudinea de a executa manevrele și procedurile, în concordanță cu verificarea competenței efectuată de operator conform punctului ORO.FC.230 litera (b), care, în mod normal, sunt responsabilitățile comandantului acționând în calitate de pilot care monitorizează progresul zborului. În cazurile în care nu sunt diferențe semnificative între postul de pilotaj din dreapta și cel din stânga, se poate face practică pe oricare dintre posturile de pilotaj.

ORO.FC.240 Operarea pe mai multe tipuri sau variante

- (a) Procedurile sau restricțiile operaționale pentru operarea pe mai mult de un tip sau variantă, stabilite în manualul de operațiuni și aprobate de AAC, trebuie să cuprindă:
 - 1. nivelul minim de experiență al membrilor echipajului de zbor;
 - 2. nivelul minim de experiență pe un tip sau pe o variantă înainte de a începe pregătirea pentru un alt tip sau o altă variantă și exploatarea respectivului tip sau respectivei variante;

3. procesul prin care echipajul de zbor calificat pentru un tip sau o variantă va fi pregătit și calificat pentru alt tip sau o altă variantă; și
 4. toate cerințele aplicabile privind experiența recentă pentru fiecare tip sau variantă.
- (b) Atunci când un membru al echipajului de zbor operează atât elicoptere, cât și avioane, respectivul membru al echipajului de zbor este limitat la efectuarea de operațiuni pe un singur tip de avion și un singur tip de elicopter.
- (c) Litera (a) nu se aplică operațiunilor cu avioane din clasa de performanță B dacă acestea se limitează la clasele de avioane cu motoare cu piston cu un singur pilot în condiții VFR pe timp de zi. Litera (b) nu se aplică operațiunilor cu avioane din clasa de performanță B dacă acestea se limitează la clasele de avioane cu motoare cu piston cu un singur pilot.

ORO.FC.A.245 Program alternativ de pregătire și calificare

- (a) Operatorul de avioane cu o experiență corespunzătoare poate înlocui una sau mai multe dintre următoarele cerințe de pregătire și verificare aplicabile echipajului de zbor cu un program alternativ de pregătire și verificare (ATQP) aprobat de AAC:
1. punctul SPA.LVO.120 cu privire la pregătirea și calificările echipajului de zbor;
 2. pregătirea de conversie și verificarea aferentă;
 3. pregătirea pentru diferențe și pregătirea de familiarizare;
 4. cursul de comandă;
 5. pregătirea periodică și verificarea aferentă; și
 6. operarea pe mai multe tipuri sau variante.
- (b) ATQP trebuie să cuprindă pregătire și verificări ce instituie și mențin un nivel de competență cel puțin echivalent cu nivelul de competență obținut prin respectarea dispozițiilor de la punctele ORO.FC.220 și ORO.FC.230. Nivelul de competență obținut prin pregătirea și calificarea echipajului de zbor se demonstrează înainte de acordarea aprobării pentru ATQP de către AAC.
- (c) Operatorul care solicită o aprobare a ATQP trebuie să pună la dispoziția AAC un plan de punere în aplicare, care să includă o descriere a nivelului de competență care trebuie obținut prin pregătirea și calificarea echipajului de zbor.
- (d) În plus față de verificările impuse de punctul ORO.FC.230 și cerințele tehnice cu privire la certificarea personalului navigant (partea FCL), fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să se supună unei evaluări orientate pe zborul de linie (LOE) pe un FSTD. Perioada de valabilitate a unei evaluări LOE este de 12 luni calendaristice. Perioada de valabilitate se calculează de la sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea. Dacă evaluarea LOE s-a efectuat în ultimele 3 luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează începând cu data expirării evaluării precedente.

- (e) După doi ani de activitate pe baza unui program ATQP aprobat, operatorul poate extinde, cu aprobarea AAC, perioadele de valabilitate ale verificărilor prevăzute la punctul ORO.FC.230 după cum urmează:
1. verificarea competenței efectuată de operator la 12 luni calendaristice. Perioada de valabilitate se calculează de la sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea. Dacă verificarea s-a efectuat în ultimele trei luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează de la data expirării perioadei precedente de valabilitate;
 2. verificarea în zbor de linie la 24 de luni calendaristice. Perioada de valabilitate se calculează de la sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea. Dacă verificarea s-a efectuat în ultimele șase luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează de la data expirării perioadei precedente de valabilitate;
 3. verificarea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță la 24 de luni calendaristice. Perioada de valabilitate se calculează de la sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea. Dacă verificarea s-a efectuat în ultimele șase luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează de la data expirării perioadei precedente de valabilitate.

ORO.FC.A.250 Comandanți titulari ai unei licențe CPL(A)

- (a) Titularul unei licențe CPL(A) (avion) acționează în calitate de comandant în transportul aerian comercial pe un avion cu un singur pilot, numai dacă este îndeplinită una dintre condițiile următoare:
1. atunci când transportă pasageri în condiții VFR în afara unei raze de 50 NM (90 km) de la aerodromul de plecare, pilotul are un minim de 500 de ore de zbor pe avioane sau este titularul unei calificări de zbor instrumental valabile;
 2. atunci când operează un avion multimotor în condiții IFR, acesta are un minim de 700 de ore timp de zbor pe avioane, dintre care 400 de ore în funcția de pilot comandant. Aceste ore cuprind 100 de ore în condiții IFR și 40 de ore în operațiuni multimotor. Cele 400 de ore în funcția de pilot comandant pot fi înlocuite de ore de zbor în funcția de copilot într-un sistem de echipaj multipilot stabilit, prevăzut în manualul de operațiuni, echivalându-se două ore timp de zbor în calitate de copilot cu o oră timp de zbor ca pilot comandant;
 3. atunci când operează un avion monomotor în condiții IFR, acesta are un minim de 700 de ore timp de zbor pe avioane, dintre care 400 de ore în funcția de pilot comandant. Aceste ore cuprind 100 de ore în condiții IFR. Cele 400 de ore în funcția de pilot comandant pot fi înlocuite de ore de zbor în funcția de copilot într-un sistem de echipaj multipilot stabilit, prevăzut în manualul de operațiuni, echivalându-se două ore timp de zbor în calitate de copilot cu o oră timp de zbor ca pilot comandant.
- (b) Litera (a) punctul 1 nu se aplică operațiunilor în condiții IFR pe timp de zi cu avioane din clasa de performanță B.

ORO.FC.H.250 Comandanți titulari ai unei licențe CPL(H)

- (a) Titularul unei licențe CPL(H) (elicopter) acționează în calitate de comandant în transportul aerian comercial pe un elicopter cu un singur pilot, doar dacă:
1. atunci când își desfășoară activitatea în condiții IFR, acesta are un minim de 700 de ore timp total de zbor pe elicoptere, dintre care 300 de ore în funcția de pilot comandant. Aceste ore cuprind 100 de ore în condiții IFR. Cele 300 de ore în funcția de pilot comandant pot fi înlocuite de ore de zbor în funcția de copilot într-un sistem de echipaj multipilot stabilit, prevăzut în manualul de operațiuni, echivalându-se două ore timp de zbor în calitate de copilot cu o oră timp de zbor ca pilot comandant;
 2. atunci când își desfășoară activitatea în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) pe timp de noapte, acesta deține:
 - (i) o calificare de zbor instrumental valabilă; sau
 - (ii) 300 de ore timp de zbor pe elicoptere, dintre care 100 de ore ca pilot comandant și 10 ore ca pilot aflat la comenzi pe timp de noapte.

SECȚIUNEA 3

Cerințe suplimentare pentru operațiuni comerciale specializate și operațiuni de transport aerian comercial menționate în ORO.FC.005 litera (b) subpunctele 1 și 2

ORO.FC.330 Pregătirea periodică și verificarea aferentă – verificarea competenței efectuată de operator

- (a) Fiecare membru al echipajului de zbor se supune unor verificări ale competenței efectuate de operator pentru a-și demonstra competența de a executa procedurile normale, anormale și de urgență, acestea acoperind aspectele relevante aferente sarcinilor specializate descrise în manualul de operațiuni.
- (b) Se acordă atenția necesară în cazul în care operațiunile se desfășoară în condiții IFR sau pe timp de noapte.
- (c) Perioada de valabilitate a unei verificări a competenței efectuate de operator este de 12 luni calendaristice. Perioada de valabilitate se calculează începând cu sfârșitul lunii în care s-a realizat verificarea. Dacă verificarea competenței efectuată de operator are loc în ultimele trei luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează de la data expirării celei precedente.

SUBPARTEA CC
ECHIPAJUL DE CABINĂ

ORO.CC.005 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator atunci când exploatează o aeronavă cu echipaj de cabină și cuprinde:

- (a) secțiunea 1, care specifică cerințele comune aplicabile tuturor operațiunilor; și
- (b) secțiunea 2, care specifică cerințele suplimentare aplicabile doar operațiunilor de transport aerian comercial.

SECȚIUNEA 1

Cerințe commune

ORO.CC.100 Numărul de membri și componența echipajului de cabină

- (a) Numărul membrilor și componența echipajului de cabină se determină în conformitate cu punctul 21 din Anexa 3 la Codul aerian al Republicii Moldova, luându-se în considerare factorii operaționali sau circumstanțele specifice zborului care urmează să fie efectuat. Exceptând baloanele, cel puțin un membru al echipajului de cabină se desemnează pentru operarea aeronavelor cu o MOPSC de peste 19 locuri dacă transportă unul sau mai mulți pasageri.
- (b) În scopul respectării literei (a), numărul minim de membri ai echipajului de cabină este cel mai mare dintre următoarele:
1. numărul membrilor echipajului de cabină stabilit în cursul procesului de certificare a aeronavei în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile, pentru configurarea cabinei aeronavei utilizate de operator; sau
 2. dacă numărul prevăzut la punctul 1 nu a fost stabilit, numărul de membri ai echipajului de cabină stabilit în cursul procesului de certificare a aeronavei pentru configurația maximă aprobată a locurilor pentru pasageri minus 1 pentru fiecare multiplu întreg de 50 de locuri pentru pasageri pe care configurația cabinei aeronavei utilizate de operator îl are în minus față de configurația maximă aprobată a locurilor; sau
 3. un membru de echipaj de cabină pentru fiecare grup complet sau incomplet de 50 de locuri pentru pasageri instalate pe aceeași punte a aeronavei care urmează să fie exploatată.
- (c) Pentru operațiunile pentru care se desemnează mai mult de un membru al echipajului de cabină, operatorul numește un membru al echipajului de cabină care să răspundă în fața pilotului comandant/comandantului.

ORO.CC.110 Condiții pentru atribuirea de sarcini

- (a) Membrilor echipajului de cabină li se atribuie sarcini pe o aeronavă doar dacă:
1. au cel puțin 18 ani;
 2. au fost evaluați, în conformitate cu cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la personalul navigant (partea MED), ca fiind apți din punct de vedere fizic și mental pentru a-și executa sarcinile și pentru a-și îndeplini responsabilitățile în siguranță; și
 3. au trecut cu succes prin toate pregătirile și verificările aplicabile prevăzute de prezenta subparte și au competența de a-și executa sarcinile atribuite în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni.

- (b) Înainte de a atribui sarcini membrilor echipajului de cabină care lucrează ca liber profesioniști sau cu jumătate de normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele aplicabile ale prezentei subpărți, ținând seama de toate serviciile prestate de membrul echipajului de cabină pentru alt (alți) operator (operatori), în scopul de a determina în special:
1. numărul total de tipuri și variante de aeronave pe care își desfășoară activitatea; și
 2. limitările aplicabile în ceea ce privește timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.
- (c) Pasagerii trebuie informați clar cu privire la membrii echipajului de cabină aflați în funcțiune și rolul lor în ceea ce privește siguranța pasagerilor și a zborului.

ORO.CC.115 Desfășurarea cursurilor de pregătire și a verificărilor asociate

- (a) Operatorul stabilește un program și o programă detaliate pentru fiecare curs de pregătire în conformitate cu cerințele aplicabile din prezenta subparte și, după caz, din cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la personalul navigant (partea CC), în scopul de a acoperi sarcinile și responsabilitățile care trebuie îndeplinite de membrii echipajului de cabină.
- (b) Fiecare curs de pregătire cuprinde instruire teoretică și practică, precum și exerciții individuale și colective, în funcție de fiecare subiect vizat de pregătire, pentru ca membrii echipajului de cabină să obțină și să mențină nivelul adecvat de competență în conformitate cu prezenta subparte.
- (c) Fiecare curs de pregătire trebuie:
1. să se desfășoare într-un mod structurat și realist; și
 2. să fie susținut de personal calificat în mod corespunzător pentru subiectul care trebuie acoperit.
- (d) În timpul sau după finalizarea tuturor cursurilor de pregătire impuse de prezenta subparte, fiecare membru al echipajului trebuie să se supună unei verificări care să vizeze toate elementele de pregătire cuprinse în programul de pregătire relevant, cu excepția pregătirii în domeniul managementului resurselor echipajului (CRM). Verificările se efectuează de către personal calificat corespunzător pentru a verifica dacă membrul echipajului de cabină a obținut și/sau menține nivelul de competență necesar.
- (e) Cursurile de pregătire CRM și modulele CRM, după caz, sunt susținute de un instructor CRM pentru echipaje de cabină. Atunci când în alte cursuri de pregătire sunt cuprinse elemente CRM, un instructor CRM pentru echipaje de cabină se ocupă de elaborarea și punerea în aplicare a programei.

ORO.CC.120 Cursul de pregătire inițială

- (a) Fiecare nou venit care nu este deja titularul unui atestat valabil de membru al echipajului de cabină eliberat în conformitate cu cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la personalul navigant (partea CC):
1. să beneficieze de un curs de pregătire inițială, după cum se specifică la punctul CC.TRA.220 din anexa menționată; și

2. să susțină cu succes examenul asociat înainte de a urma o altă pregătire prevăzută în prezenta subparte.
- (b) Unele elemente ale programului de pregătire inițială se pot combina cu prima pregătire specifică tipului de aeronavă și cu pregătirea de conversie oferită de operator, cu condiția ca cerințele de la punctul CC.TRA.220 să fie îndeplinite și ca oricare dintre aceste elemente să fie înregistrat ca element al cursului de pregătire inițială în documentele privind pregătirea membrilor echipajului de cabină în cauză.

ORO.CC.125 Pregătirea specifică tipului de aeronavă și pregătirea de conversie oferită de operator

- (a) Fiecare membru al echipajului de cabină trebuie să fi urmat pregătirea corespunzătoare specifică tipului de aeronavă și pregătirea de conversie oferită de operator și să se fi supus verificărilor asociate, înainte de:
1. a fi desemnat pentru prima dată de către operator să își desfășoare activitatea ca membru al echipajului de cabină; sau
 2. a fi desemnat de respectivul operator să își desfășoare activitatea pe un alt tip de aeronavă.
- (b) Atunci când elaborează programele și programa pentru pregătirea specifică tipului de aeronavă și pentru pregătirea de conversie furnizate de operator, operatorul include, dacă sunt disponibile, elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.
- (c) Programul de pregătire specifică tipului de aeronavă trebuie:
1. să cuprindă pregătire și exerciții pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă; și
 2. să cuprindă cel puțin următoarele elemente de pregătire specifică tipului de aeronavă:
 - (i) descrierea aeronavei, în funcție de relevanța sa pentru sarcinile echipajului de cabină;
 - (ii) toate echipamentele și sistemele de siguranță instalate relevante pentru sarcinile echipajului de cabină;
 - (iii) manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului de cabină, a fiecărui tip sau a fiecărei variante de uși și de ieșiri normale și de urgență, în modul normal și în modul de urgență;
 - (iv) demonstrarea manevrării celorlalte ieșiri, inclusiv a ferestrelor compartimentului pentru echipajul de zbor;
 - (v) echipamentul de protecție împotriva incendiilor sau a fumului, dacă este instalat;
 - (vi) pregătire pentru folosirea toboganelor de evacuare, dacă sunt montate;
 - (vii) manevrarea scaunului, a dispozitivelor de siguranță și a echipamentului sistemului de oxigen utilizat în caz de incapacitate a pilotului.

- (d) Programul de pregătire de conversie oferită de operator pentru fiecare tip de aeronavă care urmează să fie operată trebuie:
1. să cuprindă pregătire și exerciții pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă;
 2. să cuprindă pregătire cu privire la procedurile standard de operare ale operatorului pentru membrii echipajului de cabină cărora operatorul le atribuie sarcini pentru prima dată;
 3. să acopere cel puțin următoarele elemente ale pregătirii specifice oferite de operator, în funcție de relevanța acestora pentru tipul de aeronavă care urmează să fie operată:
 - (i) descrierea configurației cabinei;
 - (ii) amplasarea, scoaterea și utilizarea tuturor echipamentelor portabile de siguranță și de urgență transportate la bord;
 - (iii) toate procedurile normale și de urgență;
 - (iv) relațiile cu pasagerii și controlul mulțimii;
 - (v) pregătire pentru combaterea incendiilor și a fumului, care să includă utilizarea tuturor echipamentelor de luptă împotriva incendiilor și de protecție reprezentative pentru cele transportate la bord;
 - (vi) proceduri de evacuare;
 - (vii) proceduri în caz de incapacitate a pilotului;
 - (viii) cerințele și procedurile de securitate aplicabile;
 - (ix) managementul resurselor echipajului.

ORO.CC.130 Pregătirea pentru diferențe

- (a) În plus față de pregătirea impusă de punctul ORO.CC.125, membrul echipajului de cabină trebuie să se supună pregătirii și verificării corespunzătoare care să acopere toate diferențele înainte de a fi repartizat pe:
1. o variantă a unui tip de aeronavă pe care își desfășoară activitatea în prezent; sau
 2. un tip sau o variantă de aeronavă pe care își desfășoară activitatea în prezent, dar care prezintă diferențe în ceea ce privește:
 - (i) echipamentele de siguranță;
 - (ii) amplasarea echipamentelor de siguranță și de urgență; sau
 - (iii) procedurile normale și de urgență.

- (b) Programul de pregătire pentru diferențe trebuie:
1. să fie considerat necesar pe baza unei comparații cu programul de pregătire urmat de membrul echipajului de cabină, în conformitate cu punctul ORO.CC.125 literele (c) și (d), pentru tipul de aeronavă relevant; și
 2. să cuprindă pregătire și exerciții pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava în sine în funcție de elementul de pregătire pentru diferențe care trebuie acoperit.
- (c) Atunci când elaborează un program și o programă de pregătire pentru diferențe pentru o variantă sau un tip de aeronavă pe care se operează în prezent, operatorul include, dacă sunt disponibile, elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

ORO.CC.135 Familiarizarea

După finalizarea unei pregătiri specifice tipului de aeronavă și a unei pregătiri de conversie oferite de operator pe un tip de aeronavă, fiecare membru al echipajului de cabină urmează o familiarizare corespunzătoare, sub supraveghere, pe acel tip înainte de a fi desemnat să își desfășoare activitatea ca membru al echipajului de cabină minim necesar în conformitate cu punctul ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Pregătirea periodică

- (a) Fiecare membru al echipajului de cabină trebuie să se supună anual pregătirii periodice și verificării aferente.
- (b) Pregătirea periodică trebuie să acopere acțiunile care revin fiecărui membru al echipajului de cabină în procedurile normale și de urgență și exerciții adaptate tipului și/sau variantei de aeronavă pe care aceștia urmează să își desfășoare activitatea.
- (c) Elemente de pregătire specifice tipului de aeronavă:
1. Pregătirea periodică trebuie să cuprindă exerciții practice efectuate anual de fiecare membru al echipajului de cabină pentru simularea manevrării fiecărui tip sau a fiecărei variante de uși și de ieșiri normale sau de urgență pentru evacuarea pasagerilor;
 2. La intervale care nu pot depăși trei ani, pregătirea periodică trebuie să cuprindă și:
 - (i) manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului de cabină, pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă, a fiecărui tip sau a fiecărei variante de ieșiri normale și de urgență în modurile normale și de urgență;
 - (ii) manevrarea efectivă de către fiecare membru al echipajului de cabină, pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă, a ușii de acces în compartimentul echipajului de zbor, atât în modul normal, cât și în cel de urgență, precum și a scaunului și dispozitivelor de siguranță și demonstrarea practică a manevrării echipamentului sistemului de oxigen utilizat în caz de incapacitate a pilotului;

- (iii) demonstrarea manevrării tuturor celorlalte ieșiri, inclusiv a ferestrelor compartimentului pentru echipajului de zbor; și
 - (iv) demonstrarea folosirii bărcilor de salvare sau, dacă sunt instalate, a toboganelor plutitoare.
- (d) Elemente de pregătire specifice operatorului:
1. Pregătirea periodică include anual:
 - (i) pentru fiecare membru al echipajului de cabină:
 - (A) amplasarea și manipularea tuturor echipamentelor de siguranță și de urgență instalate sau transportate la bord; și
 - (B) echiparea cu vestele de salvare, echipamentul portabil de oxigen și echipamentul de protecție a respirației (PBE);
 - (ii) depozitarea articolelor în compartimentul pentru pasageri;
 - (iii) proceduri legate de contaminarea suprafeței aeronavei;
 - (iv) proceduri de urgență;
 - (v) proceduri de evacuare;
 - (vi) studiul incidentelor și al accidentelor;
 - (vii) managementul resurselor echipajului;
 - (viii) aspecte aeromedicale și primul ajutor, inclusiv echipamentele aferente;
 - (ix) proceduri de securitate.
 2. La intervale care nu pot depăși trei ani, pregătirea periodică trebuie să cuprindă și:
 - (i) utilizarea materialelor pirotehnice (dispozitive reale sau reprezentative);
 - (ii) demonstrarea practică a utilizării listelor de verificare pentru echipajul de zbor;
 - (iii) pregătire realistă și practică în ceea ce privește utilizarea tuturor echipamentelor de luptă contra incendiilor, inclusiv a echipamentului de protecție, reprezentativ pentru cel transportat în aeronavă;
 - (iv) pentru fiecare membru al echipajului de cabină:
 - (A) stingerea unui incendiu caracteristic incendiilor de la bordul aeronavelor;
 - (B) echiparea cu PBE și folosirea acestuia într-un mediu închis, cu fum simulat.

(e) Perioade de valabilitate:

1. Perioada de valabilitate a pregătirii periodice anuale este de 12 luni calendaristice, începând cu sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea.
2. Dacă pregătirea periodică și verificările aferente impuse la litera (a) se efectuează în ultimele trei luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează începând cu data expirării perioadei precedente de valabilitate.
3. Pentru elementele de pregătire suplimentare care se susțin o dată la trei ani, specificate la litera (c) punctul 2 și la litera (d) subpunctul 2, perioada de valabilitate este de 36 de luni calendaristice, începând cu sfârșitul lunii în care s-au efectuat verificările.

ORO.CC.145 Pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor

(a) Dacă, în ultimele 6 luni ale perioadei de valabilitate a ultimei pregătiri și verificări periodice relevante, un membru al echipajului de cabină:

1. nu a executat sarcini în timpul zborului, înainte de a i se atribui din nou astfel de sarcini, se supune pregătirii de reîmprospătare a cunoștințelor și verificării aferente pentru fiecare tip de aeronavă pe care trebuie să își desfășoare activitatea; sau
2. nu a executat sarcini în timpul zborului pe un anumit tip de aeronavă, înainte de a i se atribui din nou astfel de sarcini, participă, pe acel tip de aeronavă, la:
 - (i) pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor și verificarea aferentă; sau
 - (ii) două zboruri de familiarizare în conformitate cu punctul ORO.CC.135.

(b) Programul de pregătire pentru reîmprospătarea cunoștințelor pentru fiecare tip de aeronavă acoperă cel puțin:

1. proceduri de urgență;
2. proceduri de evacuare;
3. manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului de cabină, a fiecărui tip sau a fiecărei variante de ieșiri normale și de urgență și a ușii de acces în compartimentul echipajului de zbor în modul normal și în modul de urgență;
4. demonstrarea manevrării tuturor celorlalte ieșiri, inclusiv a ferestrelor compartimentului pentru echipajului de zbor;
5. amplasarea și manipularea tuturor echipamentelor de siguranță și de urgență relevante instalate sau transportate la bord.

(c) Operatorul poate alege să înlocuiască pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor cu pregătirea periodică dacă repunerea în funcție a membrului echipajului de cabină are loc în cursul perioadei de valabilitate a ultimei pregătiri periodice și verificări aferente. Dacă respectiva perioadă de valabilitate a expirat, pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor poate fi înlocuită de pregătirea specifică tipului de aeronavă și de pregătirea de conversie oferită de operator, după cum se specifică la punctul ORO.CC.125.

SECȚIUNEA 2

Cerințe suplimentare pentru operațiunile de transport aerian comercial

ORO.CC.200 Șeful de cabină

- (a) Atunci când este necesar mai mult de un membru al echipajului de cabină, în componența echipajului de cabină intră un șef de cabină numit de operator.
- (b) Operatorul numește membri ai echipajului de cabină în poziția de șef de cabină numai dacă aceștia:
 - 1. au cel puțin un an de experiență ca membru al echipajului de cabină; și
 - 2. au finalizat cu succes un curs de pregătire ca șef de cabină și verificarea asociată.
- (c) Cursul de pregătire pentru șefi de cabină trebuie să acopere toate sarcinile și responsabilitățile șefilor de cabină și să cuprindă cel puțin următoarele elemente:
 - 1. informarea înainte de zbor;
 - 2. cooperarea cu echipajul;
 - 3. examinarea cerințelor impuse de operator și a obligațiilor legale;
 - 4. raportarea accidentelor și a incidentelor;
 - 5. factorii umani și managementul resurselor echipajului (CRM); și
 - 6. limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.
- (d) Șeful de cabină răspunde în fața comandantului pentru executarea și coordonarea procedurilor normale și de urgență indicate în manualul de operațiuni, inclusiv pentru întreruperea sarcinilor care nu sunt legate de siguranță în vederea păstrării siguranței sau a securității.
- (e) Operatorul stabilește proceduri pentru selectarea celui mai calificat membru al echipajului de cabină pentru a acționa ca șef de cabină, dacă șeful de cabină desemnat nu își mai poate desfășura activitatea. Modificările acestor proceduri se notifică AAC.

ORO.CC.205 Reducerea numărului de membri ai echipajului de cabină în timpul operațiunilor la sol și în circumstanțe neprevăzute

- (a) Ori de câte ori se află pasageri la bordul unei aeronave, în compartimentul pentru pasageri trebuie să fie prezent numărul minim de membri ai echipajului de cabină necesar în conformitate cu punctul ORO.CC.100.

- (b) Sub rezerva îndeplinirii condițiilor de la litera (c), acest număr se poate reduce:
1. pe durata operațiunilor normale la sol care nu presupun realimentarea/extragerea combustibilului atunci când aeronava se află la locul de parcare; sau
 2. în circumstanțe neprevăzute, dacă numărul de pasageri transportați la bord este redus. În acest caz se înaintează un raport către AAC după încheierea zborului.
- (c) Condiții:
1. în manualul de operațiuni sunt stabilite proceduri care asigură obținerea unui nivel echivalent de siguranță cu un număr redus al membrilor echipajului de cabină, în special pentru evacuarea pasagerilor;
 2. număr redus al membrilor echipajului de cabină cuprinde un șef de cabină după cum se specifică la punctul ORO.CC.200;
 3. pentru fiecare grup complet sau incomplet de 50 de pasageri prezenți pe aceeași punte a aeronavei este necesar cel puțin un membru al echipajului de cabină;
 4. în cazul operațiunilor normale la sol cu o aeronavă care necesită mai mult decât un membru al echipajului de cabină, numărul membrilor echipajului de cabină determinat în conformitate cu litera (c) punctul 3 crește astfel încât să includă câte un membru al echipajului de cabină pentru fiecare pereche de ieșiri de urgență aflate la nivelul podelei.

ORO.CC.210 Condiții suplimentare pentru atribuirea de sarcini

Membrii echipajului de cabină primesc sarcini și își desfășoară activitatea pe un anumit tip sau variantă de aeronavă numai dacă:

- (a) sunt titulari ai unui atestat valabil eliberat în conformitate cu cerințele privind certificarea personalului navigant (partea CC);
- (b) sunt calificați pe tipul sau varianta respectivă în conformitate cu prezenta subparte;
- (c) respectă celelalte cerințe aplicabile din prezenta subparte și din anexa IV (partea CAT);
- (d) poartă uniforma de membru al echipajului de cabină a operatorului.

ORO.CC.215 Programe de pregătire și de verificare și documentația conexă

- (a) Programele de pregătire și de verificare, inclusiv fiecare programă impusă de prezenta subparte, se aprobă de către AAC și se specifică în manualul de operațiuni.
- (b) După ce un membru al echipajului de cabină a finalizat cu succes cursul de pregătire și verificarea aferentă, operatorul:
 1. actualizează documentele referitoare la pregătirea membrului echipajului de cabină în conformitate cu ORO.MLR.115; și

2. pune la dispoziția acestuia o listă cu perioadele de valabilitate actualizate în funcție de tipul (tipurile) și varianta (variantele) de aeronavă pe care membrul echipajului de cabină este calificat să își desfășoare activitatea.

ORO.CC.250 Operarea pe mai multe tipuri sau variante de aeronave

- (a) Un membru al echipajului de cabină nu este desemnat să își desfășoare activitatea pe mai mult de trei tipuri de aeronave, exceptând situația în care deține aprobarea AAC, caz în care membrul echipajului de cabină poate fi desemnat să își desfășoare activitatea pe patru tipuri de aeronave, dacă pentru cel puțin două dintre aceste tipuri:
 1. echipamentele de siguranță și de urgență și procedurile normale și de urgență specifice tipului de aeronavă sunt similare; și
 2. procedurile normale și de urgență nespecifice tipului de aeronavă sunt identice.
- (b) În sensul dispozițiilor de la litera (a) și pentru pregătirea și calificările echipajului de cabină, operatorul determină:
 1. fiecare aeronavă ca un tip sau o variantă luând în considerare, dacă sunt disponibile, elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile pentru tipul sau varianta de aeronavă relevante; și
 2. variantele unui tip de aeronavă ca reprezentând tipuri diferite dacă nu sunt similare sub următoarele aspecte:
 - (i) manevrarea ieșirii de urgență;
 - (ii) amplasarea și tipul echipamentelor portabile de siguranță și de urgență;
 - (iii) procedurile de urgență specifice tipului de aeronavă.

ORO.CC.255 Operarea cu un singur membru al echipajului de cabină

- (a) Operatorul selectează, recrutează, pregătește și verifică competența membrilor echipajului de cabină care sunt desemnați pentru operațiuni cu un singur membru al echipajului de cabină în funcție de criteriile corespunzătoare acestui tip de operațiune.
- (b) Membrii echipajului de cabină care nu au experiență anterioară în operarea ca unic membru al echipajului de cabină sunt desemnați pentru acest tip de operațiuni numai după ce:
 1. au finalizat pregătirea după cum se prevede la litera (c) în plus față de alte pregătiri și verificări aplicabile prevăzute în prezenta subparte;
 2. au susținut cu succes verificările competenței lor în ceea ce privește îndeplinirea sarcinilor și responsabilităților ce le revin în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni; și
 3. au efectuat zboruri de familiarizare de cel puțin 20 de ore și 15 sectoare pe tipul de aeronavă relevant sub supravegherea unui membru al echipajului de cabină cu experiența necesară.

- (c) Următoarele elemente de pregătire suplimentare trebuie parcurse punându-se accentul în mod special pe operațiunile cu un singur membru al echipajului de cabină:
1. responsabilitatea față de comandant în ceea ce privește executarea procedurilor normale și de urgență;
 2. importanța coordonării și a comunicării cu echipajul de zbor, în special când se gestionează problemele create de pasagerii nedisciplinați sau perturbatori;
 3. examinarea cerințelor impuse de operator și a obligațiilor legale;
 4. documentația;
 5. raportarea accidentelor și a incidentelor; și
 6. limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.

SUBPARTEA TC

PERSONALUL TEHNIC ÎN OPERAȚIUNI HEMS, HHO SAU NVIS

ORO.TC.100 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator atunci când exploatează o aeronavă cu membri ai personalului tehnic în operațiuni de serviciu medical de urgență cu elicopterul (HEMS), operațiuni de zbor cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS) sau operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul (HHO) în cadrul transportului aerian comercial.

ORO.TC.105 Condiții pentru atribuirea de sarcini

- (a) Membrii personalului tehnic angajați în operațiuni HEMS, HHO sau NVIS în cadrul transportului aerian comercial primesc sarcini numai dacă:
1. au cel puțin 18 ani;
 2. sunt apți din punct de vedere fizic și mental pentru a-și executa sarcinile atribuite și pentru a-și îndeplini responsabilitățile în siguranță;
 3. au urmat toate pregătirile aplicabile impuse de prezenta subparte în scopul executării sarcinilor atribuite;
 4. în urma verificării, sunt considerați competenți pentru a executa toate sarcinile atribuite în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni.
- (b) Înainte de a atribui sarcini membrilor personalului tehnic care lucrează ca liber profesioniști și/sau cu jumătate de normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele aplicabile ale prezentei subpărți, ținând seama de toate serviciile prestate de membrul personalului tehnic pentru alt (alți) operator (operatori), în scopul de a determina în special:
1. numărul total de tipuri și variante de aeronave pe care își desfășoară activitatea;
 2. limitările aplicabile în ceea ce privește timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.

ORO.TC.110 Pregătirea și verificarea

- (a) Operatorul stabilește un program de pregătire în conformitate cu cerințele aplicabile din prezenta subparte în scopul de a acoperi sarcinile și responsabilitățile care trebuie îndeplinite de membrii personalului tehnic.
- (b) În urma finalizării pregătirii inițiale, a pregătirii de conversie oferite de operator, a pregătirii pentru diferențe și a pregătirii periodice, fiecare membru al personalului tehnic trebuie să susțină o verificare pentru a-și demonstra competența de a executa procedurile normale și de urgență.

- (c) Pregătirea și verificarea sunt executate, pentru fiecare curs de pregătire, de către personal calificat corespunzător și experimentat în subiectul care trebuie acoperit. Operatorul informează AAC în legătură cu personalul care realizează verificările.

ORO.TC.115 Pregătirea inițială

Înainte de a urma pregătirea de conversie oferită de operator, fiecare membru al personalului tehnic finalizează pregătirea inițială care cuprinde:

- (a) cunoștințe teoretice generale privind aviația și regulamentele aeronautice, care cuprind toate elementele relevante pentru sarcinile și responsabilitățile prevăzute pentru personalul tehnic;
- (b) pregătire privind combaterea incendiilor și a fumului;
- (c) antrenament de supraviețuire pe sol sau în apă, corespunzător tipului sau zonei de operare;
- (d) aspecte aeromedicale și primul ajutor;
- (e) comunicarea și elementele CRM relevante prevăzute la punctele ORO.FC.115 și ORO.FC.215

ORO.TC.120 Pregătirea de conversie oferită de operator

Fiecare membru al personalului tehnic trebuie să urmeze:

- (a) pregătirea de conversie oferită de operator, care să includă elementele CRM relevante,
 - 1. înainte de a fi desemnat pentru prima dată ca membru al personalului tehnic de către operator; sau
 - 2. atunci când trece pe un alt tip sau altă clasă de aeronavă, dacă vreuna dintre procedurile sau vreunul dintre echipamentele menționate la litera (b) este diferit;
- (b) pregătirea de conversie oferită de operator trebuie să cuprindă:
 - 1. amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de siguranță și de supraviețuire transportate pe aeronavă;
 - 2. toate procedurile normale și de urgență;
 - 3. echipamentele de la bord folosite pentru îndeplinirea sarcinilor în interiorul aeronavei sau pe sol în scopul asistării pilotului în timpul operațiunilor HEMS, HHO sau NVIS.

ORO.TC.125 Pregătirea pentru diferențe

- (a) Fiecare membru al personalului tehnic trebuie să urmeze o pregătire pentru diferențe la trecerea la alte echipamente sau proceduri pe tipuri sau variante pe care își desfășoară activitatea în mod curent.
- (b) Operatorul indică în manualul de operațiuni când este necesară o astfel de pregătire pentru diferențe.

ORO.TC.130 Zborurile de familiarizare

În urma finalizării pregătirii de conversie oferite de operator, fiecare membru al personalului tehnic trebuie să efectueze zboruri de familiarizare înainte de a-și desfășura activitatea ca membru al personalului tehnic necesar în operațiuni HEMS, HHO sau NVIS.

ORO.TC.135 Pregătirea periodică

- (a) La fiecare perioadă de 12 luni, fiecare membru al personalului tehnic trebuie să se supună pregătirii periodice relevante pentru tipul sau clasa de aeronave pe care își desfășoară activitatea și pentru echipamentele pe care le utilizează. În toate etapele corespunzătoare ale pregătirii periodice sunt integrate elemente CRM.
- (b) Pregătirea periodică include instruire teoretică și practică și exerciții.

ORO.TC.140 Pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor

- (a) Fiecare membru al personalului tehnic care nu a executat sarcini în ultimele șase luni trebuie să urmeze pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor indicată în manualul de operațiuni.
- (b) Membrul personalului tehnic care nu a executat sarcini în timpul zborului pe un tip sau o clasă anume de aeronavă în ultimele șase luni, înainte de a fi desemnat pe tipul sau clasa respectivă, trebuie:
 - 1. să urmeze pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor pe tipul sau clasa respectivă; sau
 - 2. să efectueze două sectoare de familiarizare pe tipul sau clasa respectivă de aeronavă.

SUBPARTEA FTL

LIMITĂRI PRIVIND TIMPUL DE ZBOR ȘI DE SERVICIU ȘI CERINȚE PRIVIND PERIOADA DE ODIHNĂ

SECȚIUNEA 1

Generalități

ORO.FTL.100 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de un operator și de membrii echipajului său în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă pentru membrii echipajului.

ORO.FTL.105 Definiții

În sensul prezentei subpărți, se aplică următoarele definiții:

1. „aclimatizat” înseamnă o stare în care bioritmul circadian al unui membru al echipajului este sincronizat cu zona de fus orar în care se află membrul echipajului. Se consideră că un membru al echipajului este aclimatizat la o zonă de fus orar care cuprinde 2 ore în jurul zonei orei locale de la punctul de plecare. În cazul în care decalajul orar dintre ora locală la locul în care începe o sarcină de serviciu și ora locală de la locul unde începe următoarea sarcină de serviciu este de peste 2 ore, membrul echipajului este considerat ca fiind aclimatizat în conformitate cu valorile din tabelul 1, în vederea calculării perioadei zilnice maxime de zbor.

Tabelul 1

Decalajul orar (h) dintre timpul de referință și ora locală de la locul unde acesta își începe următoarea sarcină de serviciu	Timpul scurs de la prezentarea la timpul de referință				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

„B” înseamnă aclimatizat la ora locală a fusului orar de plecare;

„D” înseamnă aclimatizat la ora locală a locului în care membrul echipajului își începe următoarea sarcină de serviciu; și

„X” înseamnă că un membru al echipajului se află într-o stare de aclimatizare necunoscută;

2. „timp de referință” înseamnă ora locală la locul de prezentare, situat într-o bandă de fus orar de 2 ore în jurul orei locale la care membrul echipajului este aclimatizat;

3. „spațiu de cazare” înseamnă, în sensul perioadei de rezervă și al unui serviciu fracționat, un loc liniștit și confortabil, inaccesibil publicului, cu dotat cu dispozitive de control al luminii și temperaturii și cu un mobilier adecvat, care oferă unui membru al echipajului posibilitatea de a dormi, și cu o capacitate suficientă pentru găzduirea tuturor membrilor echipajului prezenți în același timp. De asemenea, acest spațiu trebuie să fie prevăzut cu acces la alimente și lichide;
4. „spațiu de cazare adecvat” înseamnă, în sensul perioadei de rezervă, al serviciului fracționat și al timpului de odihnă, o încăpere individuală pentru fiecare membru al echipajului, aflată într-un mediu liniștit, echipată cu un pat, ventilată suficient, care este prevăzută cu un dispozitiv de reglare a temperaturii și a intensității luminii și cu acces la alimente și lichide;
5. „echipaj de zbor majorat” înseamnă un echipaj de zbor alcătuit din mai mulți membri decât minimul necesar pentru operarea aeronavei, care permite fiecărui membru al echipajului de zbor să părăsească postul care i-a fost desemnat și să fie înlocuit de un alt membru al echipajului de zbor calificat corespunzător, în scopul petrecerii unei perioade de odihnă în timpul zborului;
6. „pauză” înseamnă un interval de timp în cadrul unei perioade de serviciu pentru zbor, mai mic decât o perioadă de odihnă, considerat ca sarcină de serviciu și în timpul căruia un membru al echipajului este eliberat de toate sarcinile;
7. „prezentare amânată” înseamnă amânarea de către un operator a unei perioade de serviciu pentru zbor (FDP) programate, înainte ca un membru al echipajului să fi părăsit locul de odihnă;
8. „orar perturbator” înseamnă un program de lucru al unui membru al echipajului care afectează programul de somn al acestuia în timpul timpului optim de somn prin includerea unei FDP sau a unei combinații de FDP-uri care se suprapune, începe sau se încheie în orice moment al zilei sau al nopții de la locul în care un membru al echipajului este aclimatizat; un program de lucru poate avea caracter perturbator dacă începe devreme, se încheie târziu sau se derulează pe timp de noapte:
 - (a) orar perturbator „de tip matinal” înseamnă:
 - (i) dacă „începe devreme”, o perioadă de serviciu care începe în intervalul cuprins între orele 05:00 și 05:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat; și
 - (ii) dacă „se încheie târziu”, o perioadă de serviciu care se încheie în intervalul cuprins între orele 23:00 și 01:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;
 - (b) orar perturbator „de tip prelungit” înseamnă:
 - (i) dacă „începe devreme”, o perioadă de serviciu care începe în intervalul cuprins între orele 05:00 și 06:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat; și
 - (ii) dacă „se încheie târziu”, o perioadă de serviciu care se încheie în intervalul cuprins între orele 00:00 și 01:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;

9. „serviciu pe timp de noapte” înseamnă o perioadă de serviciu care încalcă orice interval cuprins între orele 02:00 și 04:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;
10. „sarcină de serviciu” înseamnă orice sarcină pe care un membru al echipajului o efectuează pentru operator, inclusiv perioada de serviciu pentru zbor, atribuțiile administrative, participarea la cursuri de formare și verificări, poziționarea și anumite perioade de rezervă;
11. „perioadă de serviciu” înseamnă o perioadă care începe în momentul în care un operator îi solicită unui membru al echipajului să se prezinte în vederea începerii unei sarcini de serviciu sau să înceapă o sarcină de serviciu și se încheie în momentul în care persoana respectivă este liberă de toate sarcinile, inclusiv de sarcinile de serviciu de după zbor;
12. „perioadă de serviciu pentru zbor” (FDP) înseamnă o perioadă de timp care începe în momentul în care un membru al echipajului este solicitat să se prezinte pentru începerea sarcinii de serviciu, care include un sector sau o serie de sectoare, și se încheie în momentul în care aeronava este imobilizată și motoarele sunt oprite, la capătul ultimului sector pentru care el are rolul unui membru al echipajului aflat de serviciu;
13. „timp de zbor” înseamnă, pentru avioane și motoplanoare de agrement, intervalul de timp scurs de la prima mișcare pe care aeronava o execută în locul de parcare în scopul decolării până când aceasta se oprește la sfârșitul zborului în poziția de parcare desemnată și toate motoarele sau elicele sunt oprite;
14. „bază de reședință” înseamnă locul repartizat membrului echipajului de un operator, unde membrul echipajului își începe și își încheie în mod normal perioada de serviciu sau o serie de perioade de serviciu și unde, în condiții normale, operatorul nu este responsabil cu asigurarea cazării membrilor echipajului în cauză;
15. „zi locală” înseamnă o perioadă de timp de 24 de ore care începe la ora locală 00:00;
16. „noapte locală” înseamnă o perioadă de timp de 8 ore din intervalul cuprins între 22:00 și 08:00 ora locală;
17. „membru al echipajului aflat de serviciu” înseamnă un membru al echipajului care își îndeplinește sarcinile pe o aeronavă în timpul unui sector;
18. „poziționare” înseamnă transferul, dintr-un loc în altul și la indicația operatorului, al unui membru al echipajului care nu este de serviciu, cu excepția:
 - timpului de călătorie de la locul de odihnă privat la locul de prezentare pentru începerea serviciului desemnat la baza de reședință și invers; și
 - a timpului necesar pentru transferul local de la locul de odihnă la locul de începere a serviciului și invers;
19. „loc de odihnă” înseamnă o cușetă sau un scaun cu suport pentru picioare și labele picioarelor, care să le permită membrilor echipajului să doarmă la bordul unei aeronave;
20. „rezervă” înseamnă o perioadă de timp în care un membru al echipajului trebuie să răspundă la solicitarea operatorului de a fi disponibil pentru a primi o misiune de serviciu pentru o FDP, pentru poziționare sau pentru o altă sarcină de serviciu, notificată cu cel puțin 10 ore înainte;

21. „perioadă de odihnă” înseamnă o perioadă de timp continuă, neîntreruptă și definită, ulterioară și/sau anterioară perioadei de serviciu, în decursul căreia un membru al echipajului este eliberat de orice sarcină de serviciu și de rezervă;
22. „rotație” înseamnă o perioadă de serviciu sau o serie de perioade de serviciu, care cuprinde cel puțin o perioadă de serviciu de zbor și perioade de odihnă în afara bazei de reședință, care începe la baza de reședință și se încheie la întoarcerea la baza de reședință pentru o perioadă de odihnă în care operatorul nu mai este responsabil de cazarea membrului echipajului;
23. „zi izolată fără perioadă de serviciu” înseamnă o perioadă fără sarcini de serviciu și de rezervă, constând într-o zi și două nopți locale, care este notificată în avans. O perioadă de odihnă poate fi inclusă în ziua izolată fără perioadă de serviciu;
24. „sector” înseamnă un segment al unei FDP cuprins între prima mișcare a unei aeronave în scopul decolării și imobilizarea acesteia după aterizare la locul de parcare repartizat;
25. „perioadă de rezervă” înseamnă o perioadă de timp anunțată în prealabil și definită, în care un membru al echipajului trebuie să răspundă la solicitarea operatorului de a fi disponibil pentru a primi o misiune de zbor, de poziționare sau o altă sarcină de serviciu, fără a fi întreruptă de o perioadă de odihnă;
26. „perioadă de rezervă la aeroport” înseamnă o perioadă de rezervă petrecută în aeroport;
27. „alte forme ale perioadei de rezervă” înseamnă o perioadă de rezervă petrecută fie la domiciliu, fie într-un spațiu de cazare adecvat;
28. „fereastra de reducere circadiană (WOCL)” înseamnă perioada cuprinsă între orele 02:00 și 05:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat.

ORO.FTL.110 Responsabilitățile operatorului

Operatorul:

- (a) publică orare de lucru cu suficient timp înainte pentru a oferi ocazia membrilor echipajului să își planifice odihna corespunzătoare;
- (b) se asigură că perioadele de serviciu pentru zbor sunt planificate într-un mod care să permită membrilor echipajului să rămână suficient de odihniți, astfel încât aceștia să poată opera la un nivel de siguranță satisfăcător în orice circumstanțe;
- (c) specifică ore de prezentare pentru începerea serviciului care să acorde suficient timp pentru sarcinile de la sol;
- (d) ia în considerare relația dintre frecvența și modelul perioadelor de serviciu pentru zbor și al perioadelor de odihnă, precum și efectele cumulate ale perioadelor lungi de serviciu, combinate cu perioade minime de odihnă;
- (e) alocă modele de programe de lucru care să evite practicile ce cauzează o perturbare gravă a unui program de somn/serviciu stabilit, cum ar fi alternanța serviciu pe timp de zi/serviciu pe timp de noapte;
- (f) respectă dispozițiile privind orarele perturbatoare în conformitate cu punctul ARO.OPS.230 din Hotărârea Guvernului nr. 831/2018;

- (g) asigură perioade de odihnă suficient de lungi pentru a permite membrilor echipajului să depășească efectele sarcinilor de serviciu anterioare și să fie odihniți la începutul următoarei perioade de serviciu pentru zbor;
- (h) planifică perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite și notifică membrii echipajului cu suficient timp înainte;
- (i) planifică sarcini de zbor astfel încât acestea să se încheie în perioada de serviciu pentru zbor admisibilă, luând în considerare timpul necesar pentru sarcinile anterioare zborului, sectorul și timpii de escală;
- (j) modifică un program și/sau componența echipajelor dacă operațiunea efectivă depășește perioada maximă de serviciu pentru zbor în cazul a mai mult de 33 % dintre sarcinile de zbor din cadrul aceluși program pe parcursul unei perioade sezoniere programate.

ORO.FTL.115 Responsabilitățile membrilor echipajului

Membrii echipajului:

- (a) respectă punctul CAT.GEN.MPA.100 litera (b) din anexa IV (partea-CAT); și
- (b) utilizează în mod optim posibilitățile și facilitățile de odihnă puse la dispoziție și își planifică și utilizează în mod corespunzător perioadele de odihnă.

ORO.FTL.120 Managementul riscului de oboseală (FRM)

- (a) Dacă pentru prezenta subparte este nevoie de un FRM sau de o specificație de certificare aplicabilă, operatorul stabilește, pune în aplicare și actualizează un FRM ca parte integrantă a sistemului său de management. Managementul riscului de oboseală asigură conformitatea cu cerințele esențiale de la punctele 26, 27 și 33 din Anexa 3 la Codul aerian al republicii Moldova. Managementul riscului de oboseală este descris în manualul de operațiuni.
- (b) Un FRM stabilit, pus în aplicare și actualizat asigură îmbunătățirea continuă a performanțelor sale globale și include:
 1. descriere a filozofiei și principiilor generale ale operatorului în ceea ce privește FRM, denumite generic politica FRM;
 2. documentația pentru procesele FRM, inclusiv un proces de conștientizare a personalului cu privire la responsabilitățile sale și procedura pentru modificarea acestei documentații;
 3. principii și cunoștințe științifice;
 4. o identificare a pericolelor și un proces de evaluare a riscurilor care permite managementul riscului (riscurilor) operațional (operaționale) al (ale) operatorului care rezultă din oboseala continuă a unui membru al echipajului;
 5. un proces de atenuare a riscurilor, care prevede acțiuni de remediere ce urmează să fie puse în aplicare cu promptitudine, necesare pentru a atenua în mod eficient riscul (riscurile) operatorului care rezultă din oboseala unui membru al echipajului și pentru monitorizarea continuă și evaluarea periodică a atenuării riscurilor de oboseală obținute prin astfel de acțiuni;

6. procesele de asigurare a securității FRM;
 7. procesele de promovare a FRM.
- (c) Managementul riscului de oboseală corespunde regimului de specificare a timpului de zbor, anvergurii operatorului, precum și naturii și complexității activităților sale, ținând seama de pericolele și riscurile inerente asociate acestor activități și de regimul aplicabil de specificare a timpului de zbor.
- (d) Operatorul ia măsuri de atenuare atunci când procesul de asigurare a securității FRM demonstrează că performanța necesară în materie de siguranță nu este asigurată.

ORO.FTL.125 Regimurile de specificare a timpului de zbor

- (a) Operatorii stabilesc, pun în aplicare și actualizează regimuri de specificare a timpului de zbor care sunt adecvate pentru tipul (tipurile) de operațiuni efectuate și care sunt conforme cu Codul aerian al Republicii Moldova, cu prezenta subparte și cu alte cerințe aplicabile.
- (b) Înainte de a fi puse în aplicare, regimurile de specificare a timpului de zbor, inclusiv orice FRM aferent, în cazul în care este necesar, sunt aprobate de AAC.
- (c) Pentru a demonstra conformitatea cu Codul aerian al Republicii Moldova și cu prezenta subparte, operatorul aplică specificațiile de certificare aplicabile adoptate de AAC. Ca o alternativă, în cazul în care operatorul dorește să se abată de la aceste specificații de certificare, el furnizează AAC o descriere completă a abaterii preconizate înainte de punerea sa în aplicare. Descrierea include toate revizuirile manualelor sau procedurilor care ar putea fi relevante, precum și o evaluare care demonstrează că cerințele din Codul aerian al Republicii Moldova și cele din prezenta subparte sînt respectate.
- (d) În sensul punctului ARO.OPS.235 litera (d) din Hotărîrea Guvernului nr. 831/2018, în termen de 2 ani de la punerea în aplicare a unei abateri sau derogări, operatorul colectează date privind abaterea sau derogarea autorizată și analizează aceste date utilizînd principii științifice în vederea evaluării efectelor abaterii sau derogării asupra oboselii personalului navigant. O astfel de analiză este furnizată sub forma unui raport adresat AAC.

SECȚIUNEA 2

Operatori care efectuează operațiuni de transport aerian comercial

ORO.FTL.200 Baza de reședință

Un operator repartizează o bază de reședință pentru fiecare membru al echipajului.

ORO.FTL.205 Perioada de serviciu pentru zbor (FDP)

(a) Operatorul:

1. definește orele de prezentare pentru începerea serviciului pentru fiecare operațiune în parte, luând în considerare punctul ORO.FTL.110 litera (c);
2. instituie proceduri care specifică modul în care comandantul de bord, în cazul unor circumstanțe speciale care ar putea duce la oboseală severă și după consultarea cu membrii echipajului afectați, reduce FDP efectivă și/sau prelungeste perioada de odihnă, pentru a elimina orice efect negativ asupra siguranței zborului.

(b) FDP zilnică maximă de bază

1. FDP zilnică maximă, fără utilizarea prelungirilor pentru membrii aclimatizați ai echipajului, respectă valorile din următorul tabel:

Tabelul 2
FDP zilnic maxim – Membrii aclimatizați ai echipajului

Începutul FDP la timpul de referință	1-2 sectoare	3 sectoare	4 sectoare	5 sectoare	6 sectoare	7 sectoare	8 sectoare	9 sectoare	10 sectoare
06:00-13:29	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
13:30-13:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
14:00-14:29	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
14:30-14:59	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
15:00-15:29	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
15:30-15:59	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
16:00-16:29	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
16:30-16:59	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
17:00-04:59	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
05:00-05:14	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
05:15-05:29	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
05:30-05:44	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
05:45-05:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

2. FDP zilnică maximă, atunci când membrii echipajului se află într-o stare de aclimatizare necunoscută, respectă valorile din următorul tabel:

Tabelul 3

Membrii echipajului aflați într-o stare de aclimatizare necunoscută

1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3. FDP zilnică maximă, atunci când membrii echipajului se află într-o stare de aclimatizare necunoscută și operatorul a pus în aplicare un sistem de management al riscului de oboseală, respectă valorile din următorul tabel:

Tabelul 4

Membrii echipajului aflați într-o stare de aclimatizare necunoscută în cazul FRM

Valorile din tabelul de mai jos se pot aplica cu condiția ca FRM al operatorului să monitorizeze continuu menținerea performanțelor necesare în materie de siguranță.

FDP zilnică maximă în funcție de sectoare						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

- (c) FDP cu prezentări diferite pentru începerea serviciului pentru echipajul de zbor și echipajul de cabină.

Ori de câte ori echipajul de cabină necesită mai mult timp decât echipajul de zbor pentru informarea înainte de zbor pentru același sector sau aceleași serii de sectoare, FDP a echipajului de cabină poate fi prelungită cu diferența de timp dintre momentul prezentării pentru începerea serviciului a echipajului de cabină și a echipajului de zbor. Diferența nu trebuie să depășească 1 oră. FDP zilnică maximă pentru echipajul de cabină are la bază momentul prezentării pentru începerea serviciului al echipajului de zbor pentru perioada sa de serviciu pentru zbor, însă perioada de serviciu pentru zbor începe la momentul prezentării echipajului de cabină pentru începerea serviciului.

- (d) FDP zilnică maximă pentru membrii aclimatizați ai echipajului, cu utilizarea prelungirilor, fără odihnă în timpul zborului

1. FDP zilnică maximă poate fi prelungită cu până la 1 oră de maximum două ori în oricare 7 zile consecutive. În acest caz:
 - (i) perioadele minime de odihnă de dinainte și de după zbor se prelungesc cu 2 ore; sau
 - (ii) perioada de odihnă de după zbor se prelungeste cu 4 ore.

2. Atunci când prelungirile se utilizează pentru FDP consecutive, perioadele suplimentare de odihnă de dinainte și de după zbor dintre cele două FDP prelungite necesare conform subpunctului 1 se acordă consecutiv.
 3. Utilizarea prelungirii se planifică în avans și se limitează la un maximum de:
 - (i) 5 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană nu este încălcată; sau
 - (ii) 4 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană este încălcată cu 2 ore sau mai puțin; sau
 - (iii) 2 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană este încălcată cu mai mult de 2 ore.
 4. Prelungirea FDP zilnică maximă de bază, fără perioade de odihnă în timpul zborului, nu se combină cu prelungiri determinate de perioade de odihnă în timpul zborului sau de perioade de serviciu fracționat în cadrul aceleiași perioade de serviciu.
 5. Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează limitele pentru prelungirile FDP zilnice maxime de bază, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune, luând în considerare:
 - (i) numărul de sectoare parcurse; și
 - (ii) încălcarea ferestrei de reducere circadiană.
- (e) FDP maximă zilnică cu utilizarea de prelungiri determinate de perioade de odihnă în timpul zborului
- Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează condițiile de prelungire a FDP maxime zilnice de bază cu perioade de odihnă în timpul zborului, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune, luând în considerare:
- (i) numărul de sectoare parcurse;
 - (ii) perioada minimă de odihnă în timpul zborului alocată fiecărui membru al echipajului;
 - (iii) tipul facilităților pentru odihnă în timpul zborului; și
 - (iv) majorarea echipajului de zbor de bază.
- (f) Circumstanțe neprevăzute în cadrul operațiunilor de zbor – putere discreționară a comandantului de bord
1. Condițiile de modificare a limitelor perioadelor de zbor, de serviciu și de odihnă de către comandantul de bord în cazul unor circumstanțe neprevăzute în operațiunile de zbor, care încep la momentul raportării pentru începerea serviciului sau ulterior acestuia, respectă următoarele condiții:
 - (i) FDP maximă zilnică, care rezultă după aplicarea literelor (b) și (e) de la punctul ORO.FTL.205 sau de la punctul ORO.FTL.220 nu poate fi prelungită cu mai mult de 2 ore, cu excepția cazului în care echipajul de zbor a fost majorat, caz în care perioada maximă de serviciu pentru zbor poate fi prelungită, dar nu cu mai mult de 3 ore;

- (ii) dacă, pe parcursul sectorului final al unei FDP, majorarea permisă este depășită din cauza unor situații neprevăzute survenite după decolare, zborul poate continua către destinația planificată sau către un alt aerodrom; și
 - (iii) perioada de odihnă de după o FDP poate fi redusă, dar niciodată sub 10 ore.
2. În cazul unor circumstanțe neprevăzute care ar putea duce la oboseală severă, comandantul de bord reduce perioada efectivă de serviciu pentru zbor și/sau prelungeste perioada de odihnă, pentru a elimina orice efect negativ asupra siguranței zborului.
 3. Comandantul de bord consultă toți membrii echipajului cu privire la nivelurile lor de vigilență înainte de a decide modificările prevăzute la subpunctele 1 și 2.
 4. Comandantul de bord transmite operatorului un raport atunci când o FDP este prelungită sau o perioadă de odihnă este redusă la decizia sa.
 5. În cazul în care prelungirea unei FDP sau reducerea unei perioade de odihnă depășește 1 oră, o copie a raportului, la care operatorul adaugă observațiile sale, este trimisă de către acesta AAC în termen de cel mult 28 de zile de la eveniment.
 6. Operatorul pune în aplicare un proces nepunitiv pentru utilizarea puterii discreționare descrise în această dispoziție și îl descrie în manualul de operațiuni.
- (g) Circumstanțe neprevăzute în cadrul operațiunilor de zbor – prezentarea întârziată pentru începerea serviciului

Operatorul include, în manualul de operațiuni, o serie de proceduri pentru prezentarea întârziată pentru începerea serviciului în cazul unor circumstanțe neprevăzute, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune.

ORO.FTL.210 Perioadele de zbor și perioadele de serviciu

- (a) Perioadele totale de serviciu care i se pot repartiza unui membru al echipajului nu depășesc:
1. 60 de ore de serviciu în oricare 7 zile consecutive;
 2. 110 ore de serviciu în oricare 14 zile consecutive; și
 3. 190 de ore de serviciu pe durata oricăror 28 de zile consecutive, repartizate cât mai egal posibil pe întreaga durată a perioadei respective.
- (b) Timpul total de zbor al sectoarelor în cadrul cărora un membru al echipajului este desemnat ca membru al echipajului aflat de serviciu nu depășesc:
1. 100 de ore de timp de zbor pe durata oricăror 28 de zile consecutive;
 2. 900 de ore de timp de zbor pe durata oricărui an calendaristic; și
 3. 1 000 de ore de timp de zbor pe durata oricăror 12 luni calendaristice consecutive.

- (c) Sarcina de serviciu de după zbor este considerată perioadă de serviciu. Operatorul specifică în manualul său de operațiuni durata minimă a perioadei pentru sarcinile de serviciu de după zbor.

ORO.FTL.215 Poziționarea

Dacă un operator poziționează un membru al echipajului, se aplică următoarele cerințe:

- (a) poziționarea după prezentarea pentru începerea serviciului, dar înainte de operare, este considerată a fi o FDP, dar nu este considerată a fi un sector;
- (b) tot timpul petrecut pentru poziționare se consideră perioadă de serviciu.

ORO.FTL.220 Perioada de serviciu fracționat

Condițiile pentru prelungirea FDP zilnică maximă de bază ca urmare a unei pauze la sol este în conformitate cu următorii factori:

- (a) regimurile de specificare a timpului de zbor precizează următoarele elemente pentru perioada de serviciu fracționat, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune:
 1. durata minimă a unei pauze la sol; și
 2. posibilitatea de a prelungi FDP, prevăzută la punctul ORO.FTL.205 litera (b), luând în considerare durata pauzei la sol, facilitățile oferite membrilor echipajului pentru odihnă și alți factori relevanți;
- (b) pauza la sol se contabilizează integral ca FDP;
- (c) perioada de serviciu fracționat nu urmează după o perioadă redusă de odihnă.

ORO.FTL.225 Perioada de rezervă și perioadele de serviciu la aeroport

Dacă un operator desemnează membri ai echipajului pentru perioada de rezervă sau pentru orice perioadă de serviciu la aeroport, se aplică următoarele cerințe, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune:

- (a) perioada de rezervă și orice perioadă de serviciu la aeroport se programează, iar începutul și sfârșitul perioadei de rezervă se definesc și se anunță în avans membrilor echipajului în cauză pentru a le oferi posibilitatea de a planifica o perioadă de odihnă corespunzătoare;
- (b) un membru al echipajului este de rezervă la aeroport de la momentul prezentării pentru începerea serviciului la locul de prezentare până la încheierea perioadei de rezervă la aeroport notificate;
- (c) perioada de rezervă la aeroport se contabilizează integral ca perioadă de serviciu în sensul punctelor ORO.FTL.210 și ORO.FTL.235;

- (d) orice perioadă de serviciu la aeroport se contabilizează integral ca perioadă de serviciu, iar FDP se contabilizează integral începând din momentul prezentării pentru începerea serviciului la aeroport;

- (e) operatorul asigură cazarea membrului echipajului aflat în perioadă de rezervă la aeroport;
- (f) regimurile de specificare a timpului de zbor indică următoarele elemente:
 - 1. durata maximă a oricărui serviciu de rezervă;
 - 2. impactul timpului petrecut în serviciu de rezervă asupra FDP maximă ce poate fi atribuită, luând în considerare facilitățile de odihnă puse la dispoziția membrului echipajului, precum și alți factori relevanți, cum ar fi:
 - necesitatea disponibilității imediate a membrului echipajului;
 - interferența perioadei de rezervă cu somnul; și
 - notificarea adecvată pentru a asigura posibilitatea unei perioade de somn între solicitarea de serviciu și FDP atribuită;
 - 3. perioada de odihnă minimă de după o perioadă de rezervă care nu duce la alocarea unei FDP;
 - 4. modul în care timpul petrecut în perioada de rezervă, alta decât perioada de rezervă la aeroport, se contabilizează în scopul cumulării orelor de serviciu.

ORO.FTL.230 Rezerva

Dacă operatorii desemnează membri ai echipajului să efectueze un serviciu de rezervă, se aplică următoarele cerințe, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune:

- (a) rezerva figurează în programul de lucru;
- (b) regimurile de specificare a timpului de zbor indică următoarele elemente:
 - 1. durata maximă a oricărei perioade de rezervă individuale;
 - 2. numărul de zile consecutive de rezervă care pot fi repartizate unui membru al echipajului.

ORO.FTL.235 Perioadele de odihnă

- (a) Perioada minimă de odihnă la baza de reședință
 - 1. Perioada minimă de odihnă prevăzută înainte de desfășurarea unei FDP care începe la baza de reședință este cel puțin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau este de 12 ore, oricare dintre acestea este mai mare.
 - 2. Prin derogare de la subpunctul 1, perioada minimă de odihnă prevăzută la litera (b) se aplică în cazul în care operatorul oferă o cazare adecvată membrului echipajului la reședința de bază.

(b) Perioada minimă de odihnă în alt loc decât la baza de reședință

Perioada minimă de odihnă prevăzută înainte de o FDP care începe în alt loc decât baza de reședință este cel puțin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau este de 10 ore, oricare dintre acestea este mai mare. Această perioadă cuprinde 8 ore de somn în plus față de timpul alocat călătoriei și nevoilor fiziologice.

(c) Perioada redusă de odihnă

Prin derogare de la literele (a) și (b), regimurile de specificare a timpului de zbor pot reduce perioadele minime de odihnă în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile pentru tipul de operațiune și luând în considerare următoarele elemente:

1. perioada minimă redusă de odihnă;
2. prelungirea perioadei de odihnă ulterioare; și
3. reducerea FDP după o perioadă redusă de odihnă.

(d) Perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite

Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează perioadele recurente de recuperare și de odihnă prelungite care să compenseze oboseala acumulată. Perioada minimă de recuperare și de odihnă prelungită este de 36 de ore, incluzând 2 nopți locale, și, în orice caz, timpul scurs între sfârșitul unei perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite și începutul următoarei astfel de perioade nu depășește 168 de ore. Perioada recurentă de recuperare și de odihnă prelungită se extinde până la 2 zile locale de două ori pe lună. Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează perioadele de odihnă suplimentare, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile, pentru a compensa:

1. efectele diferențelor de fus orar și ale prelungirilor FDP;
2. oboseala suplimentară acumulată din cauza orarelor perturbatoare; și
3. o schimbare a bazei de reședință.

ORO.FTL.240 Alimentația

- (a) În timpul FDP, trebuie să existe posibilitatea pentru consumul de alimente și lichide, astfel încât să se evite diminuarea performanței unui membru al echipajului, în special atunci când FDP depășește 6 ore.
- (b) Operatorul indică în manualul său de operațiuni modul în care asigură alimentația membrilor echipajului în timpul unei FDP.

ORO.FTL.245 Înregistrări privind baza de reședință, timpii de zbor, perioadele de serviciu și de odihnă

- (a) Operatorul păstrează, pentru o perioadă de 24 de luni:
1. evidența individuală pentru fiecare membru al echipajului, care cuprinde:
 - (i) timpii de zbor;
 - (ii) începutul, durata și sfârșitul fiecărei perioade de serviciu și ale fiecărei FDP;
 - (iii) perioadele de odihnă și zilele libere fără niciun fel de activități; și
 - (iv) baza de reședință repartizată;
 2. rapoarte privind perioadele prelungite de serviciu pentru zbor și perioadele reduse de odihnă.
- (b) La cerere, operatorul pune la dispoziție copii ale evidențelor individuale ale timpilor de zbor, ale perioadelor de serviciu și ale perioadelor de odihnă pentru:
1. membrul echipajului în cauză; și
 2. un alt operator, în ceea ce privește un membru al echipajului care este sau devine membru al echipajului operatorului în cauză.
- (c) Evidențele menționate la punctul CAT.GEN.MPA.100 litera (b) subpunctul 5 referitoare la membrii echipajului care îndeplinesc sarcini de serviciu pentru mai mult de un operator se păstrează pentru o perioadă de 24 de luni.

ORO.FTL.250 Formarea pentru managementul oboselii

- (a) Operatorul pune la dispoziție, inițial și periodic, cursuri de formare în domeniul managementului oboselii pentru membrii echipajului, personalul responsabil cu pregătirea și menținerea programelor de lucru ale echipajului și pentru personalul de conducere în cauză.
- (b) Aceste cursuri de formare respectă un program de formare stabilit de operator și descris în manualul de operațiuni. Programa pentru cursurile de formare acoperă posibilele cauze și efecte ale oboselii și măsurile împotriva oboselii.

Închirierea aeronavelor

LS 0001 Definiții și abrevieri

LS 0001 (a) Definiții

Închiriere de aeronave (Aircraft Lease / Leasing) - înțelegere contractuală prin care un operator aerian care ia cu chirie o aeronavă dobândește dreptul de posesie și control comercial asupra acesteia, fără transferul proprietății asupra aeronavei.

Dry-lease - închirierea unei aeronave care este operată în baza AOC / AOA al operatorului care a luat în chirie aeronava. De regulă este o închiriere de aeronavă fără echipaj.

Wet-lease - închirierea unei aeronave care este operată în baza AOC / AOA al operatorului care a dat în chirie aeronava. De regulă este o închiriere de aeronavă cu echipaj.

Damp-lease - închirierea unei aeronave cu echipaj incomplet pentru operare în baza AOC / AOA, eliberat operatorului aerian care închiriază sau dă cu chirie aeronava.

Stat de înmatriculare - stat în registrul căruia este înmatriculată aeronava.

Statul operatorului – stat pe teritoriul căruia operatorul aerian își desfășoară activitatea de bază sau, în cazul în care operatorul nu are un atare loc de activitate, locul permanent de aflare a operatorului.

LS 0005 Generalități

- (1) Prezentul apendice – Închiriere aeronave - se referă la aspectele economice, juridice și tehnice ale activității privind închirierea de către operatorii aerieni din Republica Moldova a aeronavelor utilizate în transportul aerian comercial sau pentru lucru aerian.
- (2) Închirierea aeronavelor este o activitate complementară a operatorilor aerieni din Republica Moldova, avînd ca obiectiv principal satisfacerea unor nevoi temporare ale acestora (pe linie comercială: creșterea capacității de transport, datorită unor cerințe sporite de trafic; pe linie operațională/tehnică: înlocuirea unor aeronave indisponibile, închirierea temporară a aeronavelor în vederea cumpărării lor, etc.).
- (3) Un operator aerian din Republica Moldova va opera o aeronavă închiriată numai după aprobarea prealabilă de către AAC a înțelegerilor contractuale de închiriere referitoare exclusiv la satisfacerea reglementărilor aeronautice aplicabile.

Clauzele contractuale privind tarifele aplicate, precum și alte prevederi de natură strict comercială nu fac obiectul prezentului document.

- (4) Un operator aerian din Republica Moldova va da cu chirie o aeronavă înmatriculată în Republica Moldova numai după aprobarea prealabilă de către AAC a înțelegerilor contractuale de închiriere referitoare exclusiv la satisfacerea cadrului normativ aplicabil.

Clauzele contractuale privind tarifele aplicate, precum și alte prevederi de natură strict comercială nu fac obiectul prezentului document.

- (5) Orice amendament la contractele de închiriere a aeronavelor, aprobate de către AAC, referitor la respectarea cerințelor și standardelor cu privire la responsabilitate și asigurarea siguranței zborurilor trebuie să fie aprobate de către AAC.

LS 0010 Aplicabilitate

Prezentul apendice cuprinde cerințele și procedurile aplicabile pentru operarea în siguranță a aeronavelor închiriate de către operatorii aerieni din Republica Moldova, precum și a aeronavelor înmatriculate în Republica Moldova și date în chirie.

LS 0015 Cerințe minime obligatorii privind obținerea aprobării închirierii de aeronave

LS 0015(a) Cerințe general

- (1) În scopul respectării cerințelor și standardelor privind responsabilitatea și asigurarea siguranței zborurilor, precum și a drepturilor comerciale aplicabile, prevederile specifice din înțelegerile contractuale de închiriere a aeronavelor trebuie aprobate, în prealabil, de către AAC.
- (2) În vederea obținerii aprobării pentru închirierea de aeronave, un operator aerian din Republica Moldova va furniza către AAC informații privind:
- (a) tipul închirierii;
 - (b) părțile contractante;
 - (c) numele proprietarului, în cazul închirierii aeronavei / aeronavelor în sistem “Dry-lease”;
 - (d) data începerii și durata propusă pentru închiriere;
 - (e) detalii privind operațiunile de zbor planificate (zone geografice sau rute cu cerințe operaționale specifice);
 - (f) numărul și tipul aeronavelor, însemnele de înmatriculare și statul de înmatriculare;
 - (g) certificatul de navigabilitate;
 - (h) documente, emise de către un organ împuternicit care atestă că aeronava / aeronavele îndeplinește / îndeplinesc cerințele de navigabilitate ale statului de înmatriculare;
 - (i) certificatul de zgomot (dacă este cazul);
 - (j) certificatul de navigabilitate RNAV, alte certificate (documente) necesare pentru operarea în zone geografice sau pe rute cu cerințe operaționale specifice (MNPS, RVSM, ACAS etc.);
 - (k) modul de asigurare a întreținerii aeronavei / aeronavelor;
 - (l) asigurarea pasagerilor și asigurarea pentru răspundere civilă față de terți;
 - (m) numele operatorului aerian sub al cărui AOC / AOA va/vor fi operată/operate aeronava/aeronavele;
 - (n) numele operatorului aerian care deține controlul comercial al aeronavei/aeronavelor;
 - (o) componența, naționalitatea și calificările personalului aeronautic care va opera aeronava închiriată.
- (3) Aceste informații vor fi transmise către AAC de către operatorul aerian, înaintea încheierii contractului de închiriere a aeronavei, indiferent de durata pentru care acesta intenționează să închirieze aeronava.

LS 0015 (b) Cerințe privind închirierea în sistem “Dry-lease”

- (1) Aeronavele închiriate în sistem “Dry-lease” trebuie să fie radiate din orice alt AOC/AOA pentru toată perioada de chirie și să fie înscrise în AOC/AOA al operatorului aerian care i-a cu chirie aeronava.
- (2) Operatorul care ia cu chirie aeronava este obligat să angajeze personal navigant și tehnic în scopul operării aeronavei închiriate, înmatriculate în Republica Moldova, numai în cazul în care personalul angajat dispune de certificate (autorizații) în vigoare, emise sau recunoscute de către AAC, care atestă calificările acestuia.

- (3) În cazul în care aeronava închiriată își păstrează înmatricularea străină, operatorul aerian din Republica Moldova care ia cu chirie aeronava este obligat să angajeze personal navigant și tehnic în scopul operării aeronavei închiriate, numai în cazul în care personalul angajat dispune certificate (autorizația), emise sau recunoscute de către autoritatea statului de înmatriculare, care atestă calificările acestuia.
- (4) Aprobarea închirierii aeronavei în sistem “Dry-lease” acționează pe parcursul perioadei determinate de acțiune a contractului aprobat de chirie a aeronavei. În cazul prelungirii perioadei de acțiune a contractului, acțiunea aprobării chiriei se prelungește automat în cazul respectării următoarelor condiții:
 - (a) în contractul de chirie a aeronavei nu sunt introduse modificări sau completări cu privire la respectarea cerințelor și standardelor referitoare la responsabilitate și asigurarea siguranței zborurilor;
 - (b) copia amendamentului la contractul aprobat, în cazul prelungirii, este prezentat către AAC.

LS 0015(c) Cerințe privind închirierea în sistem “Wet-lease”

- (1) Închirierea aeronavelor străine în sistem “Wet-lease” va fi aprobată numai în condițiile în care AAC se va asigura, dacă este necesar prin efectuarea unei inspecții (audit), că operatorul aerian străin, sub al cărui AOC/AOA va opera aeronava, îndeplinește cerințele și standardele naționale privind asigurarea siguranței zborului.
- (2) Un operator aerian din Republica Moldova poate lua cu chirie în sistem “Wet-lease” alte tipuri de aeronave decât cele cuprinse în AOC/AOA, numai dacă AAC este convinsă că prin aceasta nu este afectată menținerea standardelor privind asigurarea siguranței zborurilor, care trebuie să fie cel puțin echivalente cu cele pe care operatorul aerian care ia cu chirie aeronava trebuie să le respecte în conformitate cu propriul său AOC/AOA.
- (3) Aprobarea pentru închirierea de aeronave în sistem “Wet-lease” se acordă pe o perioadă limitată, de maximum 12 luni; dacă necesitățile operaționale ale operatorului o cer, această aprobare poate fi prelungită cu cel mult 4 perioade a câte 6 luni fiecare.
- (4) Prin derogare de la prevederile reglementării LS 0015(a), atunci când un operator aerian din Republica Moldova, din necesități de operare excepționale, dorește închirierea ad-hoc a unei aeronave (în sistem “Wet-lease”) pe termen scurt, de maximum 5 zile consecutive, poate fi încheiată o înțelegere contractuală, fără o aprobare prealabilă din partea AAC, dar cu notificarea imediată a acesteia și cu respectarea următoarelor condiții:
 - (a) operatorul care dă cu chirie aeronava deține un AOC/AOA, emis de către un stat semnatar al Convenției privind aviația civilă internațională;
 - (b) operatorul aerian din Republica Moldova s-a convins că partenerul contractual operează cu respectarea standardelor și cerințelor privind responsabilitatea și asigurarea siguranței zborurilor, impuse de AAC;
 - (c) perioada de închiriere nu va depăși 5 zile consecutive de la data începerii operării cu aeronava închiriată.
- (5) AAC poate impune operatorilor aeriieni din Republica Moldova, din considerente de siguranță a zborului, precum și în concordantă cu reglementările naționale și internaționale aplicabile, restricții sau limitări privind desfășurarea activităților lor operaționale cu aeronave străine închiriate în sistem “Wet-lease” și care nu sunt înmatriculate în Republica Moldova.

LS 0015(d) Cerințe privind închirierea în sistem “Damp-lease”

- (1) În cazul închirierii aeronavei în sistem “Damp-lease” trebuie respectate următoarele condiții:
 - (a) personalul aeronautic al operatorului care dă cu chirie aeronava, în scopul operării aeronavei închiriate, trebuie să fie angajat de către operatorul care ia cu chirie aeronava în conformitate cu procedurile cuprinse în Manualul operațional. În acest caz se vor aplica prevederile cu privire la închirierea aeronavelor în sistem “Dry-lease” din prezentul document; sau
 - (b) personalul aeronautic al operatorului care ia cu chirie aeronava, în scopul operării aeronavei închiriate, trebuie să fie angajat de către operatorul care dă cu chirie aeronava în conformitate cu procedurile cuprinse în Manualul operațional. În acest caz se vor aplica prevederile cu privire la închirierea aeronavelor în sistem “Wet-lease” din prezenta document.

LS 0020 Proceduri privind închirierea de aeronave

LS 0020(a) Prevederi generale

- (1) În vederea obținerii aprobării de utilizare pe termen lung a aeronavelor închiriate sau darea în chirie a aeronavelor înmatriculate în Republica Moldova, operatorii aerieni din Republica Moldova, deținători ai AOC/AOA, vor transmite către AAC informațiile cerute, în conformitate cu LS 0015(a) (2), însoțite de o cerere, cu minimum 10 zile lucrătoare înainte de încheierea contractelor de închiriere a aeronavelor.
- (2) În funcție de tipul închirierii (“Wet-lease”, “Dry-lease” sau “Damp-lease”) și de înmatricularea aeronavelor (națională sau străină), vor fi respectate proceduri de lucru menționate mai jos.

LS 0020 (b) Luarea cu chirie de către un operator aerian din Republica Moldova a unei aeronave, neînmatriculate în Republica Moldova, în sistem “Dry-lease”

(1) Un operator aerian din Republica Moldova poate opera una sau mai multe aeronave închiriate în sistem “Dry-lease”, numai cu aprobarea prealabilă de către AAC a contractelor de închiriere. Eventualele cerințe suplimentare ale AAC vor fi incluse în contractul de închiriere. AAC își rezervă dreptul de a verifica contractele de închiriere finalizate în părțile referitoare la satisfacerea cadrului normativ aplicabil.

(2) În cazul în care aeronava închiriată se înmatriculează în Republica Moldova, programul de întreținere a acesteia va fi aprobat de către AAC, iar organizația responsabilă cu întreținerea tehnică trebuie să fie autorizată sau recunoscută de către AAC.

(3) În cazul în care aeronava își păstrează înmatricularea străină, în condițiile îndeplinirii cerințelor aplicabile din AOC (Certificarea operatorilor aerieni), programul de întreținere, precum și organizația responsabilă cu întreținerea tehnică a aeronavei respective vor trebui să fie acceptate de către AAC.

(4) În vederea operării aeronavei luate cu chirie, operatorul aerian din Republica Moldova:

- (a) va solicita amendarea AOC/AOA prin introducerea aeronavei închiriate;
- (b) va înainta spre aprobare un amendament corespunzător la Manualul operațional;
- (c) va școlariza și va califica în mod corespunzător personalul său navigator, tehnic și de serviciu la sol (dacă este cazul);
- (d) va pune la dispoziție AAC:

- situația activității de zbor, realizată de aeronava închiriată și a activității de întreținere la zi, precum și scadențele pentru activitățile de întreținere următoare; similar pentru motoare și elice (după caz);
- copia de pe AOC/AOA al operatorului aerian de la care se închiriază aeronava;
- copia de pe contractele care să acopere întreținerea de bază și de linie a aeronavelor închiriate;
- copia de pe programul de întreținere a aeronavelor închiriate.

De asemenea, operatorul aerian va pune la dispoziție AAC și alte documente solicitate, în conformitate cu prevederile specifice ale Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene și CT-OPS.

(5) Contractul de închiriere a aeronavei care nu este înmatriculată în Republica Moldova intră în vigoare numai în cazul în care autoritatea aeronautică a statului de înmatriculare recunoaște repartizarea obligațiilor și responsabilităților cu privire la supravegherea operațională și tehnică a aeronavelor închiriate în conformitate cu art. 83 *bis* al Convenției privind aviația civilă internațională. În acest caz între AAC și autoritatea aeronautică a statului de înmatriculare a aeronavei trebuie să fie încheiat un acord, conform specimenului stabilit.

LS 0020 (c) Darea cu chirie de către un operator aerian din Republica Moldova a unei aeronave, înmatriculate în Republica Moldova, unui operator aerian străin, în sistem “Dry-lease”

(1) Operatorul aerian din Republica Moldova nu va da cu chirie în sistem “Dry-lease” o aeronavă unui operator aerian străin decât cu aprobarea AAC și cu respectarea următoarelor condiții:

- (a) aeronava este radiată din AOC al operatorului din Republica Moldova care dă cu chirie aeronava;
- (b) operatorul aerian care ia cu chirie aeronava a prezentat aranjamente contractuale de întreținere tehnică pentru aeronava dată cu chirie, încheiată cu o organizație care deține certificat pentru întreținere tehnică a aeronavelor de tipul celei închiriate, emis sau recunoscut de către AAC.

(2) Aeronava care își păstrează înmatricularea Republicii Moldova va fi operată potrivit regulilor stabilite de către autoritatea aeronautică a operatorului care a luat cu chirie aeronava, cu respectarea următoarelor condiții:

- (a) Manualul operațional, programul de întreținere tehnică și lista echipamentului minim (MEL) ale operatorului care ia cu chirie aeronava trebuie să fie aprobate de AAC, în partea care se referă la închirierea aeronavei;
- (b) Operatorul care ia cu chirie aeronava să aplice directivele de navigabilitate, emise de AAC cu privire la operarea aeronavelor închiriate;
- (c) Modificarea construcției și reparațiile majore ale aeronavei închiriate se vor efectua în conformitate cu documentele aprobate de către AAC;
- (d) prelungirea valabilității Certificatului de navigabilitate și a altor documente emise de către autoritățile competente respective, care atestă corespunderea aeronavei închiriate cerințelor de navigabilitate în vigoare în Republica Moldova, se efectuează de către AAC;
- (e) operatorul care ia cu chirie aeronava este obligat să notifice AAC RM despre orice accidente și incidente ce au avut loc în legătură cu operarea aeronavei închiriate.

(3) Operatorul aerian care ia cu chirie aeronava are obligația, în cazul în care aeronava își păstrează înmatricularea Republicii Moldova, de a folosi personal navigant și tehnic având certificate (autorizații) în termen de valabilitate, emise sau recunoscute de către AAC.

(4) Aeronava care se radiază din Registrul Aerian al Republicii Moldova pentru perioada de închiriere trebuie să fie operată potrivit regulilor stabilite de către autoritatea aeronautică a statului care înmatriculează aeronava închiriată.

(5) Contractul de închiriere în sistem “Dry-lease” a aeronavei înmatriculate în Republica Moldova va intra în vigoare numai dacă autoritatea aeronautică a statului operatorului care ia cu chirie aeronava acceptă repartizarea obligațiilor și responsabilităților privind supravegherea operațională și tehnică a aeronavelor închiriate în conformitate cu art. 83 *bis* al Convenției privind aviația civilă internațională. În acest caz între AAC RM și autoritatea aeronautică a statului de înmatriculare a aeronavei trebuie să fie încheiat un acord, conform specimenului aprobat.

LS 0020 (d) Luarea cu chirie în sistem “Wet-lease” de către un operator aerian din Republica Moldova a unei aeronave neînmatriculate în Republica Moldova

(1) Operatorul aerian străin care dă cu chirie aeronava este operatorul aeronavei, fiind răspunzător de îndeplinirea tuturor reglementărilor aeronautice aplicabile referitoare la siguranța zborurilor.

(2) În cazul închirierii de aeronave în sistem “Wet-lease”, operatorul aerian din Republica Moldova va verifica (prin audit, verificare de documente ș.a., constatările urmînd a fi raportate într-o formă acceptată de către AAC) dacă:

- (a) cerințele și standardele privind asigurarea siguranței zborului aplicate de către operatorul care dă cu chirie aeronava corespund cerințelor și standardelor stabilite de către AAC;
- (b) operatorul aerian care dă cu chirie aeronava deține AOC/AOA emis de către un stat membru al OACI și are dreptul de a efectua transporturi aeriene comerciale sau operațiuni de lucru aerian;
- (c) documentele emise de către autoritatea aeronautică a statului operatorului care dă cu chirie aeronava și înaintate către AAC, sunt redactate și în limba engleză.

(3) În baza unei clauze care trebuie trecută în contractul de închiriere, operatorul aerian din Republica Moldova trebuie să asigure, pe perioada chiriei, operațională și tehnică a operatorului care dă cu chirie aeronava, pentru ca standardele privind siguranța zborului să fie aceleași sau echivalente cu standardele stabilite de către AAC, aplicate pentru activitatea proprie a operatorului care ia cu chirie aeronava și să fie respectate ca atare.

(4) Supravegherea din punct de vedere al întreținerii tehnice și al operațiunilor de zbor, menționată la LS 0020(d) (3), va acoperi cel puțin:

- (a) supravegherea navigabilității și întreținerii aeronavei;
- (b) supravegherea competenței echipajelor de zbor (calificarea și valabilitatea certificatelor (autorizațiilor)).

(5) Operațiunile de zbor și de întreținere tehnică a aeronavei închiriate se supun și activităților de inspecție și supraveghere ale AAC.

LS 0020 (e) Darea cu chirie de către un operator aerian din Republica Moldova a unei aeronave înmatriculate în Republica Moldova, unui operator aerian străin, în sistem “Wet-lease”

(1) Operatorul aerian din Republica Moldova rămîne operatorul aeronavei și este responsabil pentru îndeplinirea tuturor cerințelor cadrului normativ aplicabil referitoare la siguranța zborurilor.

(2) Operațiunile de zbor și de întreținere tehnică a aeronavei închiriate se supun și activităților de inspecție și de supraveghere tehnică și operațională ale AAC.

(3) Contractul de închiriere a aeronavei va conține prevederi, în baza cărora operatorul aerian care ia cu chirie aeronava trebuie să asigure, pe întreaga perioadă de închiriere, posibilitatea efectuării de către AAC a verificărilor și supravegherii operaționale și tehnice privind operarea aeronavei închiriate.

LS 0020 (f) Alte situații

AAC poate aproba încheierea unor aranjamente contractuale între 2 operatori aerieni în vederea dării/luării cu chirie a unei aeronave și în alte condiții decât cele specificate la LS 0020 în conformitate cu standardele și cu recomandările OACI, precum și cu cadrul normativ aplicabil.

LS 0025 Dispoziții finale

(1) În contextul prezentului document, AAC poate aproba unui operator din Republica Moldova să ia cu chirie o aeronavă și de la o organizație care nu este operator aerian, numai dacă operatorul respectiv demonstrează că sunt îndeplinite cerințele privind operarea în siguranță, iar AAC este satisfăcută în ceea ce privește supravegherea operării, în conformitate cu standardele și cu reglementările în vigoare.

(2) Prevederile prezentei reglementări se aplică și în cazul închirierii de aeronave între operatorii aerieni din Republica Moldova, mai puțin cele referitoare la schimbarea înmatriculării aeronavei.

(3) De asemenea, prevederile prezentei reglementări se aplică și solicitanților de AOC/AOA, care urmează să opereze aeronave închiriate în sistem "Dry-lease".

(4) Nerespectarea de către un operator aerian din Republica Moldova a prevederilor prezentei reglementări atrage după sine revocarea sau suspendarea de către AAC a AOC/AOA deținut de acesta.