

Îmbunătățirea nivelului de siguranță în domeniul aeronavelor ultraușoare motorizate

Briefing cu inspectorii și examinatorii autorizați



Introducere

Această prezentare abordează aspectele critice legate de siguranța aviației ultraușoare motorizate (ULM) în contextul unor incidente recente.

Se vor discuta:

- ☐ prevederi generale privind reglementarea aviației civile și responsabilitățile pilotului
- ☐ prevederile aplicabile pentru inspectorii și examinatorii ULM;
- ☐ sancțiunile;
- ☐ regulile privind aerodromurile;
- ☐ raportarea evenimentelor;
- ☐ reimprospătarea cunoștințelor și bune practici de zbor.



ADMINISTRAREA AVIAȚIEI ÎN ROMÂNIA

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII (MTI)

organ de specialitate al administrației publice centrale și autoritate de stat în domeniul aviației civile

MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE (MApN)

*organ de specialitate al
administrației publice
centrale și autoritate de stat*

AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ (AACR)

*autoritate competentă în domeniul
aviației civile, organism tehnic
specializat*

AUTORITATEA DE INVESTIGAȚII ȘI ANALIZĂ PENTRU SIGURANȚA AVIAȚIEI CIVILE (AIAS)

*autoritatea unică în domeniul
investigațiilor și analizelor privind
siguranța aviației civile la nivel național*

ADMINISTRAȚIA ROMÂNĂ A SERVICIILOR DE TRAFIC AERIAN (ROMATSA)

*realizează funcțiunile specifice legate
de Managementul Traficului Aerian*

AEROCLUBUL ROMÂNIEI (AR)

Entitate Calificată acreditată de AACR, pentru domeniile:

- Piloți planor
- Piloți balon
- Parașutiști
- Personal de întreținere și reparații parașute
- Parașute civile, activități de întreținere, unități de întreținere și reparații
- Aeronave ultraușoare motorizate (certificare piloți, navigabilitate aeronave, supraveghere operațională)

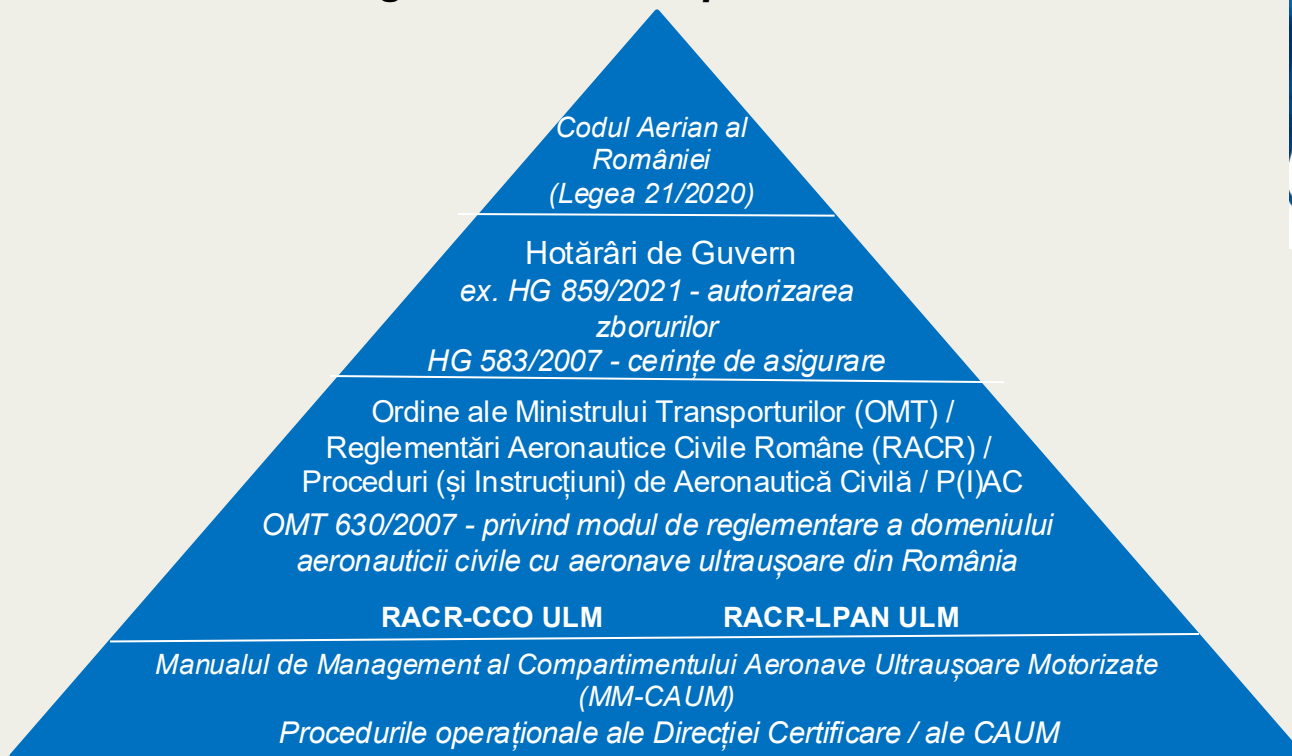
ASOCIAȚIA DE ZBOR LIBER DIN ROMÂNIA (AZLR)

*Entitate Calificată acreditată de AACR,
pentru domeniile:*

- Aeronave ultraușoare nemotorizate (certificare piloți, navigabilitate aeronave, supraveghere operațională)

CADRUL LEGISLATIV AL AVIAȚIEI CIVILE ULM ÎN ROMÂNIA

Regulamente Europene - EASA



RESPONSABILITĂȚILE PILOTULUI

Întreaga responsabilitate, precum și asumarea tuturor riscurilor legate de construcția, întreținerea, reparația și operarea/utilizarea aeronavelor ultraușoare revin persoanelor fizice angajate/participante în astfel de zboruri.

(OMTCT 630/2007 - Art. 4, alin. (5))

Pilotul comandant este operatorul aeronavei. Pilotul comandant decide dacă operează / utilizează sau nu o aeronavă în condițiile aferente zborului pe care intenționează să îl efectueze, astfel încât să fie asigurată siguranța zborului în conformitate cu reglementările aeronautice și legislația aplicabile.

(OMTCT 630/2007 - Art. 4, alin. (6))

Funcția de comandant de aeronavă civilă este îndeplinită de pilotul comandant, **certificat pentru categoria, clasa sau tipul aeronavei civile respective și având licența și calificarea corespunzătoare în termen de valabilitate.**

(Codul Aerian – Art. 42, alin. (1))

Comandantul aeronavei civile răspunde de pregătirea și executarea în siguranță a fiecărui zbor, precum și de comportamentul și disciplina echipajului la bord și la sol, cu respectarea prevederilor prezentului cod aerian și ale reglementărilor specifice aplicabile. Acesta va refuza decolarea atunci când constată nereguli cu ocazia îndeplinirii sarcinilor ce îi revin, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.

(Codul Aerian – Art. 43, alin. (1) și (2))

RESPONSABILITĂȚILE PILOTULUI

În timpul misiunii sale comandantul de aeronavă civilă poate delega atribuții, dar nu poate să își delege responsabilitățile.

(Codul Aerian - Art. 44, alin. (1))

Dispozițiile date de comandantul de aeronavă civilă în timpul zborului, în scopul asigurării siguranței zborului, sunt obligatorii pentru toate persoanele aflate la bord.

(Codul Aerian - Art. 45, alin. (2))

În caz de pericol, comandantul de aeronavă civilă va lua măsurile necesare pentru salvarea pasagerilor, a echipajului, a încărcăturii, precum și a aeronavei, după caz. În cazul unui accident, comandantul de aeronavă civilă își menține toate prerogativele până în momentul când autoritatea în drept îl eliberează de atribuțiile ce îi revin în legătură cu operarea aeronavei.

(Codul Aerian – Art. 46, alin. (1) și (2))



RESPONSABILITĂȚILE PILOTULUI

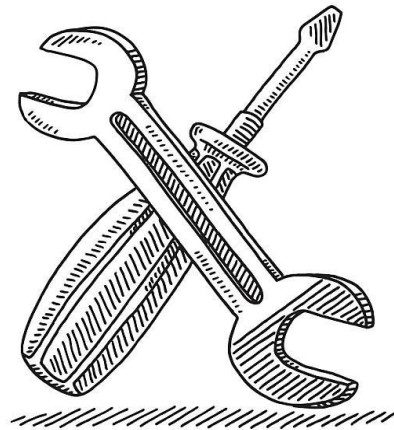
Respectarea, pe lângă legislația aplicabilă, a prevederilor manualului de operare și întreținere al aeronavei.

Asigurarea mentenanței și reparațiilor corespunzătoare la aeronavă

Lucrările de întreținere la aeronavele ULM sunt asigurate de către proprietar/deținător și pot fi efectuate prin intermediul :

- persoanelor care dețin licența de pilot de aeronave ultraușoare motorizate,
- posesorilor de licențe naționale de personal tehnic aeronautic,
- posesorilor de licențe PART 66,
- persoanelor autorizate de producătorii aeronavelor, echipamentelor sau subansamblelor.

(RACR-CCO ULM 1220 - alin. (4))



În cazul în care, în calitate de proprietar al aeronavei, aveți nevoie de ajutor în mentenanța aeronavei, apălați la o persoană autorizată, conform prevederilor legale.

01

Dispoziții pentru
inspectorii și examinatorii
autorizați

Responsabilități și atribuții conform PO-DC-CA AUM (Certificarea Aeronavelor)

❑ **Licențe și calificări:**

Inspectorul trebuie să dețină toate licențele și calificările valabile necesare pentru zborul respectiv.

Respectarea prevederilor legale privind zborul este responsabilitatea inspectorului.

❑ **Măsuri de siguranță:**

Obligația de a asigura legătură radio, mijloace de stingere a incendiilor, prim ajutor și alte măsuri specifice de siguranță.

Interdicția prezenței altor persoane la bord, cu excepția celor desemnate de autorități.

❑ **Instruire și competență:**

Inspectorul trebuie să fie instruit conform celor mai recente reglementări aplicabile.. Activitatea se desfășoară doar dacă sunt îndeplinite condițiile minime de siguranță și prevederile legale.

❑ **Refuzul inspecției:**

Inspectorul are dreptul și obligația de a refuza inspecția la sol sau în zbor dacă nu sunt îndeplinite condițiile de siguranță sau prevederile legale.

❑ **Documentație suplimentară:**

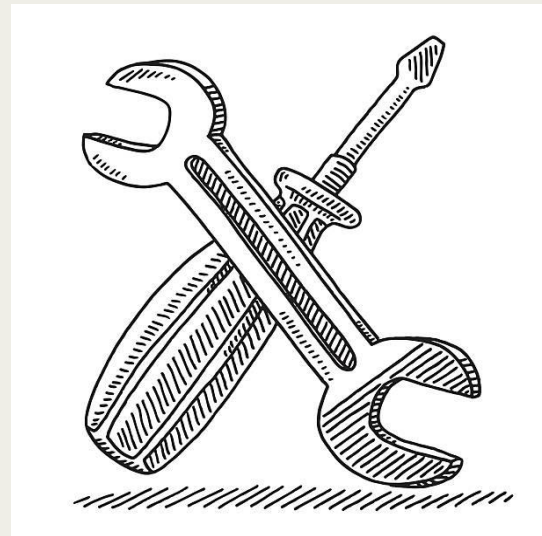
Autoritatea de certificare poate solicita documente suplimentare pentru clarificarea provenienței sau stării de navigabilitate a aeronavei.

❑ **Responsabilități și răspunderi:**

Inspectorii răspund în fața Aeroclubului României și a terților pentru încălcarea obligațiilor contractuale, legale sau reglementărilor aplicabile.

Răspunderea completă pentru constatări, decizii, documente întocmite și eventualele prejudicii cauzate.

Obligația de a acționa cu integritate profesională și competență tehnică, fără influențe externe, financiare sau de altă natură, care ar putea afecta judecata sau deciziile.



LINK PROCEDURĂ SITE CAUM

https://www.saum.aeroclubulromaniei.ro/_files/ugd/cdef66_48eef664a31b436bab2d2f5c26701d4b.pdf

Responsabilități și atribuții conform PO-DC-EPN AUM (Examinarea personalului navigant)

Organizarea examinărilor practice la sol și în zbor

☐ **Desemnarea examinatorilor:**

Testele de îndemânare (obținere, revalidare, reînnoire) se efectuează doar cu desemnare de examinator emisă de Compartimentul AUM. Candidații solicită desemnarea prin aplicația dedicată; abaterile de la desemnări duc la sancționarea examinatorilor. Modificarea desemnării se poate face doar din motive obiective.

☐ **Condiții prealabile:**

Promovarea examenului teoretic este obligatorie pentru obținerea/reînnoirea licențelor/calificărilor. Candidații asigură aeronavele și condițiile necesare, de comun acord cu examinatorii.

☐ **Verificarea documentelor:**

Examinatorii verifică documentele zborului și eligibilitatea candidaților (fișa de pregătire, certificat medical, declarație notarială, autorizație de zbor, dovada plății, carnet de zbor).
Fișa de pregătire trebuie vizată de OPD; lipsa vizei duce la refuzarea testării.
Lipsa oricărui document sau completarea incorectă atrage refuzarea testării.

☐ **Condiții de siguranță:**

Examinatorul refuză zborul dacă aeronava nu este în stare tehnică bună sau lipsește un document.
Testarea se efectuează pe aerodromuri/terenuri sigure, cu o persoană la sol pentru intervenții de urgență (prim ajutor, stingerea incendiilor).

☐ **Sancțiuni:**

Testarea fără îndeplinirea condițiilor duce la sancționarea examinatorului, în funcție de gravitatea neregulilor.

*LINK PROCEDURĂ SITE CAUM
https://www.saum.aeroclubulromaniei.ro/_files/ugd/cdef66_5b2464faad154dad8c288f8495373a3c.pdf*

Responsabilități și atribuții conform PO-DC-EPN AUM (Examinarea personalului navigant)

❑ Desfășurarea examinării:

Durata minimă a zborurilor: 15 min (motoparapantă), 30 min (motodeltaplan), 40 min (avion ultrașor, girocopter, elicopter ultrașor).

Minim 4 decolări și aterizări pentru motodeltaplan, avion ultrașor, girocopter, elicopter ultrașor; 2 pentru motoparapantă.

Rezultatul se înregistrează în procesul verbal, formularul de examinare și carnetul de zbor.

Formularul de examinare se transmite de către examinator în format digital către CAUM în maxim 7 zile; nerespectarea atrage sancțiuni.

Respectarea tuturor standardelor de promovare conform formularului de examinare!

SECȚIUNEA 1 - OPERAȚIUNI ÎNAINTE DE ZBOR ȘI PROCEDURI DE PLECARE			
1	Documentație, informare restricții de navigație și informare meteo		
2	Masa și centrajul aeronavei, calcule de performanță		
3	Inspecția și deservirea aeronavei		
4	Pornirea motorului și proceduri după pornire		
5	Rulajul și proceduri de aerodrom, proceduri înainte de decolare		
6	Decolarea și verificări după decolare		
7	Proceduri la aerodromul de plecare		
8	Legătura cu ATC- conformare, frazeologie și proceduri de radiotelefonie		

SECȚIUNEA 2 - PROCEDURI GENERALE DE ZBOR			
1	Legătura cu ATC- conformare, frazeologie și proceduri de radiotelefonie		
2	Menținerea direcției și a nivelului de zbor, în diferite configurații		
SECȚIUNEA 2 - PROCEDURI GENERALE DE ZBOR			
3	Urcarea: (i) Cea mai bună rată de urcare (ii) Viraje în urcare (iii) Revenire la zborul orizontal		
4	Viraje medii (Inclinare 30 grade)		
5	Viraje strânse (Inclinare 45 grade)		
6	Zbor la viteze critice mici, cu și fără flaps		
7	Angajarea: (i) Angajare și recuperare din angajare cu motor (ii) Apropiere de viteză de angajare în viraj de coborâre cu înclinare 20 grade, în configurație de apropiere (iii) Apropiere de viteză de angajare în configurație de aterizare		
8	Coborârea: (i) Cu și fără motor (ii) Viraje în coborâre, glisadă și S-uri (iii) Revenire în zbor orizontal		

Responsabilități și atribuții conform PO-DC-EPN AUM (Examinarea personalului navigant)

Respectarea tuturor standardelor de promovare conform formularului de examinare!

SECȚIUNEA 3 - APROPIEREA ȘI PROCEDURI DE ATERIZARE			
1	Proceduri de sosire la aerodrom		
2	Aterizarea de precizie		
3	Aterizarea fără flaps		
4	Apropierea la aterizare cu motorul redus complet		
5	Aterizare cu decolare în continuare (touch and go)		
6	Ratare aterizării de la o înălțime mică		
7	Legătura cu ATC- conformare, frazeologie și proceduri de radiotelefonie		
8	Acțiuni după zbor		

SECȚIUNEA 4 - PROCEDURI ANORMALE ȘI DE URGENTĂ			
1	Simularea cedării motorului după decolare, pe panta de urcare		
2	Simularea aterizării forțate		
3	Simularea aterizării preventive		
4	Simularea cazurilor de urgență		
5	Întrebări orale adresate persoanei examinate		

☐ Responsabilități și răspunderi:

Inspectorii răspund în fața Aeroclubului României și a terților pentru încălcarea obligațiilor contractuale, legale sau reglementărilor aplicabile.

Răspunderea completă pentru constatări, decizii, documente întocmite și eventualele prejudicii cauzate.

Obligația de a acționa cu integritate profesională și competență tehnică, fără influențe externe, financiare sau de altă natură, care ar putea afecta judecata sau deciziile.

Responsabilități și atribuții conform PO-DC-IE AUM (Inspectori și examinatori)

8.4.4. Menținerea inspectorilor și examinatorilor pe lista de eligibilitate

☐ Condiții de eligibilitate:

Inspectorii și examinatorii trebuie să efectueze minim 5 activități pe an (examinări, inspecții la aeronave, participări la convocările Compartimentului AUM, inspecții în teren privind activitatea de zbor ULM).

La cererea autorității de certificare, se transmite un Raport de Activitate detaliind activitățile desfășurate (inclusiv nume, prenume, însemne de identificare ale aeronavelor/persoanelor).

Netransmiterea raportului poate duce la retragerea de pe lista de eligibilitate.

☐ Actualizări și conformitate:

Inspectorii și examinatorii sunt informați despre modificări legislative sau noi proceduri.

Activitatea poate fi suspendată dacă nu iau la cunoștință sau nu respectă noile reglementări.

8.4.6. Retragerea inspectorilor și examinatorilor de pe lista de eligibilitate. Sancțiuni

☐ Valabilitatea autorizării:

Autorizarea ca examinator/inspector depinde de **valabilitatea licenței de pilot ULM** și a calificării de instructor pentru clasa respectivă.

☐ Motive de retragere:

Încălcarea legislației, nerespectarea procedurilor, încurajarea/neraportarea faptelor ilegale sau afectarea imaginii Aeroclubului României. CAUM poate propune Directorului General al Aeroclubului României retragerea din lista de inspectori/examinatori autorizați.

☐ Sancțiuni:

Detaliile privind sancțiunile sunt specificate în **Procedura de supraveghere, audit, constatarea și aplicarea sancțiunilor (Cod PO-DC-SACAS AUM)**.

Responsabilități și atribuții conform PO-DC-IE AUM (Inspectori și examinatori)

8.4.7. Conflictul de interese

❑ Definiție:

Conflictul de interese reprezintă o situație de incompatibilitate care afectează imparțialitatea și obiectivitatea inspectorului/examinatorului datorită unui interes personal.

❑ Interdicții pentru evitare:

Inspectorul nu poate verifica o aeronavă dacă:

- ✓ Este proprietarul aeronavei.
- ✓ A construit/asamblat aeronava (pentru inspecția inițială de înmatriculare).
- ✓ Are relație de rudenie cu proprietarul aeronavei.
- ✓ Examinatorul nu poate examina un pilot dacă:
- ✓ A fost instructorul acestuia.
- ✓ Are relație de rudenie cu pilotul examinat.

❑ Consecințe:

CAUM poate anula o inspecție/examinare dacă există conflict de interese sau alte situații care compromit obiectivitatea rezultatului.

Responsabilități și atribuții conform PO-DC-SACAS AUM (Supraveghere, audit, constatarea și aplicarea sancțiunilor)

8.4.1. Operațiuni de supraveghere, control și inspecție. Operațiuni de audit

❑ **Obiectiv:**

Asigurarea, menținerea și îmbunătățirea nivelului de **siguranță al aviației civile** cu aeronave ultraușoare motorizate (ULM).
Verificarea conformității persoanelor și organizațiilor care operează în baza documentelor emise de autoritatea de certificare sau entități autorizate.

❑ **Domeniu de aplicare:**

Toate persoanele și organizațiile care dețin documente emise de autoritatea de certificare (CAUM) sau entități calificate.
Pentru nereguli constatate la persoane/aeronave cu documente emise de autorități străine, CAUM informează **AACR** sau autoritățile competente.

❑ **Selecția subiecților:**

Aleatorie, pentru a asigura o verificare imparțială.
Direcționată, în cazul suspiciunilor de nerespectare a reglementărilor aplicabile.

❑ **Documente solicitate pentru verificare:**

Documente de navigabilitate, certificare, livret aeronavă, carnet de zbor, manual de utilizare și întreținere.

Aspecte verificate:

- ✓ Corectitudinea completării livretului aeronavei și carnetului de zbor.
- ✓ Respectarea prevederilor din manualele de întreținere.
- ✓ Înscrierea în livret a modificărilor aduse aeronavei.
- ✓ Înscrierea corectă a zborurilor efectuate în carnetul de zbor.
- ✓ Existența autorizațiilor de zbor.
- ✓ Conformitatea cu reglementările aplicabile.

❑ **Audit la Organizațiile de Pregătire Declarate (OPD):**

Scop: Îmbunătățirea siguranței în școlarizarea elevilor piloți.

Documente solicitate: carnet de zbor, desfășurător, fișă de pregătire, autorizație de zbor în simplă comandă, certificat medical, certificat operator radiotelefonist.

Verificarea respectării prevederilor legale și a procedurilor autorizate.

LINK PROCEDURĂ SITE CAUM

https://www.saum.aeroclubulromaniei.ro/_files/ugd/cd_ef66_3e206f5a5c14462685002cb7d042a496.pdf

Responsabilități și atribuții conform PO-DC-SACAS AUM (Supraveghere, audit, constatarea și aplicarea sancțiunilor)

8.4.2. Constatarea neconformităților/încălcărilor

☐ Responsabili pentru constatare:

Personalul Compartimentului AUM, inspectorii și examinatorii care operează conform RACR-CCO ULM și RACR-LPAN ULM.

☐ Modalități de constatare (lista nu este exhaustivă):

- ✓ Inspecții periodice ale aeronavelor efectuate de inspectorii ULM.
- ✓ Observarea directă a activităților de zbor/întreținere pe aerodromuri/terenuri accesibile, fără încălcarea dreptului la proprietate privată.
- ✓ Analiza documentației depuse pentru obținerea/revalidarea/reînnoirea/recunoașterea licențelor de pilot ULM, autorizațiilor, calificărilor sau documentelor de înmatriculare/navigabilitate/omologare.
- ✓ Operațiuni de audit, supraveghere, control și inspecție efectuate de CAUM/inspectorii.
- ✓ Monitorizarea informațiilor publice (rețele sociale, comunicări online, alte mijloace virtuale).
- ✓ Sesizări indirecte de la persoane fizice/juridice sau autorități cu atribuții în domeniu.

☐ Inspecții la platformă:

Verificarea stării generale a aeronavei (fără punere în funcțiune), a documentelor obligatorii (la bord sau asociate), a seriilor disponibile și a conformității cu manualele de mentenanță, instrucțiunile constructorilor și manualul de operare.

Locuri: Aerodromuri publice (ex. administrate de Aeroclubul României) sau aerodromuri cu acces aprobat de administrator.

☐ Controale/inspecții privind activitatea de zbor:

- ✓ Efectuate după aterizarea și oprirea completă a aeronavei.
- ✓ Necesită aprobarea prealabilă a administratorului/proprietarului terenului de zbor dacă implică acces pe proprietate privată.
- ✓ Dacă accesul este refuzat, inspectorul invită pilotul în afara proprietății cu documentele solicitate.

☐ Consemnarea rezultatelor:

- ✓ Înregistrate în Procesul Verbal de Constatare (Anexa nr. 2).
- ✓ În caz de refuz al semnării procesului verbal sau al prezentării documentelor, inspectorul consemnează situația și apelează la un martor (care semnează cu nume complet și datele actului de identitate).
- ✓ Dacă pilotul nu este disponibil sau identitatea sa nu este cunoscută, se consemnează cu martor.
- ✓ Inspectorul propune măsuri corective și termene pentru remedierea neregulilor.
- ✓ Procesul Verbal se transmite către CAUM la adresa auu@aeroclubulromaniei.ro.

Responsabilități și atribuții conform PO-DC-SACAS AUM
(Supraveghere, audit, constatarea și aplicarea sancțiunilor)

9. Sancțiuni aplicabile

☐ **Pentru piloți:**

Sancțiuni de la avertisment scris până la revocarea licenței, conform paragrafului 8.4.3.

☐ **Pentru aeronave:**

Suspendarea documentelor de înmatriculare sau navigabilitate.

Revocarea documentelor dacă neregulile nu sunt remediate după perioada de suspendare.

☐ **Pentru Organizațiile de Pregătire Declarate (OPD):**

Suspendarea sau revocarea activității dacă neregulile nu sunt eliminate după perioada de suspendare.

02

Sanctiuni și contravenții

1. Codul Aerian

❑ 1.1. Răspunderi generale (Art. 111)

Încălcarea prevederilor Codului Aerian atrage:

Răspundere disciplinară, civilă, contravențională sau penală, în funcție de gravitatea faptei.

❑ 1.2. Infracțiuni și pedepse

Art. 112: Încălcarea îndatoririlor de serviciu

Fapta: Nerespectarea sau neîndeplinirea îndatoririlor de către personalul aeronautic civil, dacă pune în pericol siguranța aeronavei în zbor și cauzează pagube sau vătămări.

Pedeapsa: Închisoare de la 2 la 7 ani + interzicerea unor drepturi.

Art. 113: Gestionarea necorespunzătoare a comenzilor

(1) Încredințarea comenzilor aeronavei unei persoane neautorizate:

Pedeapsa: Închisoare de la 3 la 10 ani + interzicerea unor drepturi.

(2) Părăsirea fără aprobare a postului (de către echipajul de conducere sau personalul de control al traficului aerian), dacă pune în pericol siguranța zborului:

Pedeapsa: Închisoare de la 2 la 7 ani + interzicerea unor drepturi.

Art. 114: Serviciul sub influența substanțelor

(1) Efectuarea serviciului sub influența băuturilor alcoolice:

Pedeapsa: Închisoare de la 6 luni la 3 ani sau amendă.

(2) Efectuarea serviciului cu alcoolemie peste 0,80 g/l sau sub influența substanțelor psihoactive:

Pedeapsa: Închisoare de la 1 la 5 ani + interzicerea unor drepturi.

(3) Majorarea pedepsei pentru personal navigant:

Limitele pedepsei se majorează cu jumătate.

(4) Refuzul/sustragerea de la prelevarea mostrelor biologice:

Pedeapsa: Închisoare de la 1 la 5 ani.

Art. 115: Pilotarea/operarea fără autorizații

(1) Pilotarea unei aeronave fără documente de certificare:
Pedeapsa: Închisoare de la 1 la 5 ani.

(2) ~~Operarea unei aeronave fără pilot la bord fără documente de certificare:~~

~~Pedeapsa: Închisoare de la 3 luni la 3 ani sau amendă.~~

(3) Dacă faptele pun în pericol siguranța zborurilor, sănătatea publică sau mediul:

Pedeapsa: Închisoare de la 2 la 7 ani.

Art. 116: Exploatarea neconformă a aeronavelor

(1) Fapte sancționabile (închisoare de la 3 luni la 1 an sau amendă):

✓ Exploatarea fără certificat de înmatriculare/identificare.

✓ Exploatarea fără certificat de navigabilitate/document echivalent.

✓ Inscripționarea neconformă sau suprimarea mărcilor de inscripționare.

(2) Fapte după refuzul eliberării certificatelor:

Pedeapsa: Închisoare de la 1 la 5 ani.

(3) Alte fapte (închisoare de la 6 luni la 3 ani sau amendă):

✓ Nerespectarea restricțiilor din zonele supuse servituților aeronautice sau militare.

~~✓ Efectuarea transportului aerian comercial fără licență/certificat de operator, dacă pune în pericol siguranța zborului.~~

Art. 119: Acte de violență

(1) Vioență fizică/psihică asupra unei persoane la bord (dacă pune în pericol siguranța aeronavei):

Pedeapsa: Închisoare de la 1 la 5 ani + interzicerea unor drepturi.

(2) Vioență asupra unui membru al echipajului:

Pedeapsa: Închisoare de la 2 la 7 ani + interzicerea unor drepturi.

(3) Pătrunderea fără drept în zonele de securitate ale aeroporturilor:

Pedeapsa: Închisoare de la 1 la 5 ani sau amendă.

Art. 120: Distrugerea/degradarea infrastructurii

(1) Distrugerea/degradarea infrastructurii aeroportuare sau a aeronavelor neînserviciu:

Pedeapsa: Închisoare de la 2 la 7 ani.

(2) Distrugerea/degradarea instalațiilor de navigație aeriană:

Pedeapsa: Închisoare de la 5 la 12 ani + interzicerea unor drepturi.

(3) Distrugerea aeronavelor în serviciu:

Pedeapsa: Închisoare de la 5 la 12 ani + interzicerea unor drepturi.

(4) Plasarea de dispozitive/substanțe care pot distruge aeronava:

Pedeapsa: Închisoare de la 7 la 18 ani + interzicerea unor drepturi.

Art. 121: Preluarea fără drept a unei aeronave

Fapta: Preluarea fără drept sau controlul neautorizat al unei aeronave în serviciu.

Pedeapsa: Închisoare de la 7 la 18 ani + interzicerea unor drepturi.

Art. 122: Consecințe grave

Fapta: Dacă faptele din Art. 112, 113, 116 sau 118 cauzează moartea uneia sau mai multor persoane.

Pedeapsa: Închisoare de la 15 la 25 ani sau detențiune pe viață + interzicerea unor drepturi.

Art. 123: Tentativa

(1) Tentativa la infracțiunile din Art. 112–123 este pedepsită.

(2) Producerea/procurarea mijloacelor sau luarea măsurilor pentru comiterea infracțiunilor este considerată tentativă.

Art. 124: Competența judiciară

Cercetarea și punerea în mișcare a acțiunii penale pentru infracțiunile din Art. 112–123 sunt de competența procurorului de pe lângă curtea de apel în raza teritorială unde au fost săvârșite.

Art. 125: Definiții

Aeronavă în serviciu: Din momentul pregătirii pentru zbor până la 24 de ore după aterizare.

Aeronavă în zbor: De la închiderea ușilor exterioare după îmbarcare până la deschiderea unei uși pentru debarcare; în caz de aterizare forțată, până la preluarea de către autoritatea competentă.

Definițiile se aplică doar aeronavelor cu echipaj la bord.

Art. 126: Contravenții (dacă nu sunt considerate infracțiuni)

Fapte sancționabile:

- a) ~~Nerespectarea obligației de a aduce aeronava fără pilot la sol (Art. 13 alin. (4)).~~
- b) **Utilizarea unui teren/suprafață de apă necorespunzătoare pentru decolare/aterizare (Art. 14 alin. (2)).**
- c) **Aterizarea/decolarea neautorizată pe terenuri necertificate (Art. 14 alin. (2) sau (5)).**
- d) **Zboruri neautorizate în spațiul aerian național (Art. 14 alin. (7) sau (11)).**
- e) Nerespectarea interdicțiilor din Art. 15 alin. (1) lit. c, d, f și alin. (3).
- f) **Zboruri deasupra zonelor dens populate/adunărilor în aer liber (Art. 15 alin. (2)).**
- g) ~~Refuzul operatorului de a aduce aeronava fără pilot la sol la cererea autorităților (Art. 15 alin. (5)).~~
- h) Lansarea de corpuri materiale/fascicule luminoase periculoase fără autorizație (Art. 16 alin. (1) sau (3)).
- i) Zboruri internaționale neautorizate (Art. 28 alin. (1)).
- j) Refuzul prezentării certificatelor de înmatriculare/navigabilitate (Art. 14).
- k) Transport aerian comercial fără licență/certificat de operator (Art. 53 alin. (1)).
- l) Activități aeronautice fără certificare (Art. 72).
- m) Operarea aeronavei cu nerespectarea condițiilor din certificatul de navigabilitate (Art. 81 alin. (2)).
- n) Neîndeplinirea obligațiilor administratorilor de aerodromuri/echipamente de navigație (Art. 85 alin. (1)).
- o) Neîndeplinirea obligațiilor autorităților locale privind servituțile aeronautice (Art. 85 alin. (2)).
- p) Lucrări în zone cu servituți aeronautice fără avize (Art. 87, 88).

- q) Nerespectarea restricțiilor din avizele AACR/MApN (Art. 87, 88).
- r) Nerespectarea obligațiilor din Art. 91 alin. (3), (4).
- s) Neaplicarea măsurilor pentru victimele accidentelor (Art. 102 alin. (2)).
- ș) Obstrucționarea investigatorilor (Art. 105 alin. (2)).
- t) Neraportarea evenimentelor de aviație civilă (Art. 106 alin. (3)).
- ț) Salturi cu parașuta fără certificare sau parașută neomologată.
- u) Modificarea situației locului unui accident fără autorizație (Art. 107 alin. (2)).
- v) Neinformarea privind comercializarea aeronavelor fără pilot (Art. 131).
- w) Utilizarea necorespunzătoare a sloturilor pe aeroporturi coordonate.
- x) Acte de violență fizică/verbală în perimetrul unui aeroport.

Art. 127: Sancțiuni pentru contravenții

Amenzi:

2.000–4.000 lei: Contravenția de la lit. x.

8.000–16.000 lei: Contravențiile de la lit. b, g–j, n, ș–v.

25.000–50.000 lei: Contravențiile de la lit. a, c–f, l, m, o.

50.000–100.000 lei: Contravențiile de la lit. k, p–r.

300.000–400.000 lei: Contravențiile de la lit. s, w.

Actualizarea amenzilor: Prin hotărâre a Guvernului.

Art. 128: Constatarea și aplicarea sancțiunilor

Autorități responsabile:

AACR: Pentru lit. i, l–n, r, s, ț.

AACR și MAPN: Pentru lit. d, e (aeronave civile/stat), p, q (servituți aeronautice civile/militare).

AAIASC: Pentru lit. ș, t, u.

AACR, Poliția Română, Jandarmeria, Poliția de Frontieră, polițiști locali: Pentru lit. b, c, f–h, j, k.

AACR, MAPN, Poliția Română, Jandarmeria: Pentru lit. a.

Inspectoratul de Stat în Construcții: Pentru lit. o.

ANPC: Pentru lit. v.

MTIC: Pentru lit. w.

Poliția Română, Jandarmeria, Poliția de Frontieră: Pentru lit. x.

Cadru legal: Ordonanța Guvernului nr. 2/2001.

2. HG 859/2021

Articolul 11: Contravenții

Fapte sancționabile:

- a) Zbor fără asigurare obligatorie pentru răspunderea față de terți/pasageri.
- b) Zbor cu aeronavă cu pilot, cu încălcarea Art. 3 alin. (1).
- c) Zbor cu aeronavă fără pilot, cu încălcarea Art. 3 alin. (2).
- d) Zbor neautorizat în spațiul aerian național (Art. 3 alin. (3), (4)).
- e) Zbor fără pilot în zone cu control obligatoriu al traficului, fără respectarea procedurii civil-militare (Art. 3 alin. (5)).
- f) Zbor cu materiale periculoase fără autorizație MAPN/MTIC (Art. 5 alin. (1) lit. b).
- g) Zbor neautorizat în spații rezervate/segregate/restricționate (Art. 5 alin. (1) lit. c).
- h) Zbor neautorizat în spații rezervate/segregate de clasă G (Art. 5 alin. (1) lit. c).
- i) Zbor sub 3.000 m deasupra Bucureștiului cu aeronavă cu pilot (Art. 5 alin. (1) lit. d).
- j) Zbor sub 3.000 m deasupra Bucureștiului cu aeronavă fără pilot, fără autorizare (Art. 5 alin. (1) lit. d).
- k) Zboruri de fotografiere/filmare fără aviz MAPN (Art. 5 alin. (1) lit. e).
- l) Transport de bunuri interzise fără derogare AACR/MTIC (Art. 5 alin. (1) lit. f).
- m) Operațiuni cu risc ridicat fără autorizare AACR (Art. 5 alin. (1) lit. g).
- n) Nerespectarea dispozițiilor Art. 10.

Articolul 12: Sancțiuni

Amenzi:

- ✓ **2.000–4.000 lei:** Lit. c.
- ✓ **5.000–9.000 lei:** Lit. e.
- ✓ **15.000–25.000 lei:** Lit. g–l.
- ✓ **25.000–40.000 lei:** Lit. a, b, d, f, m, n.

Aplicare: Operatorului aeronavei sau persoanei pe numele căreia este emis certificatul de înmatriculare/identificare.

Autorități responsabile:

AACR: Pentru lit. a–h, l–n.

MAPN: Pentru lit. i, j, k.

Poliția Română, Jandarmeria, Poliția de Frontieră, polițiști locali: Pentru lit. a, c–f, j, k (aeronave fără pilot).

Cadru legal: Ordonanța Guvernului nr. 2/2001.

3. RACR-CCO ULM

RACR-CCO ULM 1220: Alte prevederi

(2) Operarea aeronavelor pentru care autoritatea de certificare a eliberat Ci și / sau AZ se face sub supravegherea, controlul și inspecția, din punct de vedere operațional, ale acesteia.

(3) Utilizarea / operarea aeronavelor ULM fără Ci, anexa la Ci și / sau AZ, în termen de valabilitate, după caz, se sancționează, de către organele abilitate, conform prevederilor legale în vigoare privind aeronavele civile.

(13¹) Autoritatea de certificare dispune suspendarea certificatului de înmatriculare în următoarele cazuri:

- (i) când ia cunoștință oficial despre existența unui litigiu cu privire la documentele de proprietate asupra unei aeronave;
- (ii) când este informată de AACR că operatorul unei aeronave nu a înregistrat la AACR polița de asigurare în vigoare
- (iii) când modificarea caracteristicilor exterioare ale unei aeronave, modificarea schemei de vopsire a aeronavei sau a schemei de dispunere a însemnelor de înmatriculare, schimbarea proprietarului, a domiciliului proprietarului sau a sediului social nu au fost aduse la cunoștința autorității de certificare în termen de cel mult 15 zile de la efectuarea acestora;
- (iv) când aeronava a fost declarată dispărută;
- (v) în condițiile prevăzute de paragrafele RACR-CCO ULM 1110 alin. (3), RACR-CCO ULM 1215 Nota 1 și RACR-CCO ULM 1290 alin. (7).

Notă: Documentele solicitate la pct. (ii) nu se aplică aeronavelor ultralușoare cu decolare de pe picioare.

(13²) Autoritatea de certificare dispune revocarea certificatului de înmatriculare în următoarele cazuri:

- (i) în cazul în care nu sunt eliminate cauzele care au dus la suspendarea certificatului de înmatriculare, la expirarea perioadei de suspendare;
- (ii) când nu mai sunt îndeplinite condițiile prevăzute la paragraful RACR-CCO ULM 1060;
- (iii) când documentele de proprietate asupra unei aeronave sunt desființate printr-o hotărâre judecătorească definitivă;
- (iv) în cazul în care autoritatea de certificare este notificată, printr-un înscris oficial, de autoritatea de înmatriculare dintr-un alt stat că o aeronavă înscrisă în Registrul unic de înmatriculare al aeronavelor civile din România este înmatriculată și în acel stat;
- (v) în cazul în care sunt efectuate zboruri cu o aeronavă care are certificatul de înmatriculare suspendat;
- (vi) în cazul în care proprietarul aeronavei nu poate da informații referitoare la poziționarea aeronavei sau a stării de navigabilitate;
- (vii) în condițiile prevăzute de paragrafele RACR-CCO ULM 1110 alin. (3), RACR-CCO ULM 1215 nota 1 și RACR-CCO ULM 1290 alin. (7).

4. RACR-LPAN ULM

RACR-LPAN ULM.2035 Coerciție

Autoritatea de certificare poate refuza să acorde o licență sau poate, în orice moment, să limiteze privilegiile acordate, să suspende sau să retragă orice licență de pilot de aeronave ultraușoare motorizate, orice calificare/autorizație specifică sau certificat de recunoaștere emis în conformitate cu prevederile prezentei reglementări dacă solicitantul sau deținătorul nu a îndeplinit sau nu mai îndeplinește condițiile specificate în prezenta reglementare sau dacă se constată că, titularul acesteia, a încălcat prevederile legale specifice aplicabile sau a fost implicat în acțiuni de natură a afecta siguranța sau securitatea zborului.

RACR – LPAN ULM.4045 Controlul, inspecția și supravegherea activității de zbor a piloților de aeronave ultraușoare motorizate

- a) Controlul, inspecția și supravegherea activității de zbor a piloților de aeronave ultraușoare motorizate se realizează de către autoritatea de certificare, prin persoane autorizate în acest sens de către aceasta, în baza unei proceduri interne. Persoanele autorizate trebuie să dețină calificare de instructor, inspector sau examinator pentru aeronave ultraușoare motorizate.
- b) În procesul de control, inspecție și supraveghere, inspectorii verifică modul de respectare a reglementărilor și verifică documentele piloților de aeronave ultraușoare motorizate.
- c) Refuzul de a se supune controlului, inspecției și supravegherii din partea inspectorilor poate atrage suspendarea sau retragerea licenței de pilot a celor vinovați.
- d) În cazul constatării de nereguli privind activitatea de zbor, inspectorii pot emite recomandări, pot impune oprirea activității de zbor a persoanelor implicate în neregulile respective, și pot, de asemenea, propune autorității de certificare luarea de măsuri corective.
- e) Autorizarea ca examinator/inspector se poate certifica prin înscrierea acestor calități în anexa la licența de pilot aeronave ultraușoare motorizate a persoanei respective.

03

Aerodromuri și terenuri de zbor

Reguli privind operarea pe aerodromuri și terenuri de zbor

CODUL AERIAN

- ☐ Art. 14. — (1) Decolarea și aterizarea aeronavelor se efectuează de pe/aerodromuri certificate în acest scop, potrivit reglementărilor specifice.
- ☐ (2) Prin excepție de la prevederile alin. (1), în măsura în care nu contravine reglementărilor europene, următoarele categorii de aeronave, când execută zboruri exclusiv pe timp de zi: avioanele cu masa maximă la decolare mai mică de 5.700 kg, elicopterele, aeronavele ultraușoare și aeronavele nemotorizate, precum și aeronavele fără pilot la bord cu masa maximă la decolare mai mică de 150 kg, pot ateriza pe și, respectiv, pot decola de pe un teren/o suprafață de apă, altul/altă decât un aerodrom certificat, în următoarele condiții cumulative:
 - ☐ a) terenul sau suprafața de apă este amplasat/ă în afara zonelor dens populate și la o distanță de siguranță, nu mai mică de 150 de metri, de orice clădire cu destinație de locuință, unitate medicală sau unitate de învățământ;
 - ☐ b) proprietarul sau, în cazul domeniului public, administratorul terenului ori al suprafeței de apă a aprobat utilizarea acestora de către aeronava în cauză;
 - ☐ c) dimensiunile și configurația terenului sau ale suprafeței de apă permit desfășurarea activității de zbor cu categoria respectivă de aeronavă, în condiții de siguranță;
 - ☐ d) restricțiile privind activitatea de zbor pe respectivul teren/respectiva suprafață de apă, care pot fi stabilite de primar în funcție de interesele locuitorilor rezidenți în respectiva localitate, de proprietarul sau, după caz, administratorul terenului/suprafeței de apă, precum și instrucțiunile specifice emise conform alin. (4) sunt cunoscute și respectate de către operatorul aeronavei;
 - ☐ e) în cazul în care terenul este situat în perimetrul unei zone de control de aerodrom, dacă operatorul aeronavei a convenit cu unitatea de trafic aerian corespunzătoare, înainte de începerea activității de zbor pe respectivul teren, o procedură pentru coordonarea activităților de zbor.

Reguli privind operarea pe aerodromuri și terenuri de zbor

CODUL AERIAN

- ☐ Art. 14. — (5) Pot ateriza pe și, respectiv, pot decola de pe alte terenuri sau suprafețe de apă decât aerodromurile certificate, fără respectarea prevederilor alin. (2), dar cu respectarea reglementărilor și procedurilor operaționale aplicabile în astfel de situații:
 - ☐ a) aeronavele aflate în situații de forță majoră;
 - ☐ b) aeronavele nepropulsate de un organ motor;
 - ☐ c) aeronavele care execută zboruri de căutare-salvare, de intervenție în situații de urgențe sau zboruri umanitare;
- ☐ (6) Răspunderea pentru desfășurarea activității de zbor pe terenurile sau suprafețele de apă prevăzute la alin. (2) și (5), precum și răspunderea în cazul încălcării dreptului de proprietate și al producerii de daune ca urmare a activității de zbor desfășurate pe astfel de terenuri sau suprafețe de apă revin în totalitate operatorului aeronavei. Proprietarul sau, după caz, administratorul terenului ori al suprafeței de apă răspunde dacă a fost de acord ca operatorii aeronavelor care nu intră sub incidența alin. (5) să execute activități de zbor fără îndeplinirea cerinței prevăzute la alin. (2) lit. a).



Reguli privind operarea pe aerodromuri și terenuri de zbor

Notificare operațională NO-0002/23.09.2020

Instrucțiuni specifice privind modalitatea de alegere și condițiile de utilizare a terenurilor/suprafețelor de apă de către operatorii aeronavelor civile



- ☐ Autoritatea Aeronautică Civilă Română (AACR) emite prezenta notificare operațională în scopul publicării de instrucțiuni specifice privind modalitatea de alegere și condițiile de utilizare a terenurilor/suprafețelor de apă de către operatorii aeronavelor civile.
- ☐ Astfel, operatorii aerieni menționați la art. 14, alin. (2), al Codului aerian trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind modalitatea de alegere și condițiile de utilizare a terenurilor/suprafețelor de apă:
 - A. Modalitatea de alegere a terenurilor/suprafețelor de apă:
 - ii. **pentru operatorii aerieni de aeronave ultraușoare motorizate - este obligatorie respectarea prevederilor Cap. 5 al RACR-CCO ULM;**
- ☐ Condițiile de utilizare a terenurilor/suprafețelor de apă sunt cele prevăzute la art. 14, alin. (2), lit. (a), (b), (c), (d) și (e) din Secțiunea a 2-a a Codului aerian al României adoptat prin Legea nr. 21/2020.
- ☐ Conformarea cu cerințele referitoare la modalitatea de alegere și condițiile de utilizare de către operatorii aeronavelor civile, respectiv de stat a terenurilor/suprafețelor de apă prevăzute la art. 14 al Codului aerian al României va fi evaluată de AACR în cadrul activității de supraveghere a operatorilor aerieni români.

RACR – CCO ULM 1195 Reguli de zbor

- ☐ Operarea / utilizarea aeronavelor ULM se poate face numai după **regulile de zbor la vedere (VFR)** pe timpul zilei, cu respectarea prevederilor RACR – RA (Regulile Aerului), a Codului Aerian precum și a tuturor celorlalte reglementări specifice aplicabile domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultraușoare motorizate.

RACR – CCO ULM 1200 Aeronavele ULM neomologate

- ☐ Categoriile de zboruri care pot fi efectuate:
- ☐ 1. zboruri particulare;
- ☐ 2. zboruri în interes propriu;
- ☐ 3. zboruri școală în vederea calificării pentru clasa respectivă de aeronave, dar numai în situația în care cel școlarizat este și proprietar al respectivei aeronave;
- ☐ 4. zboruri tehnice în vederea omologării, întocmirii manualului de utilizare și întreținere, de verificare (de casă), în condițiile în care aceste zboruri au fost autorizate prin înscrierea lor în anexa la certificatul de înmatriculare.

Notă:

- ☐ 1. Aeronava neomologată va purta o inscripție cu mențiunea „Această aeronavă este neomologată”, care va fi plasată la loc vizibil astfel încât să poată fi citită de către utilizatori/operatori, având înălțimea caracterelor de minimum 1 cm și contrastând în culoare cu fondul.
- ☐ 2. Cu aeronavele ULM neomologate sunt interzise operațiunile aeriene comerciale de orice natură, în schimbul compensațiilor bănești sau în schimbul oricăror compensații.
- ☐ 3. Aeronavele neomologate vor putea fi utilizate/operate numai de către piloții calificați pentru clasa respectivă de aeronave.
- ☐ 4. Transportul unui pasager este permis cu aeronavele ULM neomologate doar dacă pilotul aeronavei are prevăzut în licență dreptul de zbor cu pasageri la bord. Prin pasager se înțelege oricare altă persoană aflată la bordul aeronavei, în afară de pilotul aeronavei, calificat corespunzător, și elevul pilot pentru clasa respectivă de aeronave.

RACR-CCO ULM - Capitolul 5 CERINȚE PRIVITOARE LA OPERAREA / UTILIZAREA AERONAVELOR ULM

RACR – CCO ULM 1205555 Aeronavele ULM omologate

- ☐ Categorii de zboruri care pot fi efectuate:
- ☐ 1. zboruri particulare;
- ☐ 2. zboruri în interes propriu;
- ☐ 3. zboruri școală;
- ☐ 4. zboruri tehnice în vederea prelungirii AZ sau în vederea întocmirii manualului de utilizare și întreținere;
- ☐ 5. zboruri aferente operațiunilor de lucru aerian. .

RACR – CCO ULM 1215 Documente obligatorii a se afla asupra operatorilor / utilizatorilor unei aeronave ULM

- ☐ 1. certificatul de înmatriculare;
- ☐ 2. pentru aeronavele înmatriculate în România: autorizația de zbor sau, după caz, anexa la Ci, conform prevederilor prezentei reglementări;
- ☐ 3. pentru aeronavele înmatriculate în alt stat: documentul de navigabilitate emis de autoritatea statului de înmatriculare și certificatul de recunoaștere a documentului de navigabilitate, emis de autoritatea de certificare din România;
- ☐ 4. manualul de utilizare și întreținere;
- ☐ 5. copia simplă a poliței de asigurare pentru pagube produse terților și, după caz, a pasagerilor, aflată în termen de valabilitate, încheiată conform dispozițiilor legale în vigoare.

Notă:

- ☐ 1. În cazul în care aceste documente nu se află asupra utilizatorilor/operatorilor, aeronava nu va putea fi utilizată/operată până la remedierea situației. În caz contrar, autoritatea de certificare poate să suspende sau să retragă Ci și AZ la propunerea biroului și/sau a inspectorilor.
- ☐ 2. Prevederile pct. 4 nu se aplică aeronavelor care au cabina de pilotaj deschisă;
- ☐ 3. Prevederile pct. 5 nu se aplică aeronavelor ultraușoare cu decolare de pe picioare.

Reguli privind operarea pe aerodromuri și terenuri de zbor

CIRCULARĂ DE AERONAUTICĂ CIVILĂ CA: OPD – AD Nr. 1/2016

Caracteristici fizice ale terenului:

- ☐ (1) să fie de dimensiuni adecvate pentru aterizarea, decolarea, rularea și parcarea/ staționarea la sol a avioanelor utilizate sau prevăzute;
- ☐ (2) să fie orientat preferabil cu axul longitudinal pe direcția predominantă a vântului în zonă;
- ☐ (3) să nu prezinte denivelări (gropi, șanțuri, mușuroaie, etc.), semnificative față de caracteristicile avioanelor care operează sau vor opera pe terenul respectiv.
- ☐ (4) să nu fi într-o zonă inundabilă și să permită drearea naturală a apelor pluviale;
- ☐ (5) să fie degajat de obstacole care afectează sau pot afecta siguranța zborului (clădiri, rețele electrice, telefonice, stâlpi/piloni, coșuri de fum, turnuri de apă, canale, copaci, proeminențe de teren, etc);
- ☐ (6) să nu fie într-o zonă învecinată unor obiective/surse de atragere și concentrare a păsărilor sau animalelor sălbatice (resturi alimentare și/sau vegetale, gropi de gunoi, germe de animale, silozuri, activități de morărit, depozite/magazii, târguri în aer liber, luciuri de apă/iazuri piscicole, etc.)

Reguli privind operarea pe aerodromuri și terenuri de zbor

CIRCULARĂ DE AERONAUTICĂ CIVILĂ CA: OPD – AD Nr. 1/2016

Măsuri pentru siguranța operațiunilor aeriene:

- ☐ (1) suprafața terenului de zbor să fie amenajată și menținută în stare bună de utilizare, adecvat tipului de sol (înierbat, compact), în condiții de teren uscat sau umed;
- ☐ (2) dimensiunile terenului de zbor să fie:
 - (a) lungimea compatibilă cu performanțele avioanelor folosite sau prevăzute; și
 - (b) lățimea nu mai mică de 60 m.
- ☐ (3) panta longitudinală a terenului de zbor să fie compatibilă cu performanțele avioanelor folosite sau prevăzute;
- ☐ (4) dacă pe terenul de zbor se delimitează explicit o pistă de decolare-aterizare:
 - (a) dimensiunile pistei să fie după cum urmează:
 - (i) lungimea compatibilă cu performanțele avioanelor folosite sau prevăzute; și
 - (ii) lățimea nu mai mică de 18 m.
 - (b) suprafața terenului de zbor să fie amenajată și menținută în stare bună de utilizare, adecvat tipului de sol (înierbat, compact), în condiții de teren uscat sau umed;
 - (c) pista să fie inclusă pe toată lungimea, simetric, într-o bandă cu lățimea minimă de 60 m și lungimea extinsă înaintea pragului și dincolo de capătul pistei cu cel puțin 30 m

Reguli privind operarea pe aerodromuri și terenuri de zbor

CIRCULARĂ DE AERONAUTICĂ CIVILĂ CA: OPD – AD Nr. 1/2016

Identificarea și evaluarea obstacolelor:

- ☐ În perimetrul terenului de zbor nu se admit obiecte fixe, cu excepția mijloacelor vizuale necesare navigației aeriene, care trebuie să fie frangibile și marcate în culori contrastante cu fundalul.
- ☐ Direcțiile de apropiere finală și de decolare trebuie să fie libere de obstacole (clădiri, rețele electrice/electronice, stâlpi/piloni, copaci, fum, turnuri de apă, proeminențe de teren, etc.), relevante.
- ☐ Se recomandă identificarea și considerarea obstacolelor relevante, în particular ale celor cu înălțimi mai mari de 45 m, pe o distanță până la 2000 m în jurul terenului de zbor;
- ☐ Orice obiect care poate constitui prin înălțimea sau poziția sa un pericol la aterizare sau decolare și care nu poate fi înlăturat ar trebui marcat vizibil

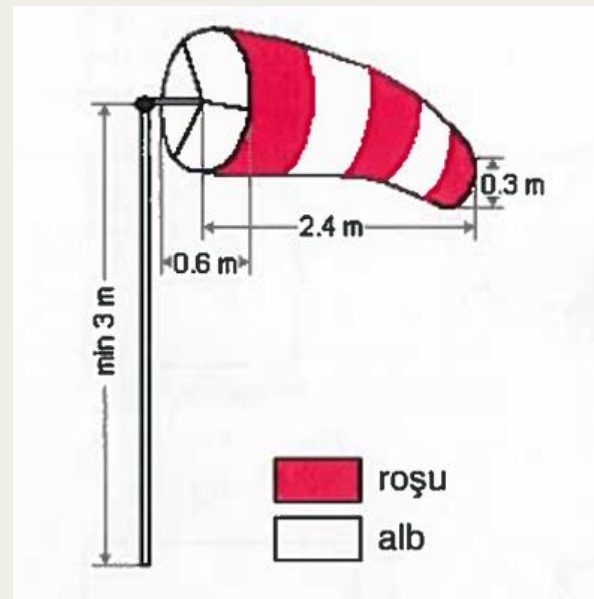
Reguli privind operarea pe aerodromuri și terenuri de zbor

CIRCULARĂ DE AERONAUTICĂ CIVILĂ CA: OPD – AD Nr. 1/2016

Mijloace vizuale pentru navigație

□ Indicator al direcției vântului:

- (a) Vizibil din aer și de la sol, amplasat lângă terenul de zbor, la o distanță corespunzătoare pentru a nu constitui un obstacol și a nu fi influențat de turbulențe atmosferice locale;
- (b) Vizibil de la locul de decolare și aterizare a avioanelor și amplasat cât mai departe de clădiri, copaci sau teren accidentat;
- (c) În formă de trunchi de con/"mâneacă de vânt"; în mod excepțional se poate utiliza un steag cu înălțimea de min. 3 m și cu dimensiunile pânzei de 0.8 m x 1 m. În ambele variante se recomandă utilizarea de materiale textile ușoare, în două culori, de preferință alb cu roșu în cinci benzi alternante, prima și ultima fiind de culoare roșie

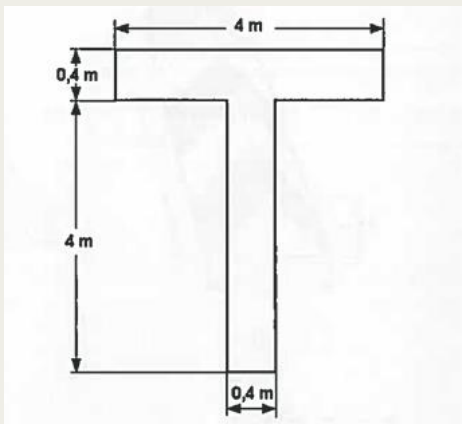


Reguli privind operarea pe aerodromuri și terenuri de zbor

CIRCULARĂ DE AERONAUTICĂ CIVILĂ CA: OPD – AD Nr. 1/2016

Mijloace vizuale pentru navigație

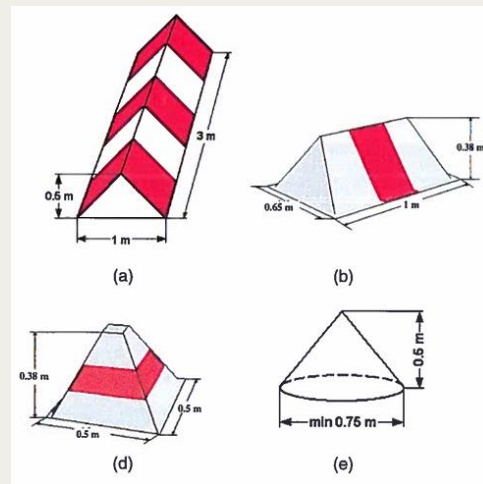
- ❑ Indicator al direcției de aterizare, în formă de T, de culoare albă vara și roșie sau portocalie iarna, amplasat în stânga direcției de aterizare (cu axa T-ului paralelă cu această direcție și cu brațele T-ului în dreptul zonei de contact a roților), sau în suprafața de semnalizare, indicând direcția de aterizare și decolare



- ❑ Marcaje pentru delimitarea laturilor și colțurilor terenului de zbor, când nu este definită explicit o pistă:

- (a) balize paralelipipedice cu secțiune triunghiulară, amplasate cu latura lungă paralel cu marginile pe care le vizualizează, la distanțe de cel mult 100 m, cu evidențierea colțurilor;
- (b) balize conice, dispuse în colțuri și pe margini, la intervale de cel mult 50 m

Culorile balizelor sunt alb, roșu ori portocaliu, sau două culori contrastante: alb cu roșu sau alb cu portocaliu



Reguli privind operarea pe aerodromuri și terenuri de zbor

CIRCULARĂ DE AERONAUTICĂ CIVILĂ CA: OPD – AD Nr. 1/2016

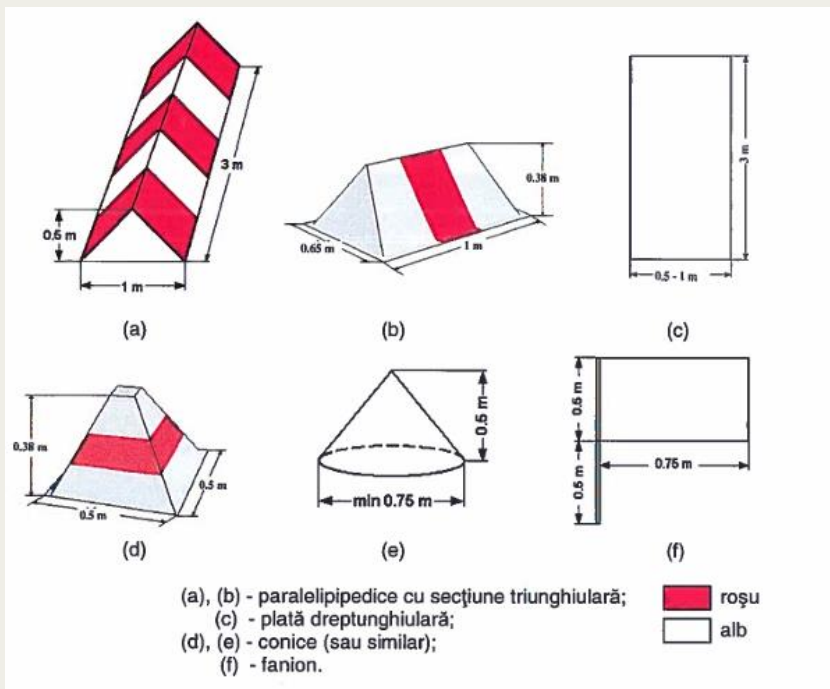
Mijloace vizuale pentru navigație

- ☐ Marcaje pentru delimitarea marginilor laterale, pragului, capătului și colțurilor unei piste definite explicit pe terenul de zbor:
- (a) Balize plate dreptunghiulare, amplasate cu latura lungă paralel cu marginile laterale și, respectiv, pragul și capătul pistei pe care le vizualizează, la intervale de 50 m, cu evidențierea colțurilor;
- (b) Balize conice, dispuse în colțuri și pe margini, la intervale de cel mult 25 m
- (c) Fanioane dreptunghiulare dispuse în colțuri și pe margini, la intervale de cel mult 25 m.

La pragul și la capătul pistei se va amplasa un număr suficient de balize (inclusiv în colțurile pistei).

Culorile balizelor sunt alb, roșu ori portocaliu, sau două culori contrastante, alb cu roșu sau alb cu portocaliu.

Fanioanele vor fi de culoare albă vara și roșie iarna.



Reguli privind operarea pe aerodromuri și terenuri de zbor

CIRCULARĂ DE AERONAUTICĂ CIVILĂ CA: OPD – AD Nr. 1/2016

Responsabilități și obligații ale operatorilor aeronavelor

- ☐ Să dețină aprobarea proprietarului sau, în cazul domeniului public, administratorului terenului ori al suprafeței de apă în cauză;
- ☐ Operatorii aeronavelor pot utiliza alte terenuri sau suprafețe de apă decât aerodromurile certificate, cu respectarea prevederilor legislației naționale și ale reglementărilor aeronautice în vigoare aplicabile.
- ☐ Operatorii aeronavelor asigură pe toată perioada de utilizare a terenurilor sau suprafețelor de apă, altele decât aerodromurile certificate:
 - (1) starea fizică acceptabilă a pistei/terenului de zbor, altele de decolare-aterizare și altele de siguranță, pistei de apă, precum și a suprafețelor de siguranță asociate;
 - (2) echipamente minime adecvate operației în siguranță, inclusiv pentru salvare și stingerea incendiilor;
 - (3) după caz, delimitarea și semnalizarea sectoarelor de teren interzise/periculoase;
 - (4) instruirea corespunzătoare a tuturor personalului implicate direct sau indirect în activitățile de zbor sau conexe executate pe terenurile/suprafețele de apă în cauză.
- ☐ Operatorii aeronavelor care folosesc terenuri sau suprafețe de apă utilizate de alți operatori ar trebui să cunoască în prealabil și să aplice/respecte condițiile tehnice și operaționale stabilite pentru terenurile sau suprafețele de apă în cauză de operatorii care le-au utilizat inițial

04

Raportarea evenimentelor

RACR-REAC

Responsabilități specifice organizațiilor stabilite în România

- ☐ să instituie la nivel intern sisteme de raportare obligatorie și raportare voluntară, potrivit obligațiilor ce le revin conform legislației aplicabile în vigoare;
- ☐ să raporteze către CIAS informațiile detaliate privind evenimentele de aviație civilă colectate în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 376/2014;
- ☐ să se asigure că informațiile din rapoartele transmise către CIAS sunt complete și coerente conform legislației aplicabile în vigoare;
- ☐ să asigure furnizarea datelor suplimentare solicitate de CIAS;
- ☐ să analizeze/investigheze intern imediat orice eveniment raportat care a afectat sau poate afecta siguranța, în vederea stabilirii de măsuri corective/preventive;
- ☐ să se asigure că măsurile corective/preventive stabilite în urma analizei/investigării interne sunt implementate și eficiente;
- ☐ la solicitarea AACR, să transmită orice raport de eveniment sau document elaborat conform pct. 7.1.(3);
- ☐ în cazul în care au loc acțiuni subsecvente raportării, să informeze raportorul asupra finalității demersului său;
- ☐ să respecte principiile "Culturii juste" prevăzute de Regulamentul (UE) nr. 376/2014;
- ☐ să asigure protecția informațiilor referitoare la datele de identificare ale raportorilor și persoanelor menționate în rapoarte sau altor informații care pot dezvălui identitatea raportorului și a persoanelor menționate în rapoarte;
- ☐ să utilizeze mijloacele de raportare indicate (Formular de raportare pus la dispoziție pe site-ul CIAS sau format fișier E5X sau prin intermediul aplicației ECCAIRS fișier format e5f)
- ☐ în procedurile interne de raportare ale aerodromurilor, să se detalieze elemente specifice de raportat, cel puțin pentru punctele 1.2.(2), 1.2.(5), 1.3.(3), 1.3.(4), 1.3.(6), 1.3.(7), 1.3.(8) din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 2015/1018. Elementele specifice de raportat se corelează cu cerințele tehnice și operaționale reglementate ce decurg din operațiunile permise pentru aerodromurile în cauză.

RACR-REAC

Raportarea obligatorie (1)

- ❑ (1) Raportarea evenimentelor cu risc semnificativ pentru siguranța aviației civile este obligatorie.
- ❑ (2) Pentru raportarea obligatorie se utilizează:
 - a) sistemele de raportare obligatorie dezvoltate la nivel intern în cadrul organizațiilor; și
 - b) sistemul de raportare obligatorie, instituit de CIAS la nivel național; raportarea către CIAS se va face după cum urmează:
 - (i) on-line pe pagina web a CIAS sau prin descărcarea formularelor de raportare de pe pagina web a CIAS și transmiterea acestora utilizând mijloace alternative (fax, poștă electronică etc.); această modalitate de raportare poate fi utilizată pe o perioadă de maximum 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentei reglementări;
 - (ii) pentru organizațiile care utilizează în sistemul intern de raportare aplicația ECCAIRS, prin transmiterea raportului de eveniment în format ECCAIRS, compatibil cu versiunea utilizată în sistemul național de raportare;
 - c) raportarea evenimentelor cu risc semnificativ pentru siguranța aviației civile se face de persoanele fizice*4) prin sistemul de raportare instituit la nivel intern de organizație, în conformitate cu procedurile interne de raportare, către funcția sau structura internă responsabilă cu gestionarea raportărilor interne; în cazul în care raportarea nu se realizează prin sistemul intern, persoanele fizice pot să își îndeplinească obligația de raportare utilizând sistemul instituit de CIAS la nivel național, cu respectarea termenului prevăzut la art. 4 alin. (7) din Regulamentul (UE) 376/2014, de maximum 72 de ore de la momentul în care au luat cunoștință de producerea evenimentului; atunci când raportorul utilizează sistemul de raportare instituit la nivel intern, evenimentul nu este raportat și către CIAS în vederea evitării dublei raportări; evenimentul este raportat de organizație către CIAS potrivit prevederilor Regulamentului (UE) nr. 376/2014.
- ❑ (3) În cazul accidentelor și incidentelor grave, raportarea se face atât intern, la nivelul organizației, cât și către CIAS, în cel mai scurt timp posibil, de orice persoană fizică sau juridică care deține informații relevante:
 - a) telefonic, cât mai curând posibil, la numerele de telefon operaționale; și
 - b) prin sistemul de raportare instituit la nivel național, în maximum 72 de ore.

RACR-REAC

Raportarea obligatorie (2)

- ❑ (4) Rapoartele de eveniment conțin cel puțin informațiile prevăzute în anexa nr. I la Regulamentul (UE) nr. 376/2014, iar în cazul accidentelor și incidentelor grave și pe cele prevăzute la art. 7 alin. (3) din OG nr. 51/1999, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 794/2001.
- ❑ (5) Raportorul poate furniza suplimentar și alte informații pe care le consideră relevante în vederea identificării și descrierii pericolelor și determinării factorilor de risc.
- ❑ (6) Rapoartele de eveniment, care pot reprezenta un risc semnificativ pentru siguranță și care sunt colectate intern, se transmit către CIAS în maximum 72 de ore de la luarea la cunoștință a evenimentului, prin grija funcției (persoanei)/ structurii inteme responsabile cu gestionarea rapoartelor.
- ❑ (7) În situația în care raportorii au dubii asupra obligativității raportării, se recomandă raportarea evenimentului.

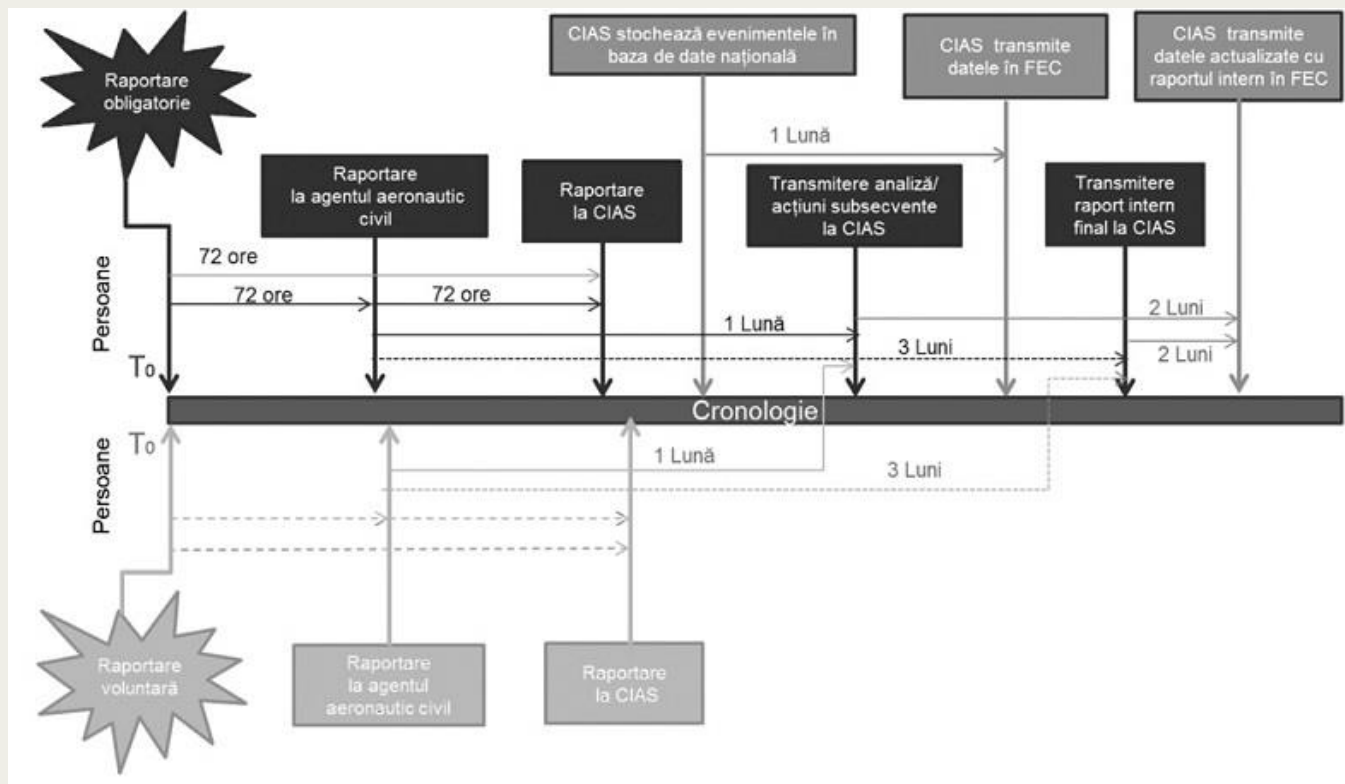
RACR-REAC

Raportarea voluntară

- ❑ (1) Orice persoană este încurajată să raporteze voluntar orice eveniment și orice informație, percepute ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța aviației, către funcția/structura internă a propriei organizații și/sau direct către CIAS.
- ❑ (2) Pentru raportarea voluntară se utilizează:
 - a) sistemele de raportare voluntară interne, instituite la nivelul organizațiilor; și/sau
 - b) sistemul de raportare voluntar, instituit de CIAS la nivel național; raportarea către CIAS se va face după cum urmează:
 - on-line pe pagina web a CIAS; sau
 - prin descărcarea formularelor de raportare de pe pagina web a CIAS și transmiterea acestora utilizând mijloace alternative (fax, poștă electronică etc.).
- ❑ (3) Informațiile privind evenimentele de siguranță care sunt raportate prin sistemul de raportare voluntară conțin cât mai multe din elementele prevăzute în anexa nr. I la Regulamentul (UE) nr. 376/2014.
- ❑ (4) CIAS asigură anonimatul raportorului și al persoanelor nominalizate în rapoarte și utilizează informațiile cu respectarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 376/2014.
- ❑ (5) Persoana care raportează voluntar un eveniment de aviație civilă are și posibilitatea transmiterii raportului în plic închis și sigilat, cu mențiunea "CONFIDENȚIAL". Ulterior, în vederea stabilirii modului de tratare a evenimentului raportat, CIAS își rezervă dreptul de a contacta raportorul. Raportul inițial este înregistrat în baza de date și clasificat CONFIDENȚIAL, FĂRĂ DATE DE IDENTIFICARE ALE RAPORTORULUI.

RACR-REAC

Diagramă raportare



05

Reîmprospătarea
cunoștințelor și bune
practici de zbor

Responsabilitatea

OMT 630/2007 cu modificările și completările ulterioare

Art. 4 - (5) Întreaga responsabilitate, precum și asumarea tuturor riscurilor legate de construcția, întreținerea, reparația și operarea/utilizarea aeronavelor ultraușoare revin persoanelor fizice angajate/participante în astfel de zboruri.

(6) Pilotul comandant este operatorul aeronavei. Pilotul comandant decide dacă operează/utilizează sau nu o aeronavă în condițiile aferente zborului pe care intenționează să îl efectueze, astfel încât să fie asigurată siguranța zborului în conformitate cu reglementările aeronautice și legislația aplicabile.



Responsabilități / bune practici

- ☐ Respectarea tuturor prevederilor legislative aplicabile
- ☐ Menținerea documentelor de certificare personale și ale aeronavei în termen de valabilitate
- ☐ Respectarea prevederilor manualului de operare și întreținere
- ☐ Operarea aeronavei în limitele prevăzute de manual și de reglementările în vigoare
- ☐ Asigurarea mentenanței corespunzătoare a aeronavei
- ☐ Conștientizarea stării fizice și psihice a pilotului și a importanței factorului uman înainte de a decide efectuarea unui zbor
- ☐ Asigurarea unui timp de odihnă suficient pentru efectuarea activității de zbor
- ☐ Acordarea unei atenții sporite condițiilor meteorologice; recunoașterea din timp a unei situații meteo instabile
- ☐ Efectuarea zborurilor în condiții legale și care să fie în concordanță cu nivelul de experiență al pilotului
- ☐ Acordarea unei atenții sporite traficului aerian, convorbirilor radio, zonelor de spațiu aerian periculoase, restricționate și interzise
- ☐ Promovarea unei culturi a siguranței în aviație
- ☐ Actualizarea continuă a cunoștințelor în domeniul aviației



Vă mulțumim pentru atenție și colaborare!

Cer senin și zboruri în siguranță!