



Bruxelles, 9 noiembrie 2016
(OR. en)

Dosar interinstituțional:
2015/0277 (COD)

13505/16
ADD 2

LIMITE

AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți (partea I)
Nr. doc. ant.:	13219/16 ADD1 REV 1
Nr. doc. Csie:	14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014
Subiect:	<i>Pregătirea reuniunii Consiliului (<u>Transporturi</u>, <u>Telecomunicații</u> și <u>Energie</u>) din 1 decembrie 2016</i> Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, precum și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului – Abordare generală

ANEXA I

Aeronavele menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (d)

1. Categoriile de aeronave cu pilot la bord cărora nu li se aplică prezentul regulament:
 - a) aeronavele istorice care îndeplinesc următoarele criterii:
 - i) aeronave:
 - al căror proiect inițial a fost realizat înainte de 1 ianuarie 1955 și
 - a căror producție a încetat înainte de 1 ianuarie 1975;
 - sau
 - ii) aeronavele care au o importanță istorică evidentă, din următoarele motive:
 - au participat la un eveniment istoric marcant;
 - au marcat o etapă importantă în dezvoltarea aviației sau
 - au jucat un rol important în forțele armate ale unui stat membru;
 - b) aeronavele special proiectate sau modificate în scopuri experimentale, științifice sau de cercetare, care sunt produse cel mai probabil în număr foarte limitat;
 - c) aeronavele construite în proporție de cel puțin 51 % de un amator sau de o asociație de amatori fără scop lucrativ, pentru folosință proprie și fără scopuri comerciale;
 - d) aeronavele care s-au aflat în serviciul forțelor militare, cu excepția cazului în care aparțin unui tip de aeronave pentru care agenția a adoptat un standard de proiectare;

- e) ¹avioanele a căror viteză de sustentare sau viteză minimă în zbor stabilizat în configurație de aterizare nu depășește o viteză calibrată (CAS) de 35 de noduri, precum și [...] motoparașutele, planoarele și planoarele motorizate care au cel mult două locuri și o masă maximă la decolare (MTOM), înregistrată de statele membre, de maximum:

	Avioane terestre	[...]/ Motoparașute / planoare motorizate	Planoare	Avioane amfibie sau hidroavioane[...]	Sisteme de recuperare totală cu parașută, montate în structură
Monoloc	350 kg MTOM	300 kg MTOM	250 kg MTOM	30 kg suplimentare MTOM	15 kg suplimentare MTOM
Biloc	500 kg MTOM	450 kg MTOM	400 kg MTOM	45 kg suplimentare MTOM	25 kg suplimentare MTOM
Atunci când un avion amfibie sau un hidroavion [...] funcționează atât ca hidroavion [...], cât și ca avion [...] terestru, acesta trebuie să se încadreze în limita MTOM aplicabilă.					

i) [...];

(ii) [...];

¹ BE sprijină textul anterior al Președinției, însă ar putea fi flexibilă.

(iii) [...];

(iv) [...];

(v) [...];

(vi) [...];

(vii) [...];

(viii) [...];

f) autogirele **și elicopterele** monoloc și biloc cu o MTOM de maximum 560 kg;

g) [...];

h) replicile de aeronave care îndeplinesc criteriile de la litera (a) sau (d), al căror proiect structural este similar cu cel al aeronavei originale;

i) baloanele și dirijabilele care au o capacitate de una sau două persoane și un volum maxim proiectat de maximum 1 200 m³ în cazul aerului cald și de maximum 400 m³ în cazul altor tipuri de gaz portant;

j) orice altă aeronavă a cărei masă maximă gol, inclusiv combustibilul, nu depășește 70 kg.

2. În plus, regulamentul nu se aplică aeronavelor captive care nu au sistem de propulsie, în cazul în care lungimea maximă a sistemului de ancorare este de 50 m și:

a) masa maximă la decolare, inclusiv sarcina utilă, este mai mică de 25 kg; sau

b) în cazul unui aerostat, volumul acestuia este mai mic de 40 m³.

ANEXA II

Cerințe esențiale privind navigabilitatea

1. INTEGRITATEA PRODUSULUI:

Integritatea produsului trebuie asigurată pentru toate condițiile de zbor anticipate pe durata de viață operațională a aeronavei. Conformitatea cu toate cerințele trebuie demonstrată prin evaluări sau analize, susținute, dacă este cazul, de teste.

1.1. Structuri și materiale:

1.1.1. Integritatea structurii trebuie asigurată în cadrul întregii anvelope operaționale a aeronavei și suficient în afara acesteia, inclusiv în sistemul său de propulsie, și trebuie menținută pe întreaga durată de viață operațională a aeronavei.

1.1.2. Toate piesele aeronavei a căror defectare ar putea reduce integritatea structurală trebuie să îndeplinească următoarele condiții, fără deformări sau defectări periculoase. Acestea cuprind toate elementele de masă semnificativă și mijloacele de fixare a acestora.

- a) Trebuie avute în vedere toate combinațiile de sarcini care pot apărea în mod obișnuit în limitele greutateilor, ale centrului de greutate, ale anvelopei operaționale și ale duratei de viață operațională a aeronavei, precum și suficient în afara acestor limite. Aceasta include sarcinile datorate rafalelor, manevrelor, presurizării, suprafețelor mobile și sistemelor de comandă și de propulsie, atât în zbor, cât și la sol.
- b) Trebuie să se țină seama și de sarcinile și de defecțiunile posibile provocate de aterizările sau amerizările de urgență.
- c) În concordanță cu tipul de operațiune, efectele dinamice trebuie să fie acoperite de răspunsul structural la aceste sarcini, ținând seama de dimensiunea și de configurația aeronavei.

- 1.1.3. Aeronava trebuie să nu prezinte nicio instabilitate aeroelastică sau vibrație excesivă.
- 1.1.4. Procesele de fabricare și materialele utilizate la construirea aeronavei trebuie să aibă ca rezultat proprietăți structurale cunoscute și reproductibile. Orice modificări ale performanțelor materialelor legate de mediul operațional trebuie justificate.
- 1.1.5. Trebuie să se asigure, în măsura posibilului, că efectele încărcării ciclice, ale degradării mediului și ale daunelor accidentale sau care au o sursă discretă nu reduc integritatea structurală sub un nivel acceptabil de rezistență reziduală. Trebuie emise toate instrucțiunile necesare pentru asigurarea continuității navigabilității în această privință.

1.2. Propulsia:

- 1.2.1. Integritatea sistemului de propulsie (și anume motorul și, după caz, elicea) trebuie demonstrată în cadrul întregii anvelope operaționale a sistemului de propulsie și suficient în afara acesteia și trebuie menținută pe întreaga durată de viață operațională a sistemului de propulsie, ținând seama de rolul sistemului de propulsie în conceptul global de siguranță al aeronavei.
- 1.2.2. Sistemul de propulsie trebuie să producă, în limitele declarate, tracțiunea sau puterea solicitată în toate condițiile de zbor necesare, luându-se în considerare efectele și condițiile de mediu.
- 1.2.3. Procesul de fabricare și materialele utilizate la construirea sistemului de propulsie trebuie să aibă ca rezultat un comportament structural cunoscut și reproductibil. Orice modificări ale performanțelor materialelor legate de mediul operațional trebuie justificate.
- 1.2.4. Efectele încărcării ciclice, ale degradării mediului și ale degradării operaționale, precum și ale posibilelor defectări ulterioare ale unor piese nu trebuie să reducă integritatea sistemului de propulsie sub nivelurile admisibile. Trebuie emise toate instrucțiunile necesare pentru asigurarea continuității navigabilității în această privință.

1.2.5. Trebuie emise toate instrucțiunile, informațiile și cerințele necesare pentru ca interfața dintre sistemul de propulsie și aeronavă să fie sigură și corectă.

1.3. Sisteme și echipamente (altele decât echipamentele neinstalate):

1.3.1. Aeronava trebuie să nu prezinte caracteristici sau detalii de proiectare pe care experiența le-a demonstrat a fi periculoase.

1.3.2. Aeronava, inclusiv sistemele și echipamentele necesare pentru evaluarea proiectării de tip sau impuse de regulile de operare, trebuie să funcționeze conform specificațiilor în orice condiții de operare previzibile, în cadrul întregii anvelope operaționale a aeronavei și suficient în afara acesteia, ținându-se seama în mod corespunzător de mediul operațional al sistemului sau al echipamentelor. Alte sisteme sau echipamente care nu sunt necesare pentru certificarea de tip sau nu sunt impuse de regulile de operare, indiferent dacă funcționează în mod corespunzător sau necorespunzător, trebuie să nu diminueze siguranța și să nu compromită funcționarea corespunzătoare a oricărui alt sistem sau echipament. Sistemele și echipamentele trebuie să fie operabile fără ca acest lucru să necesite o îndemânare sau o forță excepționale.

1.3.3. Sistemele și echipamentele aeronavei, luate atât separat, cât și în relație unele cu altele, trebuie proiectate în așa fel încât să nu se ajungă la o situație dezastruoasă de defectare din cauza unei unice defecțiuni, nedemonstrată ca fiind extrem de improbabilă, și trebuie să existe o relație de inversă proporționalitate între probabilitatea unei situații de defectare și gravitatea efectului său asupra aeronavei și a ocupanților acesteia. Referitor la criteriul de unică defecțiune de mai sus, se admite că trebuie să se țină cont în mod corespunzător de dimensiunea și de configurația globală a aeronavei și că aceasta ar putea face ca criteriul de defecțiune unică să nu fie îndeplinit de anumite piese și sisteme ale elicopterelor și avioanelor mici.

1.3.4. Informațiile necesare pentru efectuarea în siguranță a zborului și informațiile referitoare la condițiile de nesiguranță trebuie puse la dispoziția echipajului sau, după caz, a personalului de întreținere, într-un mod clar, consecvent și lipsit de ambiguități. Sistemele, echipamentele și comenzile, inclusiv semnalizările și anunțurile, trebuie proiectate și amplasate în așa fel încât să reducă la minimum erorile care ar putea contribui la apariția unor pericole.

1.3.5. Trebuie luate măsuri de precauție în faza de proiectare pentru a reduce la minimum pericolele la adresa aeronavei și a ocupanților acesteia, prezentate de amenințări în mod obișnuit previzibile, inclusiv de amenințări la adresa securității informațiilor, atât în interiorul, cât și în exteriorul aeronavei, printre care protecția împotriva posibilității unei defecțiuni semnificative sau a unei întreruperi a funcționării oricărui echipament neinstalat.

1.4. Echipamente neinstalate:

1.4.1. Echipamentele neinstalate trebuie să își îndeplinească funcția de siguranță sau funcția relevantă pentru siguranță conform specificațiilor în orice condiții de operare previzibile, cu excepția cazului în care respectiva funcție poate fi îndeplinită și prin alte mijloace.

1.4.2. Echipamentele neinstalate trebuie să fie operabile fără ca acest lucru să necesite o îndemânare sau o forță excepționale.

1.4.3. Echipamentele neinstalate trebuie proiectate astfel încât să reducă la minimum erorile care ar putea contribui la apariția unor pericole.

1.4.4. Echipamentele neinstalate, indiferent dacă funcționează în mod corespunzător sau necorespunzător, trebuie să nu diminueze siguranța și să nu compromită funcționarea corespunzătoare a niciunui alt echipament, sistem sau dispozitiv.

1.5. Continuitatea navigabilității:

1.5.1. Trebuie întocmite și puse la dispoziție toate documentele necesare care să cuprindă instrucțiuni referitoare la continuitatea navigabilității, pentru a se asigura că standardul de navigabilitate legat de tipul de aeronavă și de orice piesă asociată este menținut pe întreaga durată de viață operațională a aeronavei.

- 1.5.2. Trebuie prevăzute mijloace care să permită inspecția, reglarea, lubrifierea, îndepărtarea sau înlocuirea de piese și de echipamente neinstalate, în măsura în care este necesar pentru continuitatea navigabilității.
- 1.5.3. Instrucțiunile referitoare la continuitatea navigabilității trebuie să se prezinte sub forma unui manual sau a mai multor manuale, după caz, în concordanță cu volumul informațiilor care trebuie furnizate. Manualele trebuie să conțină instrucțiuni de întreținere și de reparație, informații privind asistența tehnică, procedurile de depanare și de inspecție, într-o formă care să fie ușor de utilizat.
- 1.5.4. Instrucțiunile referitoare la continuitatea navigabilității trebuie să conțină limitările de navigabilitate care precizează toate termenele de înlocuire obligatorii, intervalele de inspecție obligatorii și procedurile de inspecție obligatorii aferente.

2. ASPECTE DE NAVIGABILITATE LEGATE DE OPERAREA PRODUSULUI

- 2.1. Trebuie să se demonstreze că au fost abordate următoarele elemente pentru a se asigura un nivel satisfăcător de siguranță a persoanelor aflate la bordul aeronavei sau la sol în timpul operării produsului:
- a) Trebuie stabilite tipurile de operare pentru care este aprobată aeronava, precum și limitările și informațiile necesare pentru a se asigura operarea în siguranță, inclusiv limitările de mediu și de performanță.
 - b) Aeronava trebuie să fie controlabilă și manevrabilă în siguranță în toate condițiile de operare anticipate, inclusiv ca urmare a defectării unuia sau, dacă este cazul, a mai multor sisteme de propulsie, ținând seama de dimensiunea și de configurația aeronavei. Trebuie să se țină seama în mod corespunzător de forța pilotului, de mediul din carlingă, de volumul de muncă al pilotului și de alte considerente legate de factorii umani, precum și de faza de zbor și de durata sa.
 - c) Trebuie să existe posibilitatea unei tranziții ușoare de la o fază de zbor la alta fără a fi nevoie, în materie de pilotaj, de o îndemânare, vigilență, forță sau volum de muncă excepționale în orice condiție de operare probabilă.

- d) Aeronava trebuie să prezinte gradul de stabilitate necesar pentru ca exigențele impuse pilotului să nu fie excesive, luând în considerare faza de zbor și durata sa.
- e) Trebuie stabilite proceduri pentru condițiile de operare normală, de defecțiune și de urgență.
- f) Trebuie asigurate elementele de avertizare sau alte elemente de prevenire care să împiedice depășirea anvelopei normale de zbor, în concordanță cu tipul de aeronavă.
- g) Caracteristicile aeronavei și ale sistemelor sale trebuie să permită o revenire în siguranță de la extremele anvelopei de zbor atunci când această situație are loc.

2.2. Limitările de operare și alte informații necesare operării în condiții de siguranță trebuie puse la dispoziția membrilor echipajului.

2.3. Operarea produselor trebuie protejată de pericolele cauzate de condițiile externe și interne adverse, inclusiv de condițiile de mediu.

- a) În special, în concordanță cu tipul de operațiune, nu trebuie să apară nicio situație de nesiguranță ca urmare a expunerii la fenomene precum, printre altele, condițiile meteorologice nefavorabile, fulgerele, impactul cu păsări, câmpurile de radiații de înaltă frecvență, ozonul etc., a căror apariție este în mod obișnuit previzibilă în timpul operării produsului, ținând seama de dimensiunea și de configurația aeronavei.

- b) În concordanță cu tipul de operațiuni, compartimentele cabinei trebuie să asigure pasagerilor condiții de transport corespunzătoare și protecție adecvată împotriva tuturor pericolelor previzibile care ar putea apărea în timpul operațiunilor de zbor sau care duc la situații de urgență, printre care se numără incendiile, emanațiile de fum, gazele toxice sau pericolul de depresurizare rapidă, ținând seama de dimensiunea și de configurația aeronavei. Trebuie luate măsuri pentru a asigura ocupanților toate șansele rezonabile de evitare a rănilor grave și de evacuare rapidă a aeronavei și pentru a-i proteja de efectul forțelor de decelerație în caz de aterizare sau amerizare de urgență. Trebuie prevăzute, după caz, semnalizări sau anunțuri clare și lipsite de ambiguitate pentru instruirea ocupanților cu privire la comportamentul corespunzător din punct de vedere al siguranței și la amplasamentul și utilizarea corectă a echipamentului de siguranță. Echipamentul de siguranță necesar trebuie să fie ușor accesibil.
- c) În concordanță cu tipul de operațiuni, compartimentele echipajului trebuie să fie amenajate astfel încât să faciliteze operațiunile de zbor, incluzând mijloace care permit conștientizarea diferitor situații, precum și gestionarea oricărei situații previzibile și a cazurilor de urgență. Mediul din compartimentele echipajului nu trebuie să pericliteze capacitatea acestuia de a-și îndeplini atribuțiile și trebuie conceput astfel încât să asigure evitarea interferențelor în timpul zborului, precum și evitarea manevrării incorecte a comenzilor.

3. ORGANIZAȚII (INCLUSIV PERSOANE FIZICE) ANGAJATE ÎN ACTIVITĂȚI DE PROIECTARE, DE FABRICARE SAU DE ÎNTREȚINERE ORI ÎN MANAGEMENTUL CONTINUITĂȚII NAVIGABILITĂȚII

- 3.1. În concordanță cu tipul de activitate, aprobările pentru organizații se eliberează după ce sunt îndeplinite următoarele condiții:
- a) organizația trebuie să dispună de toate mijloacele necesare pentru realizarea activităților din domeniul său de activitate. Respectivetele mijloace includ, dar nu se limitează la: instalații, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;

- b) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, organizația trebuie să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure conformitatea cu prezentele cerințe esențiale, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem;
- c) organizația încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, în scopul de a asigura respectarea neîntreruptă a prezentelor cerințe esențiale privind navigabilitatea;
- d) organizația instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la litera (b) și în cadrul acordurilor menționate la litera (c), pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței.

3.2. Condițiile menționate la punctul 3.1 literele (c) și (d) nu se aplică în cazul organizațiilor de pregătire în domeniul întreținerii.

3.2a. Persoanele fizice angajate în activitatea de întreținere trebuie să dobândească și să mențină un nivel de cunoștințe teoretice, abilități practice și experiență corespunzător tipului de activitate.

ANEXA III

Cerințe esențiale privind compatibilitatea cu mediul referitoare la produse

1. Produsele trebuie să fie proiectate pentru a fi cât mai silențioase, ținându-se seama de punctul 4.
2. Produsele trebuie să fie proiectate astfel încât emisiile să se reducă cât de mult posibil, ținându-se seama de punctul 4.
3. Produsele trebuie să fie proiectate astfel încât să se reducă la minimum emisiile provenite din evaporarea sau evacuarea de fluide, ținându-se seama de punctul 4.
4. Trebuie să se țină seama de orice compromisuri între măsurile de proiectare destinate să reducă la minimum zgomotul, diferitele tipuri de emisii și evacuarea de fluide.
5. La reducerea la minimum a zgomotului și a emisiilor se ține seama de întreaga varietate a condițiilor normale de operare și de zonele geografice în care emisiile și zgomotul sunt problematice.
6. Sistemele și echipamentele aeronavei necesare din motive de protecție a mediului trebuie să fie proiectate, fabricate și întreținute astfel încât să funcționeze conform specificațiilor în toate condițiile de operare previzibile. Fiabilitatea lor trebuie să fie adecvată în raport cu efectul lor prevăzut asupra compatibilității cu mediul a produsului.
7. Toate instrucțiunile, procedurile, mijloacele, manualele, limitările și inspecțiile necesare pentru a asigura conformitatea neîntreruptă a unui produs aeronautic cu prezentele cerințe esențiale trebuie în mod clar stabilite și puse la dispoziția utilizatorilor cărora le sunt destinate.
8. Organizațiile implicate în proiectarea, fabricarea și întreținerea produselor aeronautice trebuie:

- a) să dispună de toate mijloacele necesare pentru a asigura conformitatea produsului aeronautic cu prezentele cerințe esențiale și
- b) să încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, pentru a asigura conformitatea unui produs aeronautic cu prezentele cerințe esențiale.

ANEXA IV

Cerințe esențiale aplicabile personalului aeronautic navigant

1. PREGĂTIREA PILOȚILOR

1.1. Dispoziții generale

O persoană care participă la un curs de pregătire pentru piloți de aeronave trebuie să fie suficient de matură din punct de vedere educațional, fizic și mental pentru a dobândi, a reține și a demonstra cunoștințele teoretice și abilitățile practice necesare.

1.2. Cunoștințe teoretice

Un pilot trebuie să dobândească și să mențină un nivel de cunoștințe corespunzător funcțiilor exercitate la bordul aeronavei și proporțional cu riscurile asociate tipului de activitate în cauză. Cunoștințele respective trebuie să includă cel puțin următoarele aspecte:

- a) legislație aeronautică;
- b) cunoașterea generală a aeronavei;
- c) aspecte tehnice privind categoria căreia îi aparține aeronava;
- d) planificarea și executarea zborului;
- e) performanțele și limitele umane;
- f) meteorologie;
- g) navigație;
- h) proceduri operaționale, inclusiv gestionarea resurselor;

- i) principii de zbor;
- j) comunicații și
- k) abilități fără caracter tehnic, inclusiv recunoașterea și gestionarea amenințărilor și a erorilor.

1.3. Demonstrarea și menținerea cunoștințelor teoretice

1.3.1. Dobândirea și reținerea cunoștințelor teoretice trebuie demonstrată prin evaluarea continuă în cursul pregătirii și, după caz, prin examene.

1.3.2. Cunoștințele teoretice trebuie menținute la un nivel adecvat de competență.

1.4. Abilități practice

Un pilot trebuie să dobândească și să mențină abilitățile practice adecvate pentru exercitarea funcțiilor sale la bordul aeronavei. Abilitățile respective trebuie să fie proporționale cu riscurile asociate tipului de activitate și să includă, dacă sunt adecvate pentru funcțiile exercitate la bordul aeronavei, următoarele aspecte:

- a) activitățile de dinaintea și din timpul zborului, inclusiv performanțele aeronavei, determinarea masei și a centrului, inspectarea și asistența tehnică a aeronavei, planificarea combustibilului/energiei pentru zbor, evaluarea condițiilor meteorologice, planificarea rutei, restricțiile aplicabile spațiului aerian și disponibilitatea pistelor;
- b) operațiuni de aerodrom și operațiuni de trafic prestabilite;
- c) măsuri de precauție și proceduri de evitare a coliziunilor;
- d) controlul aeronavei folosind repere vizuale externe;
- e) manevre de zbor, inclusiv în situații critice, și manevre conexe „pierderii atitudinii normale de zbor”, în funcție de fezabilitatea tehnică;
- f) decolări și aterizări normale și cu vânt din lateral;
- g) zbor numai cu ajutorul instrumentelor, în concordanță cu tipul de activitate;

- h) proceduri operaționale, inclusiv tehnici de echipă și gestionarea resurselor, în concordanță cu tipul de operațiune, indiferent dacă echipajul este format dintr-una sau mai multe persoane;
- i) navigarea și punerea în aplicare a regulilor aerului și a procedurilor aferente folosind, după caz, repere vizuale sau mijloace de navigație;
- j) operațiuni anormale și de urgență, inclusiv simularea unor defecțiuni ale echipamentelor aeronavei;
- k) respectarea procedurilor serviciilor de trafic aerian și a procedurilor de comunicații;
- l) aspecte specifice tipului sau clasei de aeronavă;
- m) pregătire pentru dobândirea abilităților practice suplimentare care ar putea fi necesare pentru reducerea riscurilor asociate unor activități specifice și
- n) abilități fără caracter tehnic, inclusiv recunoașterea și gestionarea amenințărilor și a erorilor, cu ajutorul unei metodologii de evaluare adecvate combinate cu evaluarea abilităților tehnice.

1.5. Demonstrarea și menținerea abilităților practice

1.5.1. Un pilot trebuie să demonstreze capacitatea de a executa procedurile și manevrele necesare la un nivel de competență adecvat funcțiilor exercitate la bordul aeronavei, prin:

- a) operarea aeronavei în limitele sale operaționale;
- b) demonstrarea unei bune judecăți și a abilităților de zbor;
- c) aplicarea cunoștințelor aeronautice;
- d) menținerea controlului asupra aeronavei în orice moment, astfel încât să se asigure reușita procedurilor și a manevrelor și

- e) abilități fără caracter tehnic, inclusiv recunoașterea și gestionarea amenințărilor și a erorilor, cu ajutorul unei metodologii de evaluare adecvate combinate cu evaluarea abilităților tehnice.

1.5.2. Abilitățile practice trebuie menținute la un nivel adecvat de competență.

1.6. Competența lingvistică

Un pilot trebuie să aibă un nivel de competență lingvistică adecvat funcțiilor exercitate la bordul aeronavei. Această competență include:

- a) capacitatea de a înțelege documentele care cuprind informații meteorologice;
- b) folosirea hărților aeronautice de zbor pe rută, de decolare și de apropiere și a documentelor cu informații aeronautice asociate și
- c) capacitatea de a comunica cu ceilalți membri ai echipajului de zbor și cu serviciile de navigație aeriană în toate fazele de zbor, inclusiv în faza de pregătire a acestuia, în limba utilizată în radiocomunicațiile pe care le presupune zborul.

1.7. Echipamentele de simulare a zborului

Atunci când se folosește un echipament de simulare a zborului (flight simulation training device - FSTD) pentru pregătire sau pentru a demonstra dobândirea sau menținerea unor abilități practice, acesta trebuie să atingă un anumit nivel de performanță în domeniile respective, care sunt relevante pentru îndeplinirea sarcinii aferente. În special configurația, manevrabilitatea, performanțele aeronavei și comportamentul sistemelor trebuie replicate astfel încât să reprezinte aeronava în mod adecvat.

1.8. Cursuri de pregătire

1.8.1. Pregătirea trebuie să se realizeze printr-un curs de pregătire.

1.8.2. Cursul de pregătire trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- a) trebuie să existe o programă analitică pentru fiecare tip de curs și

- b) cursul de pregătire trebuie să includă atât cunoștințe teoretice, cât și instruire practică de zbor (inclusiv pregătire sintetică pentru zbor), dacă este cazul.

1.9. Instructori

1.9.1. Instruirea teoretică

Instruirea teoretică trebuie oferită de instructori calificați în mod corespunzător. Aceștia trebuie:

- a) să aibă cunoștințe adecvate în domeniul în care urmează să se ofere instruirea și
- b) să fie capabili să folosească tehnici de instruire adecvate.

1.9.2. Instruirea în zbor și pe simulatoare de zbor

Instruirea în zbor și pe simulatoare de zbor trebuie oferită de instructori calificați în mod corespunzător, care au următoarele calificări:

- a) îndeplinesc cerințele referitoare la cunoștințele teoretice și experiența necesare pentru tipul de instruire pe care o oferă;
- b) sunt capabili să folosească tehnici de instruire adecvate;
- c) au practicat tehnici de instruire în ceea ce privește manevrele și procedurile de zbor care fac obiectul instruirii practice ce urmează a fi oferite;
- d) și-au demonstrat capacitatea de a oferi instruire în domeniile care fac obiectul instruirii în zbor care urmează a fi oferite, inclusiv instruire înainte de zbor, după zbor și la sol și
- e) participă periodic la cursuri de perfecționare, pentru a se asigura menținerea la zi a standardelor de instruire.

De asemenea, instructorii de zbor care desfășoară cursuri de pregătire pe o aeronavă trebuie să fie abilitați să acționeze în calitate de pilot comandant pe aeronava pentru care se oferă instruirea, cu excepția pregătirii pe tipuri noi de aeronave.

1.10. Examinatori

Persoanele responsabile cu evaluarea îndemânării piloților trebuie:

- a) să îndeplinească cerințele pentru instructorii de zbor și de simulator de zbor și
- b) să fie capabile să evalueze performanțele piloților și să facă verificări și teste de zbor.

2. CERINȚE REFERITOARE LA EXPERIENȚĂ - PILOȚI

Orice persoană care acționează în calitate de membru al echipajului de zbor, de instructor sau de examinator trebuie să dobândească și să mențină o experiență suficientă în vederea exercitării funcțiilor care îi revin, cu excepția cazului în care competența este demonstrată în conformitate cu punctul 1.5.

3. APTITUDINEA DIN PUNCT DE VEDERE MEDICAL - PILOȚI

3.1. Criterii medicale

3.1.1. Toți piloții trebuie să demonstreze periodic că sunt apti din punct de vedere medical să își exercite funcțiile în mod satisfăcător, ținându-se seama de tipul de activitate pe care o desfășoară. Conformitatea trebuie demonstrată printr-o evaluare adecvată, bazată pe cele mai bune practici de medicină aeronautică, ținându-se seama de tipul de activitate și de posibila degradare mentală și fizică datorată vârstei.

Aptitudinea din punct de vedere medical, care cuprinde aptitudinea fizică și aptitudinea mentală, înseamnă că pilotul nu suferă de nicio boală sau de niciun handicap care să îl facă incapabil:

- a) să execute sarcinile necesare în vederea operării unei aeronave;
- b) să îndeplinească în orice moment atribuțiile primite sau
- c) să perceapă corect mediul în care se află.

3.1.2. În cazul în care aptitudinea din punct de vedere medical nu este complet demonstrată, se pot aplica măsuri de diminuare a riscurilor care să ofere o siguranță a zborului echivalentă.

3.2. Examinatori aeromedicali

Un examinator aeromedical trebuie:

- a) să fie calificat și autorizat pentru a practica medicina;
- b) să fi beneficiat de pregătire în domeniul medicinei aeronautice și să fi participat în mod periodic la cursuri de perfecționare în acest domeniu pentru a se asigura menținerea la zi a standardelor de evaluare și
- c) să fi dobândit cunoștințe practice și experiență privind condițiile în care piloții își îndeplinesc atribuțiile.

3.3. Centrele de medicină aeronautică

Centrele de medicină aeronautică trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- a) să dispună de toate mijloacele necesare îndeplinirii responsabilităților asociate privilegiilor pe care le dețin. Respectivetele mijloace includ, dar nu se limitează la: instalații, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;
- b) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure conformitatea cu prezentele cerințe esențiale, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem și
- c) să încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a prezentelor cerințe.

4. MEMBRII ECHIPAJULUI DE CABINĂ

4.1. Dispoziții generale

Membrii echipajului de cabină trebuie:

- a) să fie pregătiți și verificați periodic pentru a atinge și pentru a menține un nivel adecvat de competență în vederea îndeplinirii atribuțiilor lor în materie de siguranță și
- b) să fie supuși periodic unei evaluări a aptitudinii din punct de vedere medical de a-și îndeplini, în condiții de siguranță, atribuțiile în materie de siguranță. Conformitatea trebuie demonstrată printr-o evaluare adecvată, bazată pe cele mai bune practici de medicină aeronautică.

4.2. Cursuri de pregătire

4.2.1. Atunci când se pretează tipului de operațiune sau de privilegii, pregătirea trebuie realizată printr-un curs de pregătire.

4.2.2. Cursul de pregătire trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- a) trebuie să existe o programă analitică pentru fiecare tip de curs și
- b) cursul de pregătire trebuie să includă atât cunoștințe teoretice, cât și instruire practică (inclusiv pregătire sintetică), dacă este cazul.

4.3. Instructorii echipajului de cabină

Instruirea trebuie oferită de instructori calificați în mod corespunzător. Acești instructori trebuie:

- a) să aibă cunoștințe adecvate în domeniul în care urmează să se ofere instruirea
- b) să fie capabili să folosească tehnici de instruire adecvate; și
- c) să participe periodic la cursuri de perfecționare, pentru a se asigura menținerea la zi a standardelor de instruire.

4.4. Examinatorii echipajului de cabină

Persoanele responsabile cu examinarea echipajului de cabină trebuie:

- a) să îndeplinească cerințele aplicabile instructorilor echipajului de cabină și
- b) să fie capabile să evalueze performanțele echipajului de cabină și să realizeze examene.

5. ORGANIZAȚIILE DE PREGĂTIRE

O organizație de pregătire care oferă pregătire pentru piloți sau pentru echipaje de cabină trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- a) să dispună de toate mijloacele necesare îndeplinirii responsabilităților asociate activităților lor. Respectivetele mijloace includ, dar nu se limitează la: instalații, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;
- b) în concordanță cu pregătirea oferită și cu dimensiunea organizației, aceasta trebuie să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure conformitatea cu prezentele cerințe esențiale, să gestioneze riscurile în materie de siguranță, inclusiv riscurile legate de standardele de pregătire, și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem și
- c) să încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a cerințelor de mai sus.

ANEXA V

Cerințe esențiale aplicabile operațiunilor aeriene

1. DISPOZIȚII GENERALE

- 1.1. Nu se poate efectua un zbor dacă membrii echipajului și, după caz, [...] **orice** alt membru al personalului operațional implicat în pregătirea și executarea zborului nu cunosc legile, reglementările și procedurile aplicabile, care sunt pertinente pentru îndeplinirea atribuțiilor lor și care au fost stabilite pentru zonele ce urmează să fie traversate, pentru aerodromurile a căror folosire este prevăzută și pentru mijloacele de navigație aeriană aferente.
- 1.2. Un zbor trebuie efectuat astfel încât să fie urmate procedurile operaționale indicate în manualul de zbor sau, după caz, în manualul de operațiuni, în vederea pregătirii și executării zborului.
- 1.3. Înainte de fiecare zbor, trebuie definite rolurile și atribuțiile fiecărui membru al echipajului. Pilotul comandant trebuie să răspundă de operarea și de siguranța aeronavei, precum și de siguranța tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a încărcăturii aflate la bord.
- 1.4. Articolele sau substanțele care pot prezenta un risc semnificativ pentru sănătate, siguranță, bunuri sau mediu, cum ar fi bunurile periculoase, armele și munițiile, nu pot fi transportate de nicio aeronavă, cu excepția cazului în care se aplică proceduri și instrucțiuni de siguranță specifice în vederea diminuării riscurilor asociate.
- 1.5. Toate datele, documentele, înregistrările și informațiile necesare pentru a se ține evidența respectării condițiilor indicate la punctul 5.3 trebuie păstrate pentru fiecare zbor în parte și trebuie să rămână disponibile pentru o perioadă de timp minimă, compatibilă cu tipul de operațiune.

2. PREGĂTIREA ZBORULUI

Un zbor nu poate fi început înainte de a se fi demonstrat, prin toate mijloacele rezonabile disponibile, că se îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:

- a) Instalațiile adecvate necesare în mod direct pentru zbor și pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavei, inclusiv mijloacele de comunicare și de navigație, sunt disponibile pentru efectuarea zborului, ținând seama de documentația disponibilă a serviciilor de informare aeronautică.
- b) Echipajul trebuie să cunoască, iar pasagerii trebuie să fie informați cu privire la amplasarea și la folosirea echipamentelor de urgență relevante. Echipajului și pasagerilor trebuie să li se pună la dispoziție informații suficiente legate de operațiune și specifice echipamentelor instalate, privind procedurile de urgență și folosirea echipamentului de siguranță din cabină.
- c) Pilotul comandant trebuie să se asigure că:
 - i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate, în conformitate cu punctul 6;
 - ii) dacă este necesar, aeronava este înmatriculată corespunzător, iar certificatele doveditoare corespunzătoare se află la bordul aeronavei;
 - iii) instrumentele și echipamentele specificate la punctul 5, necesare pentru efectuarea zborului, sunt instalate în aeronavă și sunt operaționale, cu excepția cazului în care în lista echipamentului minim (MEL) sau într-un document echivalent se prevede o derogare de la această cerință;
 - iv) masa aeronavei și poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;
 - v) toate bagajele transportate în cabină și în cală, precum și mărfurile au fost încărcate și asigurate corespunzător și

- vi) limitările de operare ale aeronavei, prevăzute la punctul 4, nu vor fi depășite în niciun moment al zborului.
- d) Echipajul de zbor trebuie să dispună de informații privind condițiile meteorologice pentru aerodromurile de plecare, de destinație și, dacă este cazul, de rezervă, precum și privind condițiile de pe rută. Trebuie să se acorde o atenție deosebită condițiilor atmosferice potențial periculoase.
- e) Trebuie să fie instituite mijloace adecvate de diminuare a riscurilor sau planuri de urgență pentru a face față condițiilor atmosferice potențial periculoase preconizate a fi întâlnite în timpul zborului.
- f) În cazul unui zbor efectuat în conformitate cu regulile de zbor la vedere, condițiile meteorologice de-a lungul rutei de zbor prevăzute trebuie să permită respectarea respectivelor reguli de zbor. În cazul unui zbor efectuat în conformitate cu regulile de zbor instrumental, trebuie selectate un aerodrom de destinație și, dacă este cazul, un aerodrom (aerodromuri) de rezervă unde aeronava poate ateriza, ținând seama, în special, de prognozele meteorologice, de disponibilitatea serviciilor de navigație aeriană, de disponibilitatea instalațiilor de la sol și de procedurile de zbor instrumental aprobate de statul pe teritoriul căruia se află aerodromul de destinație și/sau de rezervă.
- g) Cantitatea de combustibil/energie pentru propulsie și de consumabile de la bord trebuie să fie suficientă pentru efectuarea în condiții de siguranță a zborului avut în vedere, ținând seama de condițiile meteorologice, de orice element care poate influența funcționarea aeronavei și de orice întârzieri preconizate în timpul zborului. În plus, trebuie transportată o rezervă de combustibil/energie pentru situații neprevăzute. Atunci când este cazul, trebuie stabilite proceduri pentru gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului.

3. OPERAȚIUNI DE ZBOR

În ceea ce privește operațiunile de zbor, trebuie îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

- a) dacă este relevant pentru tipul de aeronavă, în timpul decolării și al aterizării, precum și ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare membru al echipajului trebuie să fie așezat la postul său și să folosească sistemele de fixare prevăzute;

- b) dacă este relevant pentru tipul de aeronavă, toți membrii echipajului de zbor care trebuie să fie prezenți în cabina de pilotaj trebuie să se afle și să rămână la posturile lor, cu centurile fixate, cu excepția deplasărilor pentru satisfacerea necesităților fiziologice sau pentru soluționarea celor operaționale;
- c) dacă este relevant pentru tipul de aeronavă și pentru tipul de operațiune, înainte de decolare și de aterizare, în timpul rulării pe pistă și în orice moment în care se consideră necesar din motive de siguranță, pilotul comandant trebuie să se asigure că fiecare pasager este așezat și are centura fixată în mod corespunzător;
- d) un zbor trebuie efectuat astfel încât să se mențină separarea necesară față de alte aeronave și să se asigure o distanță corespunzătoare de trecere peste obstacole în toate fazele zborului. Distanța dintre aeronave trebuie să fie cel puțin egală cu cea impusă de regulile aerului aplicabile, în concordanță cu tipul de operațiune;
- e) este interzisă continuarea zborului în cazul în care condițiile cunoscute nu mai sunt cel puțin echivalente cu cele de la punctul 2. De asemenea, în cazul unui zbor efectuat în conformitate cu regulile de zbor instrumental, este interzisă continuarea apropierii de un aerodrom sub anumite înălțimi specificate sau după atingerea unei anumite poziții, în cazul în care nu se îndeplinesc criteriile de vizibilitate prevăzute;
- f) într-o situație de urgență, pilotul comandant trebuie să se asigure că toți pasagerii sunt instruiți cu privire la acțiunile de urgență adecvate circumstanțelor;
- g) pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile necesare în vederea reducerii la minimum a consecințelor pe care un comportament perturbator al pasagerilor le poate avea asupra zborului;
- h) este interzisă rularea unei aeronave pe suprafața de mișcare a unui aerodrom sau punerea în funcțiune a rotorului acesteia dacă persoana aflată la comenzi nu deține calificările necesare;
- i) atunci când este cazul, trebuie folosite procedurile aplicabile de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului.

4. PERFORMANȚELE AERONAVEI ȘI LIMITĂRILE SALE DE OPERARE

- 4.1. O aeronavă trebuie operată în conformitate cu documentația sa de navigabilitate și cu toate procedurile operaționale și limitările aferente, astfel cum sunt descrise în manualul de zbor aprobat sau în documentația echivalentă, după caz. Manualul de zbor sau documentația echivalentă trebuie să fie pusă la dispoziția echipajului și ținută la zi pentru fiecare aeronavă.
- 4.2. În pofida dispozițiilor de la punctul 4.1, în cazul operațiunilor cu elicoptere se poate permite un zbor momentan prin anvelopa limită de înălțime și de viteză, cu condiția să se asigure un nivel adecvat de siguranță.
- 4.3. Aeronava trebuie operată în conformitate cu documentația de mediu aplicabilă.
- 4.4. Este interzisă începerea sau continuarea unui zbor dacă performanțele programate ale aeronavei, ținând seama de toți factorii care influențează în mod semnificativ nivelul său de performanță, nu permit executarea tuturor fazelor de zbor în limitele distanțelor/zonelor de zbor și ale distanțelor de trecere peste obstacole aplicabile pentru masa operațională prevăzută. Factorii de performanță care influențează în mod semnificativ decolarea, zborul pe rută și apropierea/aterizarea sunt, în special:
- a) procedurile operaționale;
 - b) altitudinea barometrică a aerodromului;
 - c) condițiile meteorologice (temperatura, vântul, precipitarea și distanța vizuală)
 - d) [...];
 - e) dimensiunea, panta și starea suprafeței de decolare/aterizare și
 - f) starea corpului aeronavei, a grupului motopropulsor sau a sistemelor, ținând seama de posibilele deteriorări.

- 4.5. Astfel de factori trebuie luați în considerare fie în mod direct, ca parametri operaționali, fie în mod indirect, ca toleranțe sau marje, care pot fi prevăzute la programarea datelor de performanță, în concordanță cu tipul de operațiune.

5. INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE

- 5.1. O aeronavă trebuie să fie echipată cu toate echipamentele de navigație, de comunicare și de altă natură necesare pentru zborul avut în vedere, ținând seama de reglementările de trafic aerian și de regulile aerului aplicabile în orice fază a zborului.
- 5.2. Dacă este cazul, o aeronavă trebuie să fie echipată cu toate echipamentele de siguranță, medicale, de evacuare și de supraviețuire necesare, ținând seama de riscurile asociate zonelor de operare, rutelor de zbor prevăzute, altitudinii de zbor și duratei zborului.
- 5.3. Toate datele necesare pentru efectuarea zborului de către echipaj trebuie să fie actualizate și să fie disponibile la bordul aeronavei, ținând seama de reglementările de trafic aerian aplicabile, de regulile aerului, de altitudinile de zbor și de zonele de operare.

6. CONTINUITATEA NAVIGABILITĂȚII ȘI COMPATIBILITATEA CU MEDIUL A PRODUSELOR

- 6.1. Aeronava poate fi operată doar dacă:
- a) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate și poate fi operată în condiții de siguranță și compatibilitate cu mediul;
 - b) echipamentele operaționale și echipamentele de salvare necesare pentru zborul avut în vedere sunt în stare de funcționare;
 - c) documentul care atestă navigabilitatea și, dacă este cazul, certificatul de zgomot al aeronavei sunt valabile și
 - d) întreținerea aeronavei este efectuată în conformitate cu cerințele aplicabile.

- 6.2. Înaintea fiecărui zbor sau a unei serii de zboruri consecutive, aeronava trebuie inspectată, prin intermediul unei inspecții premergătoare zborului, pentru a determina dacă este aptă pentru zborul avut în vedere.
- 6.3. Aeronava nu poate fi operată decât dacă este în stare de funcționare după executarea operațiunilor de întreținere. Detaliile principale ale operațiunilor de întreținere efectuate trebuie să fie înregistrate.
- 6.4. Evidențele necesare pentru a demonstra starea de navigabilitate și de compatibilitate cu mediul a aeronavei trebuie păstrate o perioadă de timp corespunzătoare cerințelor aplicabile în materie de continuitate a navigabilității, până când informațiile pe care le cuprind sunt înlocuite de informații noi, echivalente ca arie de acoperire și nivel de detaliere, dar în orice caz nu mai puțin de 24 de luni.
- 6.5. Toate modificările și reparațiile trebuie să respecte cerințele esențiale privind navigabilitatea și, dacă este cazul, compatibilitatea cu mediul a produselor. Trebuie păstrate datele justificative care demonstrează respectarea cerințelor de navigabilitate și a cerințelor privind compatibilitatea cu mediul a produselor.
- 6.6. Operatorului de aeronave îi revine responsabilitatea de a se asigura că o parte terță care efectuează întreținerea respectă cerințele de siguranță și de securitate ale operatorului.

7. MEMBRII ECHIPAJULUI

- 7.1. Numărul membrilor și componența echipajului trebuie stabilite ținând seama de:
- a) limitările de certificare ale aeronavei, inclusiv, dacă este cazul, de demonstrarea evacuării de urgență relevantă;
 - b) configurația aeronavei și
 - c) tipul și durata operațiunilor.
- 7.2. Pilotul comandant trebuie să dețină autoritatea de a da toate comenzile și de lua toate măsurile necesare în scopul de a asigura operarea și siguranța aeronavei și a persoanelor și/sau a bunurilor transportate de aceasta.

- 7.3. Într-o situație de urgență care pune în pericol operarea sau siguranța aeronavei și/sau a persoanelor aflate la bord, pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile pe care le consideră necesare în interesul siguranței. Atunci când aceste măsuri presupun încălcarea reglementărilor sau a procedurilor locale, pilotul comandant trebuie să fie responsabil de informarea fără întârziere a autorității locale competente.
- 7.4. Situațiile de urgență sau anormale pot fi simulate atunci când alte persoane sunt transportate la bord doar în cazul în care, înainte de **îmbarcarea** pentru zbor[...], aceste persoane au fost informate în mod corespunzător și sunt conștiente de riscurile asociate.
- 7.5. Niciun membru al echipajului nu trebuie să permită deteriorarea capacității sale de a-și îndeplini atribuțiile sau de a lua decizii până la punctul de a pune în pericol siguranța zborului din cauza efectelor oboselii, ținând seama, printre altele, de oboseala acumulată, de privarea de somn, de numărul de sectoare parcurse, de turele de noapte sau de schimbările de fus orar. Perioadele de odihnă trebuie să ofere timp suficient pentru ca membrii echipajului să își revină după efectele turelor anterioare și să fie odihniți la începutul următoarei perioade de serviciu pentru zbor.
- 7.6. Membrii echipajului li se interzice îndeplinirea atribuțiilor la bordul aeronavei dacă se află sub influența unor substanțe psihoactive sau a alcoolului sau dacă sunt inapți din cauza unei vătămări corporale, a oboselii, a unor medicamente, a unei boli sau din alte cauze similare.

8. CERINȚE SUPLIMENTARE APLICABILE TRANSPORTULUI AERIAN COMERCIAL ȘI ALTOR OPERAȚIUNI CARE FAC OBIECTUL CERINȚEI DE CERTIFICARE SAU DE DECLARARE ȘI CARE SUNT EFECTUATE CU AVIOANE, ELICOPTERE SAU AERONAVE CU ROTOR BASCULANT

- 8.1. Operațiunea nu trebuie întreprinsă decât dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:
- a) operatorul de aeronave trebuie să dețină, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, mijloacele necesare pentru amploarea și sfera operațiunilor. Respectivetele mijloace includ, dar nu se limitează la: aeronave, instalații, structură de administrare, personal, echipamente, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;

- b) operatorul de aeronave trebuie să folosească numai personal calificat și pregătit în mod corespunzător și să implementeze și să mențină programe de pregătire și de verificare pentru membrii echipajului și pentru alte categorii de personal implicate;
- c) [...];
- d) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, operatorul de aeronave trebuie să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure conformitatea cu prezentele cerințe esențiale, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem;
- e) operatorul de aeronave instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la litera (d), pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței.

8.2. Operațiunea trebuie efectuată doar în conformitate cu manualul de operațiuni al operatorului de aeronave. Acest manual trebuie să conțină toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru toate aeronavele operate și pentru ca personalul implicat în operațiuni să își îndeplinească atribuțiile. Trebuie specificate limitările aplicabile timpului de zbor, timpului de serviciu pentru zbor și timpilor de odihnă pentru membrii echipajului. Manualul de operațiuni și versiunile sale revizuite trebuie să fie conforme cu manualul de zbor aprobat și trebuie modificate ori de câte ori este necesar.

8.3. Operatorul de aeronave instituie procedurile adecvate pentru a reduce la minimum consecințele pe care un comportament perturbator al pasagerilor le poate avea asupra operațiunilor de zbor în condiții de siguranță.

8.4. Operatorul de aeronave trebuie să elaboreze și să mențină programe de securitate adaptate aeronavei și tipului de operațiune, care să includă în special:

- a) securitatea compartimentului echipajului de zbor;
- b) o listă de verificare pentru procedura de cercetare a aeronavei;
- c) programe de pregătire și

d) protejarea sistemelor electronice și computerizate pentru a preveni interferențele și deteriorările intenționate și neintenționate la nivelul sistemelor.

- 8.5. În cazul în care măsurile de securitate ar putea afecta în mod negativ siguranța operațiunilor, trebuie evaluate riscurile și trebuie elaborate proceduri adecvate pentru a diminua riscurile în materie de siguranță; în acest sens, ar putea fi necesară folosirea unui echipament specializat.
- 8.6. Operatorul de aeronave trebuie să desemneze un pilot din cadrul echipajului de zbor în calitate de pilot comandant.
- 8.7. Prevenirea oboselii trebuie gestionată cu ajutorul unui sistem de gestionare a oboselii. Pentru un zbor sau o serie de zboruri, un astfel de sistem trebuie să abordeze timpul de zbor, timpii de serviciu pentru zbor, timpii de serviciu și timpii de odihnă adaptați. Limitările stabilite în cadrul sistemului de gestionare a oboselii trebuie să țină seama de toți factorii relevanți care contribuie la starea de oboseală cum ar fi, în special, numărul de sectoare parcurse, schimbarea fusului orar, privarea de somn, perturbarea ritmurilor circadiene, turele de noapte, poziționarea, timpul de serviciu cumulată într-o anumită perioadă, împărțirea atribuțiilor primite între membrii echipajului, precum și punerea la dispoziție a unui echipaj mai numeros.
- 8.8. Operatorul de aeronave trebuie să se asigure că atribuțiile specificate la punctul 6.1 și cele descrise la punctele 6.4 și 6.5 sunt controlate de o organizație responsabilă cu managementul continuității navigabilității, care trebuie să îndeplinească cerințele din anexa II punctul 3.1 și din anexa III punctele 7 și 8.
- 8.9. Operatorul de aeronave trebuie să se asigure că documentul de punere în serviciu prevăzut la punctul 6.3 este eliberat de o organizație calificată pentru întreținerea produselor, a pieselor și a echipamentelor neinstalate. Respectiva organizație îndeplinește cerințele din anexa II punctul 3.1.
- 8.10. Organizația menționată la punctul 8.8 întocmește un manual al organizației care să ofere, pentru uzul și îndrumarea personalului implicat, o descriere a tuturor procedurilor de continuitate a navigabilității ale organizației.

8.10a. Membrii echipajului trebuie să aibă la dispoziție un sistem de liste de verificare pe care să îl poată folosi, după caz, în toate fazele operării aeronavei în condiții și situații normale, anormale și de urgență. Trebuie stabilite proceduri pentru orice situație de urgență care poate fi în mod obișnuit prevăzută.

8.10b. Se interzice simularea situațiilor de urgență sau anormale atunci când aeronava transportă pasageri sau mărfuri.

ANEXA VI

Cerințe esențiale aplicabile entităților calificate

1. Entitatea calificată (denumită în continuare „entitatea”), directorul acesteia și personalul care răspunde de activitățile de certificare și de supraveghere nu pot fi implicați, nici în mod direct, nici în calitate de reprezentanți autorizați, în proiectarea, fabricarea, comercializarea sau întreținerea produselor, a pieselor, a echipamentelor neinstalate, a componentelor sau a sistemelor și nici în operarea, întreținerea sau folosirea acestora. Aceasta nu exclude posibilitatea unui schimb de informații tehnice între organizațiile implicate și entitatea calificată.

Paragraful de mai sus nu împiedică o organizație înființată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement să fie eligibilă pentru acreditarea ca entitate calificată, cu condiția ca aceasta să demonstreze, într-un mod considerat satisfăcător de autoritatea de acreditare, că a luat măsurile corespunzătoare pentru prevenirea conflictelor de interese.

2. Entitatea și personalul care răspunde de activitățile de certificare și de supraveghere trebuie să își îndeplinească atribuțiile cu cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică și trebuie să nu se afle sub influența niciunei presiuni și a niciunui stimulent, în special de natură financiară, care le-ar putea influența judecata sau rezultatele activităților lor de certificare și de supraveghere, provenind în special de la persoane sau grupuri de persoane afectate de respectivele rezultate.
3. Entitatea trebuie să angajeze personalul necesar și să dețină mijloacele necesare în vederea îndeplinirii în mod adecvat a sarcinilor tehnice și administrative legate de procesul de certificare și de supraveghere; este necesar, de asemenea, ca aceasta să aibă acces la echipamentele necesare pentru inspecțiile cu caracter excepțional.
4. Entitatea și personalul acesteia care răspunde de investigație trebuie să dispună de:
 - a) o pregătire tehnică și profesională solidă sau de suficientă expertiză dobândită prin experiența de lucru în cadrul activităților relevante;
 - b) cunoștințe satisfăcătoare în ceea ce privește cerințele asociate activităților de certificare și de supraveghere pe care le desfășoară, precum și o experiență adecvată în privința unor astfel de procese;

- c) abilitatea necesară în vederea întocmirii declarațiilor, a înregistrărilor și a rapoartelor necesare pentru a demonstra că atribuțiile de certificare și de supraveghere au fost executate.
5. Trebuie garantată imparțialitatea personalului care răspunde de activitățile de certificare și de supraveghere. Remunerația acestui personal nu trebuie să depindă de numărul de investigații efectuate sau de rezultatele acestor investigații.
6. Entitatea trebuie să contracteze o asigurare de răspundere civilă, cu excepția cazului în care responsabilitatea acesteia este asumată de un stat membru conform legislației sale interne.
7. Personalul entității trebuie să respecte secretul profesional cu privire la toate informațiile dobândite în cursul îndeplinirii atribuțiilor lor în temeiul prezentului regulament.

ANEXA VII

Cerinte esențiale aplicabile aerodromurilor

1. CARACTERISTICI FIZICE, INFRASTRUCTURĂ ȘI ECHIPAMENTE

1.1. Suprafața de mișcare

1.1.1. Aerodromurile au o suprafață desemnată pentru aterizarea și decolarea aeronavelor, care îndeplinește următoarele condiții:

- a) suprafața de aterizare și decolare are dimensiuni și caracteristici adaptate aeronavelor prevăzute să utilizeze respectivul aerodrom;
- b) suprafața de aterizare și decolare, dacă este cazul, are o forță portantă suficientă pentru a suporta operațiunile repetitive ale aeronavelor avute în vedere. Suprafețele care nu sunt destinate operațiunilor repetitive trebuie să fie capabile doar să suporte greutatea aeronavelor;
- c) suprafața de aterizare și decolare este proiectată pentru a asigura drenarea apei și pentru a evita ca băltirea apei să devină un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave;
- d) panta și schimbările de pantă ale suprafeței de aterizare și decolare nu prezintă un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave;
- e) caracteristicile suprafeței de aterizare și decolare sunt adecvate utilizării de către aeronavele avute în vedere și
- f) suprafața de aterizare și decolare este degajată de obiecte care ar putea prezenta un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave.

1.1.2. În cazul în care se desemnează mai multe suprafețe de aterizare și decolare, acestea sunt de așa natură încât nu prezintă un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave.

1.1.3. Suprafața de aterizare și decolare desemnată este înconjurată de zone definite. Zonele respective sunt prevăzute pentru a proteja aeronavele care le survolează pe durata operațiunilor de decolare sau de aterizare sau pentru a diminua consecințele aterizării scurte, ale depășirii suprafeței de decolare și aterizare în lateral sau în axul acestora și îndeplinesc următoarele condiții:

- a) respectivele zone au dimensiuni adecvate pentru operațiunile cu aeronave anticipate;
- b) panta și schimbările de pantă ale zonelor respective nu prezintă un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave;
- c) zonele respective sunt degajate de obiecte care ar putea prezenta un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave. Acest lucru nu împiedică amplasarea de echipamente fragile în zonele respective dacă acestea sunt necesare pentru sprijinirea operațiunilor cu aeronave și
- d) fiecare dintre zonele respective are o forță portantă suficientă pentru a-și îndeplini scopul specific.

1.1.4. Acele suprafețe ale unui aerodrom și vecinătățile imediat aferente care urmează să fie utilizate pentru rularea sau staționarea aeronavelor sunt proiectate astfel încât să permită operarea în siguranță a aeronavelor preconizate să folosească respectiva infrastructură în toate condițiile prevăzute în acest scop și îndeplinesc următoarele condiții:

- a) suprafețele respective au o forță portantă suficientă pentru a suporta operațiunile repetitive ale aeronavelor avute în vedere, cu excepția suprafețelor prevăzute doar pentru utilizare ocazională care trebuie să fie capabile doar să suporte greutatea aeronavelor;
- b) suprafețele respective sunt proiectate pentru a asigura drenarea apei și pentru a evita ca bălțirea apei să devină un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave;
- c) panta și schimbările de pantă ale zonelor respective nu prezintă un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave;

- d) caracteristicile suprafeței zonelor respective sunt adecvate utilizării de către aeronavele avute în vedere și
- e) suprafețele respective sunt degajate de obiecte care ar putea prezenta un risc inacceptabil pentru aeronavă. Acest lucru nu exclude staționarea, în poziții sau perimetre special definite, a echipamentelor necesare pentru suprafața respectivă.

1.1.5. Celelalte infrastructuri prevăzute a fi utilizate de aeronave sunt proiectate astfel încât folosirea lor să nu prezinte un risc inacceptabil pentru aeronavele care le folosesc.

1.1.6. Construcțiile, clădirile, echipamentele sau zonele de depozitare sunt amplasate și proiectate astfel încât să nu prezinte un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave.

1.1.7. Se prevăd mijloace adecvate pentru a împiedica intrarea pe suprafața de mișcare a persoanelor neautorizate, a vehiculelor neautorizate sau a animalelor suficient de mari pentru a prezenta un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave, fără a aduce atingere dispozițiilor naționale și internaționale privind protecția animalelor.

1.2. Distanțe de trecere peste obstacole

1.2.1. Pentru a proteja aeronavele care se îndreaptă spre un aerodrom în scopul de a ateriza sau de a decola, se stabilesc rute sau suprafețe de sosire și de plecare. Aceste rute sau suprafețe asigură aeronavelor distanța necesară pentru trecerea peste obstacolele amplasate în zona din jurul aerodromului, ținând seama de caracteristicile fizice locale.

1.2.2. Această distanță de trecere peste obstacole este adecvată fazei de zbor și tipului de operațiune în curs de realizare. Ea ține cont, de asemenea, de echipamentele folosite pentru stabilirea poziției aeronavei.

1.3. Echipamentele de aerodrom legate de siguranță, inclusiv mijloace vizuale și nevizuale

1.3.1. Mijloacele sunt adecvate scopului, recognoscibile și oferă informații clare utilizatorilor în toate condițiile operaționale prevăzute.

- 1.3.2. Echipamentele de aerodrom legate de siguranță funcționează astfel cum s-a preconizat în condițiile de operare prevăzute. În condiții de operare sau în caz de defecțiune, echipamentele de aerodrom legate de siguranță nu prezintă un risc inacceptabil pentru siguranța aviației.
- 1.3.3. Mijloacele și sistemul lor de alimentare cu energie electrică sunt proiectate astfel încât defectarea lor să nu conducă la furnizarea de informații neadecvate, înșelătoare sau insuficiente utilizatorilor sau la întreruperea unui serviciu esențial.
- 1.3.4. Se asigură modalități adecvate de protecție pentru a se evita deteriorarea sau perturbarea acestor mijloace.
- 1.3.5. Sursele de radiație sau prezența unor obiecte mobile sau fixe nu perturbă și nu afectează performanța sistemelor de comunicații, de navigație și de supraveghere aeronautică.
- 1.3.6. Personalului competent i se pun la dispoziție informații privind operarea și utilizarea echipamentelor de aerodrom legate de siguranță, inclusiv indicații clare referitoare la condițiile care ar putea da naștere unor riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației.

1.4. Date referitoare la aerodrom

- 1.4.1. Se stabilesc și se țin la zi date relevante referitoare la aerodrom și la serviciile disponibile.
- 1.4.2. Datele sunt precise, lizibile, complete și lipsite de ambiguități. Se păstrează niveluri adecvate de integritate.
- 1.4.3. Datele sunt puse în timp util la dispoziția utilizatorilor și a furnizorilor de ANS relevanți, folosind o metodă de comunicare suficient de sigură și de rapidă.

2. OPERAȚIUNI ȘI ADMINISTRARE

2.1. Responsabilitățile operatorului de aerodrom

Operatorul de aerodrom este responsabil de operarea aerodromului. Responsabilitățile operatorului de aerodrom sunt următoarele:

- a) operatorul de aerodrom deține, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, toate mijloacele necesare pentru a garanta operarea în siguranță a aeronavelor pe aerodrom. Respectivetele mijloace includ, dar nu se limitează la: instalații, personal, echipamente și materiale, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;
- b) operatorul de aerodrom verifică dacă cerințele de la [...] punctul 1 sunt îndeplinite în orice moment sau ia măsuri adecvate pentru a diminua riscurile asociate neconformității. Se stabilesc și se aplică proceduri pentru a aduce aceste măsuri la cunoștința tuturor utilizatorilor în timp util;
- c) operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, un program de gestionare a riscurilor aerodromului legate de animalele sălbatice;
- d) operatorul de aerodrom asigură, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, faptul că circulația vehiculelor și a persoanelor pe suprafața de mișcare și pe alte suprafețe operaționale este coordonată cu mișcările aeronavelor, pentru evitarea coliziunilor și a provocării de daune aeronavelor;
- e) operatorul de aerodrom asigură instituirea și punerea în aplicare a unor proceduri de diminuare a riscurilor asociate operării aerodromului pe timp de iarnă, în condiții meteorologice nefavorabile, de vizibilitate redusă sau pe timp de noapte, dacă este cazul;

- f) operatorul de aerodrom încheie acorduri cu alte organizații relevante pentru a asigura respectarea neîntreruptă a prezentelor cerințe esențiale aplicabile aerodromurilor.
Respectivele organizații includ, dar nu se limitează la: operatori de aeronave, furnizori de servicii de navigație aeriană, furnizori de servicii de handling la sol, furnizori de servicii de gestionare a platformei și alte organizații ale căror activități sau produse pot avea un efect asupra siguranței aeronavelor;
- g) operatorul de aerodrom verifică dacă organizațiile implicate în depozitarea și distribuirea de combustibil/energie pentru propulsie pentru aeronave dispun de proceduri care să asigure că aeronavelor li se furnizează combustibil/energie pentru propulsie necontaminat(ă) și cu specificația corectă;
- h) sunt disponibile și aplicate în practică manuale de întreținere a echipamentelor de aerodrom, care cuprind instrucțiuni de întreținere și de reparație, informații privind asistența tehnică, proceduri de depanare și de inspecție;
- i) operatorul de aerodrom stabilește, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, și pune în aplicare un plan de urgență al aerodromului, care să includă scenarii pentru situații de urgență ce pot apărea pe aerodrom sau în vecinătatea sa. Respectivul plan este coordonat, după caz, cu planul de urgență al comunității stabilit pentru situații de urgență aviatică care se produc în zona locală a aerodromului;
- j) operatorul de aerodrom asigură, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, servicii adecvate de salvare și de stingere a incendiilor pe aerodrom. Respectivele servicii acționează de urgență în cazul unui incident sau al unui accident și includ cel puțin echipamente, agenți de stingere a incendiilor și personal suficient;
- k) operatorul de aerodrom folosește numai personal pregătit și calificat pentru operarea și întreținerea aerodromului și implementează și menține, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, programe de pregătire și de verificare pentru a asigura menținerea competenței întregului personal relevant;

- l) operatorul de aerodrom se asigură că orice persoană căreia îi este permis accesul neînsoțit pe suprafața de mișcare sau pe alte suprafețe operaționale este pregătită și calificată în mod adecvat în acest scop;
- m) personalul de salvare și de stingere a incendiilor este instruit și calificat în mod adecvat pentru a-și desfășura activitatea în mediul caracteristic aerodromului. Operatorul de aerodrom implementează și menține, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, programe de pregătire și de verificare pentru a asigura menținerea competenței acestui personal și
- n) întreg personalul de salvare și de stingere a incendiilor care poate fi însărcinat să acționeze în situații de urgență aviatică demonstrează periodic că este apt din punct de vedere medical să își îndeplinească atribuțiile în mod satisfăcător, ținându-se seama de tipul de activitate pe care o desfășoară. În acest context, aptitudinea din punct de vedere medical, care cuprinde atât aptitudinea fizică, cât și aptitudinea mentală, înseamnă că acest personal nu suferă de nicio boală sau de niciun handicap care ar putea să îl facă incapabil:
 - de a îndeplini sarcinile necesare pentru a acționa în situații de urgență aviatică;
 - de a-și îndeplini atribuțiile în orice moment sau
 - de a percepe corect mediul în care se află.

2.2. Sisteme de management

2.2.1. În concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, operatorul de aerodrom instituie și menține un sistem de management care să asigure conformitatea cu prezentele cerințe esențiale, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem.

2.2.2. Operatorul de aerodrom instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la punctul 2.2.1, pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței. Analiza informațiilor din acest sistem de raportare a evenimentelor implică părțile enumerate la punctul 2.1 litera (f) de mai sus, după caz.

2.2.3. Operatorul de aerodrom elaborează un manual al aerodromului și își desfășoară activitatea în conformitate cu respectivul manual. Acest manual conține toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru aerodrom și pentru sistemul de management, precum și pentru îndeplinirea atribuțiilor de către personalul operațional și personalul de întreținere.

3. VECINĂTATEA AERODROMURILOR

3.1. Spațiul aerian din jurul suprafețelor de mișcare ale aerodromului este protejat împotriva obstacolelor, astfel încât pe aerodromuri să se poată desfășura operațiunile cu aeronave avute în vedere, fără a se crea un risc inacceptabil din cauza apariției unor obstacole în jurul aerodromului. Prin urmare, sunt dezvoltate, puse în aplicare și permanent monitorizate suprafețe de monitorizare a obstacolelor pentru identificarea oricărei penetrări neautorizate.

- a) Orice penetrare a acestor suprafețe va necesita o evaluare pentru a se identifica dacă obiectul prezintă sau nu un risc inacceptabil. Orice obiect care prezintă un risc inacceptabil este îndepărtat sau se iau măsuri adecvate de diminuare a riscurilor pentru a proteja aeronavele care utilizează aerodromul.
- b) Orice astfel de obstacol rămas se publică și, în funcție de necesități, se marchează și, dacă este cazul, se prevede cu balize luminoase.

3.2. Se monitorizează pericolele asociate activităților umane și utilizării terenurilor, ca de exemplu elementele din lista următoare, nelimitându-se însă la acestea. Riscul provocat de acestea este evaluat și diminuat după caz:

- c) orice amenajare sau schimbare a destinației terenurilor din zona aerodromului;
- d) posibilitatea turbulențelor induse de obstacole;
- e) utilizarea de lumini periculoase, derutante și înșelătoare;

- f) orbirea cauzată de suprafețe mari și foarte reflectorizante;
- g) crearea de zone care ar putea încuraja activitatea animalelor sălbatice în împrejurimile suprafeței de mișcare a aerodromului sau
- h) sursele de radiație invizibilă sau prezența unor obiecte mobile sau fixe care ar putea perturba sau afecta performanța sistemelor de comunicații, de navigație și de supraveghere aeronautică.

3.3. Se stabilește un plan de urgență pentru situațiile de urgență aviatică care se produc în zona locală a aerodromului.

4. SERVICIILE DE HANDLING LA SOL

4.1. Responsabilitățile furnizorului de servicii de handling la sol

Furnizorul de servicii de handling la sol este responsabil pentru desfășurarea în siguranță a activităților sale pe aerodrom. Responsabilitățile furnizorului sunt următoarele:

- a) furnizorul deține toate mijloacele necesare pentru a garanta furnizarea serviciilor în condiții de siguranță pe aerodrom. Respectivetele mijloace includ, dar nu se limitează la: instalații, personal, echipamente și materiale;
- b) furnizorul respectă procedurile cuprinse în manualul aerodromului, inclusiv pe cele referitoare la circulația vehiculelor, a echipamentelor și a personalului său și la riscurile asociate operării aerodromului pe timp de iarnă, pe timp de noapte și în condiții meteorologice nefavorabile;
- c) furnizorul prestează servicii de handling la sol în conformitate cu procedurile și instrucțiunile operatorului de aeronave pe care îl deservește;

- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) furnizorul asigură faptul că sunt disponibile manuale de exploatare și întreținere a echipamentelor de handling la sol, că aceste manuale sunt aplicate în practică și că includ instrucțiuni de exploatare, de întreținere și de reparație, informații privind asistența tehnică, proceduri de depanare și de inspecție;
- i) furnizorul folosește numai personal pregătit și calificat în mod corespunzător și asigură implementarea și menținerea unor programe de pregătire și de verificare pentru a asigura menținerea competenței întregului personal relevant.

4.2. Sisteme de management

4.2.1. În concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, furnizorul instituie și menține un sistem de management care să asigure conformitatea cu prezentele cerințe esențiale, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem. Un astfel de sistem este coordonat cu sistemul de management al operatorului de aerodrom.

4.2.2. Furnizorul instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la punctul 4.2.1, pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței. Fără a aduce atingere altor obligații de raportare, furnizorul transmite toate evenimentele către sistemul de raportare al operatorului de aerodrom și, dacă este cazul, către sistemul de raportare al furnizorului de servicii de trafic aerian.

4.2.3. Furnizorul elaborează un manual de servicii de handling la sol și își desfășoară activitatea în conformitate cu respectivul manual. Acest manual conține toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru respectivul serviciu și pentru sistemul de management, precum și pentru îndeplinirea atribuțiilor de către personalul implicat în servicii.

4.a. Servicii de gestionare a platformei

- 4.a.1. Furnizorul de servicii de gestionare a platformei își prestează serviciile în conformitate cu procedurile operaționale incluse în manualul aerodromului.
- 4.a.2. În concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, furnizorul de servicii de gestionare a platformei pune în aplicare și menține un sistem de management, incluzând managementul siguranței, pentru a asigura conformitatea cu prezentele cerințe esențiale;
- 4.a.3. Furnizorul de servicii de gestionare a platformei încheie acorduri oficiale cu operatorul de aerodrom și cu furnizorul de servicii de trafic aerian, care descriu domeniul de aplicare al serviciilor care urmează să fie prestate;
- 4.a.4. Furnizorul de servicii de gestionare a platformei instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la punctul 4.a.2, pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței. Fără a aduce atingere altor obligații de raportare, furnizorul transmite toate evenimentele către sistemul de raportare al operatorului de aerodrom și, dacă este cazul, către sistemul de raportare al furnizorului de servicii de trafic aerian;
- 4.a.5. Furnizorul de servicii de gestionare a platformei participă la programele de siguranță instituite de operatorul de aerodrom.

5. ALTELE

Fără a aduce atingere responsabilităților operatorului de aeronave, operatorul de aerodrom se asigură că, exceptând situațiile de urgență la bordul aeronavelor, cazurile de deviere către un aerodrom de rezervă sau alte condiții specificate în fiecare caz în parte de autoritatea națională competentă, un aerodrom sau părți ale acestuia nu sunt utilizate de aeronave care nu sunt în mod normal prevăzute de caracteristicile de proiectare și de procedurile de operare ale aerodromului.

ANEXA VIII

Cerinte esentiale aplicabile ATM/ANS și controlorilor de trafic aerian

1. UTILIZAREA SPAȚIULUI AERIAN

- 1.1. Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (a), în toate fazele de zbor sau care se află pe suprafața de mișcare a unui aerodrom, sunt operate în conformitate cu regulile generale comune de operare și cu orice procedură aplicabilă specificată pentru utilizarea spațiului aerian respectiv.
- 1.2. Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (a), sunt echipate cu componentele necesare și sunt operate corespunzător. Componentele folosite în sistemul ATM/ANS respectă, de asemenea, cerințele de la punctul 3.

2. SERVICII

2.1. Informațiile și datele aeronautice furnizate utilizatorilor spațiului aerian în scopul navigației aeriene

- 2.1.1. Datele folosite ca sursă pentru informațiile aeronautice sunt de o calitate corespunzătoare, complete, actuale și furnizate în timp util.
- 2.1.2. Informațiile aeronautice sunt exacte, complete, actuale, lipsite de ambiguități și prezintă un nivel adecvat de integritate într-un format potrivit pentru utilizatori.
- 2.1.3. Diseminarea unor astfel de informații aeronautice în rândul utilizatorilor spațiului aerian are loc în timp util și folosește mijloace de comunicare suficient de fiabile și de rapide, protejate de interferențe și de deteriorări intenționate și neintenționate.

2.2. Servicii meteorologice

2.2.1. Datele folosite ca sursă pentru informațiile meteorologice aeronautice sunt de o calitate corespunzătoare, complete și actuale.

2.2.2. În măsura posibilităților, informațiile meteorologice aeronautice sunt precise, complete, actuale, prezintă un nivel adecvat de integritate și sunt lipsite de ambiguități, pentru a îndeplini nevoile utilizatorilor spațiului aerian.

2.2.3. Diseminarea unor astfel de informații meteorologice aeronautice în rândul utilizatorilor spațiului aerian are loc în timp util și folosește mijloace de comunicare suficient de fiabile și de rapide, protejate de interferențe și de deteriorări.

2.3. Serviciile de trafic aerian

2.3.1. Datele folosite ca sursă pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian sunt corecte, complete și actuale.

2.3.2. Serviciile de trafic aerian sunt furnizate într-un mod suficient de precis, complet, actual și lipsit de ambiguități, pentru a se îndeplini nevoile de siguranță ale utilizatorilor.

2.3.3. Instrumentele automatizate care furnizează informații sau consiliere utilizatorilor sunt proiectate, fabricate și întreținute corespunzător pentru a se asigura că sunt adecvate scopului pentru care au fost create.

2.3.4. Serviciile de control al traficului aerian și procesele asociate asigură separarea adecvată între aeronave și, pe suprafața de manevră a aerodromului, previn coliziunile între aeronave și obstacole și, dacă este cazul, contribuie la protejarea de alte pericole aeropurtate și asigură o coordonare promptă și în timp util cu toți utilizatorii relevanți și cu volumele adiacente de spațiu aerian.

2.3.5. Comunicarea dintre serviciile de trafic aerian și aeronave și dintre unitățile relevante ale serviciilor de trafic aerian are loc în timp util și este clară, corectă și lipsită de ambiguități, protejată de interferențe și înțeleasă și, dacă este cazul, recunoscută de toți actorii implicați.

2.3.6. Se instituie mijloace de detectare a posibilelor urgențe și, dacă este cazul, de declanșare a unor acțiuni eficace de căutare și salvare. Aceste mijloace cuprind, cel puțin, mecanisme adecvate de alertă, măsuri și proceduri de coordonare, mijloacele și personalul necesare pentru a acoperi în mod eficient domeniul de responsabilitate.

2.4. Serviciile de comunicații

Serviciile de comunicații ating și mențin un nivel suficient de performanță în ceea ce privește disponibilitatea, integritatea, continuitatea și promptitudinea. Ele sunt rapide și protejate de deteriorări.

2.5. Serviciul de navigație

Serviciile de navigație ating și mențin un nivel suficient de performanță în ceea ce privește informațiile referitoare la ghidare, la poziționare și, atunci când se pun la dispoziție, la sincronizare. Criteriile de performanță includ exactitatea, integritatea, disponibilitatea și continuitatea serviciului.

2.6. Serviciul de supraveghere

Serviciile de supraveghere determină poziția fiecărei aeronave în aer, precum și a altor aeronave și a vehiculelor de la sol pe suprafața aerodromului, la un nivel suficient de performanță în ceea ce privește exactitatea, integritatea, continuitatea și probabilitatea de detectare.

2.7. Managementul fluxului de trafic aerian

Managementul tactic al fluxurilor de trafic aerian la nivelul Uniunii utilizează și furnizează informații suficient de precise și de actuale cu privire la volumul și la natura traficului aerian prevăzut care influențează furnizarea serviciilor și coordonează și negociază redirectionarea sau amânarea fluxurilor de trafic cu scopul de a reduce riscul de supraaglomerare în aer sau pe aerodromuri. Managementul fluxului de trafic aerian se efectuează pentru a optimiza capacitatea disponibilă în cadrul utilizării spațiului aerian și pentru a îmbunătăți procesele de management al fluxului de trafic aerian. El se bazează pe siguranță, pe transparență și pe eficiență, asigurând furnizarea flexibilă și în timp util a capacității, în conformitate cu Planul european de navigație aeriană.

Măsurile menționate la articolul 37a referitoare la managementul fluxului de trafic aerian sprijină deciziile operaționale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale operatorilor de aerodrom și ale utilizatorilor spațiului aerian și vizează următoarele domenii:

- a) planificarea zborurilor;
- b) utilizarea capacității disponibile a spațiului aerian în toate fazele de zbor, inclusiv alocarea sloturilor orare pe rută;
- c) utilizarea itinerarelor de către traficul aerian general, inclusiv:
 - crearea unei singure publicații pentru orientarea pe rută și în trafic,
 - opțiuni de deviere a traficului aerian general de la zonele congestionate și
 - norme prioritare privind accesul la spațiul aerian pentru traficul aerian general, în special în perioadele de aglomerație și de criză și
- d) coerența dintre planurile de zbor și sloturile orare ale aeroporturilor și coordonarea necesară cu regiunile adiacente, după caz.

2.8. Managementul spațiului aerian

Desemnarea unor volume specifice de spațiu aerian pentru o anumită utilizare este monitorizată, coordonată și promulgată în timp util, cu scopul de a reduce riscul de pierdere a separării dintre aeronave în toate împrejurările. Având în vedere organizarea activităților militare și a aspectelor conexe aflate sub responsabilitatea statelor membre, managementul spațiului aerian asigură, de asemenea, aplicarea uniformă a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, astfel cum a fost descris de OACI și pus în aplicare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 551/2004, pentru a facilita managementul spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune în domeniul transporturilor.

2.9. Configurarea spațiului aerian

Structurile de spațiu aerian și procedurile de zbor sunt concepute, studiate și validate în mod corespunzător înainte de a putea fi implementate și utilizate de aeronave.

3. SISTEME ȘI COMPONENTE

3.1. Dispoziții generale

Sistemele și componentele ATM/ANS care furnizează informații relevante către și dinspre aeronavă și la sol sunt proiectate, fabricate, instalate, întreținute și exploatare în mod corespunzător pentru a se asigura că sunt adecvate scopului pentru care au fost create.

Printre sisteme și proceduri se numără în special cele necesare pentru susținerea următoarelor funcții și servicii:

- a) managementul spațiului aerian
- b) managementul fluxului de trafic aerian
- c) serviciile de trafic aerian, mai ales sistemele de prelucrare a datelor de zbor, sistemele de prelucrare a datelor de supraveghere și sistemele interfeței om-mașină
- d) comunicațiile, inclusiv comunicațiile sol-sol/spațiu, aer-sol și aer-aer/spațiu
- e) navigația
- f) supravegherea
- g) serviciile de informare aeronautică
- h) serviciile meteorologice
- i) [...]

3.2. Integritatea, performanța și fiabilitatea sistemelor și a componentelor

3.2.1. Integritatea și performanța în materie de siguranță ale sistemelor și componentelor de la

bordul aeronavelor, de la sol sau din spațiu sunt adecvate scopului pentru care au fost create. Ele ating nivelul de performanță operațională necesar pentru toate condițiile de operare previzibile și pentru întreaga lor durată de viață operațională.

3.2.2. Proiectarea, construirea, întreținerea și exploatarea sistemelor ATM/ANS și a componentelor

acestora se realizează în conformitate cu procedurile corespunzătoare și validate, astfel încât să se asigure exploatarea fără întreruperi a rețelei europene de management al traficului aerian, în orice moment și în toate fazele de zbor. O exploatare fără întreruperi presupune, în special, schimbul de informații, inclusiv informațiile relevante privind starea operațională, interpretarea comună a informațiilor, performanțele comparabile de prelucrare a datelor și procedurile asociate care permit performanțe de funcționare comune, convenite pentru ansamblul sau pentru anumite părți ale rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN).

3.2.3. EATMN, sistemele acesteia și componentele lor susțin, într-un mod coordonat, noile concepte

de exploatare convenite și validate care sporesc calitatea, durabilitatea și eficacitatea serviciilor de navigație aeriană, în special în privința siguranței și a capacității.

3.2.4. EATMN, sistemele acesteia și componentele lor susțin punerea progresivă în aplicare a unei

coordonări civilo-militare, în măsura necesară pentru un management eficace al spațiului aerian și al fluxului de trafic aerian, precum și utilizarea sigură și eficientă a spațiului aerian de către toți utilizatorii, prin aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian.

3.2.5. Pentru atingerea obiectivelor menționate, EATMN, sistemele acesteia și componentele lor

permit schimbul în timp util, între părțile civile și militare, de informații exacte și coerente referitoare la toate fazele de zbor, fără a aduce atingere intereselor politicii de securitate sau de apărare și nici cerințelor privind confidențialitatea.

3.3. Proiectarea sistemelor și a componentelor

- 3.3.1. Sistemele și componentele sunt proiectate astfel încât să îndeplinească cerințele de siguranță și, dacă este cazul, cerințele de securitate aplicabile.
- 3.3.2. Sistemele și componentele, luate în ansamblu, separat și în relație unele cu altele, sunt proiectate în așa fel încât să existe o relație de inversă proporționalitate între probabilitatea ca apariția unei defecțiuni să ducă la defectarea întregului sistem și gravitatea efectului acesteia asupra siguranței serviciilor.
- 3.3.3. Sistemele și componentele, luate separat și în combinație unele cu altele, sunt proiectate luând în considerare limitările legate de capacitățile și de performanțele umane.
- 3.3.4. Sistemele și componentele sunt proiectate într-un mod care să asigure atât protecția lor, cât și a datelor pe care le transmit de interacțiuni dăunătoare cu elemente interne și externe.
- 3.3.5. Personalului i se furnizează, în mod clar, consecvent și lipsit de ambiguități, informațiile necesare fabricării, instalării, operării și întreținerii sistemelor și componentelor, precum și informațiile referitoare la condițiile nesigure.

3.4. Nivelul constant al serviciului

Nivelurile de siguranță ale sistemelor și componentelor se mențin pe perioada serviciului și a oricăror modificări ale serviciului.

4. CALIFICAREA CONTROLORILOR DE TRAFIC AERIAN

4.1. Dispoziții generale

O persoană care participă la un curs de pregătire pentru a deveni controlor de trafic aerian sau controlor de trafic aerian stagiar este suficient de matură din punct de vedere educațional, fizic și mental pentru a dobândi, a reține și a demonstra cunoștințele teoretice și abilitățile practice relevante.

4.2. Cunoștințe teoretice

4.2.1. Un controlor de trafic aerian dobândește și menține un nivel de cunoștințe corespunzător funcțiilor exercitate și proporțional cu riscurile asociate tipului de serviciu.

4.2.2. Dobândirea și reținerea cunoștințelor teoretice este demonstrată prin evaluarea continuă în cursul pregătirii sau prin examene adecvate.

4.2.3. Se menține un nivel adecvat de cunoștințe teoretice. Conformitatea se demonstrează prin evaluări sau examene periodice. Frecvența examenelor este proporțională cu nivelul de risc asociat tipului de serviciu.

4.3. Abilități practice

4.3.1. Un controlor de trafic aerian dobândește și menține abilitățile practice adecvate pentru exercitarea funcțiilor sale. Abilitățile respective sunt proporționale cu riscurile asociate tipului de serviciu și includ, dacă sunt adecvate pentru funcțiile exercitate, cel puțin următoarele aspecte:

- a) proceduri operaționale;
- b) aspecte specifice sarcinilor;
- c) situații anormale și de urgență și
- d) factori umani.

4.3.2. Un controlor de trafic aerian demonstrează capacitatea de a executa procedurile și sarcinile asociate la un nivel de competență adecvat funcțiilor exercitate.

4.3.3. Abilitățile practice sunt menținute la un nivel satisfăcător de competență. Conformitatea se verifică prin evaluări periodice. Frecvența unor astfel de evaluări este proporțională cu complexitatea și cu nivelul de risc asociat tipului de serviciu și sarcinilor îndeplinite.

4.4. Competența lingvistică

4.4.1. Un controlor de trafic aerian își demonstrează capacitatea de a vorbi și de a înțelege limba engleză pentru a comunica eficient atât în situațiile de comunicare în care interlocutorul nu este prezent (voice-only: telefon/radiotelefon), cât și în prezența interlocutorului, pe subiecte concrete și legate de muncă, inclusiv în situații de urgență.

4.4.2. Ori de câte ori este necesar într-un volum definit de spațiu aerian în scopul furnizării serviciului de trafic aerian (ATS), un controlor de trafic aerian are, de asemenea, capacitatea de a vorbi și de a înțelege limba națională (limbile naționale) în măsura descrisă mai sus.

4.5. Echipamentele de pregătire sintetică (STD)

Atunci când se folosește un echipament de pregătire sintetică (synthetic training device - STD) pentru pregătirea practică în domeniul conștientizării diferitor situații și al factorilor umani sau pentru a demonstra dobândirea sau menținerea unor abilități, acesta are un nivel de performanță care permite o simulare adecvată a mediului de lucru și a situațiilor operaționale corespunzătoare pregătirii oferite.

4.6. Cursuri de pregătire

4.6.1. Pregătirea se efectuează în cadrul unui curs de pregătire, care poate cuprinde instruire teoretică și practică, inclusiv pregătire pe un STD, dacă este cazul.

4.6.2. Pentru fiecare tip de pregătire se definește și se aprobă un curs.

4.7. Instruitori

4.7.1. Instruirea teoretică este oferită de instructori calificați în mod corespunzător. Aceștia:

- a) au cunoștințe adecvate în domeniul în care urmează să se ofere instruirea și
- b) și-au demonstrat capacitatea de a folosi tehnici de instruire adecvate.

4.7.2. Instruirea practică este oferită de instructori calificați în mod corespunzător, care au următoarele calificări:

- c) îndeplinesc cerințele referitoare la cunoștințele teoretice și la experiența necesare pentru tipul de instruire pe care o oferă;
- d) și-au demonstrat capacitatea de a instrui și de a folosi tehnici de instruire adecvate;
- e) au practicat tehnici de instruire în privința procedurilor care fac obiectul instruirii ce urmează a fi oferite și
- f) participă periodic la cursuri de perfecționare, pentru a asigura menținerea la zi a competențelor de instruire.

4.7.3. Instructorii în domeniul abilităților practice sunt sau au fost autorizați, de asemenea, să îndeplinească atribuții de controlori de trafic aerian.

4.8. Evaluatori

4.8.1. Persoanele responsabile cu evaluarea abilităților controlorilor de trafic aerian:

- a) și-au demonstrat capacitatea de a evalua performanța controlorilor de trafic aerian și de a-i supune unor teste și verificări și
- b) participă periodic la cursuri de perfecționare, pentru a asigura menținerea la zi a standardelor de evaluare.

4.8.2. Evaluatorii abilităților practice sunt sau au fost autorizați, de asemenea, să îndeplinească atribuții de controlori de trafic aerian în domeniile în care urmează să se facă evaluarea.

4.9. Aptitudinea din punct de vedere medical a controlorilor de trafic aerian

4.9.1. Toți controlorii de trafic aerian demonstrează periodic că sunt apti din punct de vedere medical să își exercite funcțiile în mod satisfăcător. Conformitatea se demonstrează printr-o evaluare adecvată, ținându-se seama de posibila degradare mentală și fizică datorată vârstei.

4.9.2. Demonstrarea aptitudinii din punct de vedere medical, care cuprinde aptitudinea fizică și aptitudinea mentală, include demonstrarea absenței oricărei boli sau a oricărui handicap care face ca persoana ce furnizează un serviciu de control al traficului aerian (ATC) să fie incapabilă:

- a) să execute corespunzător sarcinile necesare furnizării serviciului ATC;
- b) să îndeplinească în orice moment atribuțiile primite sau
- c) să perceapă corect mediul în care se află.

4.9.3. În cazul în care aptitudinea din punct de vedere medical nu poate fi complet demonstrată, se pot aplica măsuri de diminuare a riscurilor care să ofere o siguranță echivalentă.

5. FURNIZORII DE SERVICII ȘI ORGANIZAȚIILE DE PREGĂTIRE

5.1. Furnizarea de servicii poate avea loc doar dacă se îndeplinesc următoarele condiții:

- a) furnizorul de servicii deține, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, mijloacele necesare pentru amplasarea și sfera serviciului în cauză. Respectivul mijloace includ, dar nu se limitează la: sisteme, instalații, inclusiv sistemul de alimentare cu energie electrică, structură de administrare, personal, echipamente și întreținerea lor, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;

- b) furnizorul de servicii elaborează și ține la zi manuale de management și de operațiuni legate de furnizarea serviciilor sale și își desfășoară activitatea în conformitate cu respectivele manuale. Aceste manuale conțin toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru operațiuni și pentru sistemul de management, precum și pentru ca personalul operațional să își îndeplinească atribuțiile;
- c) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, furnizorul de servicii instituie și menține un sistem de management care să asigure conformitatea cu prezentele cerințe esențiale, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem;
- d) furnizorul de servicii folosește numai personal calificat și pregătit în mod corespunzător și implementează și menține programe de pregătire și de verificare a personalului;
- e) pentru a asigura conformitatea cu prezentele cerințe esențiale, furnizorul de servicii pune la punct interfețe formale cu toate părțile interesate care ar putea influența direct siguranța serviciilor sale;
- f) furnizorul de servicii elaborează și pune în aplicare un plan de urgență care să acopere situațiile de urgență și anormale ce pot apărea în raport cu serviciile sale;
- g) furnizorul de servicii instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la litera (c), pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței și
- h) furnizorul de servicii ia măsurile necesare pentru a se asigura că cerințele de performanță în materie de siguranță ale oricărui sistem și ale oricărei componente pe care le exploatează sunt îndeplinite în orice moment.

5.2. Furnizarea de servicii ATC nu are loc decât dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- a) prevenirea oboselii personalului care furnizează un serviciu ATC este gestionată printr-un sistem de planificare a orarului de lucru. Un astfel de sistem trebuie să includă perioadele de serviciu, timpul de serviciu și perioadele de odihnă adaptate. Limitările stabilite în cadrul sistemului de planificare a orarului de lucru țin seama de factorii relevanți care contribuie la starea de oboseală, precum privarea de somn, perturbarea ritmurilor circadiene, turele de noapte, timpul de serviciu cumulat într-o anumită perioadă, precum și împărțirea sarcinilor primite între membrii personalului;
- b) prevenirea stresului personalului care furnizează servicii ATC este gestionată prin programe educaționale și de prevenire;
- c) furnizorul de servicii ATC dispune de proceduri pentru a verifica dacă judecata cognitivă a personalului care furnizează servicii ATC este afectată sau dacă aptitudinea din punct de vedere medical a acestuia este insuficientă și
- d) furnizorul de servicii ATC ia în considerare atât constrângerile operaționale și tehnice, cât și principiile legate de factorii umani în activitățile sale de planificare și în executarea operațiunilor.

5.3. Furnizarea de servicii de comunicare, de navigație și/sau de supraveghere nu poate avea loc decât dacă este îndeplinită următoarea condiție:

Furnizorul de servicii se asigură că utilizatorii relevanți ai spațiului aerian și unitățile ATS sunt informați în timp util asupra statutului operațional (și asupra modificării acestuia) al serviciilor furnizate în scopuri ATS.

5.4. Organizațiile de pregătire

O organizație de pregătire care oferă cursuri de pregătire membrilor personalului ce furnizează servicii ATC îndeplinește următoarele cerințe:

- a) dispune de toate mijloacele necesare îndeplinirii responsabilităților asociate activității sale specifice. Respectivetele mijloace includ, dar nu se limitează la: instalații, personal, echipamente, metodologie, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, acces la datele relevante și evidența documentelor;
- b) în concordanță cu pregătirea oferită și cu dimensiunea organizației, instituie și menține un sistem de management care să asigure conformitatea cu prezentele cerințe esențiale, să gestioneze riscurile în materie de siguranță, inclusiv riscurile legate de standardele de pregătire, și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem și
- c) încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a prezentelor cerințe esențiale.

6. EXAMINATORII AEROMEDICALI ȘI CENTRELE DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ

6.1. Examinatori aeromedicali

Un examinator aeromedical trebuie:

- a) să fie calificat și autorizat pentru a practica medicina;
- b) să fi beneficiat de pregătire în domeniul medicinei aeronautice și să fi participat în mod periodic la cursuri de perfecționare în acest domeniu pentru a se asigura menținerea la zi a standardelor de evaluare și
- c) să fi dobândit cunoștințe practice și experiență privind condițiile în care controlorii de trafic aerian își îndeplinesc atribuțiile.

6.2. Centrele de medicină aeronautică

Centrele de medicină aeronautică trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- a) să dispună de toate mijloacele necesare îndeplinirii responsabilităților asociate privilegiilor pe care le dețin. Respectivetele mijloace includ, dar nu se limitează la: instalații, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;
- b) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure conformitatea cu prezentele cerințe esențiale, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem și
- c) să încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a prezentelor cerințe.

ANEXA IX

Cerintele esențiale aplicabile aeronavelor fără pilot la bord

- 1. CERINȚE ESENȚIALE APLICABILE PROIECTĂRII, FABRICĂRII, ÎNTREȚINERII ȘI OPERĂRII AERONAVELOR FĂRĂ PILOT LA BORD**
- 1.1. Operatorul unei aeronave fără pilot la bord trebuie să cunoască normele Uniunii și normele naționale aplicabile referitoare la operațiunile avute în vedere, în special în ceea ce privește siguranța, respectarea vieții private, protecția datelor, răspunderea, asigurările, securitatea sau protecția mediului înconjurător. Operatorul unei aeronave fără pilot la bord trebuie să fie capabil să asigure siguranța operării aeronavelor fără pilot la bord și separarea sigură a acestora față de persoanele de la sol și față de alți utilizatori ai spațiului aerian. Aceasta presupune ca persoana respectivă să fie familiarizată cu instrucțiunile de utilizare furnizate de producător și cu toate funcționalitățile relevante ale aeronavelor fără pilot la bord, precum și cu regulile aerului și procedurile ATM/ANS aplicabile.
- 1.2. O aeronavă fără pilot la bord trebuie să fie proiectată și construită astfel încât să își poată îndeplini funcția și să poată fi operată, reglată și întreținută fără a pune pe nimeni în pericol atunci când aceste operațiuni se execută în condițiile pentru care a fost proiectată respectiva aeronavă.
- 1.3. Dacă este necesar pentru a diminua riscurile legate de siguranță, de respectarea vieții private, de protecția datelor cu caracter personal, de securitate sau de protecția mediului înconjurător asociate operării, aeronavele fără pilot la bord trebuie să aibă caracteristici și funcționalități specifice corespunzătoare, care să țină seama, din proiectare și în mod implicit, de principiul respectării vieții private și al protecției datelor cu caracter personal. În funcție de necesități, respectivele caracteristici și funcționalități trebuie să asigure identificarea cu ușurință a aeronavei și a naturii și scopului operațiunii în cauză și trebuie să asigure respectarea limitărilor, a interdicțiilor sau a condițiilor aplicabile, îndeosebi în ceea ce privește operarea în anumite zone geografice, peste anumite distanțe față de persoana care operează o aeronavă fără pilot la bord sau la anumite altitudini.

1.4. Organizația responsabilă cu fabricarea sau cu comercializarea aeronavei fără pilot la bord trebuie să furnizeze operatorului unei aeronave fără pilot la bord și, după caz, organizației de întreținere informații cu privire la tipul de operațiuni pentru care este proiectată respectiva aeronavă fără pilot la bord, precum și limitările și informațiile necesare pentru operarea în condiții de siguranță a acesteia, inclusiv în ceea ce privește performanțele operaționale și de mediu, limitările de navigabilitate și procedurile de urgență. Aceste informații se furnizează într-un mod clar, consecvent și lipsit de ambiguități. Capacitățile operaționale ale aeronavelor fără pilot la bord care pot fi utilizate în cadrul unor operațiuni ce nu necesită un certificat sau o declarație trebuie să permită posibilitatea introducerii unor limitări care să respecte normele spațiului aerian aplicabile unor astfel de operațiuni. *[mutat de la 2.1 (g)]*

2. CERINȚE ESENȚIALE SUPLIMENTARE APLICABILE PROIECTĂRII, FABRICĂRII, ÎNTREȚINERII ȘI OPERĂRII AERONAVELOR FĂRĂ PILOT LA BORD MENȚIONATE LA ARTICOLUL 46 ALINEATELE (1) ȘI (2)

Trebuie îndeplinite următoarele cerințe pentru a se asigura un nivel de siguranță satisfăcător pentru persoanele de la sol și pentru alți utilizatori ai spațiului aerian în timpul operării aeronavelor fără pilot la bord, ținându-se seama de nivelul de risc al operațiunii, după caz:

2.1. Navigabilitate

2.1.1. Aeronavele fără pilot la bord trebuie să fie proiectate sau să includă caracteristici ori detalii astfel încât să se poată demonstra în mod satisfăcător siguranța persoanei care operează aeronava fără pilot la bord sau a părților terțe aflate în aer sau la sol, inclusiv siguranța proprietății.

2.1.2. Aeronavele fără pilot la bord trebuie să asigure o integritate a produsului care să fie proporțională cu riscurile în toate condițiile de zbor anticipate.

2.1.3. Aeronavele fără pilot la bord trebuie să fie controlabile și manevrabile în siguranță, după necesități, în toate condițiile de operare anticipate, inclusiv în urma defectării unuia sau, dacă este cazul, a mai multor sisteme. Trebuie să se țină seama în mod corespunzător de considerentele legate de factorii umani, în special de cunoștințele disponibile cu privire la factorii propice exploataării în condiții de siguranță a tehnologiilor de către oameni.

- 2.1.4. Aeronavele fără pilot la bord și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora, precum și echipamentele pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord trebuie să funcționeze conform specificațiilor în orice condiții de operare previzibile, în cadrul limitelor de exploatare pentru care au fost proiectate aeronavele, dar și suficient de mult în afara acestora.
- 2.1.5. Aeronavele fără pilot la bord și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora, precum și echipamentele pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, luate atât separat, cât și în relație unele cu altele, trebuie proiectate astfel încât probabilitatea apariției unei defecțiuni și gravitatea efectului acesteia asupra persoanelor de la sol și a altor utilizatori ai spațiului aerian să fie diminuate pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 alineatul (2).
- 2.1.6. Toate echipamentele pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, care sunt implicate în operațiuni, trebuie să fie de așa natură încât să faciliteze operațiunile de zbor, incluzând mijloace care permit conștientizarea diferitor situații, precum și gestionarea oricărei situații previzibile și a cazurilor de urgență.
- 2.1.7. [...]
- 2.1.8. Organizațiile implicate în proiectarea de motoare, elice și aeronave fără pilot la bord trebuie să ia măsuri de precauție pentru a reduce la minimum pericolele cauzate de condițiile, atât din interiorul, cât și din exteriorul aeronavelor fără pilot la bord și al sistemelor acestora, care, din experiență, s-au dovedit a avea un impact asupra siguranței. Respectivele măsuri de precauție includ protecția față de interferențe prin mijloace electronice.
- 2.1.9. Procesele de fabricare, materialele și componentele utilizate la fabricarea aeronavelor fără pilot la bord trebuie să aibă ca rezultat proprietăți și o performanță adecvate și reproductibile care să respecte proprietățile de proiectare.

2.2. Organizații

Organizațiile implicate în proiectarea, fabricarea și întreținerea aeronavelor fără pilot la bord, în operațiuni, în serviciile conexe și în activitățile de pregătire îndeplinesc următoarele condiții:

- a) Organizația trebuie să dispună de toate mijloacele necesare pentru realizarea activităților din domeniul său de activitate și trebuie să asigure conformitatea cu cerințele esențiale și cu măsurile de punere în aplicare adoptate în conformitate cu articolul 47, aplicabile activității sale.
- b) Organizația trebuie să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure conformitatea cu cerințele esențiale relevante, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem. Acest sistem de management trebuie să fie adaptat tipului de activitate și dimensiunii organizației.
- c) Organizația trebuie să instituie, în cadrul sistemului de management al siguranței, un sistem de raportare a evenimentelor, pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței. Acest sistem de raportare trebuie să fie adaptat tipului de activitate și dimensiunii organizației.
- d) Organizația trebuie să încheie acorduri, după caz, cu alte organizații, în scopul de a asigura respectarea neîntreruptă a cerințelor esențiale relevante.

2.3. Persoanele care operează o aeronavă fără pilot la bord

O persoană care operează o aeronavă fără pilot la bord deține cunoștințele și abilitățile prevăzute, necesare pentru a asigura siguranța operațiunii, care sunt proporționale cu riscul asociat tipului de operațiune. Persoana respectivă demonstrează, de asemenea, că este aptă din punct de vedere medical, dacă acest lucru este necesar pentru a diminua riscurile presupuse de operațiunea în cauză.

2.4. Operațiuni

Operatorul unei aeronave fără pilot la bord este responsabil cu operarea și trebuie să ia orice măsuri necesare pentru a asigura siguranța operării.

Un zbor trebuie efectuat în conformitate cu actele cu putere de lege, normele și procedurile aplicabile, pertinente pentru îndeplinirea atribuțiilor, prevăzute pentru zona, spațiul aerian, aerodromurile sau locurile a căror folosire este prevăzută și, dacă este cazul, pentru sistemele ATM/ANS conexe.

- a) Operațiunile cu aeronave fără pilot la bord trebuie să asigure siguranța părților terțe aflate la sol și a altor utilizatori ai spațiului aerian și trebuie să reducă la minimum riscurile cauzate de condițiile externe și interne adverse, inclusiv de condițiile de mediu, prin menținerea distanței de separare corespunzătoare în toate fazele zborului.
- b) Aeronavele fără pilot la bord nu trebuie operate decât dacă se află în stare de navigabilitate și dacă echipamentele și celelalte componente și servicii necesare pentru operațiunea avută în vedere sunt disponibile și în stare de funcționare.
- c) Operatorul unei aeronave fără pilot la bord trebuie să se asigure că aeronava dispune de echipamentele de navigație, de comunicații, de supraveghere, de detectare și evitare, precum și de orice alt echipament considerat necesar pentru siguranța zborului avut în vedere, ținându-se seama de natura operațiunii, de reglementările de trafic aerian și de regulile aerului aplicabile în orice fază a zborului.

3. CERINȚELE ESENȚIALE DE MEDIU APLICABILE AERONAVELOR FĂRĂ PILOT LA BORD

Aeronavele fără pilot la bord respectă cerințele privind performanțele de mediu stabilite în anexa III.

ANEXA X²

Tabel de corespondență

Regulamentul (CE) nr. 216/2008	Prezentul regulament
Articolul 1 alineatul (1)	Articolul 2 alineatele (1) și (2)
Articolul 1 alineatul (2)	Articolul 2 alineatul (3)
Articolul 1 alineatul (3)	Articolul 2 alineatul (5)
Articolul 2	Articolul 1
Articolul 3	Articolul 3
Articolul 4 alineatul (1) litera (a)	Articolul 2 alineatul (1) litera (a)
Articolul 4 alineatul (1) litera (b)	Articolul 2 alineatul (1) litera (b) punctul (i)
Articolul 4 alineatul (1) litera (c)	Articolul 2 alineatul (1) litera (b) punctul (ii)
Articolul 4 alineatul (1) litera (d)	Articolul 2 alineatul (1) litera (c)
Articolul 4 alineatul (2)	Articolul 2 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (3)	Articolul 2 alineatul (1) literele (b) și (c)
Articolul 4 alineatul (3a)	Articolul 2 alineatul (1) literele (d) și (e) și alineatul (2)
---	Articolul 2 alineatul (6)

² Tabelul de corespondență va trebui actualizat într-un stadiu ulterior al procesului legislativ, după ce partea dispozitivă a propunerii va deveni stabilă.

Articolul 4 alineatul (3b)	Articolul 2 alineatul (7)
Articolul 4 alineatul (3c)	Articolul 2 alineatul (1) litera (g) și alineatul (2)
Articolul 4 alineatele (4) și (5)	Articolul 2 alineatul (3) litera (d)
Articolul 4 alineatul (6)	---
---	Articolul 2 alineatul (4)
---	Articolul 4
---	Articolul 5
---	Articolul 6
---	Articolul 7
---	Articolul 8
Articolul 5 alineatele (1), (2) și (3)	Articolele 9-16
Articolul 5 alineatul (4) literele (a) și (b)	Articolul 17 alineatul (2)
Articolul 5 alineatul (4) litera (c)	Articolul 17 alineatul (1) litera (b)
---	Articolul 17 alineatul (1) litera (a)
Articolul 5 alineatul (5)	Articolul 18
Articolul 5 alineatul (6)	Articolul 4
Articolul 6	Articolele 9-11

Articolul 7 alineatele (1) și (2)	Articolele 19 și 20
Articolul 8 alineatul (4)	Articolul 21
Articolul 7 alineatele (3)-(7)	Articolele 22-25
Articolul 8 alineatele (1)-(3)	Articolul 26 și articolul 27 alineatele (1) și (2)
---	Articolul 27 alineatul (3)
Articolul 8 alineatul (5)	Articolul 28
Articolul 8 alineatul (6)	Articolul 4
Articolul 8a alineatele (1)-(5)	Articolele 29-34
Articolul 8a alineatul (6)	Articolul 4
Articolul 8b alineatele (1)-(6)	Articolele 35-38 și articolul 39 alineatul (2)
Articolul 8b alineatul (7)	Articolul 39 alineatul (3) și articolul 4
Articolul 8c alineatele (1)-(10)	Articolele 40-44
Articolul 8c alineatul (11)	Articolul 4
---	Articolele 45-47
Articolul 9	Articolele 48-50
Articolul 10 alineatele (1)-(3)	Articolul 51 alineatele (1) și (2)
---	Articolul 51 alineatele (3)-(5)

Articolul 10 alineatul (4)	Articolul 51 alineatul (6)
---	Articolul 51 alineatele (7)-(9)
Articolul 10 alineatul (5)	Articolul 51 alineatul (10)
---	Articolul 52
---	Articolul 53
---	Articolul 54
---	Articolul 55
Articolul 11 alineatele (1)-(3)	Articolul 56 alineatele (1)-(3)
Articolul 11 alineatele (4)-(5b)	---
Articolul 11 alineatul (6)	Articolul 56 alineatul (4)
Articolul 12 alineatul (1)	Articolul 57
Articolul 12 alineatul (2)	---
Articolul 13	Articolul 58
Articolul 14 alineatele (1)-(3)	Articolul 59
Articolul 14 alineatele (4)-(7)	Articolul 60
Articolul 15	Articolul 61
Articolul 16	Articolul 62
---	Articolul 63

Articolul 17	Articolul 64
Articolul 18	Articolul 65 alineatele (1)-(5)
Articolul 19	Articolul 65 alineatele (1)-(5)
Articolul 20	Articolul 66
Articolul 21	Articolul 67
Articolul 22 alineatul (1)	Articolul 65 alineatul (6)
Articolul 22 alineatul (2)	Articolul 65 alineatul (7)
Articolul 22a	Articolul 68
Articolul 22b	Articolul 69
Articolul 23	Articolul 70 alineatele (1) și (2)
---	Articolul 70 alineatul (3)
Articolele 24 și 54	Articolul 73
Articolul 25	Articolul 72
Articolul 26	Articolul 74
---	Articolul 75
---	Articolul 76

Articolul 27 alineatele (1)-(3)	Articolul 77 alineatele (1)-(3)
---	Articolul 77 alineatele (4)-(6)
---	Articolul 78
---	Articolul 79
---	Articolul 80
Articolul 28 alineatele (1) și (2)	Articolul 81 alineatele (1) și (2)
---	Articolul 81 alineatul (3)
Articolul 28 alineatele (3) și (4)	Articolul 81 alineatele (4) și (5)
Articolul 29 alineatele (1) și (2)	Articolul 82 alineatele (1) și (2)
Articolul 29 alineatul (3)	---
Articolul 30	Articolul 83
Articolul 31	Articolul 84
Articolul 32 alineatul (1)	Articolul 108 alineatul (3)
Articolul 32 alineatul (2)	Articolul 108 alineatul (5)
Articolul 33	Articolul 85 alineatele (1)-(5)
---	Articolul 85 alineatul (6)

Articolul 34 alineatul (1)	Articolul 86 alineatele (1) și (2)
---	Articolul 86 alineatul (3)
Articolul 34 alineatele (2) și (3)	Articolul 86 alineatele (4) și (5)
Articolul 35	Articolul 87
Articolul 36	Articolul 88
Articolul 37 alineatele (1)-(3)	Articolul 89 alineatele (1)-(3)
---	Articolul 89 alineatul (4)
---	Articolul 90
Articolul 38 alineatele (1)-(3)	Articolul 91 alineatele (1)-(3)
---	Articolul 91 alineatul (4)
Articolul 39	---
---	Articolul 92
Articolul 40	Articolul 93
Articolul 41	Articolul 94
Articolul 42	Articolul 95
Articolul 43	Articolul 96

Articolul 44	Articolul 97
Articolul 45	Articolul 98
Articolul 46	Articolul 99
Articolul 47	Articolul 100
Articolul 48	Articolul 101
Articolul 49	Articolul 102
Articolele 50 și 51	Articolul 103
Articolul 52 alineatele (1)-(3)	Articolul 104
Articolul 52 alineatul (4)	Articolul 65 alineatul (6)
Articolul 53 alineatele (1) și (2)	Articolul 105 alineatele (1) și (2)
Articolul 53 alineatul (3)	Articolul 65 alineatul (6)
Articolul 54	Articolul 73
Articolul 55	Articolul 71
Articolul 56	Articolul 106
Articolul 57	Articolul 107
Articolul 58 alineatele (1) și (2)	Articolul 108 alineatele (1) și (2)

Articolul 58 alineatul (3)	Articolul 108 alineatul (4)
Articolul 58 alineatul (4)	Articolul 121 alineatul (2)
Articolul 59 alineatele (1)-(4)	Articolul 109 alineatele (1)-(4)
---	Articolul 109 alineatul (5)
Articolul 59 alineatele (5)-(11)	Articolul 109 alineatele (6)-(12)
Articolul 60	Articolul 110
Articolul 61	Articolul 111
---	Articolul 112
Articolul 62	Articolul 113
Articolul 63	Articolul 114
Articolul 64 alineatele (1)-(5)	Articolul 115 alineatele (1)-(5)
---	Articolul 115 alineatul (6)
Articolul 65	Articolul 116
Articolul 65a	---
---	Articolul 117
Articolul 66	Articolul 118
---	Articolul 119

Articolul 67	---
Articolul 68	Articolul 120
---	Articolul 121 alineatul (1)
Articolul 58 alineatul (4)	Articolul 121 alineatul (2)
Articolul 69	----
---	Articolul 122
---	Articolul 123
---	Articolul 124
---	Articolul 125
---	Articolul 126
Articolul 70	Articolul 127

Regulamentul (CE) nr. 552/2004	Prezentul regulament
Articolul 1	Articolele 1, 2 și 4
Articolul 2	Articolul 35
Articolul 3	Articolele 37-38a
Articolul 4	Articolul 65 alineatul (3) și articolul 104
Articolul 5	Articolul 38 alineatul (2)
Articolul 6	Articolul 38 alineatul (1)
Articolul 6a	-
Articolul 7	Articolele 50a, 56 și 59
Articolul 8	Articolul 58
Articolul 9	-
Articolul 10	-
Articolul 11	-
Articolul 12	-
Anexa I	-

Anexa II	Anexa VIII
Anexa III	-
Anexa IV	-
Anexa V	Anexa VI
