



UE

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din _____ 2023

Chișinău

**Cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea cerințelor
și procedurilor administrative pentru furnizorii de management
al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană**

În temeiul art. 6 alin. (3) lit. a) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană (se anexează).

2. La data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, ediția 02 a Reglementărilor aeronautice civile RAC-ANSPC - Certificarea furnizorului de servicii de navigație aeriană, aprobate prin ordinul directorului general al Administrației de Stat a Aviației Civile nr. 57/GEN/2008 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2008, nr.125-126, art.369) se abrogă.

3. Certificatele de furnizor de servicii de navigație aeriană eliberate de Autoritatea Aeronautică Civilă până la intrarea în vigoare a prezentei hotărâri, rămân valabile până la expirarea termenului de valabilitate al acestora.

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

5. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 12 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Prim-ministru

DORIN RECEAN

Contrasemnează:

Ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Lilia Dabija

Aprobat
prin Hotărârea Guvernului nr.

REGULAMENT
privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative
pentru furnizorii de management al traficului aerian
și serviciilor de navigație aeriană

Prezentul Regulament transpune parțial Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 (Text cu relevanță pentru SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 062 din 08.03.2017, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/938 al Comisiei din 26 iulie 2022 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373 în ceea ce privește cerințele privind catalogul de date aeronautice și publicația de informare aeronautică.

Capitolul I
DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul privind stabilirea cerințelor tehnice și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană (în continuare – *Regulament*) stabilește cerințe pentru:

1) furnizarea managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană („ATM/ANS”) pentru traficul aerian general, în special pentru persoanele juridice sau fizice care furnizează respectivele servicii și funcții;

2) Autoritatea Aeronautică Civilă (în continuare – AAC) și entitățile calificate ce acționează în numele acesteia care îndeplinesc sarcini de certificare, de supraveghere și de aplicare a normelor în ceea ce privește serviciile menționate la subpunctul 1);

3) normele și procedurile de proiectare a structurilor de spațiu aerian.

2. În sensul Regulamentului, se aplică definițiile din anexa nr.1 și definițiile de mai jos:

administrator al rețelei - organismul instituit pentru a îndeplini sarcinile de configurare optimizată a rutelor și sectoarelor în spațiul aerian;

entitate care generează date aeronautice și informații aeronautice - orice entitate publică sau privată responsabilă cu generarea datelor aeronautice și a

informațiilor aeronautice utilizate ca sursă pentru produsele și serviciile de informare aeronautică;

furnizor ATM/ANS - orice persoană fizică sau juridică care asigură orice ATM/ANS, fie individual, fie la pachet, pentru traficul aerian general;

furnizor de servicii de date (furnizor DAT) - o organizație care este:

a) furnizor DAT de tip 1 care prelucrează date aeronautice destinate să fie utilizate pe aeronave și care pune la dispoziție o bază de date aeronautice ce îndeplinește cerințele de calitate a datelor (*Data Quality Requirements – DQR*), în condiții controlate, pentru care nu s-a stabilit nicio compatibilitate corespunzătoare a aplicațiilor/echipamentelor de bord;

b) furnizor DAT de tip 2 care prelucrează date aeronautice și care pune la dispoziție o bază de date aeronautice destinată să fie utilizată de aplicații/echipamente certificate pentru aeronave, care îndeplinește DQR și pentru care s-a stabilit compatibilitatea cu aplicația/echipamentul respectiv;

proiectare a structurilor de spațiu aerian - proces care asigură că structurile de spațiu aerian sunt proiectate, verificate și validate în mod corespunzător înainte de a fi implementate și utilizate de aeronave;

sistem de evitare a coliziunii în zbor (Airborne Collision Avoidance System – ACAS) - sistem al aeronavei bazat pe semnalele unui transponder tip radar secundar de supraveghere (*Secondary Surveillance Radar – SSR*) care funcționează independent de echipamentele de la sol pentru a asista pilotul în ceea ce privește aeronavele cu care ar putea intra în conflict și care sunt echipate cu transponder SSR;

serviciu paneuropean - activitate concepută și creată pentru utilizatorii din toate sau din majoritatea statelor membre ale Uniunii Europene, care se poate extinde și în afara spațiului aerian al teritoriului în care se aplică tratatul.

Capitolul II

FURNIZAREA ATM/ANS ȘI PROIECTAREA STRUCTURILOR DE SPAȚIU AERIAN

3. Furnizarea ATM/ANS adecvate și proiectarea structurilor de spațiu aerian se realizează în conformitate cu Regulament într-un mod care să faciliteze traficul aerian general și care să țină totodată seama de considerentele legate de siguranță, de cerințele de trafic și de impactul asupra mediului.

4. Atunci când se stabilesc dispoziții suplimentare pentru a completa Regulamentul, respectivele dispoziții se conformează standardelor și practicilor recomandate prevăzute de Convenția de la Chicago. În cazul în care se recurge la dispozițiile articolului 38 din Convenția de la Chicago, se transmite o notificare privind diferențele față de standardele și practica recomandată, motivată

corespunzător Organizației Aviației Civile Internaționale (în continuare – OACI).

5. Publicarea, diferențelor semnificative, se realizează prin intermediul publicației naționale de informare aeronautică (*Aeronautical Information Publication – AIP*).

6. În cazul în care este decisă organizarea furnizării anumitor servicii specifice de trafic aerian într-un mediu concurențial, se i-au toate măsurile necesare pentru a se asigura că furnizorii respectivelor servicii nu adoptă un comportament care ar avea ca obiectiv sau ca efect împiedicarea, restricționarea sau denaturarea concurenței, și nici nu adoptă un comportament care să constituie un abuz de poziție dominantă în conformitate cu legislația aplicabilă din domeniul concurenței.

7. AAC va supraveghea ca:

1) entitățile care generează date aeronautice sau informații aeronautice îndeplinesc cerințele prevăzute la:

a) ATM/ANS.OR.A.085 din anexa nr.3, cu excepția celor de la litera (c), litera (d), litera (f) punctul 1 și litera (i);

b) ATM/ANS.OR.A.090 din anexa nr.3.

2) datele aeronautice și informațiile aeronautice sunt generate, tratate și transmise de personal pregătit în mod corespunzător, competent și autorizat.

8. Atunci când datele aeronautice sau informațiile aeronautice sunt destinate utilizării în scopul unor zboruri IFR (*Instrumental Flight Rules*) sau al unor zboruri VFR (*Visual Flight Rules*) speciale, cerințele menționate la subpunctul 1 literele a) și b) se aplică tuturor entităților care generează astfel de date și informații.

9. În cazul în care se stabilește că serviciile de trafic aerian trebuie să fie furnizate în anumite porțiuni ale spațiului aerian sau pe anumite aerodromuri, respectivele porțiuni ale spațiului aerian sau respectivele aerodromuri sunt specificate în relație cu serviciile de trafic aerian care urmează să fie furnizate.

10. Instituirea mecanismelor corespunzătoare între furnizorii ATM/ANS și operatorii de aeronave relevanți în vederea coordonării adecvate a activităților și a serviciilor furnizate, precum și în vederea schimbului de date și informații relevante este obligatorie.

11. Persoanele sau organizațiile responsabile cu proiectarea structurilor de spațiu aerian aplică cerințele prevăzute în apendicele la anexa nr.11 (partea FPD).

12. Întreținerea și revizuirea periodică a procedurilor de zbor pentru aerodromurile naționale și pentru spațiul aerian este obligatorie. Persoanele sau organizațiile responsabile cu îndeplinirea acestor sarcini respectă cerințele prevăzute la punctul 29 subpunctele 1) și 11).

Capitolul III

DETERMINAREA NECESITĂȚII FURNIZĂRII DE SERVICII DE TRAFIC AERIAN

13. Necesitatea furnizării de servicii de trafic aerian se stabilește luând în considerare factorii următori:

- 1) tipurile de trafic aerian implicat;
- 2) densitatea traficului aerian;
- 3) condițiile meteorologice;
- 4) alți factori relevanți legați de obiectivele serviciilor de trafic aerian definite la ATS.TR.100 din anexa nr. 4.

14. La determinarea necesității furnizării de servicii de trafic aerian, nu se ia în considerare prezența la bordul aeronavelor a sistemelor de evitare a coliziunii în zbor.

Capitolul IV

PROCEDURI DE COORDONARE ÎNTRE FURNIZORII DE SERVICII DE TRAFIC AERIAN ȘI ORGANELE DE TRAFIC AERIAN MILITAR ȘI COORDONAREA OPERAȚIUNILOR AERIENE CARE AR PUTEA PREZENTA UN PERICOL PENTRU AVIAȚIA CIVILĂ

15. Fără a aduce atingere Secțiunii 3 din Regulamentul privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 190/2021, Autoritatea Aeronautică Civilă, Ministerul Apărării și furnizorii de servicii de trafic aerian stabilesc proceduri speciale pentru a se asigura că:

- 1) furnizorii de servicii de trafic aerian și organele de trafic aerian militar se vor înștiința reciproc dacă se observă o aeronavă care este sau ar putea fi o aeronavă civilă ce se apropie sau a intrat în orice zonă în care ar putea deveni necesară interceptarea;
- 2) furnizorul de servicii de trafic aerian, în strânsă coordonare cu organele de trafic aerian militar, confirmă identitatea aeronavei și îi furnizează ghidarea navigației necesară pentru a se evita necesitatea interceptării.

16. Operațiunile aeriene care ar putea prezenta un pericol pentru aeronavele civile trebuie coordonate. Coordonarea se realizează în prealabil, într-

un termen ce ar permite diseminarea în timp util a informațiilor referitoare la aceste activități.

17. Modalitățile de diseminare a informațiilor referitoare la activitățile menționate la punctul 16 se stabilesc de AAC.

Capitolul V

FRECVENȚA FOARTE ÎNALTĂ (Very High Frequency -VHF)

18. Fără a aduce atingere punctului 19, frecvența VHF de urgență (121,500 MHz) se utilizează numai în scopurile de urgență reală specificate la ATS.OR.405 litera (a) din anexa nr. 4.

19. Utilizarea frecvenței VHF de urgență menționată la punctul 18 poate fi permisă, în mod excepțional, în alte scopuri decât cele specificate la ATS.OR.405 litera (a) din anexa nr.4 dacă aceste scopuri se limitează la ceea ce este necesar pentru a fi realizate și în vederea reducerii impactului asupra aeronavelor aflate în pericol sau în situație de urgență și asupra operațiunilor unităților de servicii de trafic aerian.

Capitolul VI

AUTORITATEA COMPETENTĂ ÎN CEEA CE PRIVEȘTE CERTIFICAREA, SUPRAVEGHEREA ȘI APLICAREA NORMELOR

Secțiunea 1

Dispoziții generale

20. Autoritatea responsabilă de certificarea, confirmarea primirii declarațiilor de la furnizorii de servicii de informare a zborurilor, supravegherea și aplicarea normelor stabilite în Regulament este AAC și urmează să respecte cerințele stabilite în anexa nr. 2.

21. AAC este independentă față de orice furnizor de servicii. Această independență se asigură printr-o separare corespunzătoare, cel puțin la nivel funcțional, între AAC și furnizorii de servicii. AAC își exercită competențele în mod imparțial și transparent.

22. AAC asigură că în privința angajaților ce participă la îndeplinirea sarcinilor de certificare, de supraveghere și de aplicare a normelor ce revin în temeiul Regulamentului nu există indicii potrivit cărora ar putea fi generate, direct sau indirect, conflicte de interese, în special legate de interesele familiale sau financiare în raport cu entitățile supuse supravegherii.

23. În scopul îndeplinirii scopurilor stabilite în temeiul Regulamentului, autoritățile competente trebuie să dispună de resursele și capacitățile necesare pentru a-și îndeplini sarcinile, luând în considerare toți factorii relevanți, inclusiv o evaluare efectuată de respectivele autorități competente pentru a determina resursele necesare.

Secțiunea a 2-a

Competențele autorității competente

24. Atunci când este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor de certificare, de supraveghere și de aplicare a normelor care le revin în temeiul Codului aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (în continuare – *Codul aerian*) și Regulamentului, AAC este împuternicită:

- 1) să solicite furnizorilor de servicii aflați sub supraveghere să ofere toate informațiile necesare;
- 2) să solicite oricărui reprezentant, oricărui manager sau oricărui alt membru al personalului respectivilor furnizori de servicii să ofere explicații verbale referitoare la orice fapt, document, obiect, procedură sau referitoare la alte subiecte relevante pentru supravegherea furnizorului de servicii în cauză;
- 3) să aibă acces în orice incinte și pe orice terenuri, inclusiv locuri de operare, și în orice mijloace de transport ale respectivilor furnizori de servicii;
- 4) să examineze, să realizeze copii sau să facă extrase din orice document, înregistrare sau date deținute de respectivii furnizori de servicii sau accesibile acestora, indiferent de suportul pe care sunt stocate informațiile în cauză;
- 5) să efectueze audituri, evaluări, investigații și inspecții ale respectivilor furnizori de servicii.

25. În cazul în care este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor de certificare, de supraveghere și de aplicare a normelor în temeiul Regulamentului, AAC exercită împuternicirile prevăzute la punctul 24 în ceea ce privește organizațiile contractate care fac obiectul supravegherii de către furnizorii de servicii, astfel cum se menționează la ATM/ANS.OR.B.015 din anexa nr. 3.

26. Competențele prevăzute la punctele 24 și 25 se exercită în temeiul împuternicirilor AAC, ținând seama în mod corespunzător de nevoia de a asigura exercitarea efectivă a acestor competențe, precum și de drepturile și de interesele legitime ale furnizorului de servicii și ale oricărei alte terțe persoane vizate, dar și cu respectarea principiului proporționalității.

27. În exercitarea competențelor prevăzute la punctele 24 și 25, AAC se asigură că inspectorii săi și după caz, alți experți care participă la activitățile în cauză sunt autorizați în mod corespunzător.

28. AAC întreprinde orice măsuri de executare adecvate necesare pentru a se asigura că furnizorii de servicii cărora le-au eliberat certificate sau care le-au prezentat declarații, după caz, respectă și continuă să respecte cerințele Regulamentului.

Capitolul VII

CERINȚE FAȚĂ DE CERTIFICAREA SERVICIILOR ATM ȘI ANS/DECLARAREA SERVICIILOR DE INFORMARE A ZBORURILOR

29. Pentru desfășurarea activității de furnizare a serviciilor ATM și ANS, AAC eliberează furnizorilor de servicii un certificat. Furnizorii urmează să respecte următoarele cerințe:

- 1) în cazul tuturor furnizorilor de servicii, cerințele prevăzute în anexa nr. 3 (partea ATM/ANS.OR) subpărțile A și B și în anexa nr. 13 (partea PERS);
- 2) în cazul altor furnizori de servicii decât furnizorii de servicii de trafic aerian, adițional cerințelor stabilite la subpunctul 1) - cerințele prevăzute în anexa nr.3 (partea ATM/ANS.OR) subpartea C;
- 3) în cazul furnizorilor de servicii de navigație aeriană, al furnizorilor de servicii de management al fluxului de trafic aerian și al administratorului rețelei, adițional cerințelor stabilite la subpunctul 1) - cerințele prevăzute în anexa nr. 3 (partea ATM/ANS.OR) subpartea D;
- 4) în cazul furnizorilor de servicii de trafic aerian - adițional cerințelor stabilite la subpunctele 1) și 3) - cerințele prevăzute în anexa nr.4 (partea ATS) și regulile aerului aplicabile;
- 5) în cazul furnizorilor de servicii meteorologice, adițional cerințelor stabilite la subpunctele 1), 2) și 3) - cerințele prevăzute în anexa nr.5 (partea MET);
- 6) în cazul furnizorilor de servicii de informare aeronautică, adițional cerințelor stabilite la subpunctele 1), 2) și 3) - cerințele prevăzute în anexa nr.6 (partea AIS);
- 7) în cazul furnizorilor de servicii de date, adițional cerințelor stabilite la subpunctele 1) și 2) - cerințele prevăzute în anexa nr.7 (partea DAT);
- 8) în cazul furnizorilor de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere, adițional cerințelor stabilite la subpunctele 1), 2) și 3) - cerințele prevăzute în anexa nr.8 (partea CNS);
- 9) în cazul furnizorilor de servicii management al fluxului de trafic aerian, adițional cerințelor stabilite la subpunctele 1), 2) și 3) - cerințele prevăzute în anexa nr.9 (partea ATFM);
- 10) în cazul furnizorilor de management al spațiului aerian, adițional cerințelor stabilite la subpunctele 1) și 2) - cerințele prevăzute în anexa nr.10 (partea ASM);

11) în cazul furnizorilor de servicii de proiectare a procedurilor de zbor, adițional cerințelor stabilite la subpunctele 1) și 2) - cerințele prevăzute în anexa nr.11 (partea FPD);

12) în cazul administratorului rețelei, adițional cerințelor stabilite la subpunctele 1), 2) și 3) - cerințele prevăzute în anexa nr. 12 (partea NM).

30. În cazul în care AAC permite furnizorilor de servicii de informare a zborurilor să declare că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a îndeplini responsabilitățile asociate serviciilor furnizate, furnizorii respectivi îndeplinesc cerințele prevăzute la ATM/ANS.OR.A.015 din anexa nr. 3.

Anexa nr. 1
la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor
administrative pentru furnizorii de management al traficului
aerian și serviciilor de navigație aeriană

CUPRINS

ANEXA nr.1 DEFINIȚIILE TERMENILOR UTILIZAȚI ÎN ANEXELE nr.2-nr.13 (partea DEFINIȚII)

ANEXA nr.2 CERINȚE APLICABILE AUTORITĂȚILOR COMPETENTE – SUPRAVEGHEREA SERVICIILOR ȘI A ALTOR FUNCȚII ALE REȚELEI ATM (partea ATM/ANS.AR)

SUBPARTEA A – CERINȚE GENERALE (ATM/ANS.AR.A)

SUBPARTEA B – MANAGEMENTUL (ATM/ANS.AR.B)

SUBPARTEA C – SUPRAVEGHERE, CERTIFICARE ȘI APLICAREA
NORMELOR (ATM/ANS.AR.C)

ANEXA nr.3 CERINȚE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII (partea ATM/ANS.OR)

SUBPARTEA A – CERINȚE GENERALE (ATM/ANS.OR.A)

SUBPARTEA B – MANAGEMENTUL (ATM/ANS.OR.B)

SUBPARTEA C – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SPECIFICE
APLICABILE ALTOR FURNIZORI DE SERVICII DECÂT FURNIZORII DE
ATS (ATM/ANS.OR.C)

SUBPARTEA D – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SPECIFICE
APLICABILE FURNIZORILOR DE ANS ȘI DE ATFM ȘI
ADMINISTRATORULUI REȚELEI (ATM/ANS.OR.D)

ANEXA nr.4 – CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE TRAFIC AERIAN (Partea ATS)

SUBPARTEA A – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE
APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE TRAFIC AERIAN
(ATS.OR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA a 2-a – SIGURANȚA SERVICIILOR

SECȚIUNEA a 3-a – CERINȚE SPECIFICE ÎN MATERIE DE FACTORI UMANI PENTRU FURNIZORII DE SERVICII DE CONTROL AL TRAFICULUI AERIAN

SECȚIUNEA a 4-a – CERINȚE ÎN MATERIE DE COMUNICAȚII

SECȚIUNEA a 5 -a – CERINȚE ÎN MATERIE DE INFORMAȚII

SUBPARTEA B – CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE TRAFIC AERIAN (ATS.TR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA a 2-a – SERVICIUL DE CONTROL AL TRAFICULUI AERIAN

SECȚIUNEA a 3-a – SERVICIUL DE INFORMARE A ZBORURILOR

SECȚIUNEA a 4-a - SERVICIUL DE ALARMARE

ANEXA nr.5 CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII METEOROLOGICE (partea MET)

SUBPARTEA A – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII METEOROLOGICE (MET.OR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA a 2-a – CERINȚE SPECIFICE

Capitolul 1 – Cerințe aplicabile stațiilor meteorologice aeronautice

Capitolul 2 – Cerințe aplicabile birourilor meteorologice de aerodrom

Capitolul 3 – Cerințe aplicabile centrelor de veghe meteorologică

Capitolul 4 – Cerințe aplicabile centrelor consultative pentru cenușă vulcanică (VAAC)

Capitolul 5 – Cerințe aplicabile centrelor consultative pentru cicloane tropicale (TCAC)

Capitolul 6 – Cerințe aplicabile centrelor mondiale de prognoze de zonă (WAFC)

SUBPARTEA B – CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII METEOROLOGICE (MET.TR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA a 2-a – CERINȚE SPECIFICE

Capitolul 1 – Cerințe tehnice aplicabile stațiilor meteorologice aeronautice

Capitolul 2 – Cerințe tehnice aplicabile birourilor meteorologice de aerodrom

Capitolul 3 – Cerințe tehnice aplicabile centrelor de veghe meteorologică

Capitolul 4 – Cerințe tehnice aplicabile centrelor consultative pentru cenușă vulcanică (VAAC)

Capitolul 5 – Cerințe tehnice aplicabile centrelor consultative pentru cicloane tropicale (TCAC)

Capitolul 6 – Cerințele tehnice aplicabile centrelor mondiale de prognoze de zonă (WAFC)

ANEXA nr.6 CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE INFORMARE AERONAUTICĂ (partea AIS)

SUBPARTEA A – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE INFORMARE AERONAUTICĂ (AIS.OR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA a 2-a – MANAGEMENTUL CALITĂȚII DATELOR

SECȚIUNEA a 3-a – PRODUSE DE INFORMARE AERONAUTICĂ

Capitolul 1 – Informații aeronautice în prezentare standardizată

Capitolul 2 – Seturi de date digitale

SECȚIUNEA a 4-a – SERVICII DE DISTRIBUȚIE A INFORMAȚIILOR ȘI DE INFORMARE ÎNAINTEA ZBORULUI

SECȚIUNEA a 5-a – ACTUALIZĂRILE PRODUSELOR DE INFORMARE AERONAUTICĂ

SECȚIUNEA a 6-a – CERINȚE PRIVIND PERSONALUL

SUBPARTEA B – CERINȚE TEHNICE PENTRU FURNIZORII DE SERVICII DE INFORMARE AERONAUTICĂ (AIS.TR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA a 2-a – MANAGEMENTUL CALITĂȚII DATELOR

SECȚIUNEA a 3-a – PRODUSE DE INFORMARE AERONAUTICĂ

Capitolul 1 – Informații aeronautice în prezentare standardizată

Capitolul 2 – Seturi de date digitale

SECȚIUNEA a 4-a – SERVICII DE DISTRIBUȚIE A INFORMAȚIILOR ȘI DE INFORMARE ÎNAINTEA ZBORULUI

SECȚIUNEA a 5-a – ACTUALIZĂRILE PRODUSELOR DE INFORMARE AERONAUTICĂ

Apendicele la anexa nr.6 (partea AIS) – CONȚINUTUL PUBLICAȚIEI DE INFORMARE AERONAUTICĂ (AIP)

ANEXA nr.7 – CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE DATE (partea DAT)

SUBPARTEA A – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE DATE (DAT.OR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA a 2-a – CERINȚE SPECIFICE

SUBPARTEA B – CERINȚE TEHNICE APLICABILE
FURNIZORILOR DE SERVICII DE DATE (DAT.TR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

**ANEXA nr.8 – CERINȚE SPECIFICE APLICABILE
FURNIZORILOR DE SERVICII DE COMUNICAȚII, DE NAVIGAȚIE
SAU DE SUPRAVEGHERE (partea CNS)**

SUBPARTEA A – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE
APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE COMUNICAȚII, DE
NAVIGAȚIE SAU DE SUPRAVEGHERE (CNS.OR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SUBPARTEA B – CERINȚE TEHNICE APLICABILE
FURNIZORILOR DE SERVICII DE COMUNICAȚII, DE NAVIGAȚIE SAU
DE SUPRAVEGHERE (CNS.TR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

**ANEXA nr.9 – CERINȚE SPECIFICE APLICABILE
FURNIZORILOR DE MANAGEMENT AL FLUXULUI DE TRAFIC
AERIAN (partea ATFM)**

**CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE
MANAGEMENT AL FLUXULUI DE TRAFIC AERIAN (ATFM.TR)**

**ANEXA nr.10 – CERINȚE SPECIFICE APLICABILE
FURNIZORILOR DE MANAGEMENT AL SPAȚIULUI AERIAN (partea
ASM)**

**CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE
MANAGEMENT AL SPAȚIULUI AERIAN (ASM.TR)**

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

**ANEXA nr.11 – CERINȚE SPECIFICE APLICABILE
FURNIZORILOR DE SERVICII DE PROIECTARE A PROCEDURILOR
DE ZBOR (partea FPD)**

SUBPARTEA A – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE
APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE PROIECTARE A
PROCEDURILOR DE ZBOR (FPD.OR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SUBPARTEA B – CERINȚE TEHNICE APLICABILE
FURNIZORILOR DE SERVICII DE PROIECTARE A PROCEDURILOR DE
ZBOR (FPD.TR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

**Apendicele la anexa nr. 6 (partea FPD) – CERINȚE APLICABILE
STRUCTURILOR DE SPAȚIU AERIAN ȘI PROCEDURILOR DE ZBOR
AFERENTE**

**ANEXA nr.12 – CERINȚE SPECIFICE APLICABILE
ADMINISTRATORULUI REȚELEI (partea NM)**

CERINȚE TEHNICE APLICABILE ADMINISTRATORULUI REȚELEI
(NM.TR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

**ANEXA nr.13 – CERINȚE APLICABILE FURNIZORILOR DE
SERVICII REFERITOARE LA PREGĂTIREA PERSONALULUI ȘI LA
EVALUAREA COMPETENȚELOR (partea PERS)**

SUBPARTEA A – PERSONALUL ELECTRONIST PENTRU
SIGURANȚA TRAFICULUI AERIAN

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA a 2-a – CERINȚELE PRIVIND PREGĂTIREA

SECȚIUNEA a 3-a – CERINȚELE PRIVIND EVALUAREA
COMPETENȚELOR

SECȚIUNEA a 4-a – CERINȚELE APLICABILE INSTRUCTORILOR
ȘI EVALUATORILOR

DEFINIȚIILE TERMENILOR UTILIZAȚI ÎN ANEXELE nr.2-nr.13 (partea DEFINIȚII)

În sensul anexelor nr.2-nr.13, se aplică următoarele noțiuni:

mijloace acceptabile de punere în conformitate (Acceptable Means of Compliance - AMS) – recomandări emise de AAC, care au scopul de a ilustra esența conformării cu prevederile legale sau normative, reglementările aeronautice civile, specificațiile de certificare. Odată implementate de agenții aeronautici, AAC conferă prezumția de conformitate;

lucru aerian - operare de aeronave în care aeronavele sunt utilizate pentru servicii specializate, precum agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, operațiuni de căutare și salvare sau reclamă aeriană;

rezumat climatologic de aerodrom - rezumat concis al unor elemente meteorologice specificate pentru un aerodrom, bazat pe date statistice;

tabel climatologic de aerodrom - tabel care oferă date statistice asupra apariției unuia sau mai multor fenomene meteorologice observate la un aerodrom;

cota aerodromului - cota celui mai înalt punct al suprafeței de aterizare;

serviciu de informare a zborurilor al aerodromului (Aerodrome Flight Information Service – AFIS) - serviciu de informare a zborurilor pentru traficul de aerodrom furnizat de un furnizor de servicii de trafic aerian desemnat;

birou meteorologic de aerodrom - birou responsabil cu furnizarea serviciilor meteorologice la un aerodrom;

avertizare de aerodrom - serie de informații emise de un birou meteorologic de aerodrom referitoare la apariția sau apariția prognozată a unor condiții meteorologice care ar putea afecta aeronavele de la sol, inclusiv aeronavele staționate, facilitățile aerodromului și serviciile furnizate la respectivul aerodrom;

date aeronautice - reprezentare a unor evidențe, concepte sau instrucțiuni aeronautice într-un mod formalizat care să fie adecvat comunicării, interpretării sau prelucrării;

bază de date aeronautice - colecție de date aeronautice organizate și aranjate sub formă de set structurat de date, stocată în format electronic pe sisteme, care este valabilă pe o perioadă specifică și care poate fi actualizată;

serviciu aeronautic fix (Aeronautical Fixed Service – AFS) - serviciu de telecomunicații între puncte fixe stabilite, furnizat în primul rând pentru siguranța navigației aeriene și pentru funcționarea cu regularitate, eficientă și într-un mod economic a serviciilor aeriene;

rețea fixă de telecomunicații aeronautice (Aeronautical Fixed Telecommunication Network – AFTN) - sistem mondial de circuite aeronautice fixe puse la dispoziție, ca parte a AFS, pentru schimbul de mesaje și/sau de date digitale între stațiile aeronautice fixe cu caracteristici de comunicație similare sau compatibile;

informații aeronautice - informații care rezultă din colectarea, analizarea și formatarea datelor aeronautice;

date cartografice de aerodrom - date colectate în scopul obținerii informațiilor cartografice specifice unui aerodrom;

bază de date cartografice de aerodrom (Aerodrome Mapping Database – AMDB) - colecție de date cartografice de aerodrom organizate și aranjate sub formă de set structurat de date;

stație meteorologică aeronautică - stație meteorologică care efectuează observații și întocmește rapoarte meteorologice destinate să fie utilizate în navigația aeriană;

raport din zbor - raport provenind de la o aeronavă aflată în zbor și întocmit în conformitate cu cerințele pentru raportarea poziției și raportarea informațiilor operaționale și/sau meteorologice;

aeronavă - orice aparat care se poate susține în atmosferă datorită reacțiilor aerului, altele decât reacțiile aerului asupra suprafeței pământului;

AIRMET - informații emise de un centru de veghe meteorologică referitoare la apariția sau apariția prognozată, pe rută, a unor fenomene meteorologice specifice care pot afecta siguranța operațiunilor cu aeronave desfășurate la niveluri joase și referitoare la evoluția respectivelor fenomene în timp și spațiu, care nu au fost introduse deja în prognozele emise pentru zborurile la niveluri joase din regiunea de informare a zborurilor vizată sau dintr-o subregiune a acesteia;

personal electronist pentru siguranța traficului aerian (Air Traffic Safety Electronics Personnel – ATSEP) - orice personal autorizat care este competent să opereze, să întrețină, să scoată din funcțiune și să repună în funcțiune echipamente ale sistemului funcțional;

unitate de servicii de trafic aerian - este un termen generic care înseamnă, după caz, unitate de control al traficului aerian, centru de informare a zborurilor, unitate de servicii de informare a zborurilor a unui aerodrom sau birou de raportare al serviciilor de trafic aerian;

aerodrom de rezervă - aerodrom spre care se poate îndrepta o aeronavă atunci când devine fie imposibil, fie nerecomandabil să își continue zborul către aerodromul avut în vedere pentru aterizare sau să aterizeze la respectivul aerodrom, unde sunt disponibile serviciile și facilitățile necesare, unde pot fi îndeplinite cerințele de performanță pentru aeronavă și care este operațional la ora prevăzută a utilizării;

mijloace de conformare alternativă (Alternative Means of Compliance - AltMOC) - mijloace de conformare care propun o alternativă la un AMC existent;

altitudine - distanța în plan vertical până la un nivel, un punct sau un obiect considerat drept punct, măsurată de la nivelul mediu al mării;

centru regional de control (Area Control Centre – ACC) - unitate înființată în scopul de a furniza serviciul de control al traficului aerian zborurilor controlate în cuprinsul unor regiuni de control aflate în jurisdicția sa;

prognoză de zonă pentru zborurile la niveluri joase - prognoză a fenomenelor meteorologice pentru o regiune de informare a zborurilor sau pentru o sub-regiune a acesteia, emisă pentru a acoperi stratul de aer dintre sol și nivelul de zbor 100 (sau sub nivelul de zbor 150 în zonele muntoase ori mai sus, dacă este necesar);

navigație de suprafață (RNAV) - metodă de navigație care permite operarea aeronavelor pe orice traiectorie de zbor dorită în limitele acoperirii mijloacelor de navigație aflate la sol sau în spațiu sau în limitele capacității mijloacelor proprii de la bord sau a unei combinații a acestora;

argumentație - afirmație care este susținută, prin deducție, de o serie de dovezi;

ASHTAM - serie specială de mesaje NOTAM care notifică prin intermediul unui format specific o modificare a activității unui vulcan, o erupție vulcanică și/sau un nor de cenușă vulcanică semnificative pentru operațiunile cu aeronave;

funcții ale rețelei ATM - funcții îndeplinite de administratorul rețelei în conformitate cu standardele relevante;

audit - proces sistematic, independent și documentat pentru obținerea de dovezi și evaluarea acestora în mod obiectiv cu scopul de a determina în ce măsură sunt îndeplinite cerințele;

sursă sigură - autoritate (autorități) de stat sau organizație recunoscută în mod oficial de autoritatea de stat pentru emiterea și/sau publicarea de date care îndeplinesc cerințele de calitate a datelor (DQR) specificate de către stat;

sistem automat de observare - sistem de observare care măsoară, determină și raportează toate elementele necesare fără interacțiune umană;

actor din domeniul aviației - entitate, o persoană sau o organizație, alta decât furnizorii de servicii reglementați prin Regulament, care este influențată sau care influențează un serviciu prestat de un furnizor de servicii;

pauză - interval de timp în cadrul perioadei de serviciu în timpul căreia, în scopul recuperării, unui controlor de trafic aerian nu i se solicită să îndeplinească nicio sarcină;

aplicație certificată pentru aeronave - aplicație software aprobată de AAC pentru a fi utilizată;

nor semnificativ din punct de vedere operațional - nor cu baza sub 5 000 ft sau sub cea mai mare altitudine minimă de sector dacă aceasta este mai mare, un nor cumulonimbus sau un nor cumulus congestus la orice înălțime;

transport aerian comercial - orice exploatare a unei aeronave care presupune transportul de pasageri, mărfuri sau poștă contra unei remunerații sau a altor contraprestații;

rută de navigație convențională - rută ATS stabilită pe baza mijloacelor de navigație aflate la sol;

regiune de control - spațiu aerian controlat care se întinde în sus de la o limită specificată deasupra suprafeței solului;

stres indus de incidentele critice - manifestarea, la o persoană, a unor reacții emoționale, fizice și/sau comportamentale neobișnuite și/sau extreme ca urmare a unui eveniment sau a unui incident;

calitatea datelor - gradul sau nivelul de încredere în capacitatea datelor furnizate de a îndeplini cerințele în materie de date ale utilizatorului legate de acuratețe, rezoluție, integritate (sau un nivel de încredere echivalent), trasabilitate, actualitate, exhaustivitate și format;

cerințe de calitate a datelor (Data Quality Requirements – DQR) - specificații ale caracteristicilor datelor (și anume, acuratețea, rezoluția și integritatea sau un nivel de încredere echivalent, trasabilitatea, actualitatea, exhaustivitatea și formatul) menite să asigure că datele sunt compatibile cu utilizarea lor avută în vedere;

aerodrom de rezervă la destinație - aerodrom de rezervă la care ar putea ateriza o aeronavă atunci când devine fie imposibil, fie nerecomandabil să aterizeze la aerodromul avut în vedere pentru aterizare;

serviciu - sarcină dată spre îndeplinire controlorului de trafic aerian de către furnizorul de servicii de control al traficului aerian;

perioadă de serviciu - perioadă care începe în momentul în care furnizorul de servicii de control al traficului aerian îi solicită unui controlor de trafic aerian să se prezinte sau să fie disponibil pentru începerea serviciului ori să înceapă serviciul și care se încheie în momentul în care controlorul de trafic aerian își termină serviciul;

cotă - distanța în plan vertical la care se află un punct sau un nivel de pe suprafața pământului, măsurată de la nivelul mediu al mării;

aerodrom de rezervă pe rută - aerodrom de rezervă la care ar putea ateriza o aeronavă în cazul în care se impune o deviere în timpul zborului pe rută;

oboseală - stare fiziologică caracterizată de o capacitate redusă de a realiza eforturi mentale sau fizice, care este cauzată de un deficit de somn sau de o stare vigیلă prelungită, de o fază circadiană prelungită sau de un volum de lucru (activitate fizică sau mentală ori ambele) excesiv, care poate afecta vigilența și capacitatea unui individ de a-și îndeplini sarcinile în condiții de siguranță;

documentație de zbor - documente, inclusiv hărți sau formulare, care conțin informații meteorologice pentru un zbor;

centru de informare a zborurilor (Flight Information Centre – FIC) - unitate înființată în scopul de a furniza serviciul de informare a zborurilor și serviciul de alarmare;

regiune de informare a zborurilor (Flight Information Region – FIR) - spațiu aerian de dimensiuni definite, în limitele căruia se asigură serviciul de informare a zborurilor și serviciul de alarmare;

nivel de zbor (Flight Level – FL) - suprafață de presiune atmosferică constantă raportată la o valoare de referință specifică a presiunii, de 1 013,2 hectopascali (hPa), care este separată de alte suprafețe asemănătoare prin intervale specifice de presiune;

zbor de încercare - zbor pentru faza de dezvoltare a unui nou prototip (aeronave, sisteme de propulsie, piese și echipamente), un zbor pentru demonstrarea conformității cu baza de certificare sau cu proiectul de tip pentru aeronavele venite de pe linia de producție, un zbor destinat să experimenteze noi concepte de proiectare, care necesită manevre sau profiluri neconvenționale pentru care ar putea fi posibilă ieșirea din anvelopa de zbor deja aprobată a aeronavei sau un zbor de pregătire pentru efectuarea oricăruia dintre zborurile menționate anterior;

prognoză - descriere a condițiilor meteorologice prevăzute pentru o anumită oră sau perioadă de timp și pentru o anumită zonă sau porțiune a spațiului aerian;

prognoză pentru decolare - prognoză pentru o perioadă de timp determinată, pregătită de un birou meteorologic de aerodrom, care cuprinde informații despre condițiile prognozate pentru ansamblul pistelor în ceea ce privește direcția și intensitatea vântului la suprafață și orice variații ale acestora, temperatura, presiunea (QNH) și orice alt element asupra căruia s-a convenit la nivel local;

sistem funcțional - combinație de proceduri, de resurse umane și de echipamente, inclusiv hardware și software, organizate pentru a îndeplini o funcție în contextul ATM/ANS și al altor funcții ale rețelei ATM;

aviație generală - orice exploatare de aeronave civile, alta decât lucrul aerian sau transportul aerian comercial;

date în puncte de grilă sub formă digitală - date meteorologice prelucrate cu ajutorul calculatorului pentru un set de puncte distribuite uniform pe o hartă, pentru a putea fi transmise de la un calculator meteorologic la un alt calculator într-o formă codificată adecvată utilizării în sisteme automatizate;

materiale de îndrumare (Guidance Material – GM) - materiale, fără caracter obligatoriu, emise de AAC, care ajută ilustrarea semnificației unei cerințe sau specificații și care sunt utilizate în sprijinul interpretării Codului aerian al Republicii Moldova, a normelor sale de aplicare și a mijloacelor acceptabile de punere în conformitate;

prognoze în puncte de grilă la nivel global - prognoze ale valorilor preconizate ale elementelor meteorologice pe o grilă globală cu o rezoluție verticală și orizontală precizată;

pericol - orice condiție, eveniment sau circumstanță care ar putea avea un efect dăunător;

înălțime - distanța pe verticală până la un nivel, punct sau obiect considerat drept punct, măsurată de la un punct de referință specificat;

nivel - termen generic care se referă la poziția pe verticală a unei aeronave aflate în zbor și care înseamnă, după caz, înălțime, altitudine sau nivel de zbor;

raport local regulat - raport meteorologic emis la intervale fixe de timp, destinat exclusiv difuzării pe aerodromul de origine la care s-au făcut observațiile;

raport local special - raport meteorologic emis în conformitate cu criteriile stabilite pentru observații speciale, destinat exclusiv difuzării pe aerodromul de origine la care s-au făcut observațiile;

buletin meteorologic - text care cuprinde informații meteorologice și care este precedat de antetul corespunzător;

informație meteorologică - raport, o analiză sau o prognoză meteorologică, dar și orice altă descriere referitoare la condițiile meteorologice existente sau prognozate;

observație meteorologică - măsurarea și/sau evaluarea unuia sau mai multor elemente meteorologice;

raport meteorologic - descriere a condițiilor meteorologice observate la o anumită oră și într-un anumit loc;

satelit meteorologic - satelit artificial al Pământului care efectuează observații meteorologice și le transmite pe Pământ;

centru de veghe meteorologică (Meteorological Watch Office – MWO) - unitate care monitorizează condițiile meteorologice ce influențează operațiunile de zbor și care furnizează informații referitoare la apariția sau apariția prognozată, pe rută, a unor fenomene meteorologice specifice și a altor fenomene atmosferice care pot afecta siguranța operațiunilor cu aeronave în cadrul zonei specifice de responsabilitate a unității respective;

altitudine minimă de sector (Minimum Sector Altitude – MSA) - cea mai joasă altitudine care poate fi utilizată și care oferă o distanță minimă de 300 m (1 000 ft) pentru trecerea deasupra tuturor obiectelor situate într-un sector de cerc cu raza de 46 km (25 MN) cu centrul într-un punct semnificativ, în punctul de referință al aerodromului (Aerodrome Reference Point – ARP) sau în punctul de referință al heliportului (Heliport Reference Point – HRP);

NOTAM - înștiințare distribuită prin intermediul mijloacelor de telecomunicații care conține informații cu privire la stabilirea, starea sau modificarea unei facilități, a unui serviciu sau a unei proceduri aeronautice ori a unui pericol pentru navigația aeriană, a căror cunoaștere din timp este absolut necesară pentru personalul însărcinat cu operațiunile de zbor;

obstacol - obiectele fixe (atât temporare, cât și permanente) și mobile sau părțile acestora care:

- se află într-o zonă destinată mișcării la sol a aeronavelor; sau
- se extind deasupra unei suprafețe definite destinate să protejeze aeronavele în zbor; sau
- se află în afara acestor suprafețe definite și au fost evaluate ca reprezentând un pericol pentru navigația aeriană;

OPMET - informații meteorologice operaționale destinate utilizării în procesul de planificare a operațiunilor de zbor înaintea sau în timpul zborului;

bancă de date OPMET - bază de date creată pentru a stoca și pentru a pune la dispoziție, la nivel internațional, informații meteorologice operaționale destinate utilizării în domeniul aeronautic;

activitate vulcanică preeruptivă - activitate vulcanică neobișnuită și/sau în creștere care ar putea anunța o erupție vulcanică;

vizibilitate predominantă - cea mai mare valoare a vizibilității, observată în conformitate cu definiția „vizibilității”, care este atinsă cel puțin pe o jumătate de tur de orizont sau pentru cel puțin jumătate din suprafața aerodromului. Această valoare poate să fie observată pe o zonă continuă sau discontinuă, pe sectoare;

consum problematic de substanțe psihoactive - consumul uneia sau mai multor substanțe psihoactive de către o persoană în așa fel încât:

- constituie un risc direct pentru consumator sau pune în pericol viețile, sănătatea sau bunăstarea altora; și/sau
- creează sau înrăutățește o problemă sau tulburare profesională, socială, mentală sau fizică;

hartă de prognoză - reprezentare grafică pe hartă a prognozei unuia sau mai multor elemente meteorologice specificate, pentru o anumită oră sau perioadă de timp și pentru o regiune precizată de pe suprafața solului sau pentru o porțiune precizată a spațiului aerian;

substanță psihoactivă - alcool, opioide, canabinoide, sedative și hipnotice, cocaină, alți psihostimulanți, halucinogeni și solvenți volatili, fiind excluse cafeina și tutunul;

centru de coordonare a operațiunilor de căutare și salvare (Rescue Coordination Centre – RCC) - unitate responsabilă cu promovarea unei organizări eficiente a serviciilor de căutare și salvare și cu coordonarea desfășurării operațiunilor de căutare și salvare într-o regiune de căutare și salvare;

perioadă de odihnă - perioadă de timp continuă și precizată, ulterioară și/sau anterioară perioadei de serviciu, în decursul căreia un controlor de trafic aerian este eliberat de toate sarcinile;

sistem de planificare a orarului de lucru - structura perioadelor de serviciu și de odihnă ale controlorilor de trafic aerian în conformitate cu cerințele juridice și operaționale;

risc - combinația între probabilitatea generală sau frecvența de apariție a unui efect dăunător provocat de un pericol și gravitatea acelui efect;

pistă - suprafață dreptunghiulară definită, situată pe un aerodrom terestru, amenajată pentru aterizarea și decolarea aeronavelor;

distanță vizuală în lungul pistei (Runway Visual Range – RVR) - distanța până la care pilotul unei aeronave aflate pe axul pistei poate vedea marcajele de

pe suprafața pistei sau luminile care delimitează pista sau care identifică axul acesteia;

directivă de siguranță - document emis sau adoptat de AAC, care impune efectuarea unor acțiuni în cadrul unui sistem funcțional sau care impune restricții de utilizare operațională a acestuia în vederea restabilirii siguranței atunci când există dovezi că, în caz contrar, siguranța aviației poate fi compromisă;

sistem de management al siguranței (SMS) - abordare sistematică a managementului siguranței, inclusiv structurile organizatorice, responsabilitățile, politicile și procedurile necesare;

unitate a serviciilor de căutare și salvare - termen generic care, de la caz la caz, poate desemna un centru de coordonare a operațiunilor de salvare, un subcentru de salvare sau un post de alarmare;

sistem semiautomat de observare - sistem de observare care permite suplimentarea elementelor măsurate și necesită intervenția umană pentru emiterea rapoartelor corespunzătoare;

SIGMET - informații emise de un centru de veghe meteorologică referitoare la apariția sau apariția prognozată, pe rută, a unor fenomene meteorologice specifice și a altor fenomene atmosferice care pot afecta siguranța operațiunilor cu aeronave și referitoare la evoluția respectivelor fenomene în timp și spațiu;

raport special din zbor - raport meteorologic emis de o aeronavă în conformitate cu criteriile pe baza observațiilor făcute în timpul zborului;

stres - efectele resimțite de o persoană atunci când se confruntă cu o posibilă cauză a modificării performanțelor umane („factor de stres”). Supunerea la un factor de stres poate influența performanța persoanei în mod negativ (distres), neutru sau pozitiv (eustres), în funcție de modul în care respectiva persoană își autopercepe capacitatea de a stăpâni factorul de stres;

pregătire de calificare în materie de sisteme și echipamente - pregătire menită să ofere cunoștințe și abilități specifice legate de un echipament/sistem, pe baza căreia se poate atinge competența operațională;

date specifice - date aeronautice furnizate de operatorul de aeronave sau de furnizorul DAT în numele operatorului de aeronave și produse pentru respectivul operator de aeronave pentru utilizarea lor operațională avută în vedere;

aerodrom de rezervă la decolare - aerodrom de rezervă pe care o aeronavă ar putea ateriza în caz că acest lucru devine necesar la scurt timp după decolare, iar aerodromul de plecare nu poate fi utilizat în acest scop;

prognoză de aerodrom (Terminal Aerodrome Forecast – TAF) - descriere concisă a condițiilor meteorologice prognozate la un aerodrom pe o perioadă determinată;

teren - suprafața terestră care cuprinde elemente naturale precum munți, dealuri, culmi, văi, corpuri de apă, ghețuri și zăpezi permanente, excluzând obstacolele;

pragul pistei - începutul acelei porțiuni de pistă care poate fi utilizată pentru aterizare;

zonă de contact - porțiunea unei piste, situată după pragul acesteia, unde se intenționează ca aeronavele care aterizează să realizeze primul contact cu pista;

ciclone tropical - termen generic utilizat pentru un ciclon la scară sinoptică neînsoțit de un sistem frontal, care se formează deasupra apelor din regiunile tropicale sau subtropicale și care prezintă o convecție bine delimitată și o circulație ciclonică bine definită a vântului la suprafață;

centru consultativ pentru cicloane tropicale (Tropical Cyclone Advisory Centre – TCAC) - centru meteorologic care furnizează spre consultare centrelor de veghe meteorologică, centrelor mondiale de prognoze de zonă și băncilor internaționale de date OPMET informații cu privire la poziția cicloanelor tropicale, direcția și viteza de deplasare prognozate ale acestora, presiunea lor în centru și vântul maxim la suprafață al acestora;

vizibilitate - vizibilitatea pentru scopuri aeronautice, care este valoarea cea mai mare dintre:

- distanța cea mai mare la care poate fi văzut și recunoscut un obiect negru de dimensiuni adecvate, situat în apropierea solului, atunci când este observat pe un fond luminos;

- distanța cea mai mare la care pot fi observate și identificate, pe un fond neiluminat, lumini de aproximativ 1 000 de candel;

centru consultativ pentru cenușă vulcanică (Volcanic Ash Advisory Centre – VAAC) - centru meteorologic care furnizează spre consultare centrelor de veghe meteorologică, centrelor regionale de control, centrelor de informare a zborurilor, centrelor mondiale de prognoze de zonă și băncilor internaționale de date OPMET informații cu privire la întinderea pe orizontală și pe verticală, precum și la deplasarea prognozată a cenușii vulcanice din atmosferă;

centru mondial de prognoze de zonă (World Area Forecast Centre – WAFC) - centru meteorologic care elaborează și furnizează direct statelor prognoze de timp semnificativ (SIGWX) și prognoze de altitudine la scară globală, sub formă digitală, ca parte a serviciului fix aeronautic (AFS) online;

sistem mondial de prognoze de zonă (World Area Forecast System – WAFS) - sistem mondial prin intermediul căruia centrele mondiale de prognoze de zonă pun la dispoziție prognoze meteorologice aeronautice pe rută în formate uniformizate, standardizate;

turn de control de aerodrom - unitate înființată în scopul de a furniza serviciul de control al traficului aerian traficului de aerodrom;

trafic de aerodrom - traficul de pe suprafața de manevră a unui aerodrom și toate aeronavele care zboară în vecinătatea unui aerodrom. Definiția unei aeronave care operează în vecinătatea unui aerodrom include aeronavele care intră sau ies din turul de pistă, dar nu se limitează la acestea;

tur de pistă - traseul specificat pe care trebuie să zboare aeronavele care operează în vecinătatea unui aerodrom;

stație aeronautică fixă - stație terestră în serviciul fix aeronautic;

lumină aeronautică de sol - orice lumină, alta decât o lumină provenită de la o aeronavă, special prevăzută ca mijloc de navigație aeriană;

circulară de informare aeronautică (Aeronautical Information Circular – AIC) - o notificare ce conține informații care nu îndeplinesc condițiile pentru generarea unui NOTAM sau pentru includerea în publicația de informare aeronautică, dar care privesc siguranța zborului, navigația aeriană, aspecte tehnice, administrative sau legislative;

management al informațiilor aeronautice (Aeronautical Information Management – AIM) - managementul dinamic și integrat al informațiilor aeronautice prin furnizarea și schimbul de date aeronautice digitale de calitate, în colaborare cu toate părțile implicate;

produs de informare aeronautică - date aeronautice și informații aeronautice furnizate fie ca seturi de date digitale, fie ca o prezentare standardizată pe suport de hârtie sau electronic. Printre produsele de informare aeronautică se numără:

- publicația de informare aeronautică, inclusiv amendamentele și suplimentele aferente;

- AIC;

- hărțile aeronautice;

- NOTAM;

- seturile de date digitale;

publicație de informare aeronautică (Aeronautical Information Publication – AIP) - publicație editată de un stat sau în numele unui stat, care conține informații aeronautice de durată, esențiale pentru navigația aeriană;

amendament la AIP - modificare permanentă a informațiilor conținute în AIP;

supliment la AIP - modificare temporară a informațiilor conținute în AIP, care este furnizată prin intermediul unor pagini speciale;

regularizarea și controlul distribuirii informațiilor aeronautice (AIRAC) - sistem care urmărește notificarea din timp, pe baza unor date calendaristice comune de intrare în vigoare, a circumstanțelor care necesită modificări semnificative ale practicilor operaționale;

serviciu mobil aeronautic - serviciu mobil între stațiile aeronautice și stațiile de la bordul aeronavelor sau între stațiile de la bordul aeronavelor, la care pot participa stațiile de salvare de la bord; la acest serviciu mai pot participa și stațiile radiobaliză care indică poziția în situații de urgență, pe frecvențele de alarmare și de urgență desemnate;

stație aeronautică - stație terestră în serviciul mobil aeronautic. În anumite cazuri, o stație aeronautică poate fi situată, de exemplu, la bordul unei nave sau pe o platformă marină;

stație de telecomunicații aeronautice - stație din cadrul unui serviciu de telecomunicații furnizat în orice scop aeronautic;

aerodrom AFIS - aerodrom în care se furnizează AFIS în interiorul spațiului aerian asociat respectivului aerodrom;

unitate AFIS - unitate înființată în scopul furnizării AFIS și a serviciului de alarmare;

identificarea unei aeronave - grup de litere, cifre sau o combinație de litere și cifre, care fie este identic cu indicativul aeronavei utilizat în comunicațiile aer-sol, fie este echivalentul codat al acestuia, și care este utilizat pentru identificarea aeronavei în comunicațiile sol-sol pentru serviciile de trafic aerian;

comunicații aer-sol - comunicații bilaterale între aeronave și stațiile sau locurile de pe suprafața pământului;

serviciu consultativ de trafic aerian - un serviciu furnizat în cuprinsul unui spațiu aerian de dimensiuni definite sau pe o rută desemnată (spațiu aerian consultativ) în scopul asigurării eșalonării, în măsura posibilului, între aeronavele care operează pe baza unor planuri de zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR);

autorizare din partea controlului traficului aerian sau „autorizare ATC - autorizarea acordată unei aeronave de a efectua manevre în condițiile specificate de o unitate de control al traficului aerian;

instrucțiune a controlului traficului aerian sau „instrucțiune ATC - directive emise de ATC pentru a solicita pilotului să întreprindă o acțiune specifică;

unitate de control al traficului aerian (ATC) sau unitate ATC - termen generic care înseamnă, după caz, un centru de control regional, o unitate de control al apropierii sau un turn de control de aerodrom;

ALERFA - termen codificat folosit pentru a indica o fază de alarmă;

serviciu de alarmare - serviciu furnizat pentru înștiințarea organizațiilor relevante cu privire la aeronavele care necesită acțiuni de căutare și salvare și pentru asistarea organizațiilor respective conform necesităților;

fază de alarmă - situație în care există temere în ceea ce privește siguranța unei aeronave și a persoanelor aflate la bordul său;

unitate de control a apropierii - unitate înființată în scopul de a furniza serviciul de control al traficului aerian zborurilor controlate care sosesc sau pleacă de la unul sau mai multe aerodromuri;

rută de navigație de suprafață - rută ATS stabilită pentru uzul aeronavelor care pot utiliza navigația de suprafață (RNAV);

asamblare - proces de reunire a datelor din mai multe surse într-o bază de date și de stabilire a unei referințe pentru prelucrarea ulterioară;

rută ATS - rută specificată, proiectată în scopul direcționării fluxului de trafic după cum este necesar pentru furnizarea ATS;

serviciu de supraveghere ATS - serviciu furnizat direct cu ajutorul unui sistem de supraveghere ATS;

sistem de supraveghere ATS - termen generic care înseamnă, după caz, echipamente ADS-B, PSR, SSR sau orice alt sistem comparabil de la sol care permite identificarea aeronavelor;

emisiune de supraveghere automată dependentă (ADS-B) - mijloc prin care aeronavele, vehiculele de aerodrom sau alte obiecte pot să transmită și/sau să recepționeze în mod automat date, cum ar fi cele privind identificarea, poziția sau alte date suplimentare, după caz, printr-un mod de emisie prin legătură de date;

contract de supraveghere dependentă automată (ADS-C) - mijloc prin care, între sistemul de la sol și aeronavă, se transmit termenii unui acord ADS-C printr-o legătură de date și care precizează condițiile în care trebuie inițiate rapoartele ADS-C și datele care trebuie să fie conținute de aceste rapoarte;

serviciu de informare automată pentru zona terminală (ATIS) - furnizarea automată de informații curente, de rutină către aeronavele care sosesc și pleacă, 24 ore pe zi sau într-un interval specificat al unei zile;

serviciu de informare automată prin legătură de date pentru zona terminală (D-ATIS) - furnizarea de ATIS prin legătură de date;

serviciu de informare automată prin voce pentru zona terminală (Voice-ATIS) - furnizarea de ATIS prin transmisii continue și repetitive prin voce;

emisiune - transmisiune de informații referitoare la navigația aeriană care nu este adresată unei/unor stații specifice;

plafon - înălțimea deasupra solului sau a apei a bazei celui mai de jos strat de nori sub 6 000 m (20 000 ft) care acoperă mai mult de jumătate din suprafața cerului;

limită a autorizării - punctul până la care unei aeronave i-a fost acordată o autorizare ATC;

baza norilor - înălțimea bazei celui mai jos element al norilor observat sau prevăzut în vecinătatea unui aerodrom sau a unui loc de operare sau în cadrul unei zone de operare specificate, măsurată în mod normal deasupra cotei aerodromului sau, în cazul unor operațiuni deasupra mării, deasupra nivelului mediu al mării;

integralitate - cu referire la date, gradul de încredere în faptul că se furnizează toate datele necesare în sprijinul utilizării prevăzute;

nivel de încredere - probabilitatea ca valoarea reală a unui parametru să se afle într-un anumit interval din jurul valorii sale estimate;

teleconferință - mijloace de comunicații prin care se pot efectua simultan convorbiri directe între trei sau mai multe locuri;

zonă de control - spațiu aerian controlat care se extinde în sus de la suprafața pământului până la o limită superioară specificată;

aerodrom controlat - aerodrom la care se furnizează serviciul de control al traficului aerian pentru traficul de aerodrom;

spațiu aerian controlat - spațiu aerian de dimensiuni definite în interiorul căruia se furnizează serviciul de control al traficului aerian în conformitate cu clasificarea spațiului aerian;

zbor controlat - orice zbor care este supus unei autorizări ATC;

comunicații controlor-pilot prin legătură de date (CPDLC) - mijloc de comunicare între controlorul de trafic aerian și pilot, folosind legături de date pentru comunicațiile ATC;

suprafață critică - suprafață de dimensiuni definite care se extinde în jurul echipamentelor de apropiere instrumentală de precizie aflate la sol, unde prezența vehiculelor sau a aeronavelor ar produce perturbații inacceptabile ale semnalelor de dirijare;

nivel de croazieră - nivel menținut pe parcursul unei porțiuni semnificative a unui zbor;

verificare redundantă ciclică (CRC) - algoritm matematic care se aplică exprimării în format digital a unei date și care furnizează un anumit nivel de asigurare că data respectivă nu s-a pierdut sau nu a fost alterată;

zonă periculoasă - spațiu aerian de dimensiuni definite în cadrul căruia pot avea loc activități periculoase pentru zborul aeronavelor în intervale specificate;

acuratețea datelor - grad de concordanță între valoarea estimată sau măsurată și valoarea reală;

suprafață de colectare a datelor - suprafață definită destinată colectării de date despre obstacole sau de teren;

integritatea datelor - grad de asigurare că datele aeronautice și valoarea lor nu au fost pierdute sau alterate din momentul în care respectivele date au fost generate sau modificate în mod autorizat;

element de date - singur atribut al unui set de date complet, căruia îi este alocată o valoare ce îi definește statutul curent;

comunicații prin legătură de date - formă de comunicații destinată schimbului de mesaje printr-o legătură de date;

VOLMET prin legătură de date (D-VOLMET) - furnizarea, prin legătură de date, a rapoartelor meteorologice regulate de aerodrom (METAR), a rapoartelor meteorologice speciale de aerodrom (SPECI), a TAF, a SIGMET, a rapoartelor speciale din zbor neincluse în SIGMET și, dacă sunt disponibile, a AIRMET;

generare de date - crearea unui nou element de date cu o valoare asociată, modificarea valorii unui element de date existent sau ștergerea unui element de date existent;

specificație a unui produs-dată - descriere detaliată a unui set de date sau a unei serii de seturi de date, împreună cu informații suplimentare care vor permite crearea setului sau a seriei, furnizarea către o terță parte și folosirea de către terță parte;

set de date - colecție identificabilă de date;

punct de referință - cantitate sau serie de cantități care pot servi drept referință sau bază pentru calculul altor cantități;

DETRESFA - termenul codificat folosit pentru a indica o fază de pericol;

fază de pericol - situație în care există o certitudine rezonabilă că o aeronavă și persoanele aflate la bordul său sunt amenințate de un pericol grav și iminent sau necesită asistență imediată;

autorizare în aval - autorizare acordată unei aeronave de o unitate de control al traficului aerian care nu este autoritatea de control actuală a respectivei aeronave;

trafic esențial - traficul controlat căruia i se poate aplica eșalonarea asigurată de serviciul de control al traficului aerian, dar care, pentru un anumit zbor controlat, nu este sau nu va fi separat de alt trafic controlat în conformitate cu minima de eșalonare corespunzătoare;

trafic local esențial - orice aeronavă, vehicul sau personal de pe suprafața de manevră sau din apropierea acesteia sau traficul din zona de decolare și de urcare inițială sau din zona de apropiere finală care poate constitui un pericol pentru aeronavele în cauză;

ora estimată de sosire -:

- pentru zborurile IFR, ora la care se estimează că aeronava va sosi la verticala aceluși punct desemnat, definit prin raportare la mijloace de navigație, de la care se intenționează inițierea unei proceduri de apropiere instrumentală sau, dacă nu există mijloace de navigație asociate aerodromului respectiv, ora la care aeronava va sosi la verticala aerodromului;

- pentru zborurile în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR), ora la care se estimează că aeronava va sosi la verticala aerodromului;

element - abstractizare a fenomenelor din lumea reală;

atribut al unui element - caracteristică a unui element care are asociat un nume, un tip de date și un domeniu de valori;

tip de element - clasă de fenomene din lumea reală cu proprietăți comune, care constituie nivelul de clasificare de bază într-un catalog de elemente;

apropiere finală - acea parte a unei proceduri de apropiere instrumentală care:

- începe la reperul sau punctul specificat al apropierii finale sau, când un astfel de reper sau punct nu este specificat, în oricare dintre următoarele locuri:

- la sfârșitul ultimului viraj procedural, viraj de bază sau viraj pentru interceptarea segmentului de apropiere într-o procedură racetrack, dacă este specificat;

- la punctul de interceptare a ultimului traiect specificat în procedura de apropiere;

- se termină la punct în vecinătatea aerodromului la care se poate efectua o aterizare sau se inițiază o procedură de întrerupere a apropierii;

zonă de informare a zborurilor - spațiu aerian de dimensiuni definite în cadrul căruia sunt furnizate serviciul de informare a zborurilor al aerodromului și serviciul de alarmare pentru traficul de aerodrom;

servicii de proiectare a procedurilor de zbor - servicii care au ca scop proiectarea, documentarea, validarea, mentenanța și revizuirea periodică a procedurilor de zbor necesare pentru siguranța, ritmicitatea și eficiența navigației aeriene;

proiectant de procedură de zbor - persoană calificată care efectuează proiectarea, documentarea, validarea, mentenanța continuă și revizuirea periodică a procedurilor de zbor;

procedură de zbor - set de manevre de zbor predeterminate care trebuie să fie efectuate de un pilot și care sunt publicate în formă tipărită sau digitală sau în ambele forme. Procedura de zbor se execută fie în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), fie cu regulile de zbor la vedere (VFR);

plan de zbor - informații specificate furnizate unităților de servicii de trafic aerian cu privire la zborul sau la o porțiune din zborul pe care o aeronavă intenționează să îl efectueze;

vizibilitate în zbor - vizibilitatea înspre înainte din carlinga unei aeronave în zbor;

format - cu referire la date, o structură a elementelor de date, a înregistrărilor și a fișierelor aranjate astfel încât să îndeplinească standardele, specificațiile sau cerințele privind calitatea datelor;

geoid - suprafața echipotențială a câmpului gravitațional al Pământului care coincide cu nivelul mediu al mării (MSL) calme extins în mod neîntrerupt peste continente;

ondulația geoidului - distanța geoidului deasupra (pozitivă) sau dedesubtul (negativă) elipsoidului matematic de referință;

pantă de coborâre - profil de coborâre determinat pentru ghidarea verticală în timpul unei apropieri finale;

vizibilitate la sol - vizibilitatea la un aerodrom, așa cum este raportată de un observator acreditat sau de sisteme automate;

cap - direcția spre care este orientată axa longitudinală a unei aeronave, exprimată de regulă în grade față de direcția Nord (adevărat, magnetic, compas sau grilă);

heliport - aerodrom sau o zonă definită pe o structură menită a fi utilizată, fie în totalitate, fie parțial, pentru sosirea, plecarea și deplasarea la sol a elicopterelor;

clasificare a integrității - cu referire la datele aeronautice, o clasificare pe baza riscului potențial care rezultă din folosirea datelor aeronautice corupte, potrivit căreia datele aeronautice se clasifică în date aeronautice de rutină, esențiale și critice;

birou NOTAM internațional (NOF) - birou desemnat de un stat pentru realizarea schimbului de mesaje NOTAM la nivel internațional;

reper de așteptare - loc geografic care servește ca referință pentru o procedură de așteptare;

procedură de așteptare - manevră prestabilită care menține o aeronavă într-un spațiu aerian specificat, în așteptarea următoarei autorizări;

identificare - situația în care indicația de poziție a unei anumite aeronave este vizualizată pe un ecran al sistemului de supraveghere și este identificată pozitiv;

reguli de zbor instrumental - reguli care permit ca o aeronavă echipată cu echipamente de navigație adecvate rutei să fie pilotată în conformitate cu cerințele aplicabile operațiunilor aeriene;

INCERFA - termenul codificat folosit pentru a indica o fază de incertitudine;

operațiuni de apropiere instrumentală - apropierea și aterizarea cu ajutorul instrumentelor de ghidare a navigației pe baza unei proceduri de apropiere instrumentală. Există două metode de executare a operațiunilor de apropiere instrumentală:

- o operațiune de apropiere instrumentală bidimensională (2D), care utilizează numai ghidarea laterală;

- o operațiune de apropiere instrumentală tridimensională (3D), care utilizează atât ghidarea laterală, cât și cea verticală;

procedură de apropiere instrumentală (IAP) - serie de manevre prestabilite executate cu ajutorul instrumentelor de bord care asigură o marjă specificată de protecție față de obstacole de la reperul apropierei inițiale sau, după caz, de la începutul unei rute de sosire definite, până în punctul de la care aterizarea poate fi finalizată și apoi, dacă aterizarea nu este realizată, până la o poziție de la care se aplică criteriile procedurilor de așteptare sau criteriile de trecere peste obstacole în faza de zbor pe rută. Procedurile de apropiere instrumentală sunt clasificate după cum urmează:

- procedură de apropiere de neprecizie (Non-Precision Approach – NPA) - procedură de apropiere instrumentală proiectată pentru operațiunile de apropiere instrumentală 2D de tip A;

- procedură de apropiere cu ghidare verticală (Approach Procedure with Vertical Guidance – APV) - procedură de apropiere instrumentală pentru navigația bazată pe cerințele de performanță (PBN), proiectată pentru operațiunile de apropiere instrumentală 3D de tip A;

- procedură de apropiere de precizie (Precision Approach – PA) - procedură de apropiere instrumentală bazată pe sisteme de navigație (ILS, MLS, GLS și SBAS Cat. I), proiectată pentru operațiunile de apropiere instrumentală 3D de tip A sau B;

condiții meteorologice de zbor instrumental (Instrument Meteorological Conditions – IMC) - condiții meteorologice exprimate ca vizibilitate, distanță față de nori și plafon, inferioare minimelor specificate pentru condițiile meteorologice de zbor la vedere;

operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (Low-Visibility Operations – LVO) - operațiuni de apropiere sau de decolare pe o pistă cu o distanță vizuală în lungul pistei (*Runway Visual Range, RVR*) mai mică de 550 m sau cu o înălțime de luare a deciziei (*Decision Height, DH*) mai mică de 200 ft;

proceduri în condiții de vizibilitate redusă - proceduri aplicate pe un aerodrom cu scopul de a asigura siguranța în timpul operațiunilor în condiții de vizibilitate redusă;

suprafață de manevră - acea parte a unui aerodrom destinată a fi utilizată pentru decolarea, aterizarea și rularea aeronavelor, excluzând platformele;

metadata - date despre date;

suprafață de mișcare - acea parte a unui aerodrom destinată a fi utilizată pentru decolarea, aterizarea și rularea aeronavelor, care constă în suprafața de manevră și platforma;

mijloc de navigație - instalație sau un sistem extern aeronavei care generează semnale electromagnetice utilizate de sistemele de navigație ale aeronavei pentru determinarea poziției sau ghidarea traiectului de zbor;

mod radar secundar de supraveghere (Secondary Surveillance Radar – SSR) - identificatorul convențional legat de funcțiile specifice ale semnalelor de interogare transmise de un interogator SSR. Există patru moduri specificate în anexa 10 a OACI: A, C, S și intermod;

piste aproape paralele - piste care nu se intersectează și ale căror axe prelungite fac un unghi de convergență/divergență de cel mult 15 grade;

operațiune cu credite operaționale - o operațiune care utilizează anumite aeronave sau echipamente aflate la sol sau o combinație de aeronave și echipamente aflate la sol care permite oricare dintre următoarele elemente:

(a) aplicarea unor minime de operare pe aerodrom mai mici decât cele standard pentru o anumită clasificare a operării;

(b) cerințele de vizibilitate pot fi îndeplinite sau reduse;

(c) sunt necesare mai puține instalații la sol;

pilot comandant - pilotul desemnat de operator sau, în cazul aviației generale, de proprietar ca fiind la comandă și responsabil pentru derularea în siguranță a unui zbor;

poziție - într-un context geografic, reprezintă un set de coordonate (latitudine și longitudine) stabilite față de elipsoidul matematic de referință, care definesc poziția unui punct pe suprafața Pământului;

indicație de poziție - indicația vizuală, sub formă nesimbolică sau simbolică sau sub ambele forme, afișată pe un ecran al sistemului de supraveghere, a poziției unei aeronave, a unui vehicul de aerodrom sau a unui alt obiect;

altitudine-presiune - presiune atmosferică exprimată ca altitudine care corespunde acelei presiuni în Atmosfera Standard;

radar primar - sistem radar care utilizează semnale radio reflectate;

comunicații tipărite - comunicații care asigură automat o înregistrare tipărită permanentă la fiecare terminal al unui circuit a tuturor mesajelor transmise prin acel circuit;

zonă interzisă - spațiu aerian de dimensiuni definite, deasupra teritoriului sau apelor teritoriale ale unui stat, în interiorul căruia zborul aeronavelor este interzis;

serviciu de radionavigație - serviciu care furnizează informații de ghidare sau date de poziție prin intermediul unuia sau mai multor mijloace de radionavigație în scopul operării eficiente și în siguranță a aeronavelor;

radiotelefonie - formă de radiocomunicație destinată, în principal, schimbului de informații prin voce;

specificație privind performanța de comunicație cerută sau specificația RCP - set de cerințe cu privire la furnizarea serviciilor de trafic aerian și la echipamentele de la sol, capacitatea aeronavelor și operațiunile aferente, necesare pentru a sprijini comunicațiile bazate pe performanță;

specificație privind performanța de supraveghere cerută sau specificația RSP - set de cerințe cu privire la furnizarea serviciilor de trafic aerian și echipamentele de la sol, capacitatea aeronavelor și operațiunile aferente, necesare pentru a sprijini supravegherea bazată pe performanță;

rezoluție - cu referire la date, un număr de unități sau de cifre în care se exprimă și se utilizează o valoare măsurată sau calculată;

zonă restricționată - spațiu aerian de dimensiuni definite, deasupra teritoriului sau a apelor teritoriale ale unui stat, în interiorul căruia zborul aeronavelor este restricționat potrivit anumitor condiții specificate;

etapă de rută - o rută sau o porțiune a unei rute pe care se zboară fără vreo aterizare intermediară;

pistă în serviciu - pista sau piste care sunt considerate de unitatea de servicii de trafic aerian ca fiind cele mai convenabile la un moment dat pentru tipurile de aeronave prevăzute a ateriza sau a decola la aerodrom. Se pot desemna piste separate sau multiple drept piste în serviciu pentru aeronavele care sosesc și care pleacă;

radar secundar - sistem radar în cazul căruia un semnal radio transmis de stația radar inițiază transmiterea unui semnal radio de la o altă stație;

radar secundar de supraveghere (SSR) - un sistem radar de supraveghere care utilizează emițătoare și receptoare (interogatoare) și transpondere;

suprafață sensibilă - suprafață care se extinde dincolo de suprafața critică, unde parcarea sau deplasarea aeronavelor sau a vehiculelor ar afecta semnalul de dirijare în așa fel încât se poate considera o perturbare inacceptabilă a aeronavelor care utilizează semnalul respectiv;

SNOWTAM - serie specială de NOTAM, transmise într-un format standard, care furnizează un raport privind starea suprafeței notificând prezența sau încetarea condițiilor periculoase datorate zăpezii, gheții, zloatei, chiciurii,

apei stătătoare sau ape asociate cu zăpada, zloata, gheața sau chiciura pe suprafața de mișcare;

punct semnificativ - loc geografic specificat utilizat pentru definirea unei rute ATS sau a traiectului de zbor al unei aeronave, precum și pentru alte scopuri în materie de navigație aeriană și servicii de trafic aerian;

ecran al sistemului de supraveghere - afișaj electronic care redă poziția și mișcarea aeronavelor, precum și alte informații, după caz;

sosire instrumentală standard (Standard Instrument Arrival – STAR) - rută de sosire IFR desemnată, care face legătura între un punct semnificativ, de obicei situat pe o rută ATS, și un punct din care poate fi inițiată o procedură publicată de apropiere instrumentală;

plecare instrumentală standard (Standard Instrument Departure – SID) - rută de plecare IFR desemnată, care face legătura între aerodrom sau o anumită pistă a aerodromului și un anumit punct semnificativ, situat de obicei pe o rută ATS desemnată, din care începe faza de zbor pe rută a unui zbor;

zbor VFR special - zbor VFR autorizat de ATC să se deruleze într-o zonă de control în condiții meteorologice cu valori inferioare condițiilor VMC;

rulare - mișcarea unei aeronave pe suprafața unui aerodrom sau a unui loc de operare cu ajutorul mijloacelor proprii, excluzând decolarea și aterizarea;

cale de rulare - traseu definit pe un aerodrom terestru, amenajat pentru rularea la sol a aeronavelor și destinat asigurării legăturii între două părți diferite ale aerodromului;

regiune de control terminal (Terminal Control Area – TMA) - regiune de control stabilită în mod normal la intersecția rutelor ATS din vecinătatea unui sau mai multor aerodromuri importante;

actualitate - cu referire la date, gradul de încredere că datele sunt aplicabile perioadei de utilizare prevăzute a acestora;

trasabilitate - cu referire la date, gradul în care un sistem sau un produs-dată poate furniza o evidență a modificărilor aduse produsului respectiv, permițând astfel o pistă de audit de la utilizatorul final până la partea care a generat datele;

traiect - proiecția pe suprafața pământului a traiectoriei unei aeronave, a cărei direcție în orice punct se exprimă de obicei în grade față de direcția Nord (adevărat, magnetic sau grilă);

informare de trafic - informații emise de o unitate a serviciului de trafic aerian în scopul de a alerta un pilot despre alt trafic aerian cunoscut sau observat, care poate fi în proximitatea poziției sale sau a rutei de zbor avute în vedere, precum și de a ajuta pilotul să evite o coliziune;

punct de transfer al controlului - punct definit situat de-a lungul traiectoriei de zbor a unei aeronave, la care responsabilitatea pentru furnizarea serviciului de control al traficului aerian pentru aeronavă se transferă de la o unitate sau poziție de control la următoarea unitate sau poziție de control;

unitate care transferă controlul -unitate de control al traficului aerian aflată în proces de transfer al responsabilității de furnizare a serviciului de control al traficului aerian unei aeronave către următoarea unitate de control al traficului aerian sau către următorul controlor de trafic aerian de pe ruta de zbor a aeronavei respective;

altitudine de tranziție - altitudinea la care sau sub care poziția pe verticală a unei aeronave este controlată prin raportare la altitudini;

strat de tranziție - spațiul aerian dintre altitudinea de tranziție și nivelul de tranziție;

nivel de tranziție - cel mai de jos nivel de zbor disponibil pentru utilizare deasupra altitudinii de tranziție;

validare - cu referire la date, reprezintă procesul prin care se asigură că datele îndeplinesc cerințele aplicației specificate sau ale utilizării prevăzute;

verificare - cu referire la date, reprezintă evaluarea ieșirilor unui proces de prelucrare a datelor aeronautice pentru a se asigura corectitudinea și consecvența în raport cu intrările și cu standardele, normele și convențiile aplicabile în materie de date, utilizate în procesul respectiv;

fază de incertitudine - situație în care există incertitudine în ceea ce privește siguranța unei aeronave și a persoanelor aflate la bordul său;

balon liber nepilotat - aeronavă nepropulsată, nepilotată, mai ușoară decât aerul, aflată în zbor liber;

vectorizare - asigurarea dirijării navigației aeronavelor sub formă de direcții specifice, pe baza utilizării unui sistem de supraveghere ATS;

zbor în conformitate cu regulile de zbor la vedere sau zbor VFR - zbor efectuat în conformitate cu regulile de zbor la vedere;

apropiere la vedere - apropiere executată de un zbor IFR în care nu se realizează fie întreaga procedură de apropiere instrumentală, fie o parte din aceasta, iar apropierea se execută cu repere vizuale de la sol;

condiții meteorologice de zbor la vedere (Visual Meteorological Conditions – VMC) - condiții meteorologice exprimate ca vizibilitate, distanță față de nori și plafon, egale cu minimele specificate sau superioare acestora;

VOLMET - informații meteorologice pentru aeronavele aflate în zbor;

emisiune VOLMET - furnizare, după caz, a informărilor METAR, SPECI, TAF și SIGMET actuale, prin transmisii continue și repetitive prin voce;

punct de drum - un loc geografic specificat, utilizat pentru definirea unei rute de navigație de suprafață sau a traiectului de zbor al unei aeronave care utilizează navigația RNAV. Punctul de drum poate fi:

- punct fly-by –punct de drum care necesită anticiparea virajului pentru a permite interceptarea tangențială a următorului segment al unei rute sau proceduri sau

- punct fly-over –punct de drum la care se inițiază virajul pentru a intercepta următorul segment al unei rute sau proceduri;

observator vulcanic - furnizor, selectat de AAC, care observă activitatea unui vulcan sau a unui grup de vulcani și pune aceste observații la dispoziția unei liste convenite de destinatari din domeniul aviației;

limbaj de marcare geografică (Geography Markup Language – GML) - standard de codificare al Consorțiului geospațial deschis (Open Geospatial Consortium – OGC);

centru meteorologic spațial (Space Weather Centre – SWXC) - centru desemnat să monitorizeze și să furnizeze informații consultative cu privire la fenomenele meteorologice spațiale preconizate să afecteze comunicațiile radio de înaltă frecvență, comunicațiile prin satelit și sistemele de navigație și de supraveghere bazate pe GNSS, și/sau să prezinte un risc de radiații pentru ocupanții aeronavelor.

Anexa nr. 2
la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor
administrative pentru furnizorii de management al traficului
aerian și serviciilor de navigație aeriană

CERINȚE APLICABILE AUTORITĂȚILOR COMPETENTE — SUPRAVEGHEREA SERVICIILOR ȘI A ALTOR FUNCȚII ALE REȚELEI ATM

(partea ATM/ANS.AR)

SUBPARTEA A — CERINȚE GENERALE

ATM/ANS.AR.A.001 Domeniu de aplicare

Anexa nr.2 stabilește cerințele aplicabile sistemelor de administrare și de management ale AAC, specificate în Codul aerian, în calitate de autoritate competentă responsabilă de certificarea, supravegherea și aplicarea normelor în ceea ce privește aplicarea cerințelor prevăzute în anexele nr.3-nr.13 de către furnizorii de servicii.

ATM/ANS.AR.A.005 Sarcini de certificare, supraveghere și aplicare a normelor

(a) AAC îndeplinește sarcini de certificare, de supraveghere și de aplicare a normelor în ceea ce privește aplicarea cerințelor ce vizează furnizorii de servicii, monitorizează furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor acestora și verifică dacă sunt îndeplinite cerințele aplicabile.

(b) AAC identifică și exercită responsabilitățile în materie de certificare, de supraveghere și de aplicare a normelor în așa fel încât să se asigure că:

(1) există responsabili desemnați pentru punerea în aplicare a fiecărei dispoziții din Regulament;

(2) au cunoștință de mecanismele de supraveghere a siguranței și de rezultatele acestora.

(3) are loc un schimb de informații pertinente între autoritățile competente.

Autoritățile competente trebuie să analizeze cu regularitate acordul privind supervizarea furnizorilor de servicii care prestează servicii de navigație aeriană în blocuri funcționale de spațiu aerian (FAB) ce se extind asupra spațiului aerian aflat sub responsabilitatea a mai mult de un stat membru UE, și, în cazul furnizării transfrontaliere de servicii de navigație aeriană, acordul privind recunoașterea reciprocă a sarcinilor de supervizare, precum și aplicarea în practică a respectivelor acorduri, în special din perspectiva performanțelor atinse în domeniul siguranței de către furnizorii de servicii aflați sub supervizarea lor.

(c) Autoritatea competentă trebuie să stabilească proceduri de coordonare cu alte autorități competente în ceea ce privește schimbările notificate ale sistemelor funcționale care implică furnizori de servicii aflați sub supravegherea celorlalte autorități competente. Aceste proceduri de coordonare trebuie să asigure selecția și examinarea eficace a respectivelor schimbări notificate, în conformitate cu ATM/ANS.AR.C.025.

ATM/ANS.AR.A.010 Documentație în materie de certificare, supraveghere și aplicare a normelor

AAC pune la dispoziția personalului său actele normative, standardele, normele, publicațiile tehnice și documentele conexe relevante pentru ca acesta să își execute sarcinile și să execute responsabilitățile sale.

ATM/ANS.AR.A.015 Mijloace de conformare

(a) AAC elaborează AMC care pot fi utilizate pentru a asigura conformarea cu cerințele Regulamentului. Atunci când se respectă AMC, se consideră că cerințele aplicabile din Regulament au fost îndeplinite.

(b) Pentru a asigura conformarea cu cerințele Regulamentului, se pot utiliza AltMOC.

(c) AAC stabilește un sistem pentru a se asigura în mod sistematic că toate AltMOC utilizate de ea însăși sau de furnizorii de servicii aflați sub supravegherea sa permit stabilirea conformării cu cerințele Regulamentului.

(d) AAC evaluează toate AltMOC propuse de un furnizor de servicii în conformitate cu ATM/ANS.OR.A.020, analizând documentația pusă la dispoziție și, dacă se consideră necesar, efectuând o inspecție în cadrul respectivului furnizor de servicii.

În cazul în care constată că AltMOC sunt suficiente pentru a garanta respectarea cerințelor aplicabile ale Regulamentului, AAC trebuie să informeze solicitantul că pot fi aplicate AltMOC și, dacă este cazul, să modifice în consecință certificatul solicitantului.

(e) În cazul în care AAC utilizează AltMOC pentru a stabili conformarea cu cerințele aplicabile ale Regulamentului, acestea sunt puse la dispoziția tuturor furnizorilor de servicii aflați sub supravegherea sa.

ATM/ANS.AR.A.025 Reacția imediată la o problemă de siguranță

(a) Fără a aduce atingere Regulamentului privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, aprobat prin Ordinul nr.199/2020 al organului central de specialitate în domeniul aviației civile (în continuare – RAC-RAASEAC), AAC implementează un sistem pentru a colecta, a analiza și a difuza în mod corespunzător informații privind siguranța.

(b) La primirea informațiilor privind siguranța, AAC ia măsuri adecvate pentru soluționarea problemei de siguranță, inclusiv emiterea de directive de siguranță în conformitate cu ATM/ANS.AR.A.030.

(c) Măsurile luate în temeiul literei (b) se notifică imediat furnizorilor de servicii în cauză pentru ca aceștia să se conformeze în consecință, în conformitate cu ATM/ANS.OR.A.060.

ATM/ANS.AR.A.030 Directive de siguranță

(a) AAC emite directive de siguranță atunci când a constatat existența, în cadrul unui sistem funcțional, a unei condiții care afectează siguranța și care necesită o acțiune imediată.

(b) Directiva de siguranță se transmite furnizorilor de servicii în cauză și trebuie să cuprindă cel puțin următoarele informații:

1. identificarea condițiilor care afectează siguranța;
2. identificarea sistemului funcțional afectat;
3. acțiunile necesare și justificarea acestora;
4. termenul în care trebuie întreprinse acțiunile necesare;
5. data intrării în vigoare.

(c) AAC verifică respectarea de către furnizorii de servicii a directivelor de siguranță aplicabile.

SUBPARTEA B — MANAGEMENTUL (ATM/ANS.AR.B)

ATM/ANS.AR.B.001 Sistemul de management

(a) AAC instituie și menține un sistem de management care cuprindă cel puțin următoarele elemente:

1. politici și proceduri documentate în vederea descrierii organizării sale, a mijloacelor și metodelor de obținere a conformării cu cerințele esențiale stabilite de Codul aerian, după cum este necesar pentru a-și exercita sarcinile de certificare, de supraveghere și de asigurare a aplicării normelor. Procedurile se țin la zi și servesc ca documente de lucru fundamentale în cadrul AAC pentru toate sarcinile asociate;

2. suficient personal, inclusiv inspecitori, pentru a-și îndeplini sarcinile și pentru a exercita responsabilitățile care îi revin în temeiul Regulamentului. Personalul respectiv trebuie să fie calificat pentru îndeplinirea sarcinilor care îi sunt atribuite și să dețină cunoștințele, experiența și pregătirea inițială, la locul de muncă și periodică necesare pentru a-i asigura competența constantă. AAC instituie un sistem de planificare a disponibilității personalului, pentru a asigura îndeplinirea corespunzătoare a tuturor sarcinilor aferente;

3. facilități și spații de birouri adecvate pentru executarea respectivelor sarcini atribuite;

4. un proces de monitorizare a conformității sistemului de management cu cerințele relevante și a gradului de adecvare al procedurilor, inclusiv instituirea

unui proces de audit intern și a unui proces de management al riscurilor la adresa siguranței. Monitorizarea conformității include un sistem de transmitere a constatărilor auditului către persoanele cu funcții de conducere ale AAC în vederea asigurării implementării unor acțiuni corective, după caz;

5. o persoană sau un grup de persoane care răspund în fața persoanelor cu funcție de conducere ale AAC pentru funcția de monitorizare a conformității.

(b) Pentru fiecare domeniu de activitate inclus în sistemul de management, AAC atribuie unei persoane sau mai multora răspunderea generală pentru gestionarea sarcinii (sarcinilor) relevante.

(c) AAC instituie proceduri pentru participarea la un schimb reciproc al tuturor informațiilor și asistenței necesare cu alte autorități competente vizate, fie naționale, fie din alte state, inclusiv al următoarelor informații:

1. constatările relevante semnalate și acțiunile subsecvente întreprinse ca urmare a supravegherii furnizorilor de ATM/ANS;

2. generate de raportarea obligatorie și voluntară a evenimentelor în conformitate cu ATM/ANS.OR.A.065.

ATM/ANS.AR.B.005 Atribuirea de sarcini entităților calificate

(a) AAC poate atribui unor entități calificate sarcinile sale legate de certificarea sau de supravegherea furnizorilor de servicii în temeiul Regulamentului, altele decât eliberarea certificatelor. Atunci când atribuie astfel de sarcini, AAC trebuie să se asigure că:

1. dispune de un sistem pentru evaluarea inițială și continuă a conformității entității; și

2. a încheiat cu entitatea calificată un acord documentat, aprobat de ambele părți la nivelul de conducere corespunzător, care definește în mod clar:

(i) sarcinile care trebuie executate;

(ii) declarațiile, rapoartele și evidențele care trebuie furnizate;

(iii) condițiile tehnice care trebuie îndeplinite la executarea unor astfel de sarcini;

(iv) acoperirea responsabilității asociate;

(v) protecția acordată informațiilor obținute în cursul executării unor astfel de sarcini.

(b) AAC asigură că procesul de audit intern și procesul de management al riscurilor la adresa siguranței prevăzute la ATM/ANS.AR.B.001 litera (a) subpunctul 4 cuprind toate sarcinile executate în numele său de către entitatea calificată.

ATM/ANS.AR.B.010 Schimbări în sistemul de management

(a) AAC dispune de un sistem pentru identificarea schimbărilor care îi afectează capacitatea de a-și executa sarcinile și de a-și îndeplini responsabilitățile. Acest sistem permite să ia măsurile necesare pentru a garanta faptul că sistemul său de management rămâne adecvat și eficient.

(b) AAC actualizează sistemul de management pentru a reflecta în timp util orice modificare a cadrului normativ, astfel încât să asigure o implementare eficientă a sistemului său de management.

(c) AAC notifică organului central de specialitate în domeniul aviației civile schimbările care îi afectează capacitatea de a-și executa sarcinile și de a-și îndeplini responsabilitățile definite în Codul aerian și normele sale de aplicare.

ATM/ANS.AR.B.015 Evidența documentelor

(a) AAC trebuie să instituie un sistem de evidență a documentelor care să permită stocarea adecvată, accesibilitatea și trasabilitatea sigură a:

1. politicilor și procedurilor documentate ale sistemului de management;
2. pregătirii, calificării și autorizării personalului impuse de ATM/ANS.AR.B.001 litera (a) subpunctul 2;
3. atribuirii sarcinilor, cuprinzând elementele impuse de punctul ATM/ANS.AR.B.005, precum și detaliile sarcinilor atribuite;
4. proceselor de certificare și/sau de declarare;
5. desemnării furnizorilor de servicii de trafic aerian și de servicii meteorologice, după caz;
6. conformării furnizorilor de servicii cu cerințele aplicabile din Regulament după eliberarea unui certificat sau, dacă este cazul, după depunerea unei declarații, inclusiv ale tuturor rapoartelor de audit, cuprinzând constatările, acțiunile corective și data de încheiere a acțiunilor, și ale observațiilor, precum și ale altor înregistrări legate de siguranță;
7. evaluării AltMOC propuse de furnizorii de servicii și ale notificării acestora către AAC, precum și AltMOC utilizate de AAC însăși;
8. măsurilor de executare luate;
9. informațiilor privind siguranța, ale directivelor de siguranță și ale măsurilor subsecvente;
10. utilizării măsurilor derogatorii.

(b) AAC păstrează o listă a tuturor certificatelor pe care le-a eliberat furnizorilor de servicii și a declarațiilor pe care le-a primit de la aceștia.

(c) Toate evidențele se păstrează o perioadă de minimum cinci ani de la data la care certificatul nu mai este valabil sau declarația este retrasă, sub rezerva cadrului normativ aplicabil privind protecția datelor.

SUBPARTEA C – SUPRAVEGHERE, CERTIFICARE ȘI APLICAREA NORMELOR (ATM/ANS.AR.C)

ATM/ANS.AR.C.001 Monitorizarea performanței în materie de siguranță

(a) AAC monitorizează și evaluează cu regularitate performanța în materie de siguranță a furnizorilor de servicii aflați sub supravegherea sa.

(b) AAC utilizează rezultatele monitorizării performanței în materie de siguranță în special în cadrul activității de supraveghere bazată pe riscuri.

ATM/ANS.AR.C.005 Certificarea, declararea și verificarea conformării cu cerințele a furnizorilor de servicii

(a) Conform prevederilor Codului aerian și ATM/ANS.AR.B.001 litera (a) subpunctul 1, AAC instituie un proces pentru a verifica:

1. conformarea furnizorilor de servicii cu cerințele aplicabile din anexele nr.3-nr.13 și cu orice alte condiții aplicabile atașate certificatului înainte de eliberarea acestuia. Certificatul se eliberează în conformitate cu procedurile și instrucțiunile aeronautice aprobate de AAC;

2. respectarea oricărei obligații legate de siguranță;

3. menținerea conformării cu cerințele aplicabile a furnizorilor de servicii aflați sub supravegherea sa;

4. punerea în aplicare a obiectivelor de siguranță, a cerințelor de siguranță și a altor condiții legate de siguranță identificate în declarațiile de verificare a sistemelor, inclusiv în orice declarație relevantă de conformitate sau de adecvare pentru utilizare a componentelor sistemelor;

5. punerea în aplicare a directivelor de siguranță, a acțiunilor corective și a măsurilor de executare.

(b) Procesul menționat la litera (a) trebuie:

1. să se bazeze pe proceduri documentate;

2. să fie susținut de o documentație concepută în mod expres pentru a oferi personalului îndrumări cu privire la executarea sarcinilor sale legate de certificare, supraveghere și aplicarea normelor;

3. să ofere organizației în cauză informații despre rezultatele activității de certificare, de supraveghere și de aplicare a normelor;

4. să se bazeze pe audituri, analize și inspecții efectuate de AAC;

5. în ceea ce privește furnizorii de servicii certificați, să furnizeze AAC dovezile necesare în sprijinul unor măsuri ulterioare în cazurile de nerespectare a cerințelor;

6. în ceea ce privește furnizorii de servicii care fac declarații, să furnizeze AAC dovezile necesare pentru a lua, dacă se impun, măsuri de remediere care pot include măsuri de executare, în temeiul prevederilor cadrului normativ aplicabil, dacă este cazul.

ATM/ANS.AR.C.010 Supraveghere

(a) În conformitate cu prevederile Codului aerian și Regulamentului, AAC sau entitățile calificate care acționează în numele acesteia desfășoară audituri de supraveghere în conformitate cu prevederile Codului aerian și punctele 24 -28 din Regulament.

(b) Auditurile menționate la litera (a) trebuie:

1. să furnizeze AAC dovezi ale conformării cu cerințele aplicabile și modalitățile de implementare;

2. să se desfășoare independent de orice activități de audit intern întreprinse de furnizorul de servicii;

3. să acopere integra modalitățile de implementare sau elementele acestora, precum și procesele sau serviciile;

4. să determine dacă:

(i) modalitățile de implementare sunt conforme cu cerințele aplicabile;

(ii) măsurile întreprinse sunt conforme cu modalitățile de implementare și cu cerințele aplicabile;

(iii) rezultatele măsurilor întreprinse corespund rezultatelor scontate ale modalităților de implementare.

(c) Pe baza dovezilor pe care le are la dispoziție, AAC monitorizează menținerea conformării furnizorilor de servicii aflați sub supravegherea sa cu cerințele aplicabile din Regulament.

ATM/ANS.AR.C.015 Programul de supraveghere

(a) AAC elaborează și actualizează anual un program de supraveghere care să țină cont de natura specifică a furnizorilor de servicii, de complexitatea activităților acestora, de rezultatele anterioare ale activităților de certificare și/sau de supraveghere și care să se bazeze pe evaluarea riscurilor asociate. Programul de supraveghere cuprinde audituri, care:

1. să acopere toate domeniile care ar putea ridica probleme de siguranță, concentrându-se asupra domeniilor în care au fost identificate probleme;

2. să acopere toți furnizorii de servicii aflați sub supravegherea AAC;

3. să acopere mijloacele utilizate de furnizorul de servicii pentru a asigura competența personalului său;

4. să se desfășoare într-un mod proporțional cu nivelul de risc prezentat de operațiunile și serviciile furnizorului de servicii; și

5. să sigure că pentru furnizorii de servicii aflați sub supervizarea AAC, se aplică un ciclu de planificare a supravegherii care nu depășește 12 luni.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a furnizorului de servicii a scăzut.

În cazul unui furnizor de servicii certificat de AAC, ciclul de planificare a supravegherii poate fi prelungit până la maximum 24 de luni dacă AAC a constatat că, în decursul celor 12 de luni anterioare:

(i) furnizorul de servicii a demonstrat o identificare eficientă a pericolelor în materie de siguranță a aviației și un management eficient al riscurilor asociate;

(ii) furnizorul de servicii a demonstrat continuu conformarea cu cerințele de gestionare a schimbărilor în temeiul ATM/ANS.OR.A.040 și ATM/ANS.OR.A.045;

(iii) nu s-au emis constatări de nivelul 1;

(iv) toate acțiunile corective au fost puse în aplicare în termenul acceptat sau prelungit de AAC, definit la ATM/ANS.AR.C.050.

Dacă, pe lângă condițiile de mai sus, furnizorul de servicii a instituit un sistem eficace de raportare continuă către AAC cu privire la performanța în materie de siguranță și la conformarea cu reglementările a furnizorului de servicii însuși, iar acest sistem a fost aprobat de AAC, ciclul de planificare a supravegherii poate fi prelungit până la maximum 36 de luni;

6. să asigure monitorizarea executării acțiunilor corective;

7. să facă obiectul consultării cu furnizorii de servicii în cauză și al notificării ulterioare;

8. să indice frecvența planificată a inspecțiilor în diferitele locuri de desfășurare a activității, dacă există.

(b) AAC poate decide să modifice obiectivele și sfera auditurilor programate, inclusiv prin efectuarea de analize ale documentelor și audituri suplimentare, ori de câte ori este necesar.

(c) AAC decide cu privire la modalitățile, elementele, serviciile, funcțiile, locurile fizice și activitățile care urmează să fie auditate într-o perioadă de timp determinată.

(d) Observațiile și constatările auditurilor emise în conformitate cu ATM/ANS.AR.C.050 trebuie documentate. Constatările trebuie susținute de dovezi și trebuie identificate în ceea ce privește cerințele aplicabile și modalitățile de implementare a acestora pe baza cărora s-a efectuat auditul.

(e) Trebuie întocmit un raport de audit cu detaliile constatărilor și ale observațiilor, care trebuie transmis furnizorului de servicii în cauză.

ATM/ANS.AR.C.020 Eliberarea certificatelor

(a) În urma procesului prevăzut la ATM/ANS.AR.C.005 litera (a), la primirea unei cereri de eliberare a unui certificat pentru un furnizor de servicii, AAC trebuie să verifice conformarea furnizorului de servicii cu cerințele aplicabile din Codul aerian și Regulament.

(b) AAC poate solicita efectuarea oricăror audituri, inspecții sau evaluări pe care le consideră necesare înainte de eliberarea certificatului.

(c) Certificatul se eliberează pe o durată nelimitată. Privilegiile asociate activităților pe care furnizorul de servicii este aprobat să le desfășoare trebuie menționate în condițiile de furnizare a serviciilor atașate certificatului.

(d) Certificatul nu se eliberează în cazul în care rămâne deschisă o constatare de nivelul 1. În circumstanțe excepționale, furnizorul de servicii evaluează constatările care nu sunt de nivelul 1 și reduce riscurile în funcție de necesități, iar un plan de acțiuni corective pentru închiderea constatărilor trebuie aprobat de AAC înainte ca certificatul să fie eliberat.

(e) Modelul Certificatului furnizorului de servicii și condițiile de furnizare a serviciilor se stabilește în procedurile și instrucțiunile aeronautice civile aprobate de AAC.

ATM/ANS.AR.C.025 Schimbări

(a) La primirea unei notificări cu privire la o schimbare în conformitate cu ATM/ANS.OR.A.045, AAC se conformează dispozițiilor de la ATM/ANS.AR.C.030, ATM/ANS.AR.C.035 și ATM/ANS.AR.C.040.

(b) La primirea unei notificări cu privire la o schimbare în conformitate cu ATM/ANS.OR.A.040 litera (a) subpunctul 2 care necesită aprobare prealabilă, AAC trebuie:

1. să verifice conformarea furnizorului de servicii cu cerințele aplicabile înainte de a elibera aprobarea schimbării;

2. să ia măsuri adecvate imediate, fără a aduce atingere eventualelor măsuri suplimentare de executare, atunci când furnizorul de servicii efectuează schimbări care necesită aprobare prealabilă fără să fi primit aprobarea din partea AAC menționată la subpunctul 1.

(c) Pentru a permite unui furnizor de servicii să efectueze schimbări în sistemul său de management și/sau în sistemul său de management al siguranței, după caz, fără aprobare prealabilă în conformitate cu ATM/ANS.OR.A.040 litera (b), AAC trebuie să aprobe o procedură care să definească sfera unor astfel de schimbări și să descrie modul în care vor fi notificate și gestionate astfel de schimbări. În cadrul procedurii de supraveghere continuă, AAC trebuie să evalueze informațiile puse la dispoziție în notificare pentru a verifica dacă măsurile luate sunt conforme cu procedurile aprobate și cu cerințele aplicabile. În cazul constatării oricărei neconformități, AAC trebuie:

1. să notifice respectiva neconformitate furnizorului de servicii și să solicite schimbări suplimentare;

2. în cazul constatărilor de nivelul 1 sau de nivelul 2, să acționeze în conformitate cu ATM/ANS.AR.C.050.

ATM/ANS.AR.C.030 Aprobarea procedurilor de gestionare a schimbărilor în cazul sistemelor funcționale

(a) AAC examinează:

1. procedurile de gestionare a schimbărilor în cazul sistemelor funcționale depuse de furnizorul de servicii în conformitate cu ATM/ANS.OR.B.010 litera (b) sau orice modificări substanțiale aduse respectivelor proceduri;

2. orice abatere de la procedurile menționate la subpunctul 1 în cazul unei anumite schimbări, atunci când respectiva abatere este solicitată de un furnizor de servicii în conformitate cu ATM/ANS.OR.B.010 litera (c) subpunctul 1.

(b) AAC aprobă procedurile, modificările și abaterile menționate la litera (a) dacă a stabilit că acestea sunt necesare și suficiente pentru ca furnizorul de servicii să își demonstreze conformarea cu ATM/ANS.OR.A.045, ATM/ANS.OR.C.005, ATS.OR.205 și ATS.OR.210, după caz.

ATM/ANS.AR.C.035 Decizia de a examina o schimbare notificată a sistemului funcțional

(a) La primirea unei notificări în conformitate cu ATM/ANS.OR.A.045 litera (a) subpunctul 1 sau la primirea informațiilor modificate în conformitate cu ATM/ANS.OR.A.045 litera (b), AAC trebuie să decidă dacă examinează sau nu schimbarea în cauză. AAC solicită furnizorului de servicii orice informații suplimentare de care are nevoie în sprijinul acestei decizii.

(b) AAC stabilește dacă este necesară o examinare în funcție de criterii specifice, valabile și documentate care asigură, ca cerință minimă, examinarea schimbării notificate dacă combinația dintre probabilitatea ca argumentația să fie complexă sau nefamiliară pentru furnizorul de servicii și gravitatea consecințelor posibile ale schimbării este semnificativă.

(c) În cazul în care AAC decide că este necesară o examinare în funcție de alte criterii bazate pe riscuri, în plus față de cele de la litera (b), respectivele criterii trebuie să fie specifice, valabile și documentate.

(d) AAC informează furnizorul de servicii cu privire la decizia sa de a examina o schimbare notificată a unui sistem funcțional și, la cerere, trebuie să îi ofere furnizorului de servicii justificările asociate.

ATM/ANS.AR.C.040 Examinarea unei schimbări notificate a sistemului funcțional

(a) În cazul în care examinează argumentația în favoarea unei schimbări notificate, AAC trebuie:

1. să evalueze valabilitatea argumentației prezentate cu privire la ATM/ANS.OR.C.005 litera (a) subpunctul 2 sau la ATS.OR.205 litera (a) subpunctul 2;

2. să își coordoneze activitățile cu cele ale altor entități interesate, ori de câte ori este necesar.

(b) Urmare a examinării unei schimbări, AAC:

1. aprobă argumentația menționată la litera (a) subpunctul 1, cu condiții dacă este cazul, atunci când se demonstrează valabilitatea acesteia și informează în consecință furnizorul de servicii; fie

2. respinge argumentația menționată la litera (a) subpunctul 1 și informează furnizorul de servicii, transmițându-i justificarea de la baza deciziei.

ATM/ANS.AR.C.045 Declarațiile furnizorilor de servicii de informare a zborurilor

(a) La primirea unei declarații din partea unui furnizor de servicii de informare a zborurilor care intenționează să furnizeze astfel de servicii, AAC verifică dacă declarația conține toate informațiile prevăzute la ATM/ANS.OR.A.015 și trebuie să confirme respectivului furnizor de servicii primirea declarației.

(b) Dacă declarația nu conține informațiile cerute sau conține informații care indică neconformitatea cu cerințele aplicabile, AAC notifică respectiva neconformitate furnizorului de servicii de informare a zborurilor în cauză și

trebuie să solicite informații suplimentare. Dacă este necesar, AAC trebuie să efectueze un audit al furnizorului de servicii de informare a zborurilor. Dacă neconformitatea este confirmată, AAC trebuie să acționeze astfel cum se prevede la ATM/ANS.AR.C.050.

(c) AAC ține un registru al declarațiilor furnizorilor de servicii de informare a zborurilor care i-au fost prezentate în conformitate cu prezentul regulament.

ATM/ANS.AR.C.050 Constatări, acțiuni corective și măsuri de executare

(a) AAC dispune de un sistem de analiză a constatărilor din punctul de vedere al semnificației acestora în materie de siguranță și decide asupra măsurilor de executare necesare pe baza riscului la adresa siguranței prezentat de neconformitatea furnizorului de servicii.

(b) În situațiile în care riscul suplimentar la adresa siguranței ar fi inexistent sau foarte mic cu ajutorul unor măsuri adecvate imediate de reducere a acestuia, AAC acceptă furnizarea de servicii pentru a asigura continuitatea serviciului în timp ce se întreprind acțiuni corective.

(c) AAC emite o constatare de nivelul 1 atunci când se constată orice neconformitate gravă cu prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare, cu procedurile și cu manualele furnizorului de servicii, cu condițiile din certificat sau cu certificatul, cu actul de desemnare, dacă este cazul, sau cu conținutul unei declarații care prezintă un risc major pentru siguranța zborului sau care pune sub semnul întrebării într-un alt mod capacitatea furnizorului de servicii de a-și continua activitatea.

Constatările de nivelul 1 cuprind, dar nu se limitează la:

1. publicarea unor proceduri operaționale și/sau furnizarea unui serviciu într-un mod care creează un risc semnificativ pentru siguranța zborului;
2. obținerea sau menținerea valabilității certificatului furnizorului de servicii prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;
3. dovada unor practici nereglementare sau a utilizării frauduloase a certificatului furnizorului de servicii;
4. lipsa unui manager responsabil.

(d) AAC emite o constatare de nivelul 2 atunci când se constată orice altă neconformitate cu prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare, cerințele aplicabile, procedurile și cu manualele furnizorului de servicii, cu condițiile din certificat sau cu conținutul unei declarații.

(e) Atunci când se face o constatare, în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, AAC, fără a aduce atingere niciunei măsuri suplimentare impuse de normele lor de punere în aplicare, trebuie să comunice respectiva constatare în scris furnizorului de servicii și să solicite acțiuni corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate.

1. În cazul constatărilor de nivelul 1, AAC ia măsuri imediate și adecvate și, dacă este cazul, poate limita, suspenda sau revoca certificatul în totalitate sau parțial, asigurând continuitatea serviciilor cu condiția ca siguranța să nu fie afectată. Măsurile adoptate depind de amploarea constatării și trebuie menținute până când furnizorul de servicii a întreprins cu succes acțiunile corective necesare.

2. În cazul constatărilor de nivelul 2, AAC trebuie:

(i) să acorde furnizorului de servicii o perioadă de implementare a acțiunilor corective inclusă într-un plan de acțiune adecvat pentru natura constatării.

(ii) să evalueze acțiunile corective și planul de implementare propus de furnizorul de servicii și, în cazul în care concluzia evaluării este că acestea sunt suficiente pentru a soluționa neconformitatea (neconformitățile), să le accepte.

3. În cazul constatărilor de nivelul 2, dacă furnizorul de servicii nu depune un plan de acțiuni corective care să fie acceptabil pentru AAC având în vedere constatarea sau dacă furnizorul de servicii nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de AAC, constatarea se transformă în constatare de nivelul 1 și se iau măsurile prevăzute la subpunctul 1.

(f) Pentru acele cazuri care nu necesită constatări de nivelul 1 și de nivelul 2, AAC poate emite observații.

Anexa nr. 3
la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor
administrative pentru furnizorii de management al traficului
aerian și serviciilor de navigație aeriană

CERINȚE PENTRU FURNIZORII DE ATM/ANS (partea ATM/ANS.OR)

SUBPARTEA A – CERINȚE GENERALE (ATM/ANS.OR.A)

ATM/ANS.OR.A.001 Domeniu de aplicare

Anexa nr.3 stabilește cerințele care trebuie respectate de furnizorii de servicii.

ATM/ANS.OR.A.005 Cererea de eliberare a unui certificat de furnizor de servicii

(a) Cererea de eliberare a unui certificat de furnizor de servicii sau de modificare a unui certificat existent se prezintă în forma și în modul stabilite de AAC, la sediul AAC sau prin intermediul portalului serviciilor publice – www.servicii.gov.md, ținând cont de cerințele aplicabile din Regulament.

(b) Pentru a obține certificatul, furnizorul de servicii trebuie să respecte:

1. cerințele esențiale aplicabile stabilite în Codul aerian al Republicii Moldova;
2. cerințele stabilite în anexa nr.3;
3. cerințele specifice stabilite în anexele nr.4-nr.13, în cazul în care aceste cerințe sunt aplicabile având în vedere serviciile pe care furnizorul de servicii le furnizează sau intenționează să le furnizeze.

ATM/ANS.OR.A.010 Cererea de eliberare a unui certificat limitat

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian poate să solicite un certificat limitat la furnizarea de servicii, atunci când acesta furnizează sau intenționează să furnizeze servicii limitate la una sau mai multe dintre următoarele categorii:

1. lucru aerian;
2. aviație generală;
3. transport aerian comercial limitat la aeronave cu o masă maximă la decolare mai mică de 10 tone sau cu mai puțin de 20 de locuri pentru pasageri;
4. transport aerian comercial cu mai puțin de 10 000 de mișcări pe an, indiferent de masa maximă la decolare și de numărul locurilor pentru pasageri; în sensul prezentei dispoziții, „mișcări” înseamnă, într-un anumit an, media pe ultimii trei ani a numărului total de decolări și de aterizări.

(b) În plus, următorii furnizori de servicii de navigație aeriană pot, de asemenea, să solicite un certificat limitat:

1. un furnizor de servicii de navigație aeriană, altul decât un furnizor de servicii de trafic aerian, cu o cifră de afaceri anuală brută de maximum 1 000 000 EUR pentru serviciile pe care le furnizează sau intenționează să le furnizeze;

2. un furnizor de servicii de navigație aeriană care furnizează servicii de informare a zborurilor ale aerodromurilor operând în mod regulat nu mai mult de un post de lucru pe orice aerodrom.

(c) După cum stabilește AAC, un furnizor de servicii de navigație aeriană care solicită un certificat limitat în conformitate cu litera (a) sau cu litera (b) subpunctul 1 trebuie să îndeplinească cel puțin următoarele cerințe prevăzute la:

1. ATM/ANS.OR.B.001 Competența și capacitatea tehnică și operațională;
2. ATM/ANS.OR.B.005 Sistemul de management;
3. ATM/ANS.OR.B.020 Cerințele privind personalul;
4. ATM/ANS.OR.A.075 Deschiderea și transparența în furnizarea serviciilor;

5. anexele nr.4-nr.6 și nr.8, în cazul în care aceste cerințe sunt aplicabile având în vedere serviciile pe care furnizorul de servicii le furnizează sau intenționează să le furnizeze.

(d) După cum stabilește AAC, un furnizor de servicii de navigație aeriană care solicită un certificat limitat în conformitate cu litera (b) subpunctul 2 trebuie să îndeplinească cel puțin cerințele prevăzute la litera (c) subpunctele 1-4 și cerințele specifice prevăzute în anexa nr.4

(e) O persoană care solicită un certificat limitat depune o cerere în forma și modul stabilite de AAC.

ATM/ANS.OR.A.015 Declarația furnizorilor de servicii de informare a zborurilor

(a) Un furnizor de servicii de informare a zborurilor poate să își declare capacitatea și mijloacele necesare pentru a demonstra responsabilitățile asociate serviciilor furnizate dacă respectă suplimentar cerințele de bază, următoarele cerințe alternative:

1. furnizorul de servicii de informare a zborurilor furnizează sau intenționează să furnizeze serviciile operând în mod regulat nu mai mult de un post de lucru;

2. serviciile respective sunt de natură temporară, având o durată convenită cu AAC după cum este necesar pentru a obține o asigurare a siguranței proporțională.

(b) Un furnizor de servicii de informare a zborurilor care își declară activitățile trebuie:

1. să pună la dispoziția AAC toate informațiile relevante înainte de începerea operațiunilor, în forma și modul stabilite de AAC;

2. să pună la dispoziția AAC o listă a mijloacelor alternative de conformare utilizate, în conformitate cu ATM/ANS.OR.A.020;

3. să mențină conformarea cu cerințele aplicabile și cu informațiile furnizate în declarație;

4. să notifice AAC orice modificări ale declarației sale sau ale mijloacelor de conformare utilizate, prin depunerea unei declarații modificate;

5. să își furnizeze serviciile conform propriului manual de operațiuni și să respecte toate dispozițiile relevante cuprinse în acesta.

(c) Înainte de a-și înceta furnizarea de servicii, furnizorul de servicii de informare a zborurilor care își declară activitățile notifică acest lucru AAC într-un termen stabilit de AAC.

(d) Un furnizor de servicii de informare a zborurilor care își declară activitățile trebuie să îndeplinească următoarele cerințe prevăzute în:

1. ATM/ANS.OR.A.001 Domeniul de aplicare;
2. ATM/ANS.OR.A.020 Mijloacele de conformare;
3. ATM/ANS.OR.A.035 Demonstrarea conformării;
4. ATM/ANS.OR.A.040 Schimbări – generalități;
5. ATM/ANS.OR.A.045 Schimbările aduse sistemului funcțional;
6. ATM/ANS.OR.A.050 Facilitarea și cooperarea;
7. ATM/ANS.OR.A.055 Constatările și acțiunile corective;
8. ATM/ANS.OR.A.060 Reacția imediată la o problemă de siguranță;
9. ATM/ANS.OR.A.065 Raportarea evenimentelor;
10. ATM/ANS.OR.B.001 Competența și capacitatea tehnică și operațională;
11. ATM/ANS.OR.B.005 Sistemul de management;
12. ATM/ANS.OR.B.020 Cerințele privind personalul;
13. ATM/ANS.OR.B.035 Manualele de operațiuni;
14. ATM/ANS.OR.D.020 Răspunderea și asigurarea;
15. anexa nr.4.

(e) Un furnizor de servicii de informare a zborurilor care își declară activitățile își începe operațiunile numai după primirea confirmării de recepționare a declarației din partea AAC.

ATM/ANS.OR.A.020 Mijloacele de conformare

(a) Pentru a asigura conformarea cu cerințele Regulamentului, furnizorul de servicii poate utiliza AltMOC la AMC adoptate de AAC.

(b) În cazul în care furnizorul de servicii dorește să utilizeze un AltMOC, înainte de a-l utiliza, acesta furnizează AAC o descriere completă a respectivului AltMOC. Descrierea include orice revizuiți ale manualelor sau ale procedurilor care ar putea fi relevante, precum și o evaluare care să demonstreze conformarea cu cerințele Regulament.

Un furnizor de servicii poate utiliza aceste AltMOC numai cu aprobarea prealabilă a AAC și după primirea notificării prevăzute la ATM/ANS.AR.A.015 litera (d).

ATM/ANS.OR.A.025 Menținerea valabilității unui certificat

(a) Certificatul unui furnizor de servicii rămâne valabil dacă:

1. furnizorul de servicii continuă să îndeplinească cerințele aplicabile din Regulament, inclusiv pe cele referitoare la facilitarea și cooperarea în scopul exercitării atribuțiilor AAC și pe cele referitoare la tratarea constatărilor, astfel cum se specifică la ATM/ANS.OR.A.050, respectiv ATM/ANS.OR.A.055;

2. certificatul nu a fost suspendat, revocat sau nu s-a renunțat la acesta.

(b) În cazul revocării sau al renunțării, certificatul se returnează AAC fără întârziere.

ATM/ANS.OR.A.030 Menținerea valabilității unei declarații a unui furnizor de servicii de informare a zborurilor

O declarație făcută de furnizorul de servicii de informare a zborurilor în conformitate cu ATM/ANS.OR.A.015 rămâne valabilă dacă:

(a) serviciile de informare a zborurilor continuă să îndeplinească cerințele aplicabile din Regulament, inclusiv pe cele referitoare la facilitarea și cooperarea în scopul exercitării atribuțiilor AAC și pe cele referitoare la tratarea constatărilor, astfel cum se specifică la ATM/ANS.OR.A.050, respectiv ATM/ANS.OR.A.055;

(b) declarația nu a fost retrasă de furnizorul unor astfel de servicii sau radiată de AAC.

ATM/ANS.OR.A.035 Demonstrarea conformării

La cererea AAC, un furnizor de servicii trebuie să prezinte toate dovezile relevante pentru a demonstra conformarea cu cerințele aplicabile ale Regulamentului.

ATM/ANS.OR.A.040 Schimbări – generalități

(a) Notificarea și gestionarea:

1. unei schimbări aduse sistemului funcțional sau a unei schimbări care afectează sistemul funcțional se efectuează în conformitate cu ATM/ANS.OR.A.045;

2. unei schimbări aduse furnizării de servicii, sistemului de management al furnizorului de servicii și/sau sistemului de management al siguranței al acestuia care nu afectează sistemul funcțional se efectuează în conformitate cu litera (b).

(b) Orice schimbare menționată la litera (a) subpunctul 2 necesită aprobarea prealabilă înainte de a fi efectuată, cu excepția cazului în care o astfel de schimbare este notificată și gestionată în conformitate cu o procedură aprobată de AAC, astfel cum se prevede la ATM/ANS.AR.C.025 litera (c).

ATM/ANS.OR.A.045 Schimbările aduse unui sistem funcțional

(a) Un furnizor de servicii care intenționează să aducă o schimbare sistemului său funcțional trebuie:

1. să notifice AAC schimbarea respectivă;
2. să pună la dispoziția AAC, la cerere, orice informații suplimentare care permit AAC să decidă dacă este necesar sau nu să examineze argumentația în favoarea schimbării;
3. să informeze alți furnizori de servicii și, în cazul în care este posibil, actorii din domeniul aviației asupra cărora are efecte schimbarea avută în vedere.

(b) După ce a notificat o schimbare, furnizorul de servicii trebuie să informeze AAC ori de câte ori se modifică substanțial informațiile furnizate în conformitate cu litera (a) subpunctele 1 și 2 și furnizorii de servicii și actorii din domeniul aviației ori de câte ori se modifică substanțial informațiile furnizate în conformitate cu litera (a) subpunctul 3.

(c) Un furnizor de servicii trebuie să permită intrarea în serviciu operațional numai a acelor părți ale schimbării pentru care au fost finalizate activitățile impuse de procedurile menționate în ATM/ANS.OR.B.010.

(d) În cazul în care schimbarea face obiectul examinării de către AAC în conformitate cu ATM/ANS.AR.C.035, furnizorul de servicii permite intrarea în serviciu operațional numai a acelor părți ale schimbării pentru care AAC a aprobat argumentația.

(e) Atunci când o schimbare afectează alți furnizori de servicii și/sau actorii din domeniul aviației, astfel cum se identifică la litera (a) subpunctul 3, furnizorul de servicii se coordonează cu acești alți furnizori de servicii pentru a stabili:

1. relațiile de dependență dintre ei și, în cazul în care este posibil, cu actorii din domeniul aviației afectați;
2. ipotezele și acțiunile de reducere a riscurilor care vizează mai mult de un furnizor de servicii sau actor din domeniul aviației.

(f) Acei furnizori de servicii afectați de ipotezele și de acțiunile de reducere a riscurilor menționate la litera (e) subpunctul 2 trebuie să utilizeze, în argumentația lor în favoarea schimbării, numai ipoteze și acțiuni de reducere a riscurilor convenite și armonizate între ei și, dacă este posibil, cu actorii din domeniul aviației.

ATM/ANS.OR.A.050 Facilitarea și cooperarea

Un furnizor de servicii trebuie să faciliteze inspecțiile și auditurile efectuate de AAC sau de o entitate calificată care acționează în numele acesteia și să coopereze după cum este necesar pentru exercitarea eficientă și eficace a atribuțiilor AAC.

ATM/ANS.OR.A.055 Constatările și acțiunile corective

După primirea unei notificări referitoare la constatări din partea AAC, furnizorul de servicii:

- (a) determină cauza care stă la baza neconformității;
- (b) definește un plan de acțiuni corective care să fie aprobat de AAC;
- (c) demonstrează efectuarea acțiunilor corective într-un mod satisfăcător pentru AAC în termenul propus de furnizorul de servicii și convenit, astfel cum se definește la ATM/ANS.AR.C.050 litera (e).

ATM/ANS.OR.A.060 Reacția imediată la o problemă de siguranță

Un furnizor de servicii implementează măsurile de siguranță, inclusiv directivele de siguranță, emise de AAC în conformitate cu ATM/ANS.AR.A.025 litera (c).

ATM/ANS.OR.A.065 Raportarea evenimentelor

(a) În cadrul sistemului său de management, furnizorul de ATM/ANS trebuie să instituie și să mențină un sistem de raportare a evenimentelor care să includă raportarea obligatorie și voluntară. Furnizorii de ATM/ANS trebuie să se asigure că sistemul se conformează cerințelor stabilite de cadrul normativ cu privire la raportarea evenimentelor de aviație civilă.

(b) Atunci când furnizorul de ATM/ANS își furnizează serviciile, acesta trebuie să raporteze AAC orice eveniment sau situație legată de siguranță care pune în pericol sau, dacă nu este corectat(ă) sau abordat(ă), ar putea pune în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau orice altă persoană, și în particular orice accident sau incident grav.

(c) Fără a aduce atingere dispozițiilor literei (b), furnizorul de ATM/ANS trebuie să raporteze AAC și organizației responsabile de proiectarea și/sau întreținerea sistemelor și componentelor ATM/ANS, dacă este diferită de furnizorul de ATM/ANS, orice defecțiune, defect tehnic, depășire a limitelor tehnice, eveniment sau altă circumstanță anormală care a pus sau este posibil să fi pus în pericol siguranța serviciilor și care nu a condus la producerea unui accident sau a unui incident grav.

(d) Fără a aduce atingere prevederilor RAC-RAASEAC, rapoartele trebuie:

1. să fie întocmite cât mai curând posibil, însă în orice caz în termen de 72 de ore din momentul în care furnizorul de ATM/ANS a luat cunoștință de evenimentul sau situația la care face referire raportul, cu excepția cazului în care există circumstanțe excepționale care împiedică acest lucru;
2. să fie întocmite în forma și modul stabilite de AAC;
3. să conțină toate informațiile pertinente despre situația sesizată de furnizorul de ATM/ANS.

(e) Fără a aduce atingere prevederilor RAC-RAASEAC, atunci când este cazul, trebuie să se întocmească un raport de acțiuni subsecvente care să furnizeze detalii despre acțiunile pe care organizația intenționează să le întreprindă pentru a preveni producerea unor evenimente similare pe viitor, imediat ce aceste acțiuni au fost identificate.

Rapoartele de acțiuni subsecvente trebuie:

1. să fie trimise entităților relevante cărora li s-a făcut inițial raportarea în conformitate cu literele (b) și (c) și
2. să fie întocmite în forma și modul stabilite de AAC.

ATM/ANS.OR.A.070 Planurile de urgență

Un furnizor de servicii trebuie să dispună de planuri de urgență pentru toate serviciile pe care le furnizează, în caz de evenimente care duc la degradarea semnificativă sau la întreruperea operațiunilor sale.

ATM/ANS.OR.A.075 Deschiderea și transparența în furnizarea serviciilor

Un furnizor de servicii trebuie să furnizeze serviciile într-un mod deschis și transparent. Acesta trebuie să publice condițiile de acces la serviciile sale și modificările condițiilor respective și trebuie să instituie un proces de consultare cu utilizatorii serviciilor sale în mod regulat sau după cum este necesar pentru schimbările specifice în ceea ce privește furnizarea de servicii, fie individual, fie colectiv.

ATM/ANS.OR.A.080 Furnizarea de date aeronautice

(a) Furnizorul de servicii se asigură că datele aeronautice referitoare la serviciile sale sunt furnizate la timp furnizorului AIS.

(b) Atunci când sunt publicate date aeronautice referitoare la serviciile sale, furnizorul de servicii:

- 1) monitorizează datele;
- 2) notifică furnizorului AIS orice modificări necesare pentru a se asigura că datele sunt corecte și complete;
- 3) notifică furnizorului AIS cazurile în care datele sunt incorecte sau inadecvate.

ATM/ANS.OR.A.085 Managementul calității datelor aeronautice

La generarea, prelucrarea sau transmiterea datelor către furnizorul AIS, furnizorul de servicii:

(a) se asigură că datele aeronautice menționate în subpartea E la anexa nr.3 sunt conforme cu specificațiile din catalogul de date aeronautice;

(b) se asigură că sunt îndeplinite următoarele cerințe privind calitatea datelor:

- 1) acuratețea datelor aeronautice este cea specificată în catalogul de date aeronautice;
- 2) integritatea datelor aeronautice este menținută;
- 3) pe baza clasificării integrității specificate în catalogul de date aeronautice, sunt instituite proceduri astfel încât:

(i) pentru datele de rutină, coruperea să fie evitată pe întreg parcursul prelucrării acestora;

(ii) pentru datele esențiale, să nu se producă o corupere a acestora în nicio etapă a întregului proces și să se includă procese suplimentare, după necesități, pentru a aborda riscurile potențiale din arhitectura generală a sistemului astfel încât să se asigure și mai eficient integritatea datelor la nivelul respectiv;

(iii) pentru datele critice, să nu se producă o corupere a acestora în niciuna dintre etapele întregului proces și să se includă procese suplimentare de asigurare a integrității pentru reducerea totală a efectelor deficiențelor identificate, prin analiza detaliată a arhitecturii generale a sistemului, ca riscuri potențiale la adresa integrității datelor;

4) rezoluția datelor aeronautice este proporțională cu acuratețea efectivă a datelor;

5) este asigurată trasabilitatea datelor aeronautice;

6) este asigurată actualitatea datelor aeronautice, inclusiv orice limite aplicabile perioadei pe durata căreia datele sunt în vigoare;

7) este asigurată integralitatea datelor aeronautice;

8) datele furnizate respectă cerințele de format specificate;

(c) în ceea ce privește generarea datelor, încheie acorduri oficiale specifice cu partea generatoare a datelor în care se stabilesc instrucțiuni privind crearea, modificarea sau ștergerea datelor, și care includ cel puțin:

1) o descriere lipsită de ambiguități a datelor aeronautice care urmează să fie create, modificate sau șterse;

2) entitatea căreia trebuie să îi fie furnizate datele aeronautice;

3) data și ora până la care trebuie furnizate datele aeronautice;

4) formatul raportului de generare a datelor care trebuie utilizat;

5) formatul în care trebuie transmise datele aeronautice;

6) cerința de a identifica orice limitare aplicabilă utilizării datelor;

(d) se asigură că se utilizează tehnici de validare și de verificare a datelor pentru a garanta că datele aeronautice îndeplinesc cerințele aferente privind calitatea datelor și, în plus:

1) verificarea trebuie să asigure că datele aeronautice sunt recepționate fără corupere și că nu se produce coruperea acestora în nicio etapă a întregului proces de prelucrare a datelor aeronautice;

2) datele aeronautice și informațiile aeronautice introduse manual trebuie supuse unei verificări independente pentru a se detecta orice eroare care ar fi putut fi introdusă;

3) atunci când se utilizează datele aeronautice pentru a obține sau pentru a calcula date aeronautice noi, datele inițiale trebuie să fie verificate și validate, cu excepția cazurilor în care sunt furnizate de o sursă sigură;

(e) transmite date aeronautice prin mijloace electronice;

(f) încheie acorduri oficiale cu:

1) toate părțile care îi transmit date;

2) alți furnizori de servicii sau operatori de aerodrom, atunci când se face schimb de date aeronautice și de informații aeronautice cu aceștia;

(g) asigură furnizarea la timp către furnizorul AIS a informațiilor enumerate la AIS.TR.505 litera (a);

(h) colectează și transmite metadate care includ cel puțin:

1) identificarea organizațiilor sau a entităților care efectuează orice acțiune de generare, transmitere sau manipulare a datelor aeronautice;

2) acțiunea efectuată;

3) data și ora la care s-a efectuat acțiunea;

(i) se asigură că instrumentele și programele software utilizate pentru sprijinirea sau automatizarea proceselor legate de datele aeronautice și de informațiile aeronautice își îndeplinesc funcțiile fără a afecta calitatea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice;

(j) se asigură că se utilizează tehnici de detectare a erorilor datelor digitale în timpul transmiterii și/sau stocării datelor aeronautice, pentru a menține nivelurile aplicabile de integritate a datelor;

(k) se asigură că transferul de date aeronautice face obiectul unui proces de autentificare adecvat, astfel încât destinatarii să poată confirma că datele au fost transmise de o sursă autorizată;

(l) se asigură că erorile identificate în timpul generării datelor și după furnizarea datelor sunt abordate, corectate sau remediate și că se acordă prioritate gestionării erorilor identificate în datele aeronautice critice și esențiale.

ATM/ANS.OR.A.090 Sisteme comune de referință pentru navigația aeriană

În scopul navigației aeriene, furnizorii de servicii utilizează:

(a) sistemul geodezic mondial – 1984 (WGS-84) ca sistem de referință orizontal;

(b) nivelul mediu al mării (Mean Sea Level - MSL) ca sistem de referință vertical;

(c) calendarul gregorian și ora universală coordonată (Coordinated Universal Time - UTC) ca sisteme de referință temporale.

SUBPARTEA B — MANAGEMENTUL (ATM/ANS.OR.B)

ATM/ANS.OR.B.001 Competența și capacitatea tehnică și operațională

Un furnizor de servicii trebuie să se asigure că este capabil să își furnizeze serviciile în condiții de siguranță, eficiență, continuitate și durabilitate, în concordanță cu orice nivel prevăzut al cererii globale într-un spațiu aerian dat. În acest scop, el trebuie să mențină un nivel adecvat de capacitate și expertiză tehnică și operațională.

ATM/ANS.OR.B.005 Sistemul de management

(a) Un furnizor de servicii trebuie să implementeze și mențină un sistem de management care include:

1. responsabilități și răspunderi clar definite pentru întreaga organizație, inclusiv răspunderea directă a managerului responsabil;
2. o descriere a viziunii globale și a principiilor generale ale furnizorului de servicii în ceea ce privește siguranța, calitatea și securitatea serviciilor sale, care constituie împreună o politică, semnată de managerul responsabil;
3. mijloacele de verificare a performanței organizației furnizorului de servicii în funcție de indicatorii de performanță și de țintele de performanță ale sistemului de management;
4. un proces pentru identificarea schimbărilor în cadrul organizației furnizorului de servicii și ale contextului în care își desfășoară activitatea care ar putea afecta procesele, procedurile și serviciile existente și, atunci când este necesar, pentru modificarea sistemului de management și/sau a sistemului funcțional pentru a ține seama de aceste schimbări;
5. un proces pentru examinarea sistemului de management, pentru identificarea cauzelor performanței nesatisfăcătoare a sistemului de management, pentru stabilirea implicațiilor unei astfel de performanțe nesatisfăcătoare, precum și pentru eliminarea sau atenuarea acestor cauze;
6. un proces prin care să se asigure că membrii personalului furnizorului de servicii sunt pregătiți și dispun de nivelul de competență adecvat pentru a-și executa sarcinile în condiții de siguranță, eficiență, continuitate și durabilitate. În acest context, furnizorul de servicii trebuie să instituie strategii de recrutare și pregătire a personalului său;
7. un mijloc formal de comunicare prin care să se asigure că întreg personalul furnizorului de servicii are cunoștință deplină de sistemul de management, care să permită transmiterea informațiilor critice și prin intermediul căruia să se poată explica de ce se întreprind anumite acțiuni și de ce se introduc sau se modifică anumite proceduri.

(b) Un furnizor de servicii trebuie să documenteze toate procesele-cheie ale sistemului de management, inclusiv un proces prin care se asigură că personalul își cunoaște responsabilitățile, și procedura de modificare a proceselor respective.

(c) Un furnizor de servicii trebuie să creeze o funcție care să monitorizeze conformarea organizației sale cu cerințele aplicabile și caracterul adecvat al procedurilor. Monitorizarea conformării trebuie să includă un sistem de feedback prin care constatările să fie transmise managerului responsabil, pentru a se asigura implementarea eficientă a măsurilor corective, după cum este necesar.

(d) Un furnizor de servicii trebuie să monitorizeze comportamentul sistemului său funcțional, iar în cazul în care se identifică o performanță nesatisfăcătoare trebuie să identifice cauzele acesteia și să le elimine sau, după

stabilirea implicațiilor performanței nesatisfăcătoare, să atenueze efectele acesteia.

(e) Sistemul de management trebuie să fie proporțional cu dimensiunea furnizorului de servicii și cu complexitatea activităților sale, ținând seama de pericolele și de riscurile asociate, inerente acestor activități.

(f) În cadrul sistemului său de management, furnizorul de servicii trebuie să pună la punct interfețe formale cu furnizorii de servicii și cu actori din domeniul aviației relevanți, în scopul:

1. de a se asigura că sunt identificate și evaluate pericolele în materie de siguranță a aviației presupuse de activitățile sale și că riscurile asociate sunt gestionate și atenuate în mod adecvat;

2. de a se asigura că furnizează serviciile în conformitate cu cerințele Regulamentului.

(g) În cazul în care deține și un certificat de operator de aerodrom, furnizorul de servicii se asigură că sistemul de management cuprinde toate activitățile care fac parte din domeniul acoperit de certificatele sale.

ATM/ANS.OR.B.010 Procedurile de gestionare a schimbărilor

(a) Un furnizor de servicii trebuie să utilizeze proceduri pentru a gestiona, pentru a evalua și, dacă este necesar, pentru a reduce impactul schimbărilor aduse sistemelor sale funcționale în conformitate cu ATM/ANS.OR.A.045, ATM/ANS.OR.C.005, ATS.OR.205 și ATS.OR.210, după caz.

(b) Procedurile menționate la litera (a) sau orice eventuale modificări substanțiale aduse procedurilor respective trebuie:

1. să fie prezentate de către furnizorul de servicii AAC spre aprobare;
2. să nu fie utilizate decât după aprobarea lor de către AAC.

(c) Atunci când procedurile aprobate menționate la litera (b) nu sunt adecvate pentru o anumită schimbare, furnizorul de servicii trebuie:

1. să solicite AAC o exceptare pentru a se abate de la procedurile aprobate;
2. să furnizeze AAC detalii cu privire la abaterea respectivă și justificarea utilizării ei;
3. să nu facă uz de abaterea respectivă înainte de a fi aprobată de AAC.

ATM/ANS.OR.B.015 Activitățile contractate

(a) Activitățile contractate includ toate activitățile din sfera de activitate a furnizorului de servicii, conform condițiilor certificatului, efectuate de alte organizații care sunt certificate să desfășoare o astfel de activitate sau care, dacă nu sunt certificate, își desfășoară activitatea sub supravegherea furnizorului de servicii. Un furnizor de servicii trebuie să se asigure că, atunci când contactează unor organizații externe sau achiziționează de la organizații externe orice parte a activităților sale, activitatea, sistemul sau componenta contractată sau achiziționată este în conformitate cu cerințele aplicabile.

(b) Atunci când un furnizor de servicii contactează orice parte a activităților sale unei organizații care nu este ea însăși certificată în conformitate cu Regulamentul să desfășoare o astfel de activitate, acesta se asigură că organizația contractată își desfășoară activitatea sub supravegherea sa. Furnizorul de servicii se asigură că AAC i se acordă acces la organizația contractată, pentru a determina menținerea conformării cu cerințele aplicabile în temeiul Regulamentului.

ATM/ANS.OR.B.020 Cerințele privind personalul

(a) Un furnizor de servicii trebuie să numească un manager responsabil, care să dețină autoritatea în ceea ce privește asigurarea finanțării și a executării tuturor activităților în conformitate cu cerințele aplicabile. Managerul responsabil poartă răspunderea pentru instituirea și menținerea unui sistem de management eficace.

(b) Un furnizor de servicii trebuie să definească autoritatea, sarcinile și responsabilitățile titularilor de posturi desemnați, în special ale personalului de conducere care exercită funcții legate de siguranță, de calitate, de securitate, de resursele financiare și umane, după caz.

ATM/ANS.OR.B.025 Cerințele privind facilitățile

Un furnizor de servicii se asigură că există facilități adecvate și corespunzătoare pentru a efectua și pentru a gestiona toate sarcinile și activitățile în conformitate cu cerințele aplicabile.

ATM/ANS.OR.B.030 Evidența documentelor

(a) Un furnizor de servicii instituie un sistem de evidență a documentelor care să permită stocarea adecvată a documentelor respective și trasabilitatea sigură a tuturor activităților sale și care să acopere în special toate elementele indicate la ATM/ANS.OR.B.005.

(b) Formatul și perioada de păstrare a evidențelor menționate la litera (a) se specifică în procedurile aferente sistemului de management al furnizorului de servicii.

(c) Evidențele trebuie stocate într-un mod care să asigure protecția împotriva deteriorării, a alterării și a furtului.

ATM/ANS.OR.B.035 Manualele de operațiuni

(a) Un furnizor de servicii trebuie să pună la dispoziție și să țină la zi manuale de operațiuni referitoare la furnizarea serviciilor sale, pentru uzul și orientarea personalului operațional.

(b) Acesta trebuie să se asigure că:

1. manualele de operațiuni cuprind instrucțiunile și informațiile necesare pentru ca personalul operațional să își îndeplinească sarcinile;

2. personalul are acces la părțile din manualele de operațiuni care au relevanță pentru activitatea sa;

3. personalul operațional este informat cu privire la modificările aduse manualului de operațiuni care au relevanță pentru îndeplinirea sarcinilor sale într-un mod care să garanteze aplicarea modificărilor respective de la intrarea lor în vigoare.

SUBPARTEA C — CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SPECIFICE APLICABILE ALTOR FURNIZORI DE SERVICII DECÂT FURNIZORII DE ATS (ATM/ANS.OR.C)

ATM/ANS.OR.C.001 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de către furnizorul de servicii, altul decât furnizorul de servicii de trafic aerian, pe lângă cerințele prevăzute în subpărțile A și B.

ATM/ANS.OR.C.005 Evaluarea în sprijinul siguranței schimbărilor aduse sistemului funcțional și asigurarea siguranței acestora

(a) Pentru orice schimbare notificată în conformitate cu ATM/ANS.OR.A.045 litera (a) subpunctul 1, furnizorul de servicii, altul decât furnizorul de servicii de trafic aerian, trebuie:

1. să se asigure că se realizează evaluarea în sprijinul siguranței, care să acopere sfera schimbării, și anume:

- (i) echipamentele, elementele procedurale și umane vizate de schimbare;
- (ii) interfețele și interacțiunile dintre elementele care au suferit schimbări și restul sistemului funcțional;
- (iii) interfețele și interacțiunile dintre elementele care au suferit schimbări și contextul în care sunt destinate să funcționeze;
- (iv) ciclul de viață al schimbării de la definire la operațiuni, inclusiv tranziția către intrarea în serviciu;
- (v) regimurile de avarie prevăzute;

2. să ofere asigurarea, cu suficientă certitudine, prin intermediul unei argumentații complete, documentate și valabile, că serviciile se vor comporta și vor continua să se comporte doar conform specificațiilor în contextul specificat.

(b) Un furnizor de servicii, altul decât un furnizor de servicii de trafic aerian, trebuie să se asigure că evaluarea în sprijinul siguranței menționată la litera (a) include:

- 1. verificarea faptului că:
 - (i) evaluarea corespunde sferei schimbării, astfel cum este definită la litera (a) subpunctul 1;
 - (ii) serviciul se comportă doar conform specificațiilor în contextul specificat;

(iii) modul în care se comportă serviciul respectă cerințele aplicabile din Regulament cu privire la serviciile furnizate de sistemul funcțional care a suferit schimbări și nu vine în contradicție cu niciuna dintre aceste cerințe și

2. specificarea criteriilor de monitorizare necesare pentru a demonstra că serviciul furnizat de sistemul funcțional care a suferit schimbări va continua să se comporte doar conform specificațiilor în contextul specificat.

SUBPARTEA D — CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE ANS ȘI DE ATFM ȘI ADMINISTRATORULUI REȚELEI (ATM/ANS.OR.D)

ATM/ANS.OR.D.001 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de furnizorii de servicii de navigație aeriană (ANS) și de management al fluxului de trafic aerian (ATFM), precum și de administratorul rețelei, pe lângă cerințele prevăzute în subpărțile A, B și C.

ATM/ANS.OR.D.005 Planurile de afaceri, planurile anuale și planurile de performanță

(a) Planul de afaceri

1. Furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian trebuie să elaboreze un plan de afaceri pentru o perioadă de cel puțin cinci ani. Planul de afaceri trebuie:

(i) să stabilească scopurile și obiectivele globale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian, precum și strategia de a le atinge în concordanță cu orice plan global pe termen mai lung al furnizorului de servicii de navigație aeriană sau al furnizorului de management al fluxului de trafic aerian și cu cerințele relevante ale legislației privind dezvoltarea infrastructurii sau a altor tehnologii;

(ii) să conțină ținte de performanță în materie de siguranță, capacitate, protecție a mediului și rentabilitate;

2. Informațiile enumerate la subpunctele 1(i) și 1(ii) trebuie să fie în concordanță cu planul de performanță stabilit de AAC, iar, în ceea ce privește datele referitoare la siguranță, ele trebuie să fie în concordanță cu programul național de siguranță.

3. Furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian prezintă justificări de siguranță și economice pentru principalele proiecte de investiții, indicând, dacă este cazul, impactul estimat asupra țăintelor de performanță corespunzătoare menționate la subpunctul 1(ii) și identificând investițiile care decurg din cerințele legale asociate implementării Programului de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european (SESAR).

(b) Planul anual

1. Furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian elaborează un plan anual pentru anul imediat următor, care să precizeze în detaliu elementele planului de afaceri și să descrie orice modificări aduse acestuia în raport cu planul precedent.

2. Planul anual cuprinde următoarele dispoziții privind nivelul și calitatea serviciilor, cum ar fi nivelul estimat în materie de capacitate, siguranță, protecție a mediului și rentabilitate:

(i) informații privind implementarea unor noi infrastructuri sau a altor măsuri de dezvoltare, precum și o declarație referitoare la modul în care vor contribui acestea la îmbunătățirea performanței furnizorului de servicii de navigație aeriană sau a furnizorului de management al fluxului de trafic aerian, inclusiv a nivelului și a calității serviciilor;

(ii) indicatori de performanță, după caz, în concordanță cu planul de performanță, în raport cu care se pot evalua în mod rezonabil nivelul de performanță și calitatea serviciului;

(iii) informații privind măsurile prevăzute pentru a reduce riscurile la adresa siguranței identificate de furnizorul de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian, inclusiv indicatori de siguranță pentru monitorizarea riscului la adresa siguranței și, dacă este cazul, costul estimat al măsurilor de reducere a riscurilor;

(iv) o prognoză pe termen scurt a poziției financiare a furnizorilor de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian, precum și eventualele modificări care ar putea surveni în planul de afaceri sau eventualul impact asupra acestuia.

(c) Secțiunea referitoare la performanță a planurilor

Furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian trebuie să pună conținutul secțiunilor referitoare la performanță din planurile lor de afaceri și din planurile lor anuale la dispoziția AAC, la cererea acesteia, în condițiile stabilite de AAC în conformitate cu cadrul normativ aplicabil.

ATM/ANS.OR.D.010 Managementul securității

(a) Furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian și administratorul rețelei, ca parte integrantă a sistemului lor de management, astfel cum se prevede la ATM/ANS.OR.B.005, instituie un sistem de management al securității pentru a asigura:

1. securitatea facilităților și a personalului lor, în vederea prevenirii actelor de intervenție ilicită în furnizarea serviciilor;

2. securitatea datelor operaționale pe care le primesc, le produc sau le utilizează în alt mod, astfel încât accesul la acestea să fie rezervat exclusiv persoanelor autorizate.

(b) Sistemul de management al securității definește:

1. procedurile referitoare la evaluarea și reducerea riscurilor de securitate, monitorizarea și îmbunătățirea securității, examinările de securitate și diseminarea rezultatelor;

2. mijloacele destinate să detecteze breșele de securitate și să alerteze personalul prin semnale de avertizare adecvate cu privire la securitate;

3. mijloacele de control al efectelor cauzate de breșele de securitate și de identificare a măsurilor de remediere și a procedurilor de reducere a riscurilor pentru prevenirea repetării acestora.

(c) Furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian și administratorul rețelei trebuie să asigure autorizarea de securitate a personalului propriu, dacă este cazul, și să se coordoneze cu autoritățile civile și militare relevante pentru a asigura securitatea facilităților, a personalului și a datelor lor.

(d) Furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian și administratorul rețelei trebuie să ia măsurile necesare pentru a preveni compromiterea rețelei și pentru a-și proteja sistemele, componentele utilizate și datele împotriva amenințărilor informatice și a amenințărilor la adresa securității cibernetice care pot duce la un act de intervenție ilicită în furnizarea serviciilor acestora.

ATM/ANS.OR.D.015 Soliditatea financiară – capacitatea economică și financiară

Furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian trebuie să își poată îndeplini obligațiile financiare, precum costurile de exploatare fixe și variabile sau costurile de investiții de capital. Aceștia trebuie să utilizeze un sistem corespunzător de contabilitate analitică. Furnizorii sus-menționați trebuie să își demonstreze capacitatea financiară prin planul anual menționat la ATM/ANS.OR.D.005 litera (b), precum și prin bilanțuri și situații contabile, în conformitate cu statutul lor juridic, și, cu regularitate, trebuie să facă obiectul unui audit financiar independent.

ATM/ANS.OR.D.020 Răspunderea și acoperirea prin asigurare

(a) Furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian și administratorul rețelei trebuie să dispună de acorduri care să acopere răspunderea legată de executarea sarcinilor care le revin, în conformitate cu cadrul normativ aplicabil.

(b) Metoda utilizată pentru furnizarea acoperirii trebuie să fie adaptată pierderii și prejudiciului potențial în cauză, ținând seama de statutul juridic al furnizorilor vizați și al administratorului rețelei și de nivelul de acoperire oferit de asigurările comerciale disponibile.

(c) Furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian și administratorul rețelei care recurg la serviciile unui alt furnizor

de servicii trebuie să se asigure că acordurile pe care le încheie în acest sens precizează repartizarea răspunderii între aceștia.

ATM/ANS.OR.D.025 Cerințele de raportare

(a) Furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian trebuie să furnizeze AAC un raport anual cu privire la activitățile lor.

(b) Pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian, raportul anual trebuie să cuprindă rezultatele lor financiare, precum și performanțele lor operaționale și orice alte activități sau noutăți importante, în special în domeniul siguranței.

(c) Administratorul rețelei furnizează AAC, un raport anual cu privire la activitățile sale. Raportul respectiv trebuie să cuprindă atât performanțele operaționale, cât și activitățile și noutățile importante, în special în domeniul siguranței.

(d) Rapoartele anuale menționate la literele (a) și (c) trebuie să includă cel puțin:

1. o evaluare a nivelului de performanță al serviciilor furnizate;
2. pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian, performanța acestora în raport cu țintele de performanță stabilite în planul de afaceri menționat la ATM/ANS.OR.D.005 litera (a), comparând performanțele reale cu performanțele prevăzute în planul anual pe baza indicatorilor de performanță stabiliți în planul anual;
3. pentru administratorul rețelei, performanța acestuia în raport cu obiectivele de performanță stabilite în planul strategic al rețelei, comparând performanțele reale cu performanțele prevăzute în planul de administrare a rețelei, pe baza indicatorilor de performanță stabiliți în planul de administrare a rețelei;
4. o explicație a diferențelor față de țintele și obiectivele relevante și o identificare a măsurilor necesare pentru a remedia discrepanțele dintre planuri și performanțele reale;
5. noutățile în materie de operațiuni și infrastructură;
6. rezultatele financiare, în cazul în care acestea nu sunt publicate separat;
7. informații privind procedura oficială de consultare a utilizatorilor serviciilor sale;
8. informații privind politica în domeniul resurselor umane.

(e) Furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian și administratorul rețelei trebuie să pună rapoartele anuale la dispoziția AAC, la cererea acestora. De asemenea, aceștia trebuie să pună la dispoziția publicului rapoartele respective, în condițiile stabilite de AAC.

SUBPARTEA E — CATALOGUL DE DATE AERONAUTICE

(a) Catalogul de date aeronautice face referință la subiectul, proprietățile și sub-proprietățile datelor aeronautice, organizate în următoarele categorii:

- 1) date de aerodrom;
- 2) date privind spațiul aerian;
- 3) date privind rutele ATS și alte rute;
- 4) date privind procedurile de zbor instrumental;
- 5) date privind mijloacele/sistemele de radionavigație;
- 6) date despre obstacole;
- 7) date privind poziția geografică.

(b) Tabelele din catalogul de date aeronautice sunt compuse din următoarele coloane:

- 1) subiectul în legătură cu care se pot colecta date;
- 2) proprietate: o caracteristică identificabilă a unui subiect care poate fi definită, la rândul său, prin sub-proprietăți;
- 3) la fel ca 2;
- 4) tipuri: datele sunt clasificate în diferite tipuri;
- 5) descriere: o descriere a elementului de date;
- 6) note: cuprinde informații sau condiții suplimentare ce vizează furnizarea datelor;
- 7) acuratețe: cerințele de acuratețe pentru datele aeronautice se bazează pe un nivel de încredere de 95 %;
- 8) clasificarea integrității;
- 9) modul de generare: datele sunt identificate ca fiind măsurate, calculate sau declarate;
- 10) rezoluția de publicare;
- 11) rezoluția hărții.

Notă referitoare la litera (b) punctele 2 și 3: clasificarea unui element al catalogului drept subiect, proprietate sau sub-proprietate nu impune un anumit model de date.

Notă referitoare la litera (b) punctul 7: pentru reperele și punctele care servesc un scop dublu, de exemplu punctul de așteptare și punctul de apropiere întreruptă, se aplică valoarea mai mare a acurateței. Cerințele de acuratețe pentru datele despre obstacole și de teren se bazează pe un nivel de încredere de 90 %.

Notă referitoare la litera (b) punctul 10: rezoluțiile de publicare pentru datele privind poziția geografică (latitudine și longitudine) sunt aplicabile coordonatelor prezentate în formatul grade, minute, secunde. Atunci când se folosește un format diferit (cum ar fi exprimarea în grade cu zecimale pentru seturi de date digitale) sau când poziția este semnificativ mai departe, către nord/sud, rezoluția de publicare trebuie să fie proporțională cu cerințele de acuratețe.

(c) Catalogul de date aeronautice se stabilește în cerințele tehnice aprobate de AAC.

Anexa nr.4
la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor
administrative pentru furnizorii de management al traficului
aerian și serviciilor de navigație aeriană

CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE TRAFIC AERIAN

(partea ATS)

SUBPARTEA A — CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE TRAFIC AERIAN (ATS.OR)

SECȚIUNEA 1 — CERINȚE GENERALE

ATS.OR.100 Proprietatea

(a) Un furnizor de servicii de trafic aerian trebuie să notifice AAC:

1. statutul său juridic, structura de proprietate și orice acorduri care au un impact semnificativ asupra controlului activelor sale;

2. orice legătură pe care o are cu organizații care nu sunt implicate în furnizarea de servicii de navigație aeriană, inclusiv activitățile comerciale la care participă direct sau prin întreprinderi afiliate care reprezintă mai mult de 1 % din veniturile sale preconizate; de asemenea, acesta trebuie să notifice orice schimbare în deținerea oricărui pachet de acțiuni care reprezintă cel puțin 10 % din totalul acțiunilor sale.

(b) Un furnizor de servicii de trafic aerian ia toate măsurile necesare pentru a preveni orice situație de conflict de interese care ar putea compromite furnizarea imparțială și obiectivă a serviciilor sale.

ATS.OR.105 Deschiderea și transparența în furnizarea serviciilor

În plus față de dispozițiile de la ATM/ANS.OR.A.075 din anexa nr.3 , furnizorul de servicii de trafic aerian nu se angajează în niciun fel de comportament care ar avea ca obiect sau ca efect împiedicarea, restricționarea sau denaturarea concurenței și nici în comportamente care constituie un abuz de poziție dominantă în conformitate cu cadrul normativ aplicabil.

ATS.OR.110 Coordonarea între operatorii de aerodrom și furnizorii de servicii de trafic aerian

Furnizorul de servicii de trafic aerian stabilește acorduri cu operatorul aerodromului la care furnizează servicii de trafic aerian pentru a asigura o coordonare adecvată a activităților și a serviciilor furnizate, precum și schimbul de date și informații relevante.

ATS.OR.115 Coordonarea între furnizorii de servicii de trafic aerian și organul de trafic aerian militar

Un furnizor de servicii de trafic aerian se asigură că unitățile sale de servicii de trafic aerian furnizează organului de trafic aerian militar, fie în mod curent, fie la cerere, în conformitate cu procedurile convenite, un plan de zbor pertinent și alte date privind zborurile aeronavelor civile pentru a facilita identificarea acestora.

ATS.OR.120 Coordonarea între furnizorii de servicii meteorologice și furnizorii de servicii de trafic aerian

(a) Pentru a se asigura că aeronavele primesc cele mai actualizate informații meteorologice pentru operațiunile lor, un furnizor de servicii de trafic aerian ia măsurile necesare împreună cu furnizorul de servicii meteorologice asociat astfel încât personalului serviciilor de trafic aerian:

1) pe lângă utilizarea instrumentelor indicatoare, să raporteze, dacă este observat de personalul serviciilor de trafic aerian sau comunicat de aeronave, orice alt element meteorologic care poate fi convenit;

2) să raporteze cât mai curând posibil fenomenele meteorologice de importanță operațională care nu au fost incluse în raportul meteorologic al aerodromului, dacă sunt observate de personalul serviciilor de trafic aerian sau comunicate de aeronave;

3) să raporteze cât mai curând posibil informațiile pertinente cu privire la activitatea vulcanică preeruptivă, la erupțiile vulcanice și la norii de cenușă vulcanică. În plus, centrele de control regional și centrele de informare a zborurilor trebuie să raporteze informațiile către centrul de veghe meteorologică asociat și către centrele consultative pentru cenușă vulcanică (Volcanic Ash Advisory Center -VAAC).

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că se menține o coordonare strânsă între centrele de control regional, centrele de informare a zborurilor și centrele de veghe meteorologică asociate, astfel încât informațiile despre cenușa vulcanică incluse în mesajele NOTAM și SIGMET să fie coerente.

ATS.OR.125 Coordonarea între serviciile de informare aeronautică și furnizorii de servicii de trafic aerian

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian transmite furnizorului de servicii de informare aeronautică relevant informațiile aeronautice care trebuie publicate, în funcție de necesități, pentru a permite utilizarea acestor servicii de trafic aerian.

(b) Pentru a se asigura că furnizorii de servicii de informare aeronautică obțin informații care să le permită furnizarea de informații actualizate înaintea zborului, precum și satisfacerea nevoii de informații în timpul zborului, furnizorul de servicii de trafic aerian și furnizorul de servicii de informare

aeronautică iau măsurile necesare pentru a transmite, în cel mai scurt timp, furnizorului de servicii de informare aeronautică responsabil următoarele:

- 1) informații cu privire la condițiile de pe aerodrom;
- 2) starea operațională a instalațiilor asociate, a serviciilor și a mijloacelor de navigație din zona lor de responsabilitate;
- 3) prezența activității vulcanice observate de personalul serviciilor de trafic aerian sau raportate de aeronave;
- 4) orice alte informații considerate a fi de importanță operațională.

(c) Înainte de a efectua schimbări ale sistemului de navigație aeriană de care răspunde, furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie:

- 1) să asigure o coordonare strânsă cu furnizorul (furnizorii) de servicii de informare aeronautică în cauză;
- 2) să țină seama în mod corespunzător de timpul necesar pentru ca furnizorul de servicii de informare aeronautică să pregătească, să redacteze și să publice materiale relevante în scopul diseminării;
- 3) să transmită informațiile în timp util furnizorului de servicii de informare aeronautică în cauză.

(d) Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să respecte datele de intrare în vigoare, prestabilite și convenite la nivel internațional, ale sistemului de regularizare și control al distribuirii informațiilor aeronautice (AIRAC), adăugând un interval de 14 zile pentru expedierea prin poștă, atunci când transmite furnizorilor de servicii de informare aeronautică informații și/sau date brute, în conformitate cu ciclul AIRAC.

ATS.OR.130 Timpul în cadrul serviciilor de trafic aerian

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unitățile de servicii de trafic aerian sunt dotate cu ceasuri care indică timpul în ore, minute și secunde, vizibile în mod clar din fiecare poziție de lucru din unitatea în cauză.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că ceasurile din unitățile de servicii de trafic aerian și alte dispozitive de înregistrare a timpului sunt verificate, în funcție de necesități, pentru a asigura redarea corectă a orei, cu o marjă maximă de eroare de plus/minus 30 de secunde în raport cu UTC. Ori ce câte ori o unitate de servicii de trafic aerian utilizează comunicațiile prin legătură de date, ceasurile și alte dispozitive de înregistrare a timpului trebuie verificate, în funcție de necesități, pentru a asigura redarea corectă a orei, cu o marjă maximă de eroare de plus/minus 1 secundă în raport cu UTC.

(c) Ora corectă se obține de la o stație de timp standardizat sau, dacă nu este posibil, de la o altă unitate care a obținut ora corectă de la o astfel de stație.

ATS.OR.135 Măsuri de urgență

Furnizorul de servicii de trafic aerian elaborează planuri de urgență, astfel cum se prevede la ATM/ANS.OR.A.070 din anexa nr.3, în strânsă coordonare cu

furnizorii de servicii de trafic aerian responsabili cu furnizarea serviciilor în porțiuni adiacente ale spațiului aerian și, după caz, cu utilizatorii spațiului aerian în cauză.

ATS.OR.140 Defecțiunile și funcționarea necorespunzătoare a sistemelor și echipamentelor

Furnizorul de servicii de trafic aerian ia măsurile corespunzătoare pentru ca unitățile de servicii de trafic aerian să raporteze imediat orice defecțiune sau funcționare necorespunzătoare a sistemelor de comunicații, de navigație și de supraveghere sau a oricărui alt sistem sau echipament semnificativ din punctul de vedere al siguranței, care ar putea afecta siguranța sau eficiența operațiunilor de zbor și/sau furnizarea serviciilor de trafic aerian.

ATS.OR.145 Funcționarea serviciului de control al traficului aerian

Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că informațiile privind mișcările aeronavelor, împreună cu o înregistrare a autorizărilor ATC acordate respectivelor aeronave, sunt afișate în așa fel încât să permită o analiză promptă, astfel încât să se mențină un flux eficient al traficului aerian, cu o eșalonare adecvată între aeronave.

ATS.OR.150 Transferul de responsabilitate pentru control și transferul comunicațiilor

Furnizorul de servicii de trafic aerian stabilește procedurile de coordonare aplicabile transferului de responsabilitate pentru controlul zborurilor, inclusiv transferului comunicațiilor și punctelor de transfer al controlului, în cadrul scrisorilor de acord și al manualelor de operațiuni, după caz.

SECȚIUNEA a 2-a — SIGURANȚA SERVICIILOR

ATS.OR.200 Sistemul de management al siguranței

Un furnizor de servicii de trafic aerian trebuie să dispună de un sistem de management al siguranței (SMS), care poate face parte integrantă din sistemul de management prevăzut la ATM/ANS.OR.B.005 și care include următoarele componente:

1. Politica și obiectivele de siguranță

(i) Angajamentul și responsabilitatea managementului în materie de siguranță, care trebuie incluse în politica de siguranță;

(ii) Responsabilitățile în materie de siguranță în ceea ce privește implementarea și menținerea SMS și autoritatea de a lua decizii privind siguranța;

(iii) Numirea unui manager pe probleme de siguranță care este responsabil de implementarea și menținerea unui SMS eficace;

(iv) Coordonarea planificării răspunsului în situații de urgență cu alți furnizori de servicii și actori din domeniul aviației care sunt în contact cu furnizorul ATS în cursul furnizării serviciilor acestuia;

(v) Documentația SMS care descrie toate elementele SMS, procesele SMS asociate și realizările SMS.

2. Managementul riscurilor la adresa siguranței

(i) Un proces pentru a identifica pericolele asociate serviciilor furnizate care trebuie să se bazeze pe o combinație de metode reactive, proactive și predictive de colectare a datelor privind siguranța;

(ii) Un proces care să asigure analiza, evaluarea și controlul riscurilor la adresa siguranței asociate pericolelor identificate;

(iii) Un proces pentru a asigura că contribuția sa la riscul de accidente care implică aeronave este minimizat pe cât posibil în mod rezonabil.

3. Asigurarea siguranței

(i) Mijloace de monitorizare și de măsurare a performanței în materie de siguranță pentru a verifica performanța în materie de siguranță a organizației și pentru a valida eficiența măsurilor de control al riscurilor la adresa siguranței

(ii) Un proces pentru a identifica schimbările care pot afecta nivelul de risc la adresa siguranței asociat serviciilor furnizate și pentru a identifica și gestiona riscurile la adresa siguranței care pot apărea ca urmare a acestor schimbări

(iii) Un proces de monitorizare și de evaluare a eficacității SMS care să permită îmbunătățirea continuă a performanței globale a SMS.

4. Promovarea siguranței

(i) Un program de pregătire care să garanteze că personalul este pregătit și dispune de nivelul de competență adecvat pentru a-și îndeplini sarcinile SMS;

(ii) Comunicarea pe probleme de siguranță care să garanteze că personalul are cunoștință de implementarea SMS.

ATS.OR.205 Evaluarea și asigurarea siguranței schimbărilor aduse sistemului funcțional

(a) Pentru orice schimbare notificată în conformitate cu ATM/ANS.OR.A.045 litera (a) subpunctul 1, furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie:

1. să se asigure că se realizează o evaluare a siguranței, care să acopere sfera schimbării, și anume:

(i) echipamentele, elementele procedurale și umane vizate de schimbare;

(ii) interfețele și interacțiunile dintre elementele care au suferit schimbări și restul sistemului funcțional;

(iii) interfețele și interacțiunile dintre elementele care au suferit schimbări și contextul în care sunt destinate să funcționeze;

(iv) ciclul de viață al schimbării de la definire la operațiuni, inclusiv tranziția către intrarea în serviciu;

(v) regimurile operaționale de avarie prevăzute ale sistemului funcțional și

2. să ofere asigurarea, cu suficientă certitudine, prin intermediul unei argumentații complete, documentate și valabile, că criteriile de siguranță identificate prin aplicarea ATS.OR.210 sunt valabile, vor fi îndeplinite și vor continua să fie îndeplinite.

(b) Un furnizor de servicii de trafic aerian trebuie să se asigure că evaluarea siguranței menționată la litera (a) include:

1. identificarea pericolelor;
2. stabilirea și justificarea criteriilor de siguranță aplicabile schimbării în conformitate cu ATS.OR.210;
3. analiza de risc a efectelor legate de schimbare;
4. evaluarea riscurilor și, dacă se impune, reducerea riscurilor aferente schimbării, astfel încât aceasta să poată îndeplini criteriile de siguranță aplicabile;
5. verificarea faptului că:
 - (i) evaluarea corespunde sferei schimbării, astfel cum este definită la litera (a) subpunctul 1;
 - (ii) schimbarea îndeplinește criteriile de siguranță;
6. specificarea criteriilor de monitorizare necesare pentru a demonstra că serviciile furnizate de sistemul funcțional care a suferit schimbări vor continua să îndeplinească criteriile de siguranță.

ATS.OR.210 Criteriile de siguranță

(a) Un furnizor de servicii de trafic aerian trebuie să determine admisibilitatea din punctul de vedere al siguranței a unei schimbări aduse unui sistem funcțional pe baza analizei riscurilor prezentate de introducerea schimbării, diferențiate în funcție de tipurile de operațiuni și de clase ale părților interesate, după caz.

(b) Admisibilitatea din punctul de vedere al siguranței a unei schimbări trebuie evaluată utilizând criterii de siguranță specifice și verificabile, fiecare criteriu fiind exprimat într-un nivel al riscului la adresa siguranței cantitativ și explicit sau într-o altă măsură care se raportează la riscul la adresa siguranței.

(c) Un furnizor de servicii de trafic aerian trebuie să se asigure că criteriile de siguranță:

1. sunt justificate pentru schimbarea respectivă, ținând seama de tipul de schimbare;
2. atunci când sunt îndeplinite, preconizează că, după ce a suferit schimbarea, sistemul funcțional va fi la fel de sigur ca înainte de schimbare sau furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să furnizeze o argumentație care să justifice faptul că:
 - (i) orice reducere temporară a siguranței va fi compensată de îmbunătățirea pe viitor a siguranței; sau
 - (ii) orice reducere permanentă a siguranței are alte consecințe benefice;

3. atunci când sunt luate în ansamblu, garantează că schimbarea respectivă nu creează un risc inacceptabil pentru siguranța serviciului;

4. sprijină îmbunătățirea siguranței, ori de câte ori este posibil în mod rezonabil.

ATS.OR.215 Cerințele privind certificatele controlorilor de trafic aerian și certificatele medicale

În conformitate cu prevederile Codului aerian, furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să se asigure că toți controlorii de trafic aerian dețin un certificat de controlor de trafic aerian corespunzător și un certificat medical valabil.

SECȚIUNEA a 3-a — CERINȚE SPECIFICE ÎN MATERIE DE FACTORI UMANI PENTRU FURNIZORII DE SERVICII DE CONTROL AL TRAFICULUI AERIAN

ATS.OR.300 Domeniul de aplicare

Prezenta secțiune stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de furnizorul de servicii de control al traficului aerian în ceea ce privește performanțele umane pentru:

(a) prevenirea și reducerea riscului ca serviciul de control al traficului aerian să fie furnizat de controlori de trafic aerian cu consum problematic de substanțe psihoactive;

(b) prevenirea și reducerea efectelor negative ale stresului asupra controlorilor de trafic aerian pentru a asigura siguranța traficului aerian;

(c) prevenirea și reducerea efectelor negative ale oboselii asupra controlorilor de trafic aerian pentru a asigura siguranța traficului aerian.

ATS.OR.305 Responsabilitățile furnizorilor de servicii de control al traficului aerian cu privire la consumul problematic de substanțe psihoactive de către controlorii de trafic aerian

(a) Un furnizor de servicii de control al traficului aerian trebuie să elaboreze și să pună în aplicare o politică, cu procedurile aferente, pentru a se asigura că furnizarea serviciului de control al traficului aerian nu este afectată de consumul problematic de substanțe psihoactive.

(b) Fără a aduce atingere cadrului normativ aplicabil privind testarea persoanelor fizice, furnizorul de servicii de control al traficului aerian trebuie să elaboreze și să pună în aplicare o procedură obiectivă, transparentă și nediscriminatorie de detectare a cazurilor de consum problematic de substanțe psihoactive de către controlorii de trafic aerian. Respectiva procedură trebuie să ia în considerare dispozițiile stabilite în cerințele tehnice referitoare la eliberarea certificatelor controlorilor de trafic aerian (în continuare -CT-ATCO) aprobate de AAC.

(c) Procedura prevăzută la litera (b) trebuie să fie aprobată de AAC.

ATS.OR.310 Stresul

În conformitate cu ATS.OR.200, un furnizor de servicii de control al traficului aerian trebuie:

(a) să elaboreze și să mențină o politică de gestionare a stresului controlorilor de trafic aerian, care să includă punerea în aplicare a unui program de gestionare a stresului indus de incidentele critice;

(b) să pună la dispoziția controlorilor de trafic aerian programe de educare și informare cu privire la prevenirea stresului, inclusiv a stresului indus de incidentele critice, în completarea pregătirii privind factorii umani.

ATS.OR.315 Oboseala

În conformitate cu ATS.OR.200, un furnizor de servicii de control al traficului aerian trebuie:

(a) să dezvolte și să mențină o politică de gestionare a oboselii controlorilor de trafic aerian;

(b) să pună la dispoziția controlorilor de trafic aerian programe de informare cu privire la prevenirea oboselii, în completarea pregătirii privind factorii umani furnizată în conformitate cu CT-ATCO subpartea D secțiunile 3 și 4.

ATS.OR.320 Sistemul (sistemele) de planificare a orarului de lucru al controlorilor de trafic aerian

(a) Un furnizor de servicii de control al traficului aerian trebuie să elaboreze, să implementeze și să monitorizeze un sistem de planificare a orarului de lucru în vederea gestionării riscurilor de oboseală profesională a controlorilor de trafic aerian printr-o alternanță în condiții de siguranță a perioadelor de serviciu și de odihnă. În cadrul sistemului de planificare a orarului de lucru, furnizorul de servicii de control al traficului aerian trebuie să precizeze următoarele elemente:

1. numărul maxim de zile lucrătoare consecutive cu perioade de serviciu;
2. numărul maxim de ore per perioadă de serviciu;
3. durata maximă de furnizare a serviciului de control al traficului aerian fără pauze;
4. raportul dintre perioadele de serviciu și pauze în furnizarea serviciului de control al traficului aerian;
5. perioadele minime de odihnă;
6. perioadele maxime de serviciu consecutive pe timp de noapte, dacă este cazul, în funcție de programul de lucru al unității de control al traficului aerian respective;
7. perioada minimă de odihnă după o perioadă de serviciu pe timp de noapte;

8. numărul minim de perioade de odihnă pe ciclu de planificare a orarului de lucru.

(b) Un furnizor de servicii de control al traficului aerian trebuie să consulte controlorii de trafic aerian care vor face obiectul sistemului de planificare a orarului de lucru sau, după caz, reprezentanții lor, în cursul elaborării și aplicării sistemului menționat, pentru a identifica și pentru a reduce riscurile legate de oboseală care ar putea fi datorate sistemului de planificare a orarului de lucru în sine.

SECȚIUNEA a 4-a — CERINȚE ÎN MATERIE DE COMUNICAȚII

ATS.OR.400 Serviciul mobil aeronautic (comunicații aer-sol) – generalități

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian utilizează vocea și/sau legăturile de date în cadrul comunicațiilor aer-sol pentru serviciile de trafic aerian.

(b) Atunci când se utilizează comunicații directe bilaterale controlor-pilot prin voce sau prin legătură de date pentru furnizarea serviciului de control al traficului aerian, furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să asigure mijloace de înregistrare pe toate aceste canale de comunicații aer-sol.

(c) Atunci când se utilizează comunicații directe bilaterale aer-sol prin voce sau prin legătură de date pentru furnizarea serviciului de informare a zborurilor, inclusiv AFIS, furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să asigure mijloace de înregistrare pe toate aceste canale de comunicații aer-sol, cu excepția cazului în care AAC prevede altfel.

ATS.OR.405 Utilizarea și disponibilitatea frecvenței VHF de urgență

(a) În conformitate cu dispozițiile capitolului V, frecvența VHF de urgență (121,500 MHz) este utilizată în scopuri de urgență reală, printre care se numără oricare dintre următoarele:

1) asigurarea unui canal liber între aeronavele aflate în pericol sau în situație de urgență și o stație de la sol, atunci când canalele uzuale sunt utilizate pentru alte aeronave;

2) asigurarea unui canal de comunicații VHF între aeronave și aerodromuri, care nu este utilizat în mod obișnuit de serviciile aeriene internaționale, în cazul apariției unei situații de urgență;

3) asigurarea unui canal de comunicații VHF comun între aeronave, fie ele civile sau militare, și între aceste aeronave și serviciile de suprafață, implicate în operațiuni comune de căutare și salvare, înainte de a comuta, atunci când este necesar, pe frecvența corespunzătoare;

4) asigurarea comunicațiilor aer-sol cu aeronavele atunci când defectarea echipamentului de bord împiedică utilizarea canalelor uzuale;

5) asigurarea unui canal pentru funcționarea emițătoarelor pentru localizare în caz de urgență (ELT) și pentru comunicațiile dintre stația de salvare de la bord și aeronavele implicate în operațiuni de căutare și salvare;

6) asigurarea unui canal VHF comun pentru comunicațiile dintre aeronavele civile și aeronavele interceptoare sau unitățile de control al interceptării și între aeronavele civile sau interceptoare și unitățile de servicii de trafic aerian în cazul interceptării unei aeronave civile.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să asigure frecvența de 121,500 MHz la:

- 1) toate centrele de control regional și centrele de informare a zborurilor;
- 2) turnurile de control de aerodrom și unitățile de control al apropierei care deservesc aerodromuri internaționale și aerodromuri internaționale de rezervă;
- 3) orice amplasament suplimentar stabilit de AAC, în care asigurarea respectivei frecvențe este considerată necesară pentru a garanta recepționarea imediată a apelurilor de pericol sau pentru a îndeplini scopurile specificate la litera (a).

ATS.OR.410 Serviciul mobil aeronautic (comunicații aer-sol) – serviciul de informare a zborurilor

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură, în măsura posibilului și cu aprobarea AAC, că mijloacele de comunicații aer-sol permit efectuarea de comunicații bilaterale între un centru de informare a zborurilor și aeronavele echipate corespunzător care zboară oriunde în regiunea de informare a zborurilor.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că mijloacele de comunicații aer-sol permit efectuarea directă, rapidă, continuă și fără interferențe a comunicațiilor bilaterale între o unitate AFIS și aeronavele echipate corespunzător care operează în spațiul aerian menționat la ATS.TR.110 litera (a) punctul 3.

ATS.OR.415 Serviciul mobil aeronautic (comunicații aer-sol) – serviciul de control regional

Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că mijloacele de comunicații aer-sol permit efectuarea de comunicații bilaterale între o unitate care furnizează serviciul de control regional și aeronavele echipate corespunzător care zboară oriunde în regiunea sau regiunile de control.

ATS.OR.420 Serviciul mobil aeronautic (comunicații aer-sol) – serviciul de control al apropierei

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că mijloacele de comunicații aer-sol permit efectuarea directă, rapidă, continuă și fără interferențe a comunicațiilor bilaterale între unitatea care furnizează serviciul de control al apropierei și aeronavele echipate corespunzător aflate sub controlul său.

(b) În cazul în care unitatea care furnizează serviciul de control al apropierii funcționează ca o unitate separată, comunicațiile aer-sol trebuie efectuate pe canale de comunicații rezervate pentru uzul exclusiv al acesteia.

ATS.OR.425 Serviciul mobil aeronautic (comunicații aer-sol) – serviciu de control de aerodrom

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că mijloacele de comunicații aer-sol permit efectuarea directă, rapidă, continuă și fără interferențe a comunicațiilor bilaterale între un turn de control de aerodrom și aeronavele echipate corespunzător care operează pe o rază de maxim 45 km (25 NM) de aerodromul în cauză.

(b) În cazul în care condițiile impun acest lucru, un furnizor de servicii de trafic asigură canale de comunicații separate pentru controlul traficului care operează pe suprafața de manevră.

ATS.OR.430 Serviciul fix aeronautic (comunicații sol-sol) – generalități

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că se utilizează comunicații directe prin voce și/sau legătură de date în cadrul comunicațiilor sol-sol aferente pentru serviciile de trafic aerian.

(b) Atunci când comunicațiile în scopuri de coordonare ATC sunt sprijinite de automatizare, furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că eventualele defectări ale acestei coordonări automate sunt prezentate în mod clar controlorului sau controlorilor de trafic aerian responsabili cu coordonarea zborurilor într-o unitate care transferă controlul.

ATS.OR.435 Serviciul fix aeronautic (comunicații sol-sol) – comunicații în cadrul unei regiuni de informare a zborurilor

(a) Comunicații între unitățile de servicii de trafic aerian

1) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că centrul de informare a zborurilor dispune de mijloace pentru efectuarea comunicațiilor cu următoarele unități care furnizează un serviciu în zona sa de responsabilitate:

- (i) centrul de control regional;
- (ii) unitățile de control al apropierii;
- (iii) turnurile de control de aerodrom;
- (iv) unitățile AFIS.

2) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că centrul de control regional, pe lângă faptul că este conectat la centrul de informare a zborurilor, astfel cum se prevede la punctul 1, dispune de mijloace pentru efectuarea comunicațiilor cu următoarele unități care furnizează un serviciu în zona sa de responsabilitate:

- (i) unitățile de control al apropierii;
- (ii) turnurile de control de aerodrom;

(iii) unitățile AFIS;

(iv) birourile de raportare ale serviciilor de trafic aerian, în cazul în care acestea constituie structuri separate.

3) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unitatea de control al apropierii, pe lângă faptul că este conectată la centrul de informare a zborurilor și la centrul de control regional, astfel cum se prevede la punctele 1 și 2, dispune de mijloace pentru efectuarea comunicațiilor cu:

(i) turnul sau turnurile de control de aerodrom asociate;

(ii) unitatea sau unitățile AFIS relevante;

(iii) biroul sau birourile de raportare ale serviciilor de trafic aerian asociate, în cazul în care acestea constituie structuri separate.

4) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnul de control de aerodrom sau unitatea AFIS, pe lângă faptul că sunt conectate la centrul de informare a zborurilor, la centrul de control regional și la unitatea de control al apropierii, astfel cum se prevede la punctele 1, 2 și 3, dispun de mijloace pentru efectuarea comunicațiilor cu biroul de raportare al serviciilor de trafic aerian asociat, în cazul în care acesta constituie o structură separată.

(b) Comunicații între unitățile de servicii de trafic aerian și alte unități

1) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că centrul de informare a zborurilor și centrul de control regional dispun de mijloace pentru efectuarea comunicațiilor cu următoarele unități care furnizează un serviciu în zona lor de responsabilitate:

(i) unitățile militare corespunzătoare;

(ii) furnizorul sau furnizorii de servicii meteorologice care deservește centrul;

(iii) stația de telecomunicații aeronautice care deservește centrul;

(iv) birourile corespunzătoare ale operatorilor de aeronave;

(v) centrul de coordonare a operațiunilor de salvare sau, în lipsa unui astfel de centru, orice alt serviciu de urgență adecvat;

(vi) biroul NOTAM care deservește centrul.

2) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unitatea de control al apropierii, turnul de control de aerodrom și unitatea AFIS dispun de mijloace pentru efectuarea comunicațiilor cu următoarele unități care furnizează un serviciu în zona lor de responsabilitate:

(i) unitățile militare corespunzătoare;

(ii) serviciile de salvare și de urgență (inclusiv ambulanță, pompieri etc.);

(iii) furnizorul de servicii meteorologice care deservește unitatea în cauză;

(iv) stația de telecomunicații aeronautice care deservește unitatea în cauză;

(v) unitatea care furnizează serviciul de administrare a platformei, în cazul în care aceasta constituie o structură separată

3) Mijloacele de comunicații prevăzute la litera (b) punctul 1 subpunctul (i) și la litera (b) punctul 2 subpunctul (i) trebuie să permită comunicații rapide și fiabile între unitatea de servicii de trafic aerian în cauză și unitatea sau unitățile

militare responsabile cu controlul operațiunilor de interceptare din zona de responsabilitate a unității serviciului de trafic aerian.

c) Descrierea mijloacelor de comunicații

1) Mijloacele de comunicații prevăzute la litera (a), la litera (b) punctul 1 subpunctul (i) și la litera (b) punctul 2 subpunctele (i), (ii) și (iii) trebuie să permită:

(i) comunicații prin vorbire directă ca atare sau în combinație cu comunicații prin legătură de date, astfel încât, în scopul transferului controlului cu ajutorul radarului sau al ADS-B, comunicațiile să fie stabilite instantaneu, iar în alte scopuri, comunicațiile să fie stabilite de regulă în 15 secunde;

(ii) comunicații tipărite, atunci când este necesară o înregistrare scrisă; durata de tranzit a mesajelor pentru astfel de comunicații trebuie să nu depășească 5 minute.

2) În toate cazurile care nu intră sub incidența literei (c) punctul 1, mijloacele de comunicații trebuie să permită:

(i) comunicații prin vorbire directă ca atare sau în combinație cu comunicații prin legătură de date, astfel încât comunicațiile să fie stabilite de regulă în 15 secunde;

(ii) comunicații tipărite, atunci când este necesară o înregistrare scrisă; durata de tranzit a mesajelor pentru astfel de comunicații trebuie să nu depășească 5 minute.

3) În toate cazurile în care este necesar transferul automat de date către și/sau de la computerele serviciilor de trafic aerian, trebuie asigurate mijloace adecvate pentru înregistrarea automată.

4) Mijloacele de comunicații prevăzute la litera (b) punctul 2 subpunctele (i), (ii) și (iii) trebuie să permită comunicații prin vorbire directă în regim de teleconferință, astfel încât comunicațiile să fie stabilite de regulă în 15 secunde.

5) Toate mijloacele de comunicații prin vorbire directă sau prin legătură de date între unitățile de servicii de trafic aerian și între unitățile de servicii de trafic aerian și alte unități descrise la litera (b) punctele 1 și 2 trebuie să aibă asigurată înregistrarea automată.

ATS.OR.440 Serviciul fix aeronautic (comunicații sol-sol) – comunicații între regiunile de informare a zborurilor

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că centrele de informare a zborurilor și centrele de control regional dispun de mijloace pentru efectuarea comunicațiilor cu toate centrele de informare a zborurilor și centrele de control regional adiacente. Aceste mijloace de comunicații trebuie să permită, în toate cazurile, transmiterea mesajelor într-o formă adecvată pentru păstrarea acestora ca înregistrări permanente și pentru transmiterea lor în timpii de tranzit specificați în acordurile regionale de navigație aeriană ale OACI.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că mijloacele de comunicații între centrele de control regional care deservește regiuni de control

învecinate permit, în plus, comunicații prin voce și, după caz, prin legătură de date, cu înregistrare automată, astfel încât, în scopul transferului controlului pe baza datelor de supraveghere ATS, comunicațiile să fie stabilite instantaneu, iar în alte scopuri, comunicațiile să fie stabilite de regulă în 15 secunde.

(c) În cazul în care se prevede astfel într-un acord între state, pentru a elimina sau a reduce necesitatea interceptării în cazul devierii de la traiectul alocat, furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că mijloacele de comunicații între centrele de informare a zborurilor sau centrele de control regional adiacente, altele decât cele menționate la litera (b):

1) permit comunicații prin vorbire directă ca atare sau în combinație cu comunicații prin legătură de date;

2) permit, în mod normal, stabilire comunicațiilor în 15 secunde;

3) asigură înregistrarea automată.

(d) Furnizorul de servicii de trafic aerian în cauză se asigură că unitățile adiacente de servicii de trafic aerian sunt interconectate în toate cazurile în care există circumstanțe speciale.

(e) Ori de câte ori condițiile locale sunt de așa natură încât este necesară autorizarea aeronavelor de a pătrunde într-un spațiu aerian controlat înainte de plecare, furnizorul sau furnizorii de servicii de trafic aerian în cauză se asigură că unitățile de servicii de trafic aerian care dau autorizarea aeronavelor sunt conectate la unitatea de control al traficului aerian care deservește spațiul aerian controlat adiacent.

(f) Mijloacele de comunicații care susțin conexiunile ce trebuie stabilite în conformitate cu literele (d) și (e) trebuie să permită comunicații prin vorbire directă ca atare sau în combinație cu comunicații prin legătură de date, cu înregistrare automată, astfel încât, în scopul transferului controlului pe baza supravegherii ATS, comunicațiile să fie stabilite instantaneu, iar în alte scopuri, comunicațiile să fie stabilite de regulă în 15 secunde

(g) În toate cazurile în care este necesar schimbul automat de date între computerele serviciilor de trafic aerian, furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să asigure mijloace adecvate pentru înregistrarea automată.

ATS.OR.445 Comunicații în vederea controlului sau a gestionării vehiculelor, altele decât aeronavele, pe suprafețele de manevră ale aerodromurilor

(a) Cu excepția cazului în care se consideră că este adecvată comunicarea printr-un sistem de semnale vizuale, furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să asigure mijloace de comunicații bilaterale prin radiotelefonie pentru unul dintre următoarele servicii:

1) serviciul de control de aerodrom, în vederea controlului vehiculelor pe suprafața de manevră;

2) AFIS, în vederea gestionării vehiculelor pe suprafața de manevră, în cazul în care acest serviciu este furnizat în conformitate cu ATS.TR.305 litera (f).

(b) Necesitatea unor canale separate de comunicații în vederea controlului sau a gestionării vehiculelor pe suprafața de manevră se stabilește sub rezerva efectuării unei evaluări a siguranței.

(c) Trebuie asigurate mijloace de înregistrare automată pe toate canalele menționate la litera (b).

ATS.OR.450 Înregistrarea automată a datelor de supraveghere

Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că datele de supraveghere de la echipamentele radar primar și secundar sau de la alte sisteme (de exemplu, ADS-B, ADS-C), utilizate ca instrument de sprijin pentru serviciile de trafic aerian, sunt înregistrate automat în vederea utilizării în investigarea accidentelor și a incidentelor, în operațiunile de căutare și salvare sau la evaluarea serviciilor de trafic aerian și a sistemelor de supraveghere și în activitățile de pregătire.

ATS.OR.455 Păstrarea informațiilor și a datelor înregistrate

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian păstrează pe o perioadă de cel puțin 30 de zile următoarele:

- 1) înregistrări ale canalelor de comunicații, astfel cum se prevede la ATS.OR.400 literele (b) și (c);
- 2) înregistrări de date și comunicații, astfel cum se prevede la ATS.OR.435 litera (c) punctele 3 și 5;
- 3) înregistrări automate, astfel cum se prevede la ATS.OR.440;
- 4) înregistrări ale comunicațiilor, astfel cum se prevede la ATS.OR.445;
- 5) înregistrări de date, astfel cum se prevede la ATS.OR.450;
- 6) benzi de evidență progresivă a zborurilor pe suport de hârtie, date electronice de evidență progresivă a zborurilor și de coordonare.

(b) În cazul în care înregistrările și jurnalele enumerate la litera (a) sunt relevante pentru investigarea accidentelor și a incidentelor, acestea se păstrează pe perioade mai lungi, până când devine evident că nu vor mai fi necesare.

ATS.OR.460 Înregistrarea comunicațiilor de fundal și a mediului sonor

(a) Cu excepția cazului în care AAC prevede altfel, unitățile de servicii de trafic aerian trebuie să fie dotate cu dispozitive care înregistrează comunicațiile de fundal și mediul sonor de la postul de lucru al controlorului de trafic aerian, al agentului serviciului de informare a zborurilor sau al agentului AFIS, după caz, și care au capacitatea de a păstra informațiile înregistrate cel puțin în ultimele 24 de ore de funcționare.

(b) Aceste înregistrări sunt utilizate exclusiv pentru investigarea accidentelor și a incidentelor care fac obiectul raportării obligatorii.

SECȚIUNEA a 5-a — CERINȚE ÎN MATERIE DE INFORMAȚII

ATS.OR.500 Informații meteorologice – generalități

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unităților de servicii de trafic aerian relevante le sunt furnizate informații actualizate cu privire la condițiile meteorologice existente și prognozate, după cum este necesar pentru îndeplinirea funcțiilor acestor unități.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unităților de servicii de trafic aerian relevante le sunt furnizate informațiile detaliate disponibile cu privire la localizarea, întinderea verticală, direcția și viteza de deplasare a fenomenelor meteorologice din vecinătatea aerodromului, în special din zonele de urcare inițială și de apropiere, care ar putea fi periculoase pentru operațiunile aeronavelor.

(c) Informațiile prevăzute la literele (a) și (b) sunt furnizate într-o formă care să necesite un minim de interpretare din partea personalului serviciilor de trafic aerian și cu o frecvență care să satisfacă cerințele unităților de servicii de trafic aerian în cauză.

ATS.OR.505 Informații meteorologice pentru centrele de informare a zborurilor și centrele de control regional

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că centrelor de informare a zborurilor și centrelor de control regional le sunt furnizate informațiile meteorologice prevăzute la MET.OR.245 litera (f) din anexa nr.5, acordând o atenție deosebită apariției sau apariției prognozate a unei agravări a unui element meteorologic, de îndată ce poate fi determinat acest lucru. Rapoartele și prognozele în cauză trebuie să acopere regiunea de informare a zborurilor sau regiunea de control și alte astfel de regiuni, dacă AAC prevede astfel.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că centrelor de informare a zborurilor și centrelor de control regional le sunt furnizate, la intervale adecvate, date actualizate privind presiunea pentru calajul altimetrelor, pentru acele locații specificate de centrul de informare a zborurilor sau de centrul de control regional în cauză.

ATS.OR.510 Informații meteorologice pentru unitățile care furnizează un serviciu de control al apropierii

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unităților care furnizează serviciul de control al apropierii le sunt transmise informații meteorologice pentru spațiul aerian și aerodromurile care fac obiectul activităților lor, astfel cum se prevede la MET.OR.242 litera (b) din anexa nr.5.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că, atunci când sunt utilizate mai multe anemometre, afișajele la care sunt conectate acestea trebuie să

fie clar marcate pentru a identifica pista și porțiunea de pistă monitorizate de fiecare anemometru în parte.

(c) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unităților care furnizează serviciul de control al apropierii le sunt transmise date actualizate privind presiunea pentru calajul altimetrelor, pentru acele locații specificate de unitatea care furnizează serviciul de control al apropierii.

(d) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unitățile care furnizează serviciul de control al apropierii pentru apropierea finală, pentru aterizare și pentru decolare sunt dotate cu afișaj sau afișaje pentru vântul la suprafață. Afișajul sau afișajele trebuie să se raporteze la același loc sau la aceleași locuri de observație și să aibă ca sursă același senzor sau aceiași senzori ca și afișajul sau afișajele corespunzătoare din turnul de control de aerodrom și/sau din unitatea AFIS și din stația meteorologică aeronautică, în cazul în care există o astfel de stație.

(e) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unitățile care furnizează serviciul de control al apropierii pentru apropierea finală, pentru aterizare și pentru decolare la aerodromurile unde valorile distanței vizuale în lungul pistei se măsoară prin mijloace instrumentale sunt dotate cu afișaj sau afișaje care să permită citirea valorilor curente ale distanței vizuale în lungul pistei. Afișajul sau afișajele trebuie să se raporteze la același loc sau la aceleași locuri de observație și să aibă ca sursă același senzor sau aceiași senzori ca și afișajul sau afișajele corespunzătoare din turnul de control de aerodrom și/sau din unitatea AFIS și din stația meteorologică aeronautică, în cazul în care există o astfel de stație.

(f) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unitățile care furnizează serviciul de control al apropierii pentru apropierea finală, pentru aterizare și pentru decolare la aerodromurile unde înălțimea bazei norilor se măsoară prin mijloace instrumentale sunt dotate cu afișaj sau afișaje care să permită citirea valorilor curente ale înălțimii bazei norilor. Afișajul sau afișajele trebuie să se raporteze la același loc sau la aceleași locuri de observație și să aibă ca sursă același senzor sau aceiași senzori ca și afișajul sau afișajele corespunzătoare din turnul de control de aerodrom și/sau din unitatea AFIS și din stația meteorologică aeronautică, în cazul în care există o astfel de stație.

(g) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unităților care furnizează serviciul de control al apropierii pentru apropierea finală, pentru aterizare și pentru decolare le sunt transmise informațiile disponibile cu privire la forfecarea vântului care ar putea afecta aeronavele pe traiectoriile de apropiere sau de decolare sau în timpul apropierii cu manevre la vedere.

ATS.OR.515 Informații meteorologice pentru turnurile de control de aerodrom și pentru unitățile AFIS

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnurilor de control de aerodrom și, cu excepția cazului în care AAC prevede altfel, unităților AFIS

le sunt furnizate informații meteorologice cu privire la aerodromul care face obiectul activității lor, astfel cum se prevede la MET.OR.242 litera (a) din anexa nr.5.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnurilor de control de aerodrom și unităților AFIS le sunt furnizate date actualizate privind presiunea pentru calajul altimetrelor pentru aerodromul în cauză.

(c) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnurile de control de aerodrom și unitățile AFIS sunt dotate cu afișaj sau afișaje pentru vântul la suprafață. Afișajul sau afișajele trebuie să se raporteze la același loc sau la aceleași locuri de observație și să aibă ca sursă același senzor sau aceiași senzori ca și afișajul sau afișajele corespunzătoare din stația meteorologică aeronautică, în cazul în care există o astfel de stație. Atunci când sunt utilizați mai mulți senzori, afișajele la care sunt conectați aceștia trebuie să fie clar marcate pentru a identifica pista și porțiunea de pistă monitorizate de fiecare senzor în parte.

(d) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnurile de control de aerodrom și unitățile AFIS de la aerodromurile unde valorile distanței vizuale în lungul pistei se măsoară prin mijloace instrumentale sunt dotate cu afișaj sau afișaje care să permită citirea valorilor curente ale distanței vizuale în lungul pistei. Afișajul sau afișajele trebuie să se raporteze la același loc sau la aceleași locuri de observație și să aibă ca sursă același senzor sau aceiași senzori ca și afișajul sau afișajele corespunzătoare din stația meteorologică aeronautică, în cazul în care există o astfel de stație.

(e) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnurile de control de aerodrom și unitățile AFIS de la aerodromurile unde înălțimea bazei norilor se măsoară prin mijloace instrumentale sunt dotate cu afișaj sau afișaje care să permită citirea valorilor curente ale înălțimii bazei norilor. Afișajul sau afișajele trebuie să se raporteze la același loc sau la aceleași locuri de observație și să aibă ca sursă același senzor sau aceiași senzori ca și afișajul sau afișajele corespunzătoare din turnul de control de aerodrom și/sau din unitatea AFIS și din stația meteorologică aeronautică, în cazul în care există o astfel de stație.

(f) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnului de control de aerodrom și unităților AFIS le sunt furnizate informațiile disponibile cu privire la forfecarea vântului care ar putea afecta aeronavele pe traiectoriile de apropiere sau de decolare sau în timpul apropierii cu manevre la vedere, precum și aeronavele de pe pistă în timpul rulajului după aterizare sau al rulajului la decolare.

(g) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnurilor de control de aerodrom și unităților AFIS și/sau altor unități competente le sunt furnizate avertizările de aerodrom, în conformitate cu MET.OR.215 litera (b) din anexa nr.5.

ATS.OR.520 Informații cu privire la condițiile de pe aerodrom și la starea operațională a facilităților asociate

Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnurile de control de aerodrom, unitățile AFIS și unitățile care furnizează serviciul de control al apropierii sunt informate prompt în permanență cu privire la condițiile suprafeței de mișcare care sunt semnificative operațional, inclusiv cu privire la existența unor pericole temporare și la starea operațională a tuturor facilităților asociate de la aerodromul sau aerodromurile care fac obiectul activității lor, astfel cum sunt raportate de operatorul aerodromului.

ATS.OR.525 Informații referitoare la starea operațională a serviciilor de navigație

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unitățile de servicii de trafic aerian sunt informate în permanență și în timp util cu privire la starea operațională a serviciilor de radionavigație și a instrumentelor vizuale esențiale pentru procedurile de decolare, de plecare, de apropiere și de aterizare efectuate în zona lor de responsabilitate, precum și cu privire la starea operațională a serviciilor de radionavigație și a instrumentelor vizuale esențiale pentru deplasarea la sol.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian ia măsuri adecvate în conformitate cu ATM/ANS.OR.B.005 litera (f) din anexa nr.3 pentru a se asigura că sunt furnizate informațiile prevăzute la prezentul punct litera (a) în ceea ce privește serviciile GNSS.

ATS.OR.530 Transmiterea informațiilor privind acțiunea de frânare

Dacă un furnizor de servicii de trafic aerian primește, prin comunicații prin voce, un raport special din zbor referitor la acțiunea de frânare care nu corespunde acțiunii de frânare raportate, acesta informează fără întârziere operatorul de aerodrom relevant.

SUBPARTEA B — CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE TRAFIC AERIAN (ATS.TR)

SECȚIUNEA 1 — CERINȚE GENERALE

ATS.TR.100 Obiectivele serviciilor de trafic aerian (ATS)

Obiectivele serviciilor de trafic aerian sunt:

- (a) prevenirea coliziunilor între aeronave;
- (b) prevenirea coliziunilor între aeronavele aflate pe suprafața de manevră și obstacolele aflate pe suprafața respectivă;
- (c) fluidizarea și menținerea unui flux ordonat al traficului aerian;
- (d) furnizarea de indicații și informații utile pentru desfășurarea sigură și eficientă a zborurilor;

(e) înștiințarea organizațiilor relevante cu privire la aeronavele care necesită acțiuni de căutare și salvare și pentru asistarea organizațiilor respective conform necesităților.

ATS.TR.105 Departamentele serviciilor de trafic aerian

Serviciile de trafic aerian cuprind serviciile identificate după cum urmează:

(a) serviciul de control al traficului aerian, în scopul îndeplinirii obiectivelor de la ATS.TR.100 literele (a), (b) și (c), împărțit în trei componente, după cum urmează:

1) serviciul de control regional: furnizarea serviciului de control al traficului aerian zborurilor controlate, cu excepția acelor părți ale zborurilor controlate descrise la punctele 2 și 3, în scopul îndeplinirii obiectivelor stabilite la ATS.TR.100 literele (a) și (c);

2) serviciul de control al apropierii: furnizarea serviciului de control al traficului aerian acelor părți ale zborurilor controlate care sunt asociate cu sosirea sau cu plecarea, în scopul îndeplinirii obiectivelor stabilite la ATS.TR.100 literele (a) și (c); și

3) serviciul de control de aerodrom: furnizarea serviciului de control al traficului aerian pentru traficul de aerodrom, cu excepția acelor părți ale zborurilor descrise la punctul 2, în scopul îndeplinirii obiectivelor stabilite la ATS.TR.100 literele (a), (b) și (c);

(b) serviciul de informare a zborurilor și/sau serviciul consultativ de trafic aerian, în scopul îndeplinirii obiectivului stabilit la ATS.TR.100 litera (d);

(c) serviciul de alarmare, în scopul îndeplinirii obiectivului stabilit la ATS.TR.100 litera (e).

ATS.TR.110 Înființarea unităților care furnizează servicii de trafic aerian

(a) Serviciile de trafic aerian sunt furnizate de unități înființate după cum urmează:

1) se înființează centre de informare a zborurilor pentru furnizarea serviciului de informare a zborurilor și a serviciului de alarmare în regiunile de informare a zborurilor, cu excepția cazului în care responsabilitatea furnizării acestor servicii în cadrul unei regiuni de informare a zborurilor este alocată unei unități de control al traficului aerian care dispune de facilități adecvate pentru îndeplinirea acestei responsabilități;

2) se înființează unități de control al traficului aerian pentru furnizarea serviciului de control al traficului aerian, a serviciului de informare a zborurilor și a serviciului de alertare în regiunile de control, în zonele de control și la aerodromurile controlate;

3) se înființează unități AFIS pentru furnizarea serviciului de informare a zborurilor și a serviciului de alarmare la aerodromurile AFIS și în spațiul aerian asociat acestor aerodromuri.

(b) Se creează un birou sau birouri de raportare ale serviciilor de trafic aerian sau alte mecanisme în scopul de a primi rapoarte privind serviciile de trafic aerian și planurile de zbor prezentate înainte de plecare.

ATS.TR.115 Identificarea unităților de servicii de trafic aerian

(a) Unitățile de servicii de trafic aerian sunt denumite fără ambiguitate, după cum urmează:

1) centrul de control regional sau centrul de informare a zborurilor trebuie, în mod normal, să fie identificate prin numele unui oraș, al unei localități, al unui element geografic sau al unei regiuni din apropiere;

2) turnul de control de aerodrom sau unitatea de control al apropierii trebuie, în mod normal, să fie identificate prin numele aerodromului la care furnizează servicii sau numele unui oraș, al unei localități, al unui element geografic sau al unei regiuni din apropiere;

3) unitatea AFIS trebuie, în mod normal, să fie identificată prin numele aerodromului la care furnizează servicii sau numele unui oraș, al unei localități, al unui element geografic sau al unei regiuni din apropiere.

(b) Numele unităților de servicii de trafic aerian și al serviciilor aferente se completează cu sufixul corespunzător din următoarea listă:

- 1) centru de control regional – CONTROL (CONTROL);
- 2) control al apropierii – APPROACH (APROPIERE);
- 3) control radar de apropiere sosiri – ARRIVAL (SOSIRE);
- 4) control radar de apropiere plecări – DEPARTURE (PLECARE);
- 5) unitate de control al traficului aerian (în general) atunci când furnizează servicii de supraveghere ATS – RADAR (RADAR);
- 6) control de aerodrom – TOWER (TURN);
- 7) control mișcare pe suprafață – GROUND (SOL);
- 8) acordare autorizare – DELIVERY (ACORDARE);
- 9) centru de informare a zborurilor – INFORMATION (INFORMARE);
- 10) unitatea AFIS – INFORMATION (INFORMARE).

ATS.TR.120 Limba de comunicare între unitățile de servicii de trafic aerian

Cu excepția cazului în care comunicațiile între unitățile de servicii de trafic aerian sunt efectuate într-o limbă convenită de comun acord, limba utilizată pentru aceste comunicații este engleza.

ATS.TR.125 Exprimarea poziției verticale a aeronavei

(a) Pentru zborurile în zonele în care se stabilește o altitudine de tranziție, poziția verticală a aeronavei se exprimă în altitudini corespunzătoare sau

inferioare altitudinii de tranziție și în niveluri de zbor corespunzătoare sau superioare nivelului de tranziție, cu excepția cazurilor prevăzute la litera (b). La trecerea prin stratul de tranziție, poziția verticală se exprimă în niveluri de zbor la urcare și în altitudini la coborâre.

(b) Atunci când o aeronavă care a primit autorizarea de aterizare sau, la aerodromurile AFIS, o aeronavă care a fost informată că pista este disponibilă pentru aterizare își finalizează apropierea utilizând presiunea atmosferică la cota aerodromului (QFE), poziția verticală a aeronavei se exprimă în înălțimea față de cota aerodromului în cursul etapei de zbor pentru care se poate utiliza QFE, cu excepția cazului în care respectiva poziție se exprimă în înălțimea față de cota pragului pistei:

- 1) în cazul pistelor instrumentale, dacă pragul este cu cel puțin 2 m (7 ft) sub cota aerodromului;
- 2) în cazul pistelor pentru apropiere de precizie.

ATS.TR.130 Determinarea nivelului de tranziție

(a) Unitatea de servicii de trafic aerian competentă stabilește nivelul de tranziție care trebuie utilizat în zonele în care este stabilită o altitudine de tranziție, pe perioada corespunzătoare de timp, pe baza rapoartelor QNH (calaj altimetric sub-scală pentru a obține cota la sol) și a nivelului mediu al mării prognozat, dacă este necesar.

(b) Nivelul de tranziție se află peste altitudinea de tranziție, astfel încât să fie asigurată o eşalonare verticală minimă nominală de 300 m (1 000 ft) între aeronavele care zboară simultan la altitudinea de tranziție și la nivelul de tranziție.

ATS.TR.135 Nivelul minim de croazieră pentru zborurile IFR

(a) Unitățile de control al traficului aerian nu alocă niveluri de croazieră sub altitudinile minime de zbor stabilite, cu excepția cazului în care AAC autorizează în mod specific acest lucru.

(b) Unitățile de control al traficului aerian trebuie:

- 1) să determine cel(e) mai scăzut(e) nivel(uri) de zbor pentru întreaga regiune de control de care răspund sau pentru porțiuni ale acesteia;
- 2) să alocă niveluri de zbor la sau peste acest(e) nivel(uri);
- 3) să transmită, la cerere, piloților cel(e) mai scăzut(e) nivel(uri) de zbor utilizabil(e).

ATS.TR.140 Furnizarea informațiilor de calaj altimetric

(a) Unitățile de servicii de trafic aerian competente trebuie să dispună în orice moment, în vederea transiterii, la cerere, către aeronavele în zbor, de informațiile necesare pentru a determina nivelul cel mai scăzut de zbor, care va asigura distanța adecvată de depășire a obstacolelor de la sol pe rutele sau segmentele rutelor pentru care sunt necesare respectivele informații.

(b) Centrele de informare a zborurilor și centrele de control regional trebuie să aibă la dispoziție, în vederea transmiterii, la cerere, către aeronavele în zbor, un număr adecvat de rapoarte QNH sau presiuni prognozate pentru regiunile de informare a zborurilor și pentru regiunile de control de care răspund, precum și pentru cele adiacente.

(c) Echipajului de zbor trebuie să i se indice nivelul de tranziție în timp util înainte de atingerea acestuia în timpul coborârii.

(d) Cu excepția cazului în care se cunoaște că aeronava a recepționat deja informațiile printr-o transmisie direcționată, trebuie inclus un calaj altimetric QNH:

1) în autorizarea de coborâre, atunci când se acordă prima autorizare la o altitudine inferioară nivelului de tranziție;

2) în autorizările de apropiere sau în autorizările de intrare în turul de pistă;

3) în autorizările de rulaj la sol pentru aeronavele care pleacă.

(e) Trebuie să se furnizeze aeronavelor, la cerere sau în mod regulat, o valoare de calaj altimetric QFE astfel cum se descrie la ATS.TR.125 litera (b), în conformitate cu dispozițiile locale.

(f) Unitățile de servicii de trafic aerian competente rotunjesc valoarea de calaj altimetric furnizată aeronavelor în jos la cea mai apropiată valoare întreagă în hectopascali.

ATS.TR.145 Suspendarea operațiunilor în conformitate cu regulile de zbor la vedere pe un aerodrom și în vecinătatea acestuia

(a) Se pot suspenda oricare dintre operațiunile VFR sau toate aceste operațiuni desfășurate pe un aerodrom și în vecinătatea acestuia ori de câte ori siguranța impune o astfel de acțiune, de către oricare dintre următoarele unități, persoane sau autorități:

1) unitatea de control al apropierii sau centrul de control regional corespunzător;

2) turnul de control de aerodrom;

3) AAC.

(b) Atunci când se suspendă oricare dintre operațiunile VFR sau toate aceste operațiuni desfășurate pe un aerodrom și în vecinătatea acestuia, turnul de control de aerodrom trebuie să respecte următoarele proceduri:

1) reține toate plecările VFR;

2) recheamă toate zborurile locale care operează în conformitate cu VFR sau obține aprobare pentru operațiuni VFR speciale;

3) anunță unitatea de control al apropierii sau centrul de control regional, după caz, cu privire la acțiunile întreprinse;

4) notifică tuturor operatorilor sau reprezentanților desemnați ai acestora motivul pentru care s-a acționat astfel, dacă este necesar sau la cerere.

ATS.TR.150 Lumini aeronautice de sol

Furnizorul de servicii de trafic aerian stabilește procedurile de operare a luminilor aeronautice de sol, indiferent dacă acestea se află sau nu pe aerodrom sau în vecinătatea acestuia.

ATS.TR.155 Servicii de supraveghere ATS

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian poate utiliza sisteme de supraveghere ATS în cadrul furnizării serviciilor de trafic aerian. În acest caz, furnizorul de servicii de trafic aerian specifică funcțiile pentru care sunt utilizate informațiile de supraveghere ATS.

(b) Atunci când furnizează servicii de supraveghere ATS, un furnizor de servicii de trafic aerian:

1) se asigură că sistemul sau sistemele de supraveghere ATS utilizate asigură o prezentare continuă și actualizată a informațiilor de supraveghere, inclusiv a indicațiilor de poziție;

2) atunci când se furnizează serviciul de control al traficului aerian:

(i) determină numărul de aeronave cărora li se furnizează simultan servicii de supraveghere ATS, care pot fi gestionate în condiții de siguranță în circumstanțele predominante;

(ii) furnizează în permanență controlorilor de trafic aerian informații complete și actualizate cu privire la:

A. altitudinile minime de zbor stabilite în zona de responsabilitate;

B. cel(e) mai scăzut(e) nivel(uri) de zbor utilizabil(e), determinat(e) în conformitate cu ATS.TR.130 și ATS.TR.135;

C. altitudinile minime stabilite aplicabile procedurilor pe baza vectorizării tactice și a rutării directe, inclusiv corecția de temperatură necesară sau metoda de corecție a efectului temperaturilor scăzute asupra altitudinilor minime.

(c) Furnizorul de servicii de trafic aerian, în conformitate cu funcțiile pentru care se utilizează informații de supraveghere ATS în cadrul furnizării serviciilor de trafic aerian, stabilește proceduri pentru:

1) determinarea identificării aeronavelor;

2) furnizarea informațiilor de poziție aeronavelor;

3) vectorizarea aeronavelor;

4) furnizarea de asistență de navigație pentru aeronave;

5) furnizarea de informații cu privire la condițiile meteorologice nefavorabile, dacă este cazul;

6) transferul controlului aeronavelor;

7) defectarea sistemului sau a sistemelor de supraveghere ATS;

8) defectarea transponderului SSR, în conformitate cu dispozițiile cerințelor tehnice privind regulile aerului (CT-RA) aprobate de AAC;

9) alerte și avertizări legate de siguranță bazate pe supravegherea ATS, în cazul în care sunt implementate astfel de proceduri

10) întreruperea sau încetarea serviciului de supraveghere ATS.

(d) Înainte de a furniza un serviciu de supraveghere ATS unei aeronave, trebuie să stabilească identificarea și să fie informat pilotul. Ulterior, identificarea se păstrează până la încetarea serviciului de supraveghere ATS. Dacă identificarea este pierdută ulterior, pilotul este informat în consecință și, după caz, se emit instrucțiuni corespunzătoare

(e) Dacă se observă că un zbor controlat identificat are o traiectorie de zbor care intră în conflict cu cea a unei aeronave necunoscute, într-un mod considerat a constitui pericol de coliziune, pilotul zborului controlat trebuie, ori de câte ori este posibil:

1) să fie informat cu privire la aeronava necunoscută și, la cererea respectivului pilot sau dacă situația o impune în opinia controlorului, trebuie să i se sugereze pilotului o acțiune de evitare a coliziunii; și

2) să fie înștiințat atunci când nu mai există un astfel de conflict.

(f) Cu excepția cazului în care AAC dispune altfel, informațiile despre nivel rezultate din altitudinea-presiune care îi sunt afișate controlorului trebuie verificate cel puțin o dată, la momentul contactului inițial cu aeronava în cauză sau, dacă acest lucru nu este fezabil, cât mai curând după aceea, de către fiecare unitate a serviciului de trafic aerian echipată corespunzător.

(g) Se utilizează exclusiv informații verificate despre nivel rezultate din altitudinea-presiune pentru a determina dacă aeronava a efectuat una dintre următoarele acțiuni:

- 1) menținerea unui nivel;
- 2) părăsirea unui nivel;
- 3) trecerea de un nivel la urcare sau la coborâre;
- 4) atingerea unui nivel.

ATS.TR.160 Furnizarea de servicii de trafic aerian pentru zborurile de încercare

AAC poate stabili condiții și proceduri suplimentare sau alternative celor cuprinse în prezenta subparte B, care trebuie aplicate de către unitățile de servicii de trafic aerian pentru furnizarea de servicii de trafic aerian zborurilor de încercare.

SECȚIUNEA a 2-a — SERVICIUL DE CONTROL AL TRAFICULUI AERIAN

ATS.TR.200 Aplicare

Se furnizează serviciul de control al traficului aerian:

- (a) tuturor zborurilor IFR desfășurate în spațiile aeriene de clasa A, B, C, D și E;
- (b) tuturor zborurilor VFR desfășurate în spațiile aeriene de clasa B, C și D;
- (c) tuturor zborurilor VFR speciale;

(d) întregului trafic de aerodrom la aerodromurile controlate.

ATS.TR.205 Furnizarea serviciului de control al traficului aerian

Părțile serviciului de control al traficului aerian descrise la ATS.TR.105 litera (a) sunt furnizate de diferite unități, după cum urmează:

(a) în cazul serviciului de control regional, de una dintre următoarele unități:

- 1) un centru de control regional;
- 2) unitatea care furnizează serviciul de control al apropierii într-o zonă de control sau într-o regiune de control cu întindere limitată care este desemnată în principal pentru furnizarea serviciului de control al apropierii și în care nu este înființat un centru de control regional;

(b) în cazul serviciului de control al apropierii, de una dintre următoarele unități:

- 1) o unitate de control al apropierii, atunci când este necesar sau oportun să se înființeze o unitate separată;
- 2) un turn de control de aerodrom sau un centru de control regional, atunci când este necesar sau oportun să se reunească sub responsabilitatea aceleiași unități funcțiile serviciului de control al apropierii și funcțiile serviciului de control de aerodrom sau ale serviciului de control regional;

(c) în cazul serviciului de control de aerodrom: de un turn de control de aerodrom.

ATS.TR.210 Funcționarea serviciului de control al traficului aerian

(a) Pentru a furniza serviciul de control al traficului aerian, o unitate de control al traficului aerian trebuie:

1) să primească informații privind intențiile de mișcare ale fiecărei aeronave ori privind modificarea acestor intenții, precum și informații actualizate privind evoluția efectivă a fiecărei aeronave;

2) să determine, pe baza informațiilor primite, pozițiile relative ale aeronavelor cunoscute una față de cealaltă;

3) să emită autorizări, instrucțiuni și/sau informații în scopul prevenirii coliziunii între aeronavele aflate sub controlul său, precum și al fluidizării și menținerii unui flux ordonat al traficului;

4) să coordoneze autorizările împreună cu alte unități, în funcție de necesități:

(i) ori de câte ori o aeronavă ar putea intra, în caz contrar, în conflict cu traficul desfășurat sub controlul acestor alte unități;

(ii) înainte de a transfera controlul unei aeronave către aceste alte unități.

(b) Autorizările emise de unitățile de control al traficului aerian trebuie să asigure eșalonarea:

- 1) între toate zborurile desfășurate în spațiile aeriene de clasa A și B;
- 2) între zborurile IFR desfășurate în spațiile aeriene de clasa C, D și E;

- 3) între zborurile IFR și zborurile VFR desfășurate în spațiile aeriene de clasa C;
- 4) între zborurile IFR și zborurile VFR speciale;
- 5) între zborurile VFR speciale, cu excepția cazului în care AAC dispune altfel.

La cererea pilotului unei aeronave și cu acordul pilotului celeilalte aeronave și dacă AAC dispune astfel în situațiile indicate la primul paragraf punctul 2 în spațiile aeriene de clasa D și E, zborul poate obține o autorizare sub rezerva asigurării eșalonării proprii pe o anumită porțiune a zborului sub 3 050 m (10 000 ft) în timpul urcării sau al coborârii, pe timp de zi, în condiții meteorologice de zbor la vedere.

(c) Cu excepția cazurilor unor operațiuni pe piste paralele sau aproape paralele menționate la ATS.TR.255 sau a cazurilor în care se poate aplica o reducere a eșalonării minime în vecinătatea aerodromurilor, unitatea de control al traficului aerian realizează eșalonarea cel puțin printr-una dintre următoarele metode:

1) eșalonare verticală, obținută prin alocarea de niveluri diferite, alese din tabelul cu nivelurile de croazieră, însă corelarea nivelurilor cu traiectul prevăzută în respectivul tabel nu se aplică în cazul unor indicații contrare cuprinse în publicațiile de informare aeronautică corespunzătoare sau în autorizările ATC. Minima eșalonării verticale este de 300 m (1 000 ft) în valoare nominală până la FL 410 inclusiv și de 600 m (2 000 ft) în valoare nominală deasupra acestui nivel. Nu se utilizează informațiile privind înălțimea geometrică pentru a stabili eșalonarea verticală;

2) eșalonare orizontală, obținută prin asigurarea uneia dintre următoarele:

(i) o eșalonare longitudinală, prin menținerea unui interval, exprimat ca timp sau distanță, între aeronavele care zboară de-a lungul aceluiași traiect, pe traiecte convergente sau pe același traiect din sensuri opuse;

(ii) o eșalonare laterală, prin menținerea aeronavelor pe rute diferite sau în zone geografice diferite.

(d) În cazul în care constată că nu se poate menține tipul de eșalonare sau minima utilizată pentru a asigura eșalonarea a două aeronave, controlorul de trafic aerian stabilește un alt tip sau o altă minimă de eșalonare înainte de momentul la care s-ar încălca minima de eșalonare în vigoare.

ATS.TR.215 Alegerea și notificarea minimelor de eșalonare în scopul aplicării ATS.TR.210 litera (c)

(a) Eșalonarea minimă care urmează să fie aplicată în interiorul unei anumite porțiuni de spațiu aerian trebuie aleasă de furnizorul de servicii de trafic aerian responsabil cu furnizarea serviciilor de trafic aerian și aprobată de AAC.

(b) Pentru traficul care trece dintr-un spațiu aerian în cel învecinat și pentru rute care sunt mai apropiate de limita comună a spațiilor aeriene învecinate decât valoarea eșalonării minime aplicabilă în circumstanțele

respective, alegerea minimelor de eşalonare se face prin consultare cu furnizorii de servicii de trafic aerian responsabili cu furnizarea serviciilor de trafic aerian în spații aeriene învecinate.

(c) Detaliile referitoare la minimele de eşalonare alese și la zonele în care se aplică trebuie notificate:

- 1) unităților de servicii de trafic aerian vizate;
- 2) piloților și operatorilor de aeronave, prin intermediul publicațiilor de informare aeronautică, în cazurile în care asigurarea eşalonării se bazează pe utilizarea de către aeronave a unor mijloace ori tehnici specifice de navigație.

ATS.TR.220 Aplicarea eşalonării în caz de turbulență de siaj

(a) Unitățile de control al traficului aerian aplică aeronavelor minimele de eşalonare în caz de turbulență de siaj în fazele de apropiere și de decolare ale zborului în oricare dintre următoarele situații:

- 1) o aeronavă zboară imediat în spatele unei alte aeronave la aceeași altitudine sau la mai puțin de 300 m (1 000 ft) sub aceasta;
- 2) ambele aeronave utilizează aceeași pistă sau piste paralele aflate la o distanță mai mică de 760 m (2 500 ft);
- 3) o aeronavă traversează în spatele unei alte aeronave la aceeași altitudine sau la mai puțin de 300 m (1 000 ft) sub aceasta.

(b) Litera (a) nu se aplică zborurilor VFR care sosesc și zborurilor IFR care sosesc și care execută o apropiere la vedere atunci când aeronava a raportat contactul vizual cu aeronava precedentă și a primit instrucțiuni să o urmărească și să asigure eşalonarea proprie în raport cu aeronava respectivă. În aceste cazuri, unitatea de control al traficului aerian emite o atenționare referitoare la posibila apariție a turbulenței de siaj.

ATS.TR.225 Responsabilitatea pentru control

(a) Un zbor controlat trebuie să se afle în orice moment sub controlul unei singure unități de control al traficului aerian.

(b) Responsabilitatea pentru controlul tuturor aeronavelor care operează într-un anumit bloc de spațiu aerian revine unei singure unități de control al traficului aerian. Cu toate acestea, controlul unei aeronave sau al unor grupuri de aeronave poate fi delegat altor unități de control al traficului aerian, cu condiția să se asigure coordonarea între toate unitățile de control al traficului aerian în cauză.

ATS.TR.230 Transferul responsabilității pentru control

(a) Locul sau momentul transferului

Responsabilitatea pentru controlul unei aeronave este transferată de la o unitate de control al traficului aerian la o alta după cum urmează:

- 1) Între două unități care furnizează serviciul de control regional

Responsabilitatea pentru controlul unei aeronave este transferată de la o unitate care furnizează serviciul de control regional într-o regiune de control către unitatea care furnizează serviciul de control regional într-o regiune de control adiacentă la momentul traversării limitei comune a regiunilor de control estimat de centrul de control regional care controlează aeronava sau într-un alt punct sau moment convenit între cele două unități.

2) Între o unitate care furnizează serviciul de control regional și o unitate care furnizează serviciul de control al apropierii sau între două unități care furnizează serviciul de control al apropierii

Responsabilitatea pentru controlul unei aeronave este transferată de la o unitate la alta și invers într-un punct sau moment convenit între cele două unități.

3) Între o unitate care furnizează serviciul de control al apropierii și un turn de control de aerodrom

(i) Aeronavele care sosesc – Responsabilitatea pentru controlul unei aeronave care sosește este transferată, astfel cum se specifică în scrisorile de acord și în manualele de operațiuni, după caz, de la unitatea care furnizează serviciul de control al apropierii către turnul de control de aerodrom atunci când aeronava se află în oricare dintre următoarele situații:

A. se află în vecinătatea aerodromului și:

(a) se consideră că apropierea și aterizarea vor fi executate cu repere vizuale de pe sol; sau

(b) a ajuns la condiții VMC neîntrerupte;

B. se află la un punct sau nivel prevăzut;

C. a aterizat.

(ii) Aeronavele care pleacă – Responsabilitatea pentru controlul unei aeronave care pleacă este transferată, astfel cum se specifică în scrisorile de acord și în manualele de operațiuni, după caz, de la turnul de control de aerodrom către unitatea care furnizează serviciul de control al apropierii:

A. atunci când în vecinătatea aerodromului predomină VMC:

(a) înainte de momentul în care aeronava părăsește vecinătatea aerodromului; sau

(b) înainte ca aeronava să intre în condiții meteorologice de zbor instrumental (IMC); sau

(c) la un punct sau nivel prevăzut;

B. atunci când la aerodrom predomină IMC:

(a) imediat după ce aeronava se desprinde de pistă; sau

(b) la un punct sau nivel prevăzut.

4) Între sectoarele sau pozițiile de control din cadrul aceleiași unități de control al traficului aerian

Responsabilitatea pentru controlul unei aeronave este transferată de la un sector sau poziție de control către un alt sector sau poziție de control din cadrul aceleiași unități de control al traficului aerian la un punct, nivel sau moment specificat în instrucțiunile unității serviciului de trafic aerian.

(b) Coordonarea transferului

1) Responsabilitatea pentru controlul unei aeronave nu poate fi transferată de la o unitate de control al traficului aerian către o alta fără acordul unității de control care acceptă controlul, acord care trebuie obținut în conformitate cu punctele 2, 3, 4 și 5.

2) Unitatea de control care transferă responsabilitatea comunică unității de control care acceptă responsabilitatea părțile corespunzătoare ale planului de zbor curent și orice informații de control relevante pentru transferul solicitat.

3) În cazul în care transferul controlului se efectuează cu ajutorul sistemelor de supraveghere ATS, informațiile de control relevante pentru transfer trebuie să includă informații referitoare la poziția și, dacă este necesar, la traiectul și la viteza aeronavei, astfel cum sunt observate de sistemele de supraveghere ATS imediat înainte de transfer.

4) În cazul în care transferul controlului se efectuează cu ajutorul datelor ADS-C, informațiile de control relevante pentru transfer includ poziția cvadridimensională și alte informații, în funcție de necesități.

5) Unitatea de control care acceptă responsabilitatea trebuie:

(i) să își confirme capacitatea de a accepta responsabilitatea pentru controlul aeronavei în condițiile specificate de unitatea de control care transferă responsabilitatea, cu excepția cazului în care, potrivit unui acord prealabil între cele două unități în cauză, neprimirea acestei confirmări este considerată a însemna acceptarea condițiilor specificate, sau să indice orice modificare necesară a acestor condiții;

(ii) să precizeze orice alte informații sau autorizări pentru o porțiune ulterioară a zborului pe care aeronava trebuie să le dețină la momentul transferului.

6) Cu excepția cazului în care se specifică altfel într-un acord între cele două unități de control în cauză, unitatea de control care acceptă responsabilitatea nu înștiințează unitatea de control care transferă responsabilitatea atunci când stabilește comunicații bilaterale prin voce și/sau legătură de date cu aeronava în cauză și preia controlul asupra acesteia

7) În procesul de coordonare între unitățile și/sau sectoarele serviciilor de trafic aerian se utilizează frazeologia standardizată. Textul în clar (limbajul simplu) trebuie utilizat numai atunci când frazeologia standardizată nu poate servi unei transmisii deliberate.

ATS.TR.235 Autorizările ATC

(a) Autorizările ATC se bazează exclusiv pe cerințele de furnizare a serviciului de control al traficului aerian.

1) Autorizările se acordă exclusiv pentru fluidizarea și eșalonarea traficului aerian și se bazează pe condiții de trafic cunoscute care afectează siguranța operării aeronavelor. Respectivetele condiții de trafic includ nu numai aeronavele aflate în aer și pe suprafața de manevră asupra cărora se exercită

controlul, ci și orice trafic de vehicule sau alte obstacole temporare de pe suprafața de manevră utilizată.

2) Unitățile de control al traficului aerian acordă astfel de autorizări ATC dacă sunt necesare pentru prevenirea coliziunilor și pentru fluidizarea și regularizarea traficului aerian.

3) Autorizările ATC se acordă cu suficient timp înainte, astfel încât să se asigure că sunt transmise aeronavei în timp util pentru ca aceasta să li se poată conforma.

4) Atunci când pilotul comandant al unei aeronave informează o unitate de control al traficului aerian că o autorizare ATC nu este satisfăcătoare, unitatea de control al traficului aerian emite o autorizare modificată, în măsura posibilului.

5) În cazul vectorizării sau al alocării unei rutări directe neincluse în planul de zbor, care deviază un zbor IFR de la ruta ATS sau de la procedura instrumentală publicată, un controlor de trafic aerian care furnizează un serviciu de supraveghere ATS emite autorizări astfel încât să se mențină în permanență distanța prescrisă de trecere peste obstacole, până când aeronava ajunge la punctul în care pilotul revine la ruta din planul de zbor sau la o rută ATS sau o procedură instrumentală publicată.

(b) Conținutul autorizărilor

Autorizarea ATC indică următoarele:

- 1) identificarea aeronavei, astfel cum este indicată în planul de zbor;
- 2) limita autorizării;
- 3) ruta de zbor:

(i) atunci când se consideră că este necesar, ruta de zbor se detaliază în fiecare autorizare;

(ii) nu se utilizează expresia „autorizat conform rutei din planul de zbor” (în engleză „cleared via flight planned route”) atunci când se acordă o reautorizare;

4) nivelul sau nivelurile de zbor pentru întreaga rută sau pentru o porțiune a acesteia, precum și modificările de nivel cerute, după caz;

5) orice instrucțiune sau informație necesară în legătură cu alte aspecte, precum slotul de plecare ATFM, dacă este cazul, manevrele la apropiere sau la plecare, comunicațiile și ora la care expiră autorizarea.

(c) Pentru a facilita furnizarea elementelor specificate la litera (b), un furnizor de servicii de trafic aerian evaluează necesitatea stabilirii rutelor standard de plecare și sosire și a procedurilor asociate pentru a facilita:

- 1) fluxul sigur, ordonat și rapid al traficului aerian;
- 2) descrierea rutei și a procedurii în autorizările ATC.

(d) Autorizări pentru zborurile transsonice

1) Autorizarea ATC referitoare la faza de accelerare transsonică a unui zbor supersonic durează cel puțin până la sfârșitul acestei faze.

2) Se recomandă ca autorizarea ATC referitoare la decelerarea și coborârea unei aeronave de la croaziera supersonică la zbor subsonic să permită coborârea neîntreruptă cel puțin pe durata fazei transsonice.

(e) Modificări ale autorizării legate de rută sau de nivel

1) Atunci când se acordă o autorizare care se referă la o solicitare de modificare a unei rute sau a unui nivel, autorizarea respectivă trebuie să includă natura exactă a modificării.

2) Atunci când condițiile de trafic nu permit autorizarea unei modificări solicitate, se utilizează expresia „NU SE APROBĂ” (în engleză „UNABLE”). Atunci când este justificat de circumstanțe, se oferă o rută alternativă sau un nivel alternativ.

(f) Autorizări condiționate

Pentru mișcările care afectează pista sau piste în serviciu nu se utilizează expresii condiționale precum „în spatele aeronavei care aterizează” (în engleză „behind landing aircraft”) sau „după aeronava care decolează” (în engleză „after departing aircraft”), cu excepția cazului în care aeronava sau vehiculele vizate sunt văzute de controlorul de trafic aerian și de pilotul în cauză. Aeronava sau vehiculul care determină condiția din autorizarea acordată trebuie să fie prima aeronavă/primul vehicul care trece prin fața celeilalte aeronave vizate. În toate cazurile, autorizarea condiționată trebuie să cuprindă elementele următoare, în ordinea în care sunt indicate:

- 1) indicativul de apel radio;
- 2) condiția;
- 3) autorizarea;
- 4) o scurtă reitereare a condiției.

(g) Confirmarea prin repetare a autorizărilor, a instrucțiunilor și a informațiilor legate de siguranță

1) Controlorul de trafic aerian ascultă confirmarea prin repetare referitoare la părțile legate de siguranță din autorizările și instrucțiunile ATC menționate în CT-RA, pentru a se asigura că autorizarea și/sau instrucțiunea au fost înțelese în mod corect de către echipajul de zbor și ia măsuri imediate pentru a corecta orice discrepante relevate de confirmarea prin repetare.

2) Repetarea vocală a mesajelor CPDLC nu este necesară decât în cazul în care furnizorul de servicii de trafic aerian specifică altfel.

(h) Coordonarea autorizărilor

O autorizare ATC trebuie să fie coordonată între unitățile de control al traficului aerian pentru a acoperi întreaga rută a unei aeronave sau o porțiune specificată a acesteia, după cum urmează.

1) O aeronavă trebuie autorizată pentru întreaga rută până la aerodromul unde se intenționează prima aterizare într-una dintre următoarele situații:

(i) atunci când a fost posibil, înainte de plecare, ca autorizarea să fie coordonată între toate unitățile de control sub al căror control urmează să intre aeronava;

(ii) atunci când există suficientă certitudine că se va realiza o coordonare prealabilă între unitățile sub al căror control urmează să intre aeronava.

2) Atunci când coordonarea prevăzută la punctul 1 nu a putut fi realizată sau nu este anticipată, aeronava se autorizează numai până la acel punct până la care coordonarea este în mod rezonabil asigurată; înainte de a ajunge în acel punct ori chiar în acel punct, aeronava primește o nouă autorizare, putând fi emise, după caz, instrucțiuni de așteptare.

3) Atunci când o unitate a serviciului de trafic aerian dispune acest lucru, aeronava trebuie să contacteze o unitate de control al traficului aerian din aval, în scopul de a primi o autorizare în aval înainte de a ajunge la punctul de transfer al controlului.

(i) Aeronava menține comunicația bilaterală necesară cu unitatea de control al traficului aerian curentă pe perioada cât durează obținerea autorizării în aval.

(ii) O autorizare emisă ca autorizare în aval trebuie să poată fi clar identificată ca atare de pilot.

(iii) În afara cazului în care se coordonează acest lucru, autorizările în aval nu afectează profilul de zbor original al aeronavei în niciun alt spațiu aerian decât cel al unității de control al traficului aerian responsabile cu acordarea autorizării în aval.

4) Atunci când o aeronavă intenționează să plece de la un aerodrom dintr-o regiune de control spre a intra în altă regiune de control într-un interval de 30 de minute ori în cuprinsul unei alte perioade de timp specifice convenite de centrele de control regional vizate, coordonarea cu următorul centru de control regional se efectuează înainte de acordarea autorizării de plecare.

5) Atunci când o aeronavă intenționează să părăsească o regiune de control spre a zbura în afara unui spațiu controlat, urmând să reentre în aceeași sau în altă regiune de control, se poate emite o autorizare de la punctul de plecare la aerodromul unde se intenționează prima aterizare. O asemenea autorizare, precum și modificările aduse acesteia se aplică numai porțiunilor de zbor efectuate în interiorul spațiului aerian controlat.

ATS.TR.240 Controlul persoanelor și al vehiculelor la aerodromuri controlate

(a) Circulația persoanelor sau a vehiculelor, inclusiv a aeronavelor tractate, pe suprafața de manevră a unui aerodrom trebuie controlată de turnul de control de aerodrom potrivit necesităților, astfel încât să se evite orice pericol pentru acestea sau pentru aeronavele care aterizează, rulează sau decolează.

(b) În cazul în care se aplică proceduri în condiții de vizibilitate redusă:

1) numărul de persoane și de vehicule care operează pe suprafața de manevră a unui aerodrom se limitează la minimul indispensabil și se acordă o atenție deosebită cerințelor de protejare a suprafeței a suprafeței (suprafețelor) critice și sensibile aferente mijloacelor de radionavigație;

2) sub rezerva dispozițiilor de la litera (c), metoda sau metodele de eșalonare a vehiculelor și aeronavelor care rulează sunt cele specificate de furnizorul de servicii de trafic aerian și aprobate de AAC, luând în considerare mijloacele disponibile;

3) atunci când se desfășoară continuu la aceeași pistă operațiuni de apropiere instrumentală de precizie de categoria II sau categoria III folosind ILS și MLS, se asigură protecția celor mai restrictive zone critice și sensibile ILS, respectiv MLS.

(c) Vehiculelor de urgență care se deplasează spre a acorda asistență unei aeronave aflate în pericol li se acordă prioritate față de orice alt trafic de pe suprafața de mișcare.

(d) Sub rezerva dispozițiilor de la litera (c), vehiculele aflate pe suprafața de manevră trebuie să respecte următoarele reguli:

1) vehiculele și vehiculele care tractează aeronave acordă prioritate aeronavelor care aterizează, decolează sau rulează;

2) vehiculele acordă prioritate altor vehicule care tractează aeronave;

3) vehiculele acordă prioritate altor vehicule în conformitate cu instrucțiunile unității de servicii de trafic aerian;

4) fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctele 1, 2 și 3, vehiculele și vehiculele care tractează aeronave se conformează instrucțiunilor turnului de control de aerodrom.

ATS.TR.245 Utilizarea echipamentelor de supraveghere a deplasărilor la sol la aerodromuri

În cazul în care se consideră necesar, când nu se poate observa vizual întreaga suprafață de manevră sau o parte a acesteia sau pentru a completa observarea vizuală, unitatea de servicii de trafic aerian utilizează sisteme avansate de control și ghidare a mișcării pe suprafață (A-SMGCS) sau alte echipamente de supraveghere adecvate pentru:

(a) monitorizarea deplasării aeronavelor și a vehiculelor pe suprafața de manevră;

(b) furnizarea de informații privind traseul de urmat piloților și conducătorilor de vehicule, în funcție de necesități;

(c) furnizarea de indicații și asistență pentru circulația sigură și eficientă a aeronavelor și a vehiculelor pe suprafața de manevră.

ATS.TR.250 Informații privind traficul esențial și traficul local esențial

(a) Se furnizează informații despre traficul esențial zborurilor controlate în cauză ori de câte ori acestea constituie trafic esențial unele în raport cu celelalte.

(b) Informațiile privind traficul local esențial cunoscute controlorului de trafic aerian se furnizează fără întârziere aeronavelor în cauză care pleacă și care sosesc.

ATS.TR.255 Operațiuni pe piste paralele sau aproape paralele

Atunci când se efectuează operațiuni independente sau dependente legate de apropierea instrumentală de piste paralele sau aproape paralele sau de plecarea instrumentală de pe acestea, procedurile sunt stabilite de furnizorul de servicii de trafic aerian și aprobate de AAC.

ATS.TR.260 Selectarea pistei în serviciu

Turnul de control de aerodrom selectează pista în serviciu pentru decolarea și aterizarea aeronavelor, luând în considerare viteza și direcția vântului la suprafață, precum și alți factori locali relevanți, cum ar fi:

- (a) configurația pistei;
- (b) condițiile meteorologice;
- (c) procedurile de apropiere instrumentală;
- (d) mijloacele de apropiere și de aterizare disponibile;
- (e) tururile de pistă și condițiile de trafic aerian;
- (f) lungimea pistei sau a pistelor;
- (g) alți factori indicați în instrucțiunile locale.

ATS.TR.265 Controlul traficului de suprafață al aerodromurilor în condiții de vizibilitate redusă

(a) Atunci când există cerința ca traficul să se desfășoare pe suprafața de manevră în condiții de vizibilitate care împiedică turnul de control de aerodrom să aplice eșalonarea la vedere între aeronave și între aeronave și vehicule, se aplică următoarele:

1) la intersecția căilor de rulare, o aeronavă sau un vehicul de pe o cale de rulare nu poate să aștepte, în raport cu cealaltă cale de rulare, la o distanță mai mică decât limita poziției de așteptare definită de pozițiile intermediare de așteptare, de bareta-stop sau de marcajul de intersecție al căii de rulare, în conformitate cu specificațiile de proiectare aplicabile ale aerodromului;

2) metoda de eșalonare longitudinală pe căile de rulare trebuie să fie cea specificată pentru fiecare aerodrom în parte de către furnizorul de servicii de trafic aerian și aprobată de AAC, ținând cont de caracteristicile mijloacelor de supraveghere și control al traficului la sol disponibile, de complexitatea configurației aerodromului și de caracteristicile aeronavelor care utilizează aerodromul.

(b) Procedurile aplicabile inițierii și continuării operațiunilor în condiții de vizibilitate redusă se stabilesc în conformitate cu ATS.OR.110 și trebuie să obțină aprobarea AAC.

ATS.TR.270 Autorizarea zborurilor VFR speciale

(a) Efectuarea zborurilor VFR speciale poate fi autorizată într-o zonă de control sub rezerva obținerii unei autorizări ATC. Cu excepția situațiilor în care

zborurile VFR speciale sunt autorizate de AAC pentru elicoptere în cazuri speciale, cum ar fi, printre altele, operațiunile polițienești, medicale, de căutare și salvare și zborurile de stingere a incendiilor, se aplică următoarele condiții suplimentare:

1) astfel de zboruri VFR speciale pot fi efectuate numai pe timp de zi, cu excepția unei autorizări contrare din partea AAC;

2) de către pilot

(i) în absența norilor și în contact vizual cu suprafața;

(ii) vizibilitatea în zbor nu este mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, mai mică de 800 m;

(iii) zborul se efectuează la o viteză de maximum 140 de noduri IAS, pentru a permite în mod corespunzător observarea la timp a altor aeronave sau a oricărui obstacol, astfel încât să se evite coliziunea.

3) O unitate de control al traficului aerian trebuie să nu elibereze o autorizare de zbor VFR special aeronavelor pentru a decola de pe un aerodrom situat într-o zonă de control sau pentru a ateriza pe un astfel de aerodrom și nici pentru a intra în zona de trafic de aerodrom sau în procedura de trafic de aerodrom atunci când condițiile meteorologice raportate pentru respectivul aerodrom sunt mai mici decât următoarele minime:

(i) vizibilitatea la sol este mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, mai mică de 800 m;

(ii) plafonul este mai mic de 180 m (600 ft).

(b) Unitatea de control al traficului aerian prelucrează individual solicitările pentru o astfel de autorizare.

SECȚIUNEA a 3-a — SERVICIUL DE INFORMARE A ZBORURILOR

ATS.TR.300 Aplicare

(a) Serviciul de informare a zborurilor este furnizat de către unitățile de servicii de trafic aerian competente tuturor aeronavelor care ar putea fi afectate de informații și care se află într-una dintre următoarele situații:

1) li se furnizează serviciul de control al traficului aerian;

2) unitățile de servicii de trafic aerian competente au cunoștință despre ele în alt mod.

(b) Atunci când unitățile de servicii de trafic aerian furnizează atât serviciul de informare a zborurilor, cât și serviciul de control al traficului aerian, furnizarea serviciului de control al traficului aerian are prioritate față de serviciul de informare a zborurilor ori de câte ori furnizarea serviciului de control al traficului aerian necesită acest lucru.

(c) Furnizorul de servicii de informare a zborurilor ia măsuri pentru a asigura:

1) înregistrarea și transmiterea informațiilor cu privire la evoluția zborurilor;

2) coordonarea și transferul responsabilității pentru furnizarea serviciului de informare a zborurilor.

ATS.TR.305 Sfera serviciului de informare a zborurilor

(a) Serviciul de informare a zborurilor cuprinde furnizarea de informații corecte și pertinente:

- 1) SIGMET și AIRMET;
- 2) privind activitatea vulcanică preeruptivă, erupțiile vulcanice și norii de cenușă vulcanică;
- 3) privind eliberarea în atmosferă de materii radioactive sau substanțe chimice toxice;
- 4) privind modificările în ceea ce privește disponibilitatea mijloacelor de radionavigație;
- 5) privind modificările în ceea ce privește starea aerodromurilor și a mijloacelor tehnice asociate, inclusiv informații privind starea suprafețelor de mișcare ale aerodromurilor atunci când sunt afectate de zăpadă, gheață sau de o peliculă de apă de adâncime semnificativă;
- 6) privind baloanele libere nepilotate;
- 7) privind configurația și starea anormală a aeronavei;
- 8) precum și orice altă informație care poate afecta siguranța.

(b) Serviciul de informare a zborurilor furnizat zborurilor include, pe lângă elementele indicate la litera (a), furnizarea de informații privind:

- 1) condițiile meteorologice raportate sau prognozate la aerodromurile de plecare, de destinație și de rezervă;
- 2) pericolele de coliziune pentru aeronavele care zboară în spațiul aerian de clasa C, D, E, F și G;
- 3) pentru zborurile peste întinderi de apă, în măsura posibilului și atunci când sunt solicitate de pilot, orice informații disponibile, precum indicativul de apel radio, poziția, drumul adevărat, viteza etc. ale navelor de suprafață din zonă;
- 4) mesajele, inclusiv autorizările, primite de la alte unități de servicii de trafic aerian pentru a le transmite aeronavelor.

(c) AFIS furnizat zborurilor include, pe lângă elementele relevante indicate la literele (a) și (b), furnizarea de informații privind:

- 1) pericolele de coliziune cu aeronavele, vehiculele și persoanele care operează pe suprafața de manevră;
- 2) pista în serviciu.

(d) Unitățile de servicii de trafic aerian transmit, cât mai curând posibil, rapoartele din zbor speciale și neregulate către:

- 1) alte aeronave vizate;
- 2) centrul de veghe meteorologică asociat, în conformitate cu CT-RA;
- 3) alte unități de servicii de trafic aerian vizate.

Transmisiile către aeronave se repetă cu o frecvență și continuă pe o durată care se stabilesc de către unitatea de servicii de trafic aerian în cauză.

(e) Serviciul de informare a zborurilor furnizat zborurilor VFR trebuie să includă, pe lângă elementele indicate la litera (a), furnizarea de informații disponibile privind condițiile de trafic și meteorologice pe rută care pot face imposibilă efectuarea zborului în conformitate cu regulile de zbor la vedere.

(f) Atunci când AAC prevede astfel, unitatea AFIS gestionează deplasarea vehiculelor și a persoanelor pe suprafața de manevră în conformitate cu setul sau subsetul de dispoziții de la ATS.TR.240.

ATS.TR.310 Emisiunile serviciului de informare automată prin voce pentru zona terminală (Voice-ATIS)

(a) Emisiunile serviciului de informare automată prin voce pentru zona terminală (Voice-ATIS) sunt furnizate la aerodromurile unde există o cerință de reducere a volumului de comunicații pe canalele de comunicații VHF aer-sol ale serviciilor de trafic aerian. Atunci când sunt furnizate, acestea cuprind una dintre următoarele:

- 1) o emisiune destinată aeronavelor care sosesc;
- 2) o emisiune destinată aeronavelor care pleacă;
- 3) o emisiune destinată atât aeronavelor care sosesc, cât și aeronavelor care pleacă;
- 4) două emisiuni, una destinată aeronavelor care sosesc, cealaltă destinată aeronavelor care pleacă, la aerodromurile unde durata unei emisiuni care este destinată atât aeronavelor care sosesc, cât și aeronavelor care pleacă ar fi excesiv de lungă.

(b) Trebuie utilizată, ori de câte ori este posibil, o frecvență VHF discretă pentru emisiunile Voice-ATIS. Dacă nu este disponibilă o frecvență discretă, transmisia se poate face pe canalul sau canalele de voce ale celui mai adecvat mijloc sau celor mai adecvate mijloace de navigație terminală, de preferință VOR, cu condiția ca acoperirea și claritatea transmisiei să fie corespunzătoare, iar identificarea mijlocului de navigație să fie secvențială față de emisiune, astfel încât aceasta din urmă să nu fie acoperită.

(c) Emisiunile Voice-ATIS nu trebuie transmise pe canalul de voce al unui ILS.

(d) Ori de câte ori este furnizat Voice-ATIS, emisiunea trebuie să fie continuă și repetitivă.

(e) Informațiile cuprinse în emisiunea curentă sunt comunicate imediat unității sau unităților de servicii de trafic aerian responsabile pentru transmiterea către aeronave a informațiilor referitoare la apropiere, aterizare și decolare, ori de câte ori mesajul nu a fost pregătit de către unitatea sau unitățile în cauză.

(f) Emisiunile Voice-ATIS furnizate la aerodromuri desemnate pentru a fi utilizate de serviciile aeriene internaționale trebuie să fie disponibile cel puțin în limba engleză.

ATS.TR.315 Serviciul de informare automată prin legătură de date pentru zona terminală (D-ATIS)

(a) În cazul în care un D-ATIS completează Voice-ATIS pus la dispoziție, informațiile trebuie să fie identice atât în ceea ce privește conținutul, cât și formatul, cu emisiunea Voice-ATIS aplicabilă. În cazul în care sunt incluse informații meteorologice în timp real, dar datele nu depășesc limitele criteriilor corespunzătoare unei schimbări semnificative, stabilite la MET.TR.200 literele (e) și (f) din anexa V, conținutul este considerat identic în scopul menținerii aceluiași indicativ.

(b) În cazul în care un D-ATIS completează Voice-ATIS pus la dispoziție, iar ATIS necesită actualizare, Voice-ATIS și D-ATIS sunt actualizate simultan.

ATS.TR.320 Serviciul de informare automată pentru zona terminală (prin voce și/sau legătură de date)

(a) Ori de câte ori sunt furnizate Voice-ATIS și/sau D-ATIS:

1) informațiile comunicate se referă la un singur aerodrom;
2) informațiile comunicate sunt actualizate imediat în cazul în care se produce o schimbare semnificativă;

3) pregătirea și difuzarea mesajului ATIS intră în responsabilitatea furnizorului de servicii de trafic aerian;

4) mesajele individuale ATIS sunt identificate printr-un indicativ sub forma unei litere a alfabetului fonetic. Indicativele alocate mesajelor ATIS consecutive trebuie să fie în ordine alfabetică;

5) aeronava trebuie să confirme recepționarea informațiilor la stabilirea legăturii de comunicații cu unitatea de servicii de trafic aerian care furnizează serviciul de control al apropierii, cu turnul de control de aerodrom sau cu unitatea AFIS, după caz;

6) atunci când răspunde mesajului menționat la punctul 5 sau, în cazul unei aeronave care sosește, la un alt moment stabilit de AAC, unitatea de servicii de trafic aerian competentă transmite aeronavei valoarea actualizată a calajului altimetric;

7) informațiile meteorologice se extrag din raportul local regulat sau din raportul local special.

(b) Atunci când schimbarea rapidă a condițiilor meteorologice face nerecomandabilă includerea informațiilor meteorologice în conformitate cu litera (a) punctul 7 în ATIS, mesajele ATIS indică faptul că informațiile meteorologice relevante vor fi transmise la contactul inițial cu unitatea de servicii de trafic aerian competentă.

(c) Nu este necesar ca informațiile conținute într-un mesaj ATIS în vigoare, a cărui recepționare a fost confirmată de aeronava vizată, să mai fie incluse într-o transmisie direcționată către aeronava respectivă, cu excepția valorii calajului altimetric, care trebuie furnizată în conformitate cu litera (a).

(d) Dacă o aeronavă confirmă recepționarea unui mesaj ATIS care nu mai este în vigoare, atunci unitatea de servicii de trafic aerian întreprinde fără întârziere una dintre următoarele acțiuni:

- 1) comunică aeronavei orice element din mesaj care necesită actualizare;
- 2) indică aeronavei să obțină informațiile ATIS în vigoare.

ATS.TR.325 Emisiuni VOLMET și emisiuni D-VOLMET

Atunci când AAC prevede astfel, trebuie furnizate emisiuni VOLMET HF sau VHF, serviciul D-VOLMET sau toate acestea, folosind frazeologii de radiotelefonie standard.

SECȚIUNEA a 4-a — SERVICIUL DE ALARMARE

ATS.TR.400 Aplicare

(a) Serviciul de alarmare se furnizează de către unitățile de servicii de trafic aerian:

- 1) tuturor aeronavelor cărora li se furnizează serviciul de control al traficului aerian;
- 2) în măsura posibilului, tuturor celorlalte aeronave care au depus un plan de zbor sau despre care serviciile de trafic aerian au cunoștință în alt mod;
- 3) oricărei aeronave despre care se cunoaște sau se presupune că face obiectul unei intervenții ilicite.

(b) Centrele de informare a zborurilor sau centrele de control regional servesc ca punct central de colectare a tuturor informațiilor relevante pentru o stare de urgență a unei aeronave care operează în regiunea de informare a zborurilor sau în regiunea de control în cauză și ca punct central de transmitere a acestor informații către centrul de coordonare a operațiunilor de salvare corespunzător.

(c) În cazul unei apariții unei stări de urgență a unei aeronave în timp ce aceasta se află sub controlul unui turn de control de aerodrom sau al unei unități de control al apropierii sau în timp ce se află în contact cu o unitate AFIS, respectiva unitate anunță imediat centrul de informare a zborurilor sau centrul de control regional responsabil, care anunță la rândul său centrul de coordonare a operațiunilor de salvare, însă notificarea centrului de control regional, a centrului de informare a zborurilor sau a centrului de coordonare a operațiunilor de salvare nu este necesară dacă natura urgenței face ca notificarea să fie superfluă.

(d) Cu toate acestea, turnul de control de aerodrom, unitatea de control al apropierii sau unitatea AFIS relevantă mai întâi alarmează și ia alte măsuri necesare pentru a mobiliza toate organizațiile locale de salvare și de urgență corespunzătoare care pot oferi asistența urgentă necesară, în conformitate cu instrucțiunile locale, ori de câte ori apare una dintre următoarele situații:

- 1) s-a produs un accident aviatic pe aerodrom sau în vecinătatea acestuia;

2) se primesc informații potrivit cărora siguranța unei aeronave care se află sau va intra în aria de competență a turnului de control de aerodrom sau a unității AFIS a fost afectată sau ar putea fi afectată;

3) echipajul de zbor solicită acest lucru;

4) atunci când se consideră necesar sau oportun din alte motive sau caracterul urgent al situației impune acest lucru.

ATS.TR.405 Notificarea centrelor de coordonare a operațiunilor de salvare

(a) Fără a aduce atingere oricărei alte circumstanțe care poate face recomandabilă o astfel de notificare, unitățile de servicii de trafic aerian, cu excepția cazurilor prevăzute la ATS.TR.420 litera (a), notifică imediat centrelor de coordonare a operațiunilor de salvare atunci când o aeronavă este considerată a fi într-o stare de urgență, după cum urmează:

1) Faza de incertitudine, atunci când se aplică una dintre următoarele situații:

(i) nu s-a primit niciun mesaj de la o aeronavă timp de 30 de minute de la momentul în care ar fi trebuit să se primească un mesaj sau din momentul în care s-a încercat fără succes să se stabilească comunicația cu respectiva aeronavă, luându-se în considerare evenimentul care survine primul în ordine cronologică;

(ii) o aeronavă nu sosește în termen de 30 de minute de la ora estimată de sosire notificată ultima dată unităților de servicii de trafic aerian sau de la ora de sosire estimată de acestea, luându-se în considerare evenimentul care survine mai târziu în ordine cronologică.

Faza de incertitudine nu se aplică atunci când nu există nicio îndoială cu privire la siguranța aeronavei și a persoanelor aflate la bordul său.

2) Faza de alarmă, atunci când se aplică una dintre următoarele situații:

(i) în urma declanșării fazei de incertitudine, din încercările ulterioare de a stabili comunicația cu aeronava sau din interogarea altor surse relevante nu s-a reușit obținerea niciunei informații despre aeronavă;

(ii) o aeronavă a primit autorizare pentru aterizare și nu a reușit să aterizeze într-un interval de 5 minute de la ora de aterizare estimată, iar comunicația cu aeronava nu a fost restabilită;

(iii) la aerodromurile AFIS, în condițiile prevăzute de AAC;

(iv) s-au primit informații care indică faptul că a fost afectată eficiența operațională a aeronavei, dar nu în măsura în care ar deveni posibilă o aterizare de urgență;

(v) se cunoaște sau se presupune că o aeronavă face obiectul unei intervenții ilicite.

Subpunctele (i)-(iv) nu se aplică în cazul în care există dovezi care înlătură temerea cu privire la siguranța aeronavei și a persoanelor aflate la bordul său.

(3) Faza de pericol, atunci când se aplică una dintre următoarele situații:

(i) în urma declanșării fazei de alarmă, din încercările ulterioare nereușite de a stabili comunicația cu aeronava și din interogarea mai extinsă, dar fără rezultat a altor surse reiese probabilitatea ca aeronava să fie în pericol;

(ii) se consideră că s-a consumat deja combustibilul disponibil la bord sau că este insuficient pentru a permite aeronavei să ajungă într-o situație de siguranță;

(iii) s-au primit informații care indică faptul că a fost afectată eficiența operațională a aeronavei într-o măsură în care devine posibilă o aterizare de urgență;

(iv) se primește o informație sau devine în mod rezonabil sigur că aeronava este pe cale să efectueze sau a efectuat o aterizare de urgență.

Faza de pericol nu se aplică atunci când există certitudinea rezonabilă că aeronava și persoanele aflate la bord nu sunt amenințate de un pericol grav și iminent și nu necesită ajutor imediat.

(b) Notificarea trebuie să conțină următoarele informații, în ordinea precizată, în măsura în care sunt disponibile:

1) INCERFA, ALERFA sau DETRESFA, în funcție de faza corespunzătoare a situației de urgență;

2) agenția și persoana care apelează;

3) natura urgenței;

4) informații semnificative din planul de zbor;

5) unitatea care a stabilit ultimul contact, ora și mijloacele utilizate;

6) ultimul raport de poziție și modul în care a fost determinată aceasta;

7) culoarea și mărcile distinctive ale aeronavei;

8) mărfurile periculoase transportate de aeronavă;

9) orice acțiune întreprinsă de biroul de raportare;

10) alte observații pertinente.

(c) Înainte de declararea fazei de pericol, unitatea de servicii de trafic aerian caută acele informații menționate la litera (b) care nu sunt disponibile la momentul notificării unui centru de coordonare a operațiunilor de salvare, în măsura în care timpul o permite și dacă există certitudinea rezonabilă că se va declanșa această fază.

(d) În urma notificării specificate la litera (a), unitățile de servicii de trafic aerian furnizează fără întârziere centrului de coordonare a operațiunilor de salvare oricare dintre elementele următoare:

1) orice informații suplimentare utile, în special cu privire la evoluția stării de urgență prin fazele ulterioare;

2) informații potrivit cărora situația de urgență nu mai există.

ATS.TR.410 Utilizarea mijloacelor de comunicații

Unitățile de servicii de trafic aerian utilizează, potrivit necesităților, toate mijloacele de comunicații disponibile pentru a stabili și pentru a menține

comunicația cu o aeronavă aflată în stare de urgență și pentru a solicita noutăți despre aeronavă.

ATS.TR.415 Trasarea traiectului de zbor al aeronavelor aflate în stare de urgență

Atunci când se consideră că există o stare de urgență, unitatea sau unitățile serviciilor de trafic aerian care sunt la curent cu situația de urgență trasează traiectul de zbor al aeronavei în cauză pe o hartă sau pe alt instrument adecvat pentru a determina poziția următoare probabilă a aeronavei și raza maximă de operare a acesteia de la ultima sa poziție cunoscută.

ATS.TR.420 Informarea operatorului

(a) Atunci când un centru de control regional sau un centru de informare a zborurilor decide că o aeronavă se află în faza de incertitudine sau în faza de alarmă, respectivul centru înștiințează, atunci când este posibil, operatorul aeronavei înainte de a înștiința centrul de coordonare a operațiunilor de salvare

(b) Ori de câte ori este posibil, centrul de control regional sau centrul de informare a zborurilor comunică fără întârziere operatorului aeronavei toate informațiile notificate centrului de coordonare a operațiunilor de salvare.

ATS.TR.425 Informarea aeronavelor care operează în vecinătatea unei aeronave aflate în situație de urgență

(a) Atunci când o unitate de servicii de trafic aerian a stabilit că o aeronavă se află în stare de urgență, celelalte aeronave despre care se cunoaște că se găsesc în vecinătatea aeronavei în cauză trebuie informate cu privire la natura urgenței cât de curând posibil, cu excepția situațiilor prevăzute la litera (b).

(b) Atunci când o unitate de servicii de trafic aerian cunoaște sau suspectează că o aeronavă face obiectul unei intervenții ilicite, nu se face nicio referire la natura urgenței în comunicațiile aer-sol ale serviciilor de trafic aerian, cu excepția cazului în care aeronava în cauză face prima o astfel de referire în comunicații și există certitudinea că o asemenea referire nu va agrava situația.

Anexa nr. 5
la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor
administrative pentru furnizorii de management al traficului
aerian și serviciilor de navigație aeriană

CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII METEOROLOGICE

(partea MET)

SUBPARTEA A — CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII METEOROLOGICE (MET.OR)

SECȚIUNEA 1 — CERINȚE GENERALE

MET.OR.100 Date și informații meteorologice

(a) Un furnizor de servicii meteorologice trebuie să furnizeze operatorilor, membrilor echipajului de zbor, unităților de servicii de trafic aerian, unităților serviciilor de căutare și salvare, operatorilor de aerodromuri, organismelor de investigare a accidentelor și a incidentelor, precum și altor furnizori de servicii și actori din domeniul aviației informațiile meteorologice necesare pentru îndeplinirea funcțiilor lor, astfel cum sunt stabilite de AAC.

(b) Un furnizor de servicii meteorologice trebuie să confirme gradul de precizie de dorit la nivel operațional al informațiilor distribuite pentru operațiuni, inclusiv sursa informațiilor respective, asigurându-se în același timp că informațiile sunt distribuite în timpul util și sunt actualizate, după cum este necesar.

MET.OR.105 Păstrarea informațiilor meteorologice

(a) Un furnizor de servicii meteorologice trebuie să păstreze informațiile meteorologice emise pentru o perioadă de cel puțin 30 de zile de la data emiterii.

(b) Respectivele informații meteorologice trebuie puse la dispoziție, la cerere, pentru anchete sau investigații și, în aceste scopuri, trebuie păstrate până în momentul încheierii anchetei sau investigației.

MET.OR.110 Cerințele privind schimbul de informații meteorologice

Un furnizor de servicii meteorologice trebuie să se asigure că dispune de sisteme și de procese, precum și de acces la facilitățile de telecomunicații adecvate pentru:

(a) a permite schimbul de informații meteorologice operaționale cu alți furnizori de servicii meteorologice;

(b) a furniza utilizatorilor informațiile meteorologice necesare în timp util.

MET.OR.115 Buletinele meteorologice

Furnizorul de servicii meteorologice responsabil pentru zona în cauză trebuie să furnizeze buletine meteorologice utilizatorilor relevanți.

MET.OR.120 Notificarea discrepanțelor către centrele mondiale de prognoze de zonă (WAFC)

Furnizorul de servicii meteorologice care utilizează prognozele WAFS SIGWX trebuie să notifice imediat WAFC în cauză dacă sunt detectate sau raportate discrepanțe semnificative față de prognozele WAFS SIGWX cu privire la:

- (a) jivraj, turbulențe, nori cumulonimbus care sunt obscurizați, frecvenți, înglobați sau care apar la linia de gren, și furtuni de nisip/furtuni de praf;
- (b) erupții vulcanice sau o eliberare de materiale radioactive în atmosferă, semnificative pentru operațiunile cu aeronave.

SECȚIUNEA a 2-a — CERINȚE SPECIFICE**Capitolul 1 — Cerințe aplicabile stațiilor meteorologice aeronautice****MET.OR.200 Rapoartele meteorologice și alte informații**

(a) O stație meteorologică aeronautică trebuie să emită:

1. un raport local regulat la intervale fixe, destinat exclusiv difuzării pe aerodromul de origine;
2. un raport local special, destinat exclusiv difuzării pe aerodromul de origine;
3. METAR la intervale de jumătate de oră pe aerodromurile care deservește operațiuni de transport aerian comercial internațional regulat, destinate difuzării dincolo de aerodromul de origine.

(b) În pofida dispozițiilor literei (a) punctul 3, stația meteorologică aeronautică poate emite METAR și SPECI la intervale de o oră destinate a fi difuzate dincolo de aerodromul de origine, pentru aerodromuri care nu deservește operațiuni regulate de transport aerian comercial internațional, conform celor stabilite de AAC.

(c) O stație meteorologică aeronautică trebuie să informeze unitățile de servicii de trafic aerian și serviciul de informare aeronautică al unui aerodrom cu privire la modificările stării de bună funcționare a echipamentelor automate utilizate pentru evaluarea distanței vizuale în lungul pistei.

(d) O stație meteorologică aeronautică trebuie să raporteze unității de servicii de trafic aerian, unității de servicii de informare aeronautică și centrului de veghe meteorologică asociate apariția unei activități vulcanice preeruptive, a unor erupții vulcanice și a unui nor de cenușă vulcanică.

(e) O stație meteorologică aeronautică trebuie să stabilească o listă de criterii pentru furnizarea rapoartelor locale speciale, în colaborare cu unitățile ATS corespunzătoare, cu operatorii și cu alți actori vizați.

MET.OR.205 Raportarea elementelor meteorologice

O stație meteorologică aeronautică trebuie să raporteze:

- (a) direcția și viteza vântului la suprafață;
- (b) vizibilitatea;
- (c) distanța vizuală în lungul pistei, dacă este cazul;
- (d) condițiile meteorologice de timp prezent la aerodrom și în vecinătatea acestuia;
- (e) norii;
- (f) temperatura aerului și temperatura punctului de rouă;
- (g) presiunea atmosferică;
- (h) informații suplimentare, dacă este cazul.

În cazul în care este autorizată de AAC, pe aerodromurile care nu deservește operațiuni de transport aerian comercial internațional regulat, o stație meteorologică aeronautică poate raporta numai un subset de elemente meteorologice relevante pentru tipurile de zboruri de pe aerodromul respectiv. Acest set de date trebuie publicat în publicația de informare aeronautică.

MET.OR.210 Observarea elementelor meteorologice

O stație meteorologică aeronautică trebuie să observe și/sau să măsoare:

- (a) direcția și viteza vântului la suprafață;
- (b) vizibilitatea;
- (c) distanța vizuală în lungul pistei, dacă este cazul;
- (d) condițiile meteorologice de timp prezent la aerodrom și în vecinătatea acestuia;
- (e) norii;
- (f) temperatura aerului și temperatura punctului de rouă;
- (g) presiunea atmosferică;
- (h) informații suplimentare, dacă este cazul.

În cazul în care este autorizată de AAC, pe aerodromurile care nu deservește operațiuni de transport aerian comercial internațional regulat, o stație meteorologică aeronautică poate observa și/sau măsura numai un subset de elemente meteorologice relevante pentru tipurile de zboruri de pe aerodromul respectiv. Acest set de date trebuie publicat în publicația de informare aeronautică.

Capitolul 2 — Cerințe aplicabile birourilor meteorologice de aerodrom

MET.OR.215 Prognozele și alte informații

Un birou meteorologic de aerodrom trebuie:

- (a) să pregătească și/sau să obțină prognoze și alte informații meteorologice relevante necesare pentru îndeplinirea funcțiilor sale pentru zborurile a căror asistență o asigură, astfel cum stabilește AAC;
- (b) să furnizeze prognoze și/sau avertizări privind condițiile meteorologice locale pe aerodromurile pentru care este responsabil;
- (c) să urmărească în permanență prognozele și avertizările și, când este necesar, să emită prompt amendamente, precum și să anuleze orice prognoză de același tip emisă anterior pentru același loc și pentru aceeași perioadă de valabilitate sau pentru o parte a acesteia;
- (d) să ofere instrucțiuni, consultație și documentație de zbor membrilor echipajului de zbor și/sau altui personal însărcinat cu operațiuni de zbor;
- (e) să furnizeze informații climatologice;
- (f) să furnizeze unității de servicii de trafic aerian, unității de servicii de informare aeronautică și centrului de veghe meteorologică asociate informațiile primite referitoare la activitatea vulcanică preeruptivă, o erupție vulcanică sau un nor de cenușă vulcanică;
- (g) să furnizeze, dacă este cazul, informații meteorologice unităților serviciilor de căutare și salvare și să mențină o legătură permanentă cu unitatea (unitățile) serviciilor de căutare și salvare pe parcursul unei operațiuni de căutare și salvare;
- (h) să furnizeze informații meteorologice unităților de servicii de informare aeronautică relevante, dacă este necesar, pentru îndeplinirea funcțiilor acestora;
- (i) să pregătească și/sau să obțină prognoze și alte informații meteorologice relevante necesare pentru îndeplinirea funcțiilor unităților ATS în conformitate cu MET.OR.242;
- (j) să furnizeze unității de servicii de trafic aerian, unității de servicii de informare aeronautică și centrului de veghe meteorologică asociate informațiile primite referitoare la eliberarea unor materiale radioactive în atmosferă.

MET.OR.220 Prognozele de aerodrom

- (a) Un birou meteorologic de aerodrom trebuie să emită prognoze de aerodrom ca TAF la o anumită oră.
- (b) Atunci când emite TAF, biroul meteorologic de aerodrom trebuie să se asigure că în orice moment dat este valabilă nu mai mult de o singură prognoză TAF la un aerodrom.

MET.OR.225 Prognozele pentru aterizare

- (a) Un birou meteorologic de aerodrom trebuie să pregătească prognozele pentru aterizare după cum stabilește AAC.
- (b) O astfel de prognoză pentru aterizare trebuie emisă sub forma unei prognoze TREND.

(c) Perioada de valabilitate a unei prognoze TREND este de 2 ore de la ora raportului care face parte din prognoza de aterizare.

MET.OR.230 Prognozele pentru decolare

Un birou meteorologic de aerodrom trebuie:

- (a) să pregătească prognozele pentru decolare după cum stabilește AAC;
- (b) să furnizeze prognozele pentru decolare operatorilor și membrilor echipajului de zbor, la cerere, în cele 3 ore care preced ora de plecare preconizată.

MET.OR.235 Avertizările de aerodrom și avertizările și alertele de forfecare a vântului

Un birou meteorologic de aerodrom trebuie:

- (a) să furnizeze informații privind avertizările de aerodrom;
- (b) să pregătească avertizări de forfecare a vântului pentru aerodromurile unde forfecarea vântului este considerată un factor de risc, în conformitate cu procedurile locale convenite cu unitatea ATS corespunzătoare și cu operatorii vizati;
- (c) să emită, la aerodromurile unde forfecarea vântului se detectează cu echipamente automate, aflate la sol, de detecție sau de teledetecție a forfecării vântului, alerte de forfecare a vântului generate de sistemele respective;
- (d) să anuleze avertizările în cazul în care condițiile nu mai sunt prezente și/sau se preconizează că nu vor mai apărea la aerodromul respectiv.

MET.OR.240 Informațiile destinate a fi utilizate de operator sau de echipajul de zbor

Un birou meteorologic de aerodrom trebuie să furnizeze operatorilor și membrilor echipajului de zbor cea mai recentă versiune disponibilă a următoarelor elemente:

- (a) prognoze, provenite de la WAFS, ale elementelor enumerate la MET.OR.275 litera (a) subpunctele 1 și 2;
- (b) METAR sau SPECI, inclusiv TREND, TAF sau TAF modificată pentru aerodromurile de plecare și pentru aerodromurile avute în vedere pentru aterizare, dar și pentru aerodromurile de rezervă la decolare, aerodromurile de rezervă pe rută și aerodromurile de rezervă la destinație;
- (c) prognoze de aerodrom pentru decolare;
- (d) SIGMET și rapoarte speciale din zbor relevante pentru întreaga rută;
- (e) informații consultative cu privire la cenușa vulcanică, cicloanele tropicale și condițiile meteorologice spațiale, relevante pentru întreaga rută;
- (f) prognoze de zonă pentru zborurile la niveluri joase, elaborate în combinație cu emiterea AIRMET și a AIRMET cu relevanță pentru întreaga rută;
- (g) avertizări de aerodrom pentru aerodromul local;
- (h) imagini de la sateliții meteorologici;

(i) informații de la radarele meteorologice de la sol.

MET.OR.242 Informațiile care trebuie furnizate unităților de servicii de trafic aerian

(a) Un birou meteorologic de aerodrom trebuie să furnizeze, dacă este necesar, turnului său de control de aerodrom asociat și unității AFIS:

1. raportul local regulat, raportul local special, METAR, SPECI, TAF și TREND și modificările acestora;

2. SIGMET, AIRMET, avertizări și alerte de forfecare a vântului și avertizări de aerodrom;

3. orice informații meteorologice suplimentare convenite la nivel local, cum ar fi prognoze privind vântul la suprafață, pentru determinarea unor eventuale schimbări de pistă;

4. informațiile primite referitoare la un nor de cenușă vulcanică pentru care nu s-a emis încă un SIGMET, astfel cum s-a convenit între biroul meteorologic de aerodrom și turnul de control de aerodrom sau unitatea AFIS în cauză;

5. informațiile primite referitoare la o activitate vulcanică preeruptivă și/sau la o erupție vulcanică, astfel cum s-a convenit între biroul meteorologic de aerodrom și turnul de control de aerodrom sau unitatea AFIS în cauză.

(b) Un birou meteorologic de aerodrom trebuie să furnizeze unității de control de apropiere asociate:

1. raportul local regulat, raportul local special, METAR, SPECI, TAF și TREND și modificările acestora;

2. SIGMET, AIRMET, avertizările și alertele de forfecare a vântului, rapoartele din zbor speciale corespunzătoare și avertizări de aerodrom;

3. orice informații meteorologice suplimentare convenite la nivel local;

4. informațiile primite referitoare la un nor de cenușă vulcanică pentru care nu s-a emis încă un SIGMET, astfel cum s-a convenit între biroul meteorologic de aerodrom și unitatea de control de apropiere vizată;

5. informațiile primite referitoare la o activitate vulcanică preeruptivă și/sau la o erupție vulcanică, astfel cum s-a convenit între biroul meteorologic de aerodrom și unitatea de control de apropiere vizată.

Capitolul 3 — Cerințe aplicabile centrelor de veghe meteorologică

MET.OR.245 Veghea meteorologică și alte informații

În zona sa de responsabilitate, centrul de veghe meteorologică trebuie:

(a) să țină continuu sub supraveghere condițiile meteorologice care afectează operațiunile de zbor;

(b) să se coordoneze cu organizația responsabilă cu furnizarea NOTAM și/sau ASHTAM pentru a se asigura că informațiile meteorologice cu privire la cenușa vulcanică incluse în SIGMET și NOTAM și/sau ASHTAM sunt consecvente;

(c) să își coordoneze activitatea cu observatoarele vulcanice selectate pentru a se asigura că informațiile privind activitatea vulcanică sunt recepționate eficient și în timp util;

(d) să furnizeze VAAC asociat informațiile primite referitoare la o activitate vulcanică preeruptivă, o erupție vulcanică și un nor de cenușă vulcanică pentru care nu s-a emis încă un SIGMET;

(e) să furnizeze unităților sale de servicii de informare aeronautică informațiile primite cu privire la eliberarea de materiale radioactive în atmosferă în zona sau în zonele adiacente pe care le ține sub supraveghere și pentru care nu s-a emis încă un SIGMET;

(f) să furnizeze centrului său regional de control și centrului său de informare a zborurilor (ACC/FIC) asociate, după cum este necesar:

1. METAR și SPECI, inclusiv date actuale privind presiunea pentru aerodromuri și alte locații, TAF, TREND și modificările acestora;

2. prognoze privind vântul în altitudine, temperaturile în altitudine și fenomenele meteorologice semnificative pe rută, precum și modificările acestora, SIGMET și AIRMET și rapoarte speciale din zbor corespunzătoare;

3. orice alte informații meteorologice solicitate de ACC/FIC pentru a răspunde solicitărilor de la aeronavele în zbor;

4. informațiile relevante primite în legătură cu un nor de cenușă vulcanică pentru care nu s-a emis încă un SIGMET, astfel cum s-a convenit între centrul de veghe meteorologică și ACC/FIC;

5. informațiile relevante primite în legătură cu eliberarea de materiale radioactive în atmosferă, astfel cum s-a convenit între centrul de veghe meteorologică și ACC/FIC;

6. avertizări privind cicloanele tropicale, emise de un TCAC în zona sa de responsabilitate;

7. avertizări privind cenușa vulcanică, emise de un VAAC în zona sa de responsabilitate;

8. informații primite în legătură cu o activitate vulcanică preeruptivă și/sau o erupție vulcanică, astfel cum s-a convenit între centrul de veghe meteorologică și ACC/FIC;

(g) atunci când sunt disponibile astfel de informații, să furnizeze unităților de servicii de trafic aerian relevante, în conformitate cu acordul local, informații cu privire la eliberarea în atmosferă a unor substanțe chimice toxice care ar putea afecta spațiul aerian utilizat de zborurile din zona sa de responsabilitate.

MET.OR.250 SIGMET

Un centru de veghe meteorologică trebuie:

- (a) să emită SIGMET;

- (b) să se asigure că SIGMET este anulat în cazul în care fenomenele nu mai sunt prezente sau în cazul în care se preconizează că acestea nu vor mai apărea în zona care face obiectul SIGMET;

(c) să se asigure că perioada de valabilitate a unui SIGMET nu este mai mare de 4 ore, iar în cazul special al SIGMET privind norii de cenușă vulcanică și cicloanele tropicale, aceasta se prelungește până la 6 ore;

(d) să se asigure că SIGMET sunt emise cu cel mult 4 ore înainte de începerea perioadei de valabilitate. În cazul special al SIGMET privind norii de cenușă vulcanică și cicloanele tropicale, SIGMET sunt emise cât mai curând posibil, dar nu cu mai mult de 12 ore înainte de începerea perioadei de valabilitate, și sunt actualizate cel puțin o dată la 6 ore.

MET.OR.255 AIRMET

Un centru de veghe meteorologică trebuie:

(a) să emită AIRMET atunci când AAC a stabilit că densitatea traficului care operează sub nivelul de zbor 100 sau până la nivelul de zbor 150 în zonele muntoase, sau la un nivel mai ridicat, dacă este necesar, impune emiterea AIRMET în combinație cu prognoze de zonă pentru zborurile la niveluri joase;

(b) să anuleze AIRMET în cazul în care fenomenele nu mai sunt prezente sau în cazul în care se preconizează că acestea nu vor mai apărea în zonă;

(c) să se asigure că perioada de valabilitate a unui AIRMET nu depășește 4 ore.

MET.OR.260 Prognozele de zonă pentru zborurile la niveluri joase

Un centru de veghe meteorologică trebuie să se asigure că:

(a) în cazul în care AIRMET este emis în combinație cu prognoze de zonă pentru zborurile la niveluri joase în conformitate cu MET.OR.255 litera (a), prognozele de zonă pentru zborurile la niveluri joase sunt emise la fiecare 6 ore pentru o perioadă de valabilitate de 6 ore și sunt transmise centrelor de veghe meteorologică vizate cel târziu cu 1 oră înainte de începerea perioadei lor de valabilitate;

(b) în cazul în care AAC stabilește că densitatea traficului care operează sub nivelul de zbor 100, sau până la nivelul de zbor 150 în zonele muntoase, sau până la un nivel mai ridicat, dacă este necesar, impune emiterea regulată de prognoze de zonă pentru zborurile la niveluri joase, dar nu în combinație cu AIRMET, frecvența emiterii, forma și perioada fixă sau de valabilitate a prognozei de zonă pentru zborurile la niveluri joase, precum și criteriile de modificare a acestora sunt cele stabilite de AAC.

Capitolul 4 – Cerințe aplicabile centrelor consultative pentru cenușă vulcanică (VAAC)

MET.OR.265 Responsabilitățile centrului consultativ pentru cenușă vulcanică

În zona sa de responsabilitate, VAAC trebuie:

(a) în cazul în care un vulcan a erupt ori se preconizează că va erupe, sau în cazul în care se raportează prezența cenușii vulcanice, să emită informații consultative cu privire la întinderea și deplasarea prognozată a norului de cenușă vulcanică:

1. celulei europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației;
2. centrelor de veghe meteorologică care deservesc regiunile de informare a zborurilor din zona sa de responsabilitate care pot fi afectate;
3. operatorilor, centrelor regionale de control și centrelor de informare a zborurilor care deservesc regiunile de informare a zborurilor din zona sa de responsabilitate care pot fi afectate;
4. WAFC, băncilor internaționale de date OPMET, birourilor NOTAM internaționale și centrelor desemnate prin acord regional de navigație aeriană să opereze serviciile fixe aeronautice online;
5. altor VAAC ale căror zone de responsabilitate pot fi afectate;

(b) să își coordoneze activitatea cu observatoarele vulcanice selectate pentru a se asigura că informațiile privind activitatea vulcanică sunt recepționate eficient și în timp util;

(c) să furnizeze informațiile meteorologice consultative menționate la litera (a) cel puțin o dată la 6 ore până în momentul în care norul de cenușă vulcanică nu mai este identificabil cu ajutorul datelor furnizate de sateliți, nu se mai primesc rapoarte meteorologice suplimentare cu privire la cenușa vulcanică din zona respectivă și nu se mai raportează nicio altă erupție a vulcanului și

(d) să mențină o supraveghere de 24 de ore.

Capitolul 5 – Cerințe aplicabile centrelor consultative pentru cicloane tropicale (TCAC)

MET.OR.270 Responsabilitățile centrului consultativ pentru cicloane tropicale

În zona sa de responsabilitate, TCAC trebuie să emită:

(a) informații consultative privind poziția centrului ciclonului, direcția și viteza de deplasare a acestuia, presiunea în centru și vântul maxim la suprafață lângă centru:

- (1) centrele de veghe meteorologică din zona sa de responsabilitate;
- (2) alte TCAC ale căror zone de responsabilitate pot fi afectate;
- (3) WAFC, băncile internaționale de date OPMET și centrele responsabile cu operarea serviciilor fixe aeronautice online;
- (4) informații consultative actualizate către centrele de veghe meteorologică pentru fiecare ciclon tropical, după cum este necesar, dar cel puțin o dată la 6 ore.

Capitolul 6 – Cerințe aplicabile centrelor mondiale de prognoze de zonă (WAFC)

MET.OR.275 Responsabilitățile centrului mondial de prognoze de zonă

- (a) WAFC trebuie să emită:
 1. prognoze în puncte de grilă la nivel global privind:
 - (i) vântul în altitudine;
 - (ii) temperatura și umiditatea în altitudine;
 - (iii) altitudinea geopotentială a nivelurilor de zbor;
 - (iv) nivelul de zbor și temperatura tropopauzei;
 - (v) direcția, viteza și nivelul de zbor ale vântului maxim;
 - (vi) norii cumulonimbus;
 - (vii) jivrajul;
 - (viii) turbulențele;
 2. prognoze globale ale fenomenelor meteorologice semnificative (SIGWX), inclusiv activitatea vulcanică și eliberarea de materiale radioactive.
- (b) WAFC trebuie să se asigure că produsele sistemului mondial de prognoze de zonă sub formă digitală sunt transmise utilizând tehnici de comunicații de date binare.

SUBPARTEA B — CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII METEOROLOGICE (MET.TR)

SECȚIUNEA 1 — CERINȚE GENERALE

MET.TR.115 Buletinele meteorologice

- (a) Buletinele meteorologice trebuie să fie difuzate utilizând tipuri de date și formulare de coduri specifice adecvate informațiilor furnizate.
- (b) Buletinele meteorologice care conțin informații meteorologice operaționale trebuie să fie difuzate prin intermediul unor sisteme de comunicare adecvate informațiilor furnizate și utilizatorilor cărora le sunt destinate.

SECȚIUNEA a 2-a — CERINȚE SPECIFICE

Capitolul 1 — Cerințe tehnice aplicabile stațiilor meteorologice aeronautice

MET.TR.200 Rapoartele meteorologice și alte informații

- (a) Raportul local regulat, raportul local special, METAR și SPECI trebuie să conțină următoarele elemente în ordinea indicată:
 1. identificarea tipului de raport;
 2. indicatorul de localizare;
 3. ora la care se efectuează observația;
 4. identificarea unui raport automat sau a lipsei unui raport, atunci când este cazul;
 5. direcția și viteza vântului la suprafață;

6. vizibilitatea;
7. distanța vizuală în lungul pistei, atunci când sunt îndeplinite criteriile de raportare;
8. condițiile meteorologice de timp prezent;
9. nebulozitatea, tipul norilor numai pentru norii cumulonimbus și norii cumulus congestus și înălțimea bazei norilor sau, dacă este măsurată, vizibilitatea verticală;
10. temperatura aerului și temperatura punctului de rouă;
11. QNH și, dacă este cazul, în raportul local regulat și în raportul local special, QFE;
12. informații suplimentare, dacă este cazul.

(b) În raportul local regulat și în raportul local special:

1. dacă vântul la suprafață se observă din mai multe puncte localizate de-a lungul pistei, trebuie indicată localizarea punctelor pentru care sunt reprezentative aceste valori;
2. dacă există mai mult de o pistă în serviciu și se observă vântul la suprafață în relație cu aceste piste, trebuie indicate valorile vântului disponibile pentru fiecare pistă și trebuie raportate pistele la care se referă valorile respective;
3. când sunt raportate variații față de direcția medie a vântului în conformitate cu MET.TR.205 litera (a) subpunctul 3(ii)(B), trebuie raportate cele două direcții extreme între care a variat vântul la suprafață;
4. când sunt raportate variații de la viteza medie a vântului (rafale) în conformitate cu MET.TR.205 litera (a) subpunctul 3(iii), acestea trebuie raportate ca valori maxime și minime atinse ale vitezei vântului.

(c) METAR și SPECI

1. METAR și SPECI se emit în conformitate cu modelul stabilit în cerințele tehnice aprobate de AAC.
2. METAR trebuie prezentat spre transmitere la cel mult 5 minute de la ora efectivă la care s-a efectuat observația.

(d) Informațiile privind vizibilitatea, distanța vizuală în lungul pistei, condițiile meteorologice de timp prezent și nebulozitatea, tipul norilor și înălțimea bazei norilor trebuie înlocuite în toate rapoartele meteorologice cu termenul „CAVOK” atunci când apar simultan următoarele condiții meteorologice la momentul efectuării observației:

1. vizibilitate, 10 km sau mai mare, iar cea mai mică vizibilitate nu este raportată;
2. lipsa oricăror nori semnificativi din punct de vedere operațional;
3. lipsa oricăror fenomene meteorologice semnificative pentru aviație.

(e) Lista criteriilor pentru furnizarea raportului local special trebuie să includă:

1. valorile cele mai apropiate de minimele de operare ale operatorilor care utilizează aerodromul;

2. valorile care îndeplinesc alte cerințe locale ale unităților de servicii de trafic aerian (ATS) și ale operatorilor;

3. o creștere a temperaturii aerului de 2 °C sau mai mare față de cea indicată în ultimul raport local sau o valoare de prag alternativă convenită între furnizorii de servicii meteorologice, unitatea ATS corespunzătoare și operatorii vizați;

4. informațiile suplimentare disponibile în ceea ce privește apariția unor condiții meteorologice semnificative în zonele de apropiere și de urcare inițială;

5. atunci când se aplică proceduri de reducere a zgomotului și variația față de viteza medie a vântului la suprafață s-a modificat cu 5 kt sau mai mult față de cea din momentul ultimului raport local, viteza medie înainte și/sau după modificare fiind de 15 kt sau mai mult;

6. atunci când direcția medie a vântului la suprafață s-a modificat cu 60° sau mai mult față de cea inclusă în ultimul raport, viteza medie înainte și/sau după modificare fiind de 10 kt sau mai mare;

7. atunci când viteza medie a vântului la suprafață s-a modificat cu 10 kt sau mai mult față de cea indicată în ultimul raport local;

8. atunci când variația față de viteza medie a vântului la suprafață (rafale) s-a modificat cu 10 kt sau mai mult față de cea din momentul ultimului raport local, viteza medie înainte și/sau după modificare fiind de 15 kt sau mai mare;

9. atunci când apar, încetează sau se modifică în intensitate oricare dintre următoarele fenomene meteorologice:

(i) precipitații care îngheață;

(ii) precipitații moderate sau puternice, inclusiv averse și

(iii) oraj cu precipitații;

10. atunci când apar sau încetează oricare dintre următoarele fenomene meteorologice:

(i) ceață care îngheață;

(ii) oraj fără precipitații;

11. atunci când nebulozitatea unui strat de nori sub 1 500 ft (450 m) se modifică:

(i) de la SCT (împrăștiat) sau mai puțin la BKN (fragmentat) sau OVC (total acoperit) sau

(ii) de la BKN sau OVC la SCT sau mai puțin.

(f) Dacă furnizorul de servicii meteorologice și AAC convin astfel, trebuie emise rapoarte locale speciale și SPECI, atunci când este cazul, de fiecare dată când apar următoarele modificări:

1. când vântul se modifică la valori semnificative din punct de vedere operațional; valorile de prag trebuie stabilite de furnizorul de servicii meteorologice, în consultare cu unitatea ATS corespunzătoare și cu operatorii vizați, luând în considerare modificări ale vântului care:

(i) necesită o schimbare a pistei (pistelor) în serviciu;

(ii) indică faptul că componentele vântului de spate și ale vântului din lateral pe pistă au variat la valori care reprezintă principalele limite de operare pentru aeronavele tipice care operează pe aerodrom;

2. când vizibilitatea se îmbunătățește și atinge sau trece printr-una sau mai multe dintre următoarele valori ori când vizibilitatea se deteriorează și trece printr-una sau mai multe dintre următoarele valori:

(i) 800, 1 500 sau 3 000 m;

(ii) 5 000 m, în cazurile în care un număr semnificativ de zboruri sunt operate în conformitate cu regulile de zbor la vedere;

3. când distanța vizuală în lungul pistei se îmbunătățește și atinge sau trece prin una sau mai multe dintre următoarele valori ori când distanța vizuală în lungul pistei se deteriorează și trece prin una sau mai multe dintre următoarele valori: 50, 175, 300, 550 sau 800 m;

4. atunci când apar, încetează sau se modifică în intensitate oricare dintre următoarele fenomene meteorologice:

(i) furtună de praf;

(ii) furtună de nisip;

(iii) nor în formă de pâlnie (tornadă sau trombă marină);

5. atunci când apar sau încetează oricare dintre următoarele fenomene meteorologice:

(i) transport la sol de praf, de nisip sau de zăpadă;

(ii) transport la înălțime de praf, de nisip sau de zăpadă;

(iii) gren;

6. când înălțimea bazei celui mai de jos strat de nori cu nebulozitate BKN sau OVC se ridică și atinge sau trece printr-una sau mai multe dintre următoarele valori ori când înălțimea bazei celui mai de jos strat de nori cu nebulozitate BKN sau OVC coboară și trece printr-una sau mai multe dintre următoarele valori:

(i) 100, 200, 500 sau 1 000 ft

(ii) 1 500 ft, în cazurile în care un număr semnificativ de zboruri sunt operate în conformitate cu regulile de zbor la vedere;

7. când cerul este invizibil și vizibilitatea verticală se îmbunătățește și atinge sau trece prin una sau mai multe dintre următoarele valori ori când vizibilitatea verticală se deteriorează și trece prin una sau mai multe dintre următoarele valori: 100, 200, 500 sau 1 000 ft;

8. orice alte criterii bazate pe minimele de operare locale ale aerodromului, astfel cum s-a convenit între furnizorii de servicii meteorologice și operatori.

MET.TR.205 Raportarea elementelor meteorologice

(a) Direcția și viteza vântului la suprafață

1. În raportul local regulat, în raportul local special, în METAR și în SPECI, direcția și viteza vântului la suprafață trebuie raportate în multipli de 10 grade adevărate, respectiv de 1 kt.

2. Orice valoare observată care nu se încadrează în scala de raportare utilizată trebuie rotunjită la cea mai apropiată treaptă de pe scală.

3. În raportul local regulat, în raportul local special, în METAR și în SPECI:

- (i) trebuie indicate unitățile de măsură utilizate pentru viteza vântului;
- (ii) variațiile față de direcția medie a vântului în ultimele 10 minute trebuie raportate după cum urmează, dacă variația totală este de 60 ° sau mai mare:
 - (A) când variația totală este mai mare sau egală cu 60° și mai mică de 180°, iar viteza vântului este de 3 kt sau mai mare, aceste variații de direcție se raportează drept cele două direcții extreme între care a variat vântul la suprafață;
 - (B) când variația totală este mai mare sau egală cu 60° și mai mică de 180°, iar viteza vântului este mai mică de 3 kt, direcția vântului se raportează ca variabilă fără a se indica o direcție medie a vântului;
 - (C) când variația totală este mai mare sau egală cu 180°, direcția vântului se raportează ca variabilă fără a se indica o direcție medie a vântului;
- (iii) variațiile față de viteza medie a vântului (rafale) în cursul ultimelor 10 minute trebuie raportate când viteza maximă a vântului depășește viteza medie cu:

- (A) 5 kt sau mai mult în raportul local regulat și în raportul local special atunci când se aplică proceduri de reducere a zgomotului;

- (B) 10 kt sau mai mult în celelalte cazuri;

- (iv) când se raportează o viteză a vântului mai mică de 1 kt, se raportează ca vânt calm;

- (v) când se raportează o viteză a vântului de 100 kt sau mai mare, se raportează ca fiind peste 99 kt;

- (vi) când se raportează variații față de viteza medie a vântului (rafale) în conformitate cu MET.TR.205 litera (a), trebuie raportată valoarea maximă a vitezei vântului atinsă;

- (vii) când direcția și/sau viteza vântului prezintă o discontinuitate marcată în decursul perioadei de 10 minute, trebuie raportate numai variațiile față de direcția medie a vântului și viteza medie a vântului care au fost observate după discontinuitatea respectivă.

(b) Vizibilitatea

1. În raportul local regulat, în raportul local special, în METAR și în SPECI, vizibilitatea trebuie raportată în multipli de 50 m atunci când vizibilitatea este mai mică de 800 m; în multipli de 100 m atunci când este mai mare sau egală cu 800 m, dar mai mică de 5 km; în multipli de un kilometru atunci când vizibilitatea este mai mare sau egală cu 5 km, dar mai mică de 10 km și trebuie indicată ca fiind de 10 km atunci când vizibilitatea este mai mare sau egală cu 10 km, cu excepția cazului în care se aplică condițiile de utilizare a CAVOK.

2. Orice valoare observată care nu se încadrează în scala de raportare utilizată trebuie rotunjită la cea mai apropiată treaptă inferioară de pe scală.

3. În raportul local regulat și în raportul local special, vizibilitatea în lungul pistei sau pistelor trebuie raportată împreună cu unitățile de măsură utilizate pentru a indica vizibilitatea.

(c) Distanța vizuală în lungul pistei (RVR)

1. În raportul local regulat, în raportul local special, în METAR și în SPECI, RVR trebuie să fie:

(i) raportată pe tot parcursul perioadelor în care vizibilitatea sau distanța vizuală în lungul pistei este mai mică de 1 500 m;

(ii) raportată în multipli de 25 m atunci când este mai mică de 400 m; în multipli de 50 m atunci când este între 400 și 800 m și în multipli de 100 m atunci când depășește 800 m.

2. Orice valoare observată care nu se încadrează în scala de raportare utilizată trebuie rotunjită la cea mai apropiată treaptă inferioară de pe scală

3. În raportul local regulat, în raportul local special, în METAR și în SPECI:

(i) când RVR depășește valoarea maximă care poate fi determinată de sistemul utilizat, aceasta se raportează utilizând abrevierea „ABV” în raportul local regulat și în raportul local special și abrevierea „P” în METAR și în SPECI, urmată de valoarea maximă care poate fi determinată de sistem;

(ii) când RVR se situează sub valoarea minimă care poate fi determinată de sistemul utilizat, aceasta se raportează utilizând abrevierea „BLW” în raportul local regulat și în raportul local special și abrevierea „M” în METAR și în SPECI, urmată de valoarea minimă care poate fi determinată de sistem

4. În raportul local regulat și în raportul local special:

(i) trebuie incluse unitățile de măsură utilizate;

(ii) dacă RVR este observată numai de la o singură locație de-a lungul pistei, cum ar fi zona de contact, aceasta se include fără nicio indicație de localizare;

(iii) dacă RVR este observată de la mai mult de o locație de-a lungul pistei, valoarea reprezentativă pentru zona de contact trebuie raportată prima, urmată de valorile reprezentative pentru punctul de mijloc și extremitatea pistei și trebuie indicate locațiile pentru care aceste valori sunt reprezentative;

(iv) dacă există mai mult de o pistă în serviciu, trebuie raportate valorile RVR disponibile pentru fiecare pistă și trebuie indicate pistele la care se referă valorile respective.

(d) Fenomenele meteorologice de timp prezent

1. În raportul local regulat și în raportul local special, fenomenele meteorologice de timp prezent observate trebuie raportate în funcție de tipul și de caracteristicile lor și trebuie calificate în funcție de intensitatea lor, după caz.

2. În METAR și în SPECI, fenomenele meteorologice de timp prezent observate trebuie raportate în funcție de tipul și de caracteristicile lor și trebuie calificate în funcție de intensitatea lor sau de proximitatea față de aerodrom, după caz.

3. În raportul local regulat, în raportul local special, în METAR și în SPECI, trebuie raportate următoarele caracteristici ale fenomenelor meteorologice de timp prezent, după cum este necesar, utilizând abrevierile acestora și criteriile relevante, după caz:

(i) Oraj (TS)

Se utilizează pentru a raporta un oraj cu precipitații. Atunci când se aud tunete sau se detectează fulgere pe aerodrom în timpul perioadei de 10 minute care precedă ora la care se efectuează observația, dar nu se observă precipitații pe aerodrom, trebuie utilizată abrevierea „TS” fără calificativ.

(ii) Care îngheață (FZ)

Picături de apă sau precipitații suprarăcite, se utilizează pentru tipurile de fenomene meteorologice de timp prezent în conformitate cu cerințele tehnice stabilite de AAC.

4. În raportul local regulat, în raportul local special, în METAR și în SPECI:

(i) trebuie utilizate una sau mai multe abrevieri pentru condițiile meteorologice de timp prezent, până la maximum trei abrevieri, după cum este necesar, împreună cu indicarea, dacă este cazul, a caracteristicilor și a intensității sau a proximității lor față de aerodrom, pentru a oferi o descriere completă a condițiilor meteorologice de timp prezent semnificative pentru operațiunile de zbor;

(ii) indicarea intensității sau a proximității, după caz, trebuie raportată prima, urmată de caracteristicile, respectiv de tipul fenomenelor meteorologice;

(iii) dacă se observă două tipuri diferite de condiții meteorologice, acestea trebuie raportate în două grupuri separate, unde indicatorul de intensitate sau de proximitate se referă la fenomenul meteorologic care urmează după indicatorul respectiv. Cu toate acestea, diferite tipuri de precipitații care se manifestă la momentul observării trebuie raportate ca un singur grup cu tipul de precipitații predominant raportat primul și precedat de un singur calificativ de intensitate care se referă la intensitatea precipitațiilor totale.

(e) Norii

1. În raportul local regulat, în raportul local special, în METAR și în SPECI, înălțimea bazei norilor trebuie raportată în multipli de 100 ft până la 10 000 ft și în multipli de 1 000 ft atunci când depășește 10 000 ft.

2. Orice valoare observată care nu se încadrează în scala de raportare utilizată trebuie rotunjită la cea mai apropiată treaptă inferioară de pe scală.

3. În raportul local regulat și în raportul local special:

(i) trebuie indicate unitățile de măsură utilizate pentru înălțimea bazei norilor și vizibilitatea verticală;

(ii) dacă există mai mult de o pistă în serviciu și înălțimile bazelor norilor se observă cu ajutorul instrumentelor pentru aceste piste, trebuie raportate înălțimile bazelor norilor disponibile pentru fiecare pistă și trebuie indicate piste la care se referă valorile respective.

(f) Temperatura aerului și temperatura punctului de rouă

1. În raportul local regulat, în raportul local special, în METAR și în SPECI, temperatura aerului și temperatura punctului de rouă trebuie raportate în multipli de grade Celsius întregi.

2. Orice valoare observată care nu se încadrează în scala de raportare utilizată trebuie rotunjită la cel mai apropiat grad Celsius întreg, iar valorile observate a căror primă zecimală este 5 (0,5°) trebuie rotunjite la gradul Celsius întreg imediat superior.

3. În raportul local regulat, în raportul local special, în METAR și în SPECI, trebuie identificate temperaturile situate sub 0 °C.

(g) Presiunea atmosferică

1. În raportul local regulat, în raportul local special, în METAR și în SPECI, QNH și QFE trebuie calculate în zecimi de hectopascali și raportate în multipli de hectopascali întregi, folosind patru cifre.

2. Orice valoare observată care nu se încadrează în scala de raportare utilizată trebuie rotunjită la hectopascalul întreg imediat inferior.

2. În raportul local regulat și în raportul local special:

(i) trebuie inclusă QNH;

(ii) QFE trebuie inclusă dacă este solicitată de utilizatori sau, dacă s-a convenit astfel la nivel local între furnizorul de servicii meteorologice, unitatea ATS și operatorii vizați, în mod regulat;

(iii) trebuie incluse unitățile de măsură utilizate pentru valorile QNH și QFE;

(iv) dacă se solicită valorile QFE pentru mai mult de o pistă, valorile QFE solicitate trebuie raportate pentru fiecare pistă și trebuie indicate piste la care se referă valorile respective.

4. În METAR și în SPECI trebuie incluse numai valorile QNH.

MET.TR.210 Observarea elementelor meteorologice

Următoarele elemente meteorologice trebuie observate și/sau măsurate cu precizia specificată și difuzate de sistemul automat sau semiautomat de observare meteorologică.

Următoarele elemente meteorologice trebuie observate și/sau măsurate cu precizia specificată și difuzate de sistemul automat sau semiautomat de observare meteorologică.

(a) Direcția și viteza vântului la suprafață

Trebuie măsurate direcția medie și viteza medie a vântului la suprafață, precum și variațiile semnificative ale direcției și vitezei vântului (rafale) și trebuie raportate în grade adevărate, respectiv în noduri.

1. Amplasarea

Instrumentul meteorologic utilizat pentru a măsura direcția și viteza vântului la suprafață trebuie amplasat în așa fel încât să furnizeze date reprezentative pentru zona pentru care sunt necesare măsurătorile.

2. Afișarea

În stația meteorologică aeronautică trebuie să fie amplasate dispozitive de afișare pentru vântul la suprafață, conectate la fiecare senzor. Dispozitivele de afișare din stația meteorologică aeronautică și din unitățile de servicii de trafic aerian trebuie să fie conectate la aceiași senzori, iar dacă sunt necesari senzori separați, dispozitivele de afișare trebuie să fie marcate clar pentru a identifica pista și tronsonul pistei monitorizate de fiecare senzor.

3. Stabilirea mediei

Perioada utilizată pentru calculul mediei observațiilor vântului la suprafață trebuie să fie de:

(i) 2 minute pentru raportul local regulat și raportul local special și pentru dispozitivele de afișare din unitățile ATS;

(ii) 10 minute pentru METAR și SPECI, cu excepția cazurilor în care perioada de 10 minute include o discontinuitate marcată în direcția și/sau viteza vântului, când numai datele care survin după discontinuitate trebuie utilizate pentru obținerea valorilor medii și, prin urmare, intervalul de timp în aceste circumstanțe trebuie redus în mod corespunzător.

(b) Vizibilitatea

1. Vizibilitatea trebuie măsurată sau observată și trebuie raportată în metri sau în kilometri.

2. Amplasarea

Instrumentul meteorologic utilizat pentru a măsura vizibilitatea trebuie amplasat în așa fel încât să furnizeze date reprezentative pentru zona pentru care sunt necesare măsurătorile.

3. Afișarea

Atunci când sunt utilizate sisteme instrumentale pentru măsurarea vizibilității, în stația meteorologică aeronautică trebuie amplasate dispozitive de afișare a vizibilității conectate la fiecare senzor. Dispozitivele de afișare din stația meteorologică aeronautică și unitățile de servicii de trafic aerian trebuie să fie conectate la aceiași senzori, iar dacă sunt necesari senzori separați, dispozitivele de afișare trebuie să fie marcate clar pentru a identifica zona monitorizată de fiecare senzor.

4. Stabilirea mediei

Perioada utilizată pentru calculul mediei trebuie să fie de 10 minute pentru METAR, cu excepția cazurilor în care vizibilitatea prezintă o discontinuitate marcată în decursul perioadei de 10 minute anterioară momentului observației, când numai valorile observate după discontinuitate trebuie utilizate pentru obținerea valorilor medii.

(c) Distanța vizuală în lungul pistei (RVR)

1. RVR se raportează în metri.

2. Amplasarea

Instrumentul meteorologic utilizat pentru a evalua RVR trebuie amplasat în așa fel încât să furnizeze date reprezentative pentru zona pentru care sunt necesare observațiile.

3. Sistemele instrumentale

Trebuie utilizate sisteme instrumentale bazate pe transmisometre sau pe dispersometre spre înainte pentru a evalua RVR pe pistele destinate operațiunilor de apropiere și de aterizare instrumentală de categoria II și III, precum și operațiunilor de apropiere și de aterizare instrumentală de categoria I astfel cum stabilește AAC.

4. Afișarea

Atunci când RVR se determină prin sisteme instrumentale, în stația meteorologică aeronautică trebuie amplasat un dispozitiv de afișare sau mai multe, dacă este necesar. Dispozitivele de afișare din stația meteorologică și din unitățile ATS trebuie să fie conectate la aceiași senzori, iar dacă sunt necesari senzori separați, dispozitivele de afișare trebuie să fie marcate clar pentru a identifica pista și tronsonul pistei monitorizate de fiecare senzor.

5. Stabilirea mediei

(i) Dacă sunt utilizate sisteme instrumentale pentru evaluarea RVR, rezultatele lor trebuie actualizate cel puțin o dată la 60 de secunde pentru a permite furnizarea de valori curente reprezentative.

(ii) Perioada utilizată pentru calculul mediei pentru valorile RVR trebuie să fie de:

(A) 1 minut pentru raportul local regulat și raportul local special și pentru dispozitivele de afișare RVR din unitățile ATS;

(B) 10 minute pentru METAR și SPECI, cu excepția cazurilor în care perioada de 10 minute care precedă observarea include o discontinuitate marcată în valorile RVR, când numai valorile care survin după discontinuitate trebuie utilizate pentru obținerea valorilor medii.

(d) Fenomenele meteorologice de timp prezent

1. Trebuie raportate cel puțin următoarele fenomene meteorologice de timp prezent: ploaie, burniță, zăpadă sau precipitație care îngheață, inclusiv intensitatea acesteia, păclă, aer cețos, ceață, ceață care îngheață și oraje, inclusiv oraje în vecinătate.

2. Amplasarea

Instrumentul meteorologic utilizat pentru a măsura condițiile meteorologice de timp prezent la aerodrom și în vecinătatea acestuia trebuie să fie amplasat în așa fel încât să furnizeze date reprezentative pentru zona pentru care sunt necesare măsurătorile.

(e) Norii

1. Nebulozitatea, tipul norilor și înălțimea bazei norilor trebuie observate și raportate după cum este necesar pentru a descrie norii semnificativi din punct de vedere operațional. Atunci când cerul este invizibil, trebuie observată și raportată vizibilitatea verticală, acolo unde este măsurată, în loc de nebulozitate,

tipul norilor și înălțimea bazei norilor. Înălțimea bazei norilor și vizibilitatea verticală trebuie raportate în picioare (ft).

2. Amplasarea

Instrumentul meteorologic utilizat pentru a măsura nebulozitatea și înălțimea bazei norilor trebuie amplasat în așa fel încât să furnizeze date reprezentative pentru zona pentru care sunt necesare măsurătorile.

3. Afișarea

Atunci când se utilizează echipamente automate de măsurare a înălțimii bazei norilor, în stația meteorologică aeronautică trebuie să fie amplasat cel puțin un dispozitiv de afișare. Dispozitivele de afișare din stația meteorologică aeronautică și unitățile de servicii de trafic aerian trebuie să fie conectate la aceiași senzori, iar dacă sunt necesari senzori separați, dispozitivele de afișare trebuie să fie marcate clar pentru a identifica zona monitorizată de fiecare senzor.

4. Nivelul de referință

(i) Înălțimea bazei norilor trebuie raportată față de cota aerodromului.

(ii) Atunci când o pistă pentru apropiere de precizie în serviciu are o cotă a pragului cu 50 ft (15 m) sau mai mult sub cota aerodromului, trebuie convenite proceduri locale pentru ca înălțimea bazei norilor raportată aeronavelor care sosesc să aibă ca referință cota pragului.

(iii) În cazul rapoartelor de la structuri situate pe platforme marine, înălțimea bazei norilor trebuie raportată față de nivelul mediu al mării.

(f) Temperatura aerului și temperatura punctului de rouă

1. Temperatura aerului și temperatura punctului de rouă se măsoară, se afișează și se raportează în grade Celsius.

2. Atunci când se utilizează echipamente automate pentru măsurarea temperaturii aerului și a temperaturii punctului de rouă, dispozitivele de afișare trebuie să fie amplasate în stația meteorologică aeronautică. Dispozitivele de afișare din stația meteorologică aeronautică și din unitățile de servicii de trafic aerian trebuie să fie conectate la aceiași senzori.

(g) Presiunea atmosferică

1. Trebuie să se măsoare presiunea atmosferică, iar valorile QNH și QFE trebuie calculate și raportate în hectopascali.

2. Afișarea

(i) Atunci când se utilizează echipamente automate pentru măsurarea presiunii atmosferice, dispozitivele de afișare a QNH și, dacă este necesar în conformitate cu MET.TR.205 litera (g) subpunctul 3 subpunctul (ii), dispozitivele de afișare a QFE asociate barometrului trebuie să fie situate în stația meteorologică aeronautică, cu dispozitive de afișare corespunzătoare în unitățile de servicii de trafic aerian adecvate.

(ii) Atunci când se afișează valorile QFE pentru mai mult de o pistă, dispozitivele de afișare trebuie să fie marcate clar pentru a identifica pista la care se referă valoarea QFE afișată.

3. Nivelul de referință

Trebuie să se utilizeze un nivel de referință pentru calcularea QFE.

Capitolul 2 — Cerințe tehnice aplicabile birourilor meteorologice de aerodrom

MET.TR.215 Prognozele și alte informații

(a) Informațiile meteorologice pentru operatori și pentru membrii echipajului de zbor trebuie:

1. să acopere zborul din punctul de vedere al orei, al altitudinii și al întinderii geografice;
2. să se refere la ore sau perioade de timp fixe adecvate;
3. să se extindă până la aerodromul prevăzut pentru aterizare, acoperind, de asemenea, condițiile meteorologice preconizate între aerodromul prevăzut pentru aterizare și aerodromurile de rezervă desemnate de operator;
4. să fie actualizate.

(b) Informațiile meteorologice furnizate centrelor de coordonare a operațiunilor de căutare și salvare trebuie să includă condițiile meteorologice care existau la ultima poziție cunoscută a unei aeronave dispărute și de-a lungul rutei prevăzute pentru aeronava respectivă, cu referire specială la elementele care nu sunt distribuite în mod curent.

(c) Informațiile meteorologice furnizate unităților de servicii de informare aeronautică trebuie să includă:

1. informațiile privind serviciul meteorologic menite să fie incluse în publicația sau publicațiile de informare aeronautică în cauză;
2. informațiile necesare pentru elaborarea mesajelor NOTAM sau ASHTAM;
3. informațiile necesare pentru elaborarea circularilor de informare aeronautică.

(d) Informațiile meteorologice incluse în documentația de zbor trebuie să fie reprezentate după cum urmează:

1. vântul trebuie să fie reprezentat pe hărți prin săgeți cu barbule și fanioane pline pe o grilă suficient de deasă;
2. temperaturile trebuie să fie reprezentate prin cifre pe o grilă suficient de deasă;
3. datele de vânt și temperatură, selectate din seturile de date primite de la un centru mondial de prognoze de zonă, trebuie să fie reprezentate pe o grilă de latitudini și longitudini suficient de deasă;
4. săgețile care reprezintă vântul trebuie să aibă întâietate față de reprezentarea temperaturilor și de fundalul hărților;
5. indicațiile de înălțime referitoare la condițiile meteorologice de pe rută trebuie exprimate după cum se consideră a fi adecvat situației, de exemplu în niveluri de zbor, presiune, altitudine sau înălțime față de nivelul solului, în timp

ce toate trimiterile la condițiile meteorologice la aerodrom trebuie exprimate în înălțimi față de cota aerodromului.

(e) Documentația de zbor trebuie să cuprindă:

1. prognozele de vânt în altitudine și de temperatură în altitudine;
2. fenomenele SIGWX;
3. mesajele METAR sau, dacă sunt emise, mesajele SPECI, pentru aerodromul de plecare și cel prevăzut pentru aterizare, precum și pentru aerodromurile de rezervă la decolare, pe rută și la destinație;
4. prognozele TAF sau amendamentele la acestea, pentru aerodromul de plecare și pentru cel prevăzut pentru aterizare, precum și pentru aerodromurile de rezervă la decolare, pe rută și la destinație;
5. SIGMET și, dacă este emis, AIRMET, precum și rapoartele speciale din zbor relevante pentru întreaga rută;
6. informații consultative cu privire la cenușa vulcanică, cicloanele tropicale și condițiile meteorologice spațiale, relevante pentru întreaga rută.

Cu toate acestea, atunci când biroul meteorologic de aerodrom și operatorii interesați convin astfel, documentația de zbor pentru zborurile cu durata de maximum două ore – după o scurtă escală intermediară sau pentru un zbor cu întoarcerea la aerodromul de plecare – poate să se limiteze la informațiile necesare pentru operare, dar, în toate cazurile, documentația de zbor trebuie să cuprindă cel puțin informațiile meteorologice indicate la subpunctele 3, 4, 5 și 6.

(f) La solicitarea operatorilor, trebuie puse la dispoziție hărți generate din prognozele digitale, pentru zonele de acoperire fixe, după cum sunt stabilite în cerințele tehnice aprobate de AAC.

(g) În cazul în care prognozele de vânt în altitudine și de temperatură în altitudine enumerate la MET.OR.275 litera (a) punctul 1 sunt furnizate sub formă de hărți, acestea trebuie să fie hărți de prognoză pentru intervale fixe de timp pentru nivelurile de zbor specificate la MET.TR.275 litera (b) punctul 3. În cazul în care prognozele referitoare la fenomenele SIGWX enumerate la MET.OR.275 litera (a) punctul 2 sunt furnizate sub formă de hărți, acestea trebuie să fie hărți de prognoză pentru intervale fixe de timp pentru un strat atmosferic limitat de nivelurile de zbor, astfel cum se specifică la MET.TR.275 literele (c) și (d).

(h) Prognozele de vânt în altitudine și de temperatură în altitudine și cele referitoare la fenomenele SIGWX deasupra nivelului de zbor 100 trebuie furnizate de îndată ce devin disponibile și cel târziu cu 3 ore înainte de plecare.

(i) Informațiile climatologice aeronautice trebuie prezentate sub formă de tabele climatologice de aerodrom și rezumate climatologice de aerodrom.

MET.TR.220 Prognozele de aerodrom

(a) Prognozele de aerodrom și amendamentele acestora trebuie emise sub formă de prognoze TAF și trebuie să includă, în ordinea indicată:

1. identificarea tipului de prognoză;
2. indicatorul de localizare;

3. ora emiterii prognozei;
4. identificarea lipsei unei prognoze, atunci când este cazul;
5. data și perioada de valabilitate a prognozei;
6. identificarea anulării unei prognoze, atunci când este cazul;
7. vântul la suprafață;
8. vizibilitatea;
9. condițiile meteorologice;
10. norii;
11. schimbările semnificative preconizate pentru unul sau mai multe dintre aceste elemente pe parcursul perioadei de valabilitate.

(b) TAF se emite în conformitate cu modelul stabilit în cerințele tehnice aprobate de AAC.

(c) Perioada de valabilitate a unei TAF regulate trebuie să fie de 9 ore, de 24 de ore sau de 30 de ore, cu excepția cazului în care AAC prevede altfel, ținând seama de cerințele de trafic pentru aerodromurile cu orar de funcționare mai scurt de 9 ore.

(d) TAF se prezintă spre transmitere cel mai devreme cu 1 oră înaintea începerii perioadei sale de valabilitate.

(e) Elementele meteorologice incluse în prognoza TAF sunt:

1. Vântul la suprafață

(i) În cazul prognozelor privind vântul la suprafață, trebuie indicată direcția predominantă preconizată.

(ii) Atunci când nu este posibil să se prognozeze o direcție predominantă a vântului la suprafață din cauza variabilității preconizate a acestuia, direcția prognozată a vântului este indicată ca variabilă, prin utilizarea abrevierii „VRB”.

(iii) Dacă viteza prognozată a vântului este mai mică de 1 kt, aceasta trebuie raportată ca vânt calm.

(iv) Dacă viteza maximă prognozată depășește viteza medie prognozată a vântului cu 10 kt sau mai mult, trebuie raportată viteza maximă prognozată a vântului.

(v) Dacă se prognozează o viteză a vântului de 100 kt sau mai mare, aceasta trebuie să fie raportată ca fiind mai mare de 99 kt.

2. Vizibilitatea

(i) Dacă vizibilitatea prognozată este de sub 800 m, aceasta trebuie raportată în multipli de 50 m; dacă vizibilitatea prognozată este de 800 m sau mai mare, dar mai mică de 5 km, aceasta trebuie raportată în multipli de 100 m; dacă vizibilitatea prognozată este de 5 km sau mai mare, dar mai mică de 10 km, aceasta trebuie raportată în multipli de un kilometru; iar dacă vizibilitatea prognozată este de 10 km sau mai mare, aceasta trebuie raportată ca fiind de 10 km, cu excepția cazului în care se prognozează aplicarea condițiilor CAVOK. Trebuie să se prognozeze vizibilitatea predominantă.

(ii) Dacă se prognozează că vizibilitatea va varia în diferite direcții și nu se poate prognoza vizibilitatea predominantă, trebuie raportată cea mai scăzută vizibilitate prognozată.

3. Fenomenele meteorologice

(i) Trebuie prognozate unul sau mai multe, până la maximum trei, dintre următoarele fenomene meteorologice sau combinații ale acestora, indicând caracteristicile și, dacă este cazul, intensitatea lor, dacă se preconizează că acestea urmează să apară la un aerodrom:

- (A) precipitații care îngheață;
- (B) ceață care îngheață;
- (C) precipitații moderate sau puternice (inclusiv averse);
- (D) transport la sol de praf, de nisip sau de zăpadă;
- (E) transport la înălțime de praf, de nisip sau de zăpadă;
- (F) furtună de praf;
- (G) furtună de nisip;
- (H) oraj (cu sau fără precipitații);
- (I) gren;
- (j) nor în formă de pâlnie (tornadă sau trombă marină);

(K) alte fenomene meteorologice, astfel cum s-a convenit între biroul meteorologic de aerodrom, unitățile ATS și operatorii vizați.

(ii) Încetarea preconizată a manifestării acestor fenomene trebuie raportată prin abrevierea „NSW”.

4. Nebulozitatea

(i) Nebulozitatea trebuie prognozată prin utilizarea abrevierilor „FEW”, „SCT”, „BKN” sau „OVC”, după caz. Dacă se preconizează că cerul va rămâne sau va deveni invizibil și nu se pot prognoza norii, dar sunt disponibile informații cu privire la vizibilitatea verticală la aerodrom, vizibilitatea verticală trebuie prognozată sub forma „VV”, urmată de valorile prognozate ale vizibilității verticale.

(ii) Dacă se prognozează mai multe straturi sau mase noroase, nebulozitatea și înălțimea bazei acestora trebuie indicate în următoarea ordine:

(A) stratul sau masa cea mai de jos, indiferent de nebulozitate, de indicat în prognoză sub forma „FEW”, „SCT”, „BKN” sau „OVC”, după caz;

(B) stratul sau masa următoare acoperind mai mult de 2/8 din cer, de indicat în prognoză sub forma „SCT”, „BKN” sau „OVC”, după caz;

(C) stratul sau masa imediat superioară acoperind mai mult de 4/8 din cer, de indicat în prognoză sub forma „BKN” sau „OVC”, după caz;

(D) norii cumulonimbus și/sau cumulus congestus, ori de câte ori sunt prognozați și nu sunt deja incluși la literele (A)-(C).

(iii) Informațiile referitoare la nori trebuie să se limiteze la norii semnificativi din punct de vedere operațional; dacă nu este prognozat niciun nor semnificativ din punct de vedere operațional și termenul „CAVOK” nu este adecvat, trebuie utilizată abrevierea „NSC”.

(f) Utilizarea grupelor de evoluție

1. Criteriile utilizate pentru adăugarea grupelor de evoluție în TAF sau pentru amendarea TAF trebuie să se bazeze pe oricare dintre următoarele fenomene meteorologice sau pe o combinație a acestora, prognozate să înceapă, să se încheie sau să-și schimbe intensitatea:

- (i) ceață care îngheață;
- (ii) precipitații care îngheață;
- (iii) precipitații moderate sau puternice (inclusiv averse);
- (iv) oraj;
- (v) furtună de praf;
- (vi) furtună de nisip.

2. Dacă trebuie indicată o schimbare a oricăruia dintre elementele menționate la litera (a), trebuie utilizați indicatorii de evoluție „BECMG” sau „TEMPO”, urmați de perioada de timp în care se preconizează că va avea loc schimbarea. Perioada de timp trebuie indicată ca începutul și sfârșitul perioadei, în ore întregi UTC. După un indicator de evoluție trebuie raportate numai acele elemente pentru care se preconizează o schimbare semnificativă. Cu toate acestea, în caz de schimbări semnificative la nivelul norilor, trebuie indicate toate grupele de nori, inclusiv straturile sau masele pentru care nu se preconizează schimbări.

3. Indicatorul de evoluție „BECMG” și grupa orară asociată trebuie utilizate pentru a descrie schimbările în cazul cărora condițiile meteorologice sunt preconizate să atingă sau să treacă prin anumite valori de prag, cu un ritm regulat sau neregulat și la un moment nespecificat din perioada de timp. Perioada de timp nu poate depăși 4 ore.

4. Indicatorul de evoluție „TEMPO” și grupa orară asociată trebuie utilizate pentru a descrie fluctuațiile temporare preconizate ale condițiilor meteorologice, frecvente sau ocazionale, care ating sau trec prin valori de prag stabilite și care durează timp de mai puțin de 1 oră în fiecare caz, iar, în totalitate, acoperă mai puțin de jumătate din perioada de prognoză în timpul căreia se așteaptă producerea acestor fluctuații. Dacă se preconizează că fluctuația temporară va dura 1 oră sau mai mult, trebuie să se utilizeze grupa de evoluție „BECMG” în conformitate cu subpunctul 3 sau trebuie să se subîmpartă perioada de valabilitate în conformitate cu subpunctul 5.

5. Dacă se preconizează că un set de condiții meteorologice predominante se va schimba în mod semnificativ și relativ complet într-un alt set de condiții, perioada de valabilitate trebuie subîmpărțită în perioade de sine stătătoare, utilizând abrevierea „FM”, urmată imediat de o grupă orară de șase cifre, exprimată în zile, ore și minute UTC, indicând momentul la care se preconizează că va avea loc schimbarea. Perioada subîmpărțită care urmează după abrevierea „FM” trebuie să fie de sine stătătoare și toate condițiile prognozate indicate înainte de abreviere trebuie înlocuite cu cele care urmează după abreviere.

(g) Probabilitatea apariției unei valori alternative a unui element de prognoză trebuie indicată atunci când:

1. pe parcursul unei anumite perioade de prognoză există o probabilitate de 30 % sau 40 % de apariție a unor condiții meteorologice alternative sau
2. pe parcursul unei anumite perioade de prognoză există o probabilitate de 30 % sau 40 % de apariție a unor fluctuații temporare ale condițiilor meteorologice.

Acest lucru trebuie indicat în TAF prin utilizarea abrevierii „PROB”, urmată de probabilitatea exprimată în zeci de procente și, în cazul menționat la subpunctul 1, de perioada de timp în care se preconizează că se vor aplica valorile, sau, în cazul menționat la subpunctul 2, prin utilizarea abrevierii „PROB”, urmată de probabilitatea exprimată în zeci de procente, de indicatorul de evoluție „TEMPO” și de grupa orară asociată.

MET.TR.225 Prognozele pentru aterizare

(a) Prognozele TREND se emit în conformitate cu cerințele tehnice aprobate de AAC.

(b) Unitățile și scalele utilizate în prognoza TREND trebuie să fie aceleași cu cele utilizate în raportul la care este anexată prognoza.

(c) Prognoza TREND trebuie să indice schimbări semnificative ale unuia sau mai multora dintre următoarele elemente: vântul la suprafață, vizibilitatea, fenomenele meteorologice și norii. Trebuie raportate numai acele elemente pentru care se preconizează o schimbare semnificativă. Cu toate acestea, în caz de schimbări semnificative la nivelul norilor, trebuie indicate toate grupele de nori, inclusiv straturile sau masele pentru care nu se preconizează schimbări. În cazul unei schimbări semnificative a vizibilității, trebuie indicat și fenomenul care cauzează reducerea vizibilității. Dacă nu se preconizează apariția niciunei schimbări, acest fapt trebuie indicat prin termenul „NOSIG”.

1. Vântul la suprafață

Prognozele TREND trebuie să indice schimbările vântului la suprafață care implică:

- (i) o schimbare a direcției medii a vântului de 60° sau mai mult, viteza medie înainte și/sau după schimbare fiind de 10 kt sau mai mare;
- (ii) o schimbare a vitezei medii a vântului de 10 kt sau mai mare;
- (iii) schimbări ale vântului prin valori semnificative din punct de vedere operațional.

2. Vizibilitatea

(i) Dacă se preconizează că vizibilitatea se va îmbunătăți și va atinge sau va trece printr-una sau mai multe dintre următoarele valori, sau dacă se preconizează că vizibilitatea se va deteriora și va trece printr-una sau mai multe dintre următoarele valori: 150, 350, 600, 800, 1 500 sau 3 000 m, prognoza TREND trebuie să indice schimbarea.

(ii) Atunci când se efectuează un număr semnificativ de zboruri în conformitate cu regulile de zbor la vedere, prognoza trebuie să indice și atingerea valorii de 5 000 m sau trecerea prin această valoare.

(iii) În cazul prognozelor TREND anexate la METAR și la SPECI, vizibilitatea trebuie să se refere la vizibilitatea predominantă prognozată.

3. Fenomenele meteorologice

(i) Prognoza TREND trebuie să indice apariția, încetarea sau schimbarea intensității preconizate a oricăruia dintre următoarele fenomene meteorologice sau combinații ale acestora:

(A) precipitații care îngheață;

(B) precipitații moderate sau puternice, inclusiv averse;

(C) oraj cu precipitații;

(D) furtună de praf;

(E) furtună de nisip;

(F) alte fenomene meteorologice, astfel cum s-a convenit între biroul meteorologic de aerodrom, unitățile ATS și operatorii vizați.

(ii) Prognoza TREND trebuie să indice apariția sau încetarea preconizată a oricăruia dintre următoarele fenomene meteorologice sau combinații ale acestora:

(A) ceață care îngheață;

(B) transport la sol de praf, de nisip sau de zăpadă;

(C) transport la înălțime de praf, de nisip sau de zăpadă;

(D) oraj (fără precipitații);

(E) gren;

(F) nor în formă de pâlnie (tornadă sau trombă marină).

(iii) Numărul total de fenomene raportate la subpunctele (i) și (ii) nu trebuie să fie mai mare de trei.

(iv) Sfârșitul preconizat al apariției fenomenelor meteorologice trebuie indicat prin abrevierea „NSW”.

4. Norii

(i) Dacă se preconizează că înălțimea bazei unui strat de nori cu nebulozitate BKN sau OVC se va ridica și va atinge sau va trece printr-una sau mai multe dintre următoarele valori, sau dacă se preconizează că înălțimea bazei unui strat de nori cu nebulozitate BKN sau OVC va coborî și va trece printr-una sau mai multe dintre următoarele valori: 100, 200, 500, 1 000 și 1 500 ft (30, 60, 150, 300 și 450 m), prognoza TREND trebuie să indice schimbarea.

(ii) Dacă înălțimea bazei unui strat de nori este mai joasă sau se preconizează că va coborî sub 1 500 ft (450 m) sau că se va ridica peste această valoare, prognoza TREND trebuie să indice și schimbările în ceea ce privește nebulozitatea, de la FEW sau SCT în creștere până la BKN sau OVC sau schimbările de la BKN sau OVC în scădere până la FEW sau SCT.

(iii) Dacă nu se prognozează niciun fel de nori semnificativi din punct de vedere operațional și termenul „CAVOK” nu este adecvat, trebuie utilizată abrevierea „NSC”.

5. Vizibilitatea verticală

Dacă se preconizează că cerul va rămâne sau va deveni invizibil, iar pe aerodrom sunt disponibile observații de vizibilitate verticală și dacă se preconizează că vizibilitatea verticală va crește și va atinge sau va trece printr-una sau mai multe dintre următoarele valori sau dacă se preconizează că vizibilitatea verticală va scădea și va trece printr-una sau mai multe dintre următoarele valori: 100, 200, 500 sau 1 000 ft (30, 60, 150 sau 300 m), prognoza TREND trebuie să indice schimbarea.

6. Criterii suplimentare

Biroul meteorologic de aerodrom și utilizatorii pot conveni asupra utilizării unor criterii suplimentare, bazate pe minimele de operare locale ale aerodromului.

7. Utilizarea grupelor de evoluție

(i) Dacă se preconizează apariția unei schimbări, prognoza TREND trebuie să înceapă cu unul dintre indicatorii de evoluție „BECMG” sau „TEMPO”.

(ii) Indicatorul de evoluție „BECMG” trebuie utilizat pentru a descrie schimbările de prognoză în cazul cărora condițiile meteorologice sunt preconizate să atingă sau să treacă prin valori stabilite, cu un ritm regulat sau neregulat. Perioada sau momentul în care se prognozează că va apărea schimbarea trebuie indicată utilizându-se abrevierile „FM”, „TL” sau „AT”, după caz, fiecare urmată de o grupă orară exprimată în ore și minute.

(iii) Indicatorul de evoluție „TEMPO” trebuie utilizat pentru a descrie fluctuațiile temporare prognozate ale condițiilor meteorologice care ating sau trec prin valori stabilite și care durează timp de mai puțin de 1 oră în fiecare caz, iar, în totalitate, acoperă mai puțin de jumătate din perioada în timpul căreia se prognozează producerea acestor fluctuații. Perioada în care se prognozează că se vor produce fluctuațiile temporare trebuie indicată utilizându-se abrevierile „FM” și/sau „TL”, după caz, fiecare urmată de o grupă orară exprimată în ore și minute.

8. Utilizarea indicatorului de probabilitate

Indicatorul „PROB” nu se utilizează în prognozele TREND.

MET.TR.230 Prognozele pentru decolare

(a) O prognoză pentru decolare trebuie să se refere la o perioadă de timp determinată și trebuie să conțină informații despre condițiile preconizate pentru ansamblul pistelor în ceea ce privește direcția și viteza vântului la suprafață, precum și orice variații ale acestora, temperatura, presiunea și orice alte elemente convenite între biroul meteorologic de aerodrom și operatori.

(b) Ordinea elementelor, precum și terminologia, unitățile și scalele utilizate în previziunile pentru decolare trebuie să fie aceleași cu cele utilizate în rapoartele pentru același aerodrom.

MET.TR.235 Avertizările de aerodrom și avertizările și alertele de forfecare a vântului

(a) Avertizările de forfecare a vântului se emit în conformitate cu modelul stabilit în cerințele tehnice aprobate de AAC.

(b) Numărul de ordine la care se face trimitere în modelul stabilit în cerințele tehnice aprobate de AAC trebuie să corespundă numărului de avertizări de forfecare a vântului emise pentru aerodrom începând de la 00.01 UTC în ziua în cauză.

(c) Alertele de forfecare a vântului trebuie să ofere informații concise și actualizate referitoare la existența observată a unei forfecări a vântului care implică o schimbare a vântului de față/de spate de 15 kt sau mai mare, care ar putea afecta aeronavele aflate pe traiectoria de apropiere finală sau pe traiectoria de decolare inițială și aeronavele aflate pe pistă în timpul rulajului după aterizare sau al rulajului la decolare.

(d) Alertele de forfecare a vântului trebuie să se refere, dacă este posibil, la tronsoane specifice ale pistei și la distanțe de-a lungul traiectoriei de decolare sau de apropiere, astfel cum s-a convenit între biroul meteorologic de aerodrom, unitățile ATS corespunzătoare și operatorii vizați.

Capitolul 3 — Cerințe tehnice aplicabile centrelor de veghe meteorologică

MET.TR.250 SIGMET

(a) SIGMET se emite în conformitate cu modelul prezentat în cerințele tehnice aprobate de AAC.

(b) SIGMET sunt de trei tipuri:

1. SIGMET referitoare la fenomene meteorologice pe rută, altele decât cenușa vulcanică sau cicloanele tropicale;
2. SIGMET referitoare la cenușa vulcanică;
3. SIGMET referitoare la cicloanele tropicale.

(c) Numărul de ordine al SIGMET este format din trei caractere, și anume dintr-o literă și din două cifre.

(d) SIGMET trebuie să indice numai unul dintre fenomenele enumerate în cerințele tehnice aprobate de AAC, prin utilizarea abrevierilor corespunzătoare și a următorii valori de prag pentru o viteză a vântului la suprafață de 34 kt sau mai mare, în cazul cicloanelor tropicale.

(e) SIGMET referitoare la oraje sau la un ciclon tropical nu includ trimiteri la turbulența sau jivrajul asociate.

MET.TR.255 AIRMET

(a) AIRMET se emite în conformitate cu modelul prezentat în cerințele tehnice aprobate de AAC.

(b) Numărul de ordine la care se face trimitere în modelul din cerințele tehnice aprobate de AAC trebuie să corespundă numărului de AIRMET emise pentru regiunea de informare a zborurilor începând de la 00.01 UTC în ziua în cauză.

(c) AIRMET trebuie să indice numai unul dintre fenomenele enumerate în cerințele tehnice aprobate de AAC, prin utilizarea abrevierilor corespunzătoare și a următorii valori de prag, dacă fenomenul se produce sub nivelul de zbor 100, sau sub nivelul de zbor 150 în zonele muntoase sau sub un nivel de zbor mai ridicat, dacă este necesar:

1. o viteză a vântului la suprafață de peste 30 kt pe zone vaste, cu direcția și unitățile relevante;
2. zone vaste afectate de o reducere a vizibilității la valori sub 5 000 m, inclusiv fenomenul meteorologic care cauzează reducerea vizibilității;
3. zone vaste de nori fragmentați sau de cer acoperit, cu înălțimea bazei norilor sub 1 000 ft deasupra nivelului solului.

(d) AIRMET referitoare la oraje sau la nori cumulonimbus nu includ trimiteri la turbulența sau jivrajul asociate.

MET.TR.260 Prognozele de zonă pentru zborurile la niveluri joase

(a) Atunci când prognozele de zonă pentru zborurile la niveluri joase sunt prezentate sub formă de hărți, prognozele de vânt în altitudine și de temperatură în altitudine trebuie emise pentru puncte separate de cel mult 300 NM și cel puțin pentru următoarele altitudini: 2 000 , 5 000 și 10 000 ft (600, 1 500 și 3 000 m) și 15 000 ft (4 500 m) în zonele muntoase. Emiterea de prognoze de vânt în altitudine și de temperatură în altitudine la o altitudine de 2 000 ft (600 m) poate să facă obiectul unor considerații orografice locale stabilite de AAC.

(b) Atunci când prognozele de zonă pentru zborurile la niveluri joase sunt prezentate sub formă de hartă, prognozele privind fenomenele SIGWX trebuie emise ca prognoze SIGWX de niveluri joase pentru niveluri de zbor până la 100, până la nivelul de zbor 150 în zonele muntoase sau până la un nivel mai mare, dacă este necesar. Prognozele SIGWX de niveluri joase trebuie să includă:

1. următoarele fenomene care impun emiterea unui mesaj SIGMET: jivrajul puternic, turbulența puternică, norii cumulonimbus și orajele obscurizate, frecvente, înglobate sau care apar la linia de gren, furtunile de praf/nisip și erupțiile vulcanice sau o eliberare de materiale radioactive în atmosferă, și care sunt susceptibile să afecteze zborurile la niveluri joase;
2. următoarele elemente, în prognozele de zonă pentru zborurile la niveluri joase: vântul la suprafață, vizibilitatea la suprafață, fenomenele meteorologice semnificative, munții obscurizați, norii, jivrajul, turbulența, unda orografică și înălțimea izotermei de zero grade.

(c) Atunci când AAC stabilește că densitatea traficului care operează sub nivelul de zbor 100, sau până la nivelul de zbor 150 în zonele montane sau până la un nivel de zbor mai ridicat, dacă este necesar, impune emiterea unui AIRMET în combinație cu prognoze de zonă pentru zborurile la niveluri joase, trebuie să se emită prognoze de zonă pentru a acoperi stratul dintre nivelul solului și nivelul de zbor 100, sau până la nivelul de zbor 150 în zonele muntoase sau până la un nivel mai ridicat, dacă este necesar, iar acestea trebuie să conțină informații privind fenomenele meteorologice pe rută periculoase pentru zborurile la niveluri joase.

Capitolul 4 – Cerințe tehnice aplicabile centrelor consultative pentru cenușă vulcanică (VAAC)

MET.TR.265 Responsabilitățile centrului consultativ pentru cenușă vulcanică

Avertizările privind cenușa vulcanică trebuie emise în conformitate cu modelul prezentat în cerințele tehnice aprobate de AAC. Atunci când nu sunt disponibile abrevieri, trebuie utilizate texte în limba engleză, formulate clar și succint.

Capitolul 5 – Cerințe tehnice aplicabile centrelor consultative pentru cicloane tropicale (TCAC)

MET.TR.270 Responsabilitățile centrului consultativ pentru cicloane tropicale

Informațiile consultative privind cicloanele tropicale trebuie emise în conformitate cu modelul prezentat în cerințele tehnice aprobate de AAC atunci când se estimează că valoarea maximă a vitezei medii pe 10 minute a vântului la suprafață va atinge sau va depăși 34 kt pe parcursul perioadei acoperite de informațiile consultative.

Capitolul 6 — Cerințele tehnice aplicabile centrelor mondiale de prognoze de zonă (WAFC)

MET.TR.275 Responsabilitățile centrului mondial de prognoze de zonă

(a) WAFC trebuie să utilizeze date meteorologice prelucrate sub formă de valori de puncte de grilă pentru furnizarea de prognoze în puncte de grilă la nivel global și de prognoze privind fenomene meteorologice semnificative.

(b) Pentru prognozele în puncte de grilă la nivel global, WAFC trebuie:

1. să pregătească prognoze privind:

(i) vântul în altitudine;

(ii) temperatura în altitudine

- (iii) umiditatea;
- (iv) direcția, viteza și nivelul de zbor ale vântului maxim;
- (v) nivelul de zbor și temperatura tropopauzei;
- (vi) zonele cu nori cumulonimbus;
- (vii) jivrajul;
- (viii) turbulențele;
- (ix) altitudinea geopotențială a nivelurilor de zbor,

de patru ori pe zi, iar aceste prognoze trebuie să fie valabile pentru intervale de valabilitate fixe, la 6, 9, 12, 15, 18, 21, 24, 27, 30, 33 și 36 de ore după ora (00.00, 06.00, 12.00 și 18.00 UTC) de primire a datelor sinoptice pe care se fondează respectivele prognoze;

2. să emită prognozele menționate la subpunctul 1 și să le difuzeze în întregime de îndată ce este posibil din punct de vedere tehnic, dar nu mai târziu de 5 ore după ora standard de observare;

3. să furnizeze prognoze în puncte de grilă pe o grilă obișnuită cuprinzând:

(i) date de vânt pentru nivelurile de zbor 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa), 480 (125 hPa) și 530 (100 hPa), cu o rezoluție orizontală de $1,25^\circ$ în latitudine și longitudine;

(ii) date de temperatură pentru nivelurile de zbor 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) 480 (125 hPa) și 530 (100 hPa), cu o rezoluție orizontală de $1,25^\circ$ în latitudine și longitudine;

(iii) date de umiditate pentru nivelurile de zbor 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) și 180 (500 hPa), cu o rezoluție orizontală de $1,25^\circ$ în latitudine și longitudine;

(iv) date de altitudine geopotențială pentru nivelurile de zbor 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa), 480 (125 hPa) și 530 (100 hPa), cu o rezoluție orizontală de $1,25^\circ$ în latitudine și longitudine;

(v) direcția, viteza și nivelul de zbor ale vântului maxim, cu o rezoluție orizontală de $1,25^\circ$ în latitudine și longitudine;

(vi) nivelul de zbor și temperatura tropopauzei, cu o rezoluție orizontală de $1,25^\circ$ în latitudine și longitudine;

(vii) jivrajul pentru straturile localizate la nivelurile de zbor 60 (800 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa) și 300 (300 hPa), cu o rezoluție orizontală de $0,25^\circ$ în latitudine și longitudine;

(viii) turbulența pentru straturile localizate la nivelurile de zbor 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300

hPa), 340 (250 hPa), 390 (200 hPa) și 450 (150 hPa), cu o rezoluție orizontală de 0,25° în latitudine și longitudine;

(ix) întinderea pe orizontală și nivelurile de zbor ale bazei și vârfului norilor cumulonimbus, cu o rezoluție orizontală de 0,25° în latitudine și longitudine.

(c) Pentru prognozele globale ale fenomenelor meteorologice semnificative pe rută, WAFC trebuie:

1. să elaboreze prognoze SIGWX de patru ori pe zi, iar aceste prognoze trebuie să fie valabile pentru intervale de valabilitate fixe, la 24 de ore după ora (00.00, 06.00, 12.00 și 18.00 UTC) de primire a datelor sinoptice pe care se bazează respectivele prognoze. Fiecare prognoză trebuie difuzată în întregime de îndată ce este posibil din punct de vedere tehnic, dar nu mai târziu de 7 ore după ora standard de observare în condiții normale de funcționare și nu mai târziu de 9 ore după ora standard de observare în timpul operațiunilor de backup;

2. să emită prognoze SIGWX ca prognoze SIGWX de nivel înalt, pentru niveluri de zbor între 250 și 630;

3. să includă următoarele elemente în prognozele SIGWX:

(i) ciclon tropical, cu condiția să se estimeze că valoarea maximă a vitezei medii pe 10 minute a vântului la suprafață va atinge sau va depăși 34 k

(ii) linii de gren puternice

(iii) turbulență moderată sau puternică (în nori sau în aer clar);

(iv) jivraj moderat sau puternic;

(v) furtuni de nisip/praf de mare întindere;

(vi) nori cumulonimbus asociați cu oraje și cu subpunctele (i)-(v);

(vii) zone de nori neconvective asociate cu turbulență moderată sau puternică în nori și/sau cu jivraj moderat sau puternic;

(viii) nivelul de zbor al tropopauzei;

(ix) curenții jet;

(x) informații referitoare la locul erupțiilor vulcanice care produc nori de cenușă semnificativi pentru operațiunile cu aeronave, conținând: simbolul de erupție vulcanică la poziția vulcanului și, într-o casetă de text separată de pe hartă, simbolul de erupție vulcanică, numele vulcanului, dacă acesta este cunoscut, și latitudinea/longitudinea erupției. În plus, legenda hărților SIGWX trebuie să indice „CHECK SIGMET, ADVISORIES FOR TC AND VA, AND ASHTAM AND NOTAM FOR VA”;

(xi) informații privind locul în care se produce o eliberare de materiale radioactive în atmosferă, semnificativă pentru operațiunile cu aeronave, conținând: simbolul de materiale radioactive în atmosferă la locul eliberării acestora și, într-o casetă de text separată de pe hartă, simbolul de materiale radioactive în atmosferă, latitudinea/longitudinea locului în care s-a produs accidentul și, dacă se cunoaște, numele sitului sursei radioactive. În plus, legenda hărților SIGWX pe care se indică o eliberare de materiale radioactive trebuie să indice „CHECK SIGMET AND NOTAM FOR RDOACT CLD”.

4. Pentru prognozele SIGWX trebuie aplicate următoarele criterii:

(i) subpunctele 3(i)-(vi) trebuie incluse numai dacă se preconizează apariția respectivelor fenomene între nivelul inferior și nivelul superior al prognozei SIGWX;

(ii) abrevierea „CB” este inclusă numai atunci când se face referire la apariția sau la apariția prognozată a norilor cumulonimbus:

(A) care afectează o zonă cu o acoperire spațială maximă de 50 % sau mai mult din regiunea de interes;

(B) dispuși într-o linie, cu spații mici sau inexistente între nori sau

(C) înglobați în alte straturi noroase sau mascați de păclă;

(iii) includerea abrevierii „CB” trebuie interpretată ca incluzând toate fenomenele meteorologice asociate în mod normal norilor cumulonimbus, și anume orajele, jivrajul moderat sau puternic, turbulența moderată sau puternică și grindina;

(iv) atunci când o erupție vulcanică sau eliberarea de materiale radioactive în atmosferă impune includerea simbolului de activitate vulcanică sau a simbolului de radioactivitate în prognozele SIGWX, simbolurile trebuie incluse în prognozele SIGWX indiferent de înălțimea raportată sau care se preconizează că va fi atinsă de coloana de cenușă sau de materialele radioactive;

(v) în cazul apariției simultane sau al suprapunerii parțiale a elementelor de la subpunctele 3(i), 3(x) și 3(xi), se acordă cea mai înaltă prioritate subpunctului (x), urmat de subpunctele (xi) și (i). Punctul cu cea mai înaltă prioritate se amplasează la locul evenimentului, iar pentru a lega pozițiile celorlalte puncte de simbolurile și casetele de text asociate acestora se utilizează o săgeată.

(d) Pentru nivelurile de zbor între 100 și 450 pentru zone geografice limitate se emit prognoze SIGWX de nivel mediu.

MET.TR.280 Modele de mesaje, rapoarte avertizări

În cerințele tehnice aprobate de AAC se stabilesc următoarele tipuri de mesaje și rapoarte de avertizări:

- Model pentru METAR și SPECI;
- Zone fixe de acoperire ale prognozelor WAFS sub formă de hărți;
- Model pentru TAF;
- Model de avertizare de forfecare a vântului;
- Model pentru SIGMET și AIRMET;
- Model de avertizare privind cenușa vulcanică;
- Model de avertizare privind cicloanele tropicale;
- Intervalele și rezoluțiile elementelor numerice incluse în avertizările privind cenușa vulcanică, în avertizările privind cicloanele tropicale, în SIGMET, în AIRMET și în avertizările de aerodrom și de forfecare a vântului.

Anexa nr. 6
la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor
administrative pentru furnizorii de management al traficului
aerian și serviciilor de navigație aeriană

CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE INFORMARE AERONAUTICĂ

(partea AIS)

SUBPARTEA A – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE INFORMARE AERONAUTICĂ (AIS.OR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

AIS.OR.100 Managementul informațiilor aeronautice

Furnizorul de servicii de informare aeronautică (AIS) mobilizează resurse și procese adecvate de management al informațiilor pentru a asigura colectarea, prelucrarea, stocarea, integrarea, schimbul și livrarea la timp a datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice de calitate garantată în cadrul sistemului ATM.

AIS.OR.105 Responsabilitățile furnizorilor de servicii de informare aeronautică (AIS)

Furnizorul AIS asigură furnizarea de date aeronautice și informații aeronautice necesare pentru siguranța, ritmicitatea și eficiența navigației aeriene.

Furnizorul AIS primește, compilează sau assemblează, editează, formatează, publică, stochează și distribuie date aeronautice și informații aeronautice referitoare la întreg teritoriul statului, precum și la zonele de deasupra mării libere în care statul răspunde de furnizarea serviciilor de trafic aerian.

Furnizorul AIS se asigură că datele aeronautice și informațiile aeronautice sunt disponibile:

- 1) pentru personalul implicat în operațiunile de zbor, inclusiv pentru echipajele de zbor, pentru planificarea zborurilor și pentru simulatoarele de zbor;
- 2) pentru furnizorii de ATS responsabili cu serviciile de informare a zborurilor; și
- 3) pentru serviciile responsabile cu informarea înaintea zborului.

Furnizorul AIS furnizează servicii non-stop de generare și emiteră a NOTAM în zona sa de responsabilitate și de transmitere a informațiilor înaintea zborului necesare pentru etapele rutelor care își au punctul de origine la aerodromul/heliportul din zona sa de responsabilitate.

Furnizorul AIS pune la dispoziția altor furnizori AIS datele aeronautice și informațiile aeronautice solicitate de aceștia.

Furnizorul AIS se asigură că există proceduri pentru evaluarea și reducerea riscurilor la adresa siguranței aviației care rezultă din erori la nivelul datelor și al informațiilor.

Furnizorul AIS indică în mod clar că datele aeronautice și informațiile aeronautice furnizate pentru și în numele Republicii Moldova sunt furnizate sub autoritatea Republicii Moldova, indiferent de formatul în care sunt transmise.

SECȚIUNEA a 2-a – MANAGEMENTUL CALITĂȚII DATELOR

AIS.OR.200 Generalități

Furnizorul AIS se asigură că:

- (a) datele aeronautice și informațiile aeronautice sunt furnizate în conformitate cu specificațiile stabilite în catalogul de date aeronautice, prevăzut în subpartea E la anexa nr.3 (partea ATM/ANS.OR);
- (b) calitatea datelor este menținută; și
- (c) se aplică procese de automatizare pentru a permite prelucrarea și schimbul de date aeronautice digitale.

AIS.OR.205 Acorduri oficiale

Furnizorul AIS încheie acorduri oficiale:

- (a) cu toate părțile care îi transmit date; și
- (b) cu alți furnizori AIS, atunci când face schimb de date aeronautice și de informații aeronautice cu aceștia.

AIS.OR.210 Schimbul de date aeronautice și de informații aeronautice

Furnizorul AIS se asigură că:

- (a) formatul datelor aeronautice se bazează pe un model de schimb de informații aeronautice conceput astfel încât să fie interoperabil la nivel mondial; și
- (b) schimbul de date aeronautice se efectuează prin mijloace electronice.

AIS.OR.215 Instrumente și programe software

Furnizorul AIS se asigură că instrumentele și programele software utilizate pentru sprijinirea sau automatizarea proceselor legate de datele aeronautice și de informațiile aeronautice își îndeplinesc funcțiile fără a afecta calitatea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice.

AIS.OR.220 Validare și verificare

Furnizorul AIS se asigură că se folosesc tehnici de verificare și de validare astfel încât datele aeronautice să îndeplinească cerințele aferente privind calitatea datelor (DQR) specificate la AIS.TR.200.

AIS.OR.225 Metadata

Furnizorul AIS colectează și păstrează metadata.

AIS.OR.230 Detectarea erorilor datelor și autentificarea datelor

Furnizorul AIS se asigură că:

(a) se utilizează tehnici de detectare a erorilor datelor digitale în timpul transmiterii și/sau stocării datelor aeronautice pentru a menține nivelurile aplicabile de integritate a datelor specificate la AIS.TR.200 litera (c); și

(b) transferul de date aeronautice face obiectul unui proces de autentificare adecvat, astfel încât destinatarii să poată confirma că datele sau informațiile au fost transmise de o sursă autorizată.

AIS.OR.235 Raportarea erorilor, măsurarea erorilor și acțiuni corective

Furnizorul AIS se asigură că sunt stabilite și menținute mecanisme de raportare a erorilor, de măsurare a erorilor și de acțiune corectivă.

AIS.OR.240 Limitările datelor

Furnizorul AIS identifică, în produsele de informare aeronautică, cu excepția NOTAM, datele aeronautice și informațiile aeronautice care nu corespund cerințelor privind calitatea datelor.

AIS.OR.250 Cerință privind consecvența

Furnizorul AIS responsabil de AIP instituie mecanisme de asigurare a consecvenței informațiilor din AIP.

SECȚIUNEA a 3-a – PRODUSE DE INFORMARE AERONAUTICĂ**AIS.OR.300 Generalități – Produse de informare aeronautică**

Atunci când furnizează date aeronautice și informații aeronautice în mai multe formate, un furnizor AIS se asigură că se implementează procese care să asigure consecvența datelor și a informațiilor între respectivele formate.

Capitolul 1 – Informații aeronautice în prezentare standardizată**AIS.OR.305 Publicația de informare aeronautică (AIP)**

Furnizorul AIS editează o AIP.

AIS.OR.310 Amendamentele la AIP

Furnizorul AIS:

(a) emite modificări permanente ale AIP sub formă de amendamente ale AIP; și

(b) se asigură că AIP este modificată sau republicată la intervale regulate, în funcție de necesități, pentru a garanta că informațiile sunt complete și actualizate.

AIS.OR.315 Suplimente la AIP

Furnizorul AIS:

(a) emite, sub formă de suplimente la AIP, modificări temporare de lungă durată – trei luni sau mai mult – și informații de scurtă durată, care conțin text și/sau elemente grafice extinse;

(b) furnizează regulat o listă de control a suplimentelor la AIP valabile; și

(c) editează un nou supliment la AIP ca document de înlocuire atunci când apare o eroare într-un supliment la AIP sau când se modifică perioada de valabilitate a unui supliment la AIP.

AIS.OR.320 Circulara de informare aeronautică (AIC)

Furnizorul AIS emite, sub forma unei AIC, oricare dintre următoarele:

(a) o previziune pe termen lung referitoare la orice modificare majoră a cadrului normativ, reglementărilor, procedurilor sau facilităților;

(b) informații cu caracter pur explicativ sau consultativ, dar care afectează siguranța zborului;

(c) informații sau notificări cu caracter explicativ sau consultativ, referitoare la aspecte tehnice, legislative sau pur administrative.

Furnizorul AIS revizuieste cel puțin o dată pe an valabilitatea unei AIC în vigoare.

AIS.OR.325 Hărți aeronautice

Furnizorul AIS se asigură că următoarele hărți aeronautice, dacă sunt puse la dispoziție:

(a) fac parte din AIP sau sunt distribuite separat destinatarilor AIP:

- 1) harta de obstacole de aerodrom – tip A;
- 2) harta de aerodrom/heliport;
- 3) harta de mișcare pe suprafața aerodromului;
- 4) harta pozițiilor de parcare a aeronavelor;
- 5) harta terenului pentru apropieri de precizie;
- 6) harta cu altitudinile minime de supraveghere ATC;
- 7) harta zonei;
- 8) harta pentru sosirile standard instrumentale (STAR);
- 9) harta pentru plecările standard instrumentale (SID);
- 10) harta de apropiere instrumentală;
- 11) harta de apropiere la vedere; și
- 12) harta de rută; și

(b) sunt furnizate ca parte a produselor de informare aeronautică:

- 1) harta de obstacole de aerodrom – tip B;

- 2) harta aeronautică a lumii la scara 1:1 000 000;
- 3) harta aeronautică a lumii la scara 1:500 000;
- 4) harta de navigație aeronautică la scară mică; și
- 5) harta pentru trasarea traiectului de zbor.

AIS.OR.330 NOTAM

Furnizorul AIS:

(a) emite prompt un NOTAM ori de câte ori informațiile care urmează să fie distribuite au caracter temporar și de scurtă durată sau când se efectuează în scurt timp modificări semnificative din punct de vedere operațional sau schimbări temporare de lungă durată, cu excepția textului și/sau a graficelor extinse; și

(b) emite, sub formă de NOTAM, informații despre stabilirea, starea sau modificarea tuturor facilităților, serviciilor, procedurilor sau pericolelor aeronautice a căror cunoaștere la timp este esențială pentru personalul implicat în operațiunile de zbor.

Respectarea AIS.OR.200 nu împiedică distribuirea urgentă a informațiilor aeronautice necesare pentru a se asigura siguranța zborului.

Capitolul 2 – Seturi de date digitale

AIS.OR.335 Generalități – Seturi de date digitale

Dacă sunt disponibile date digitale, furnizorul AIS se asigură că acestea au forma următoarelor seturi de date:

- 1) set de date AIP;
- 2) set de date de teren;
- 3) seturi de date despre obstacole;
- 4) seturi de date cartografice de aerodrom; și
- 5) seturi de date privind procedurile de zbor instrumental.

Atunci când sunt puse la dispoziție, datele de teren trebuie furnizate sub forma unor seturi de date de teren.

Trebuie furnizată în mod regulat o listă de control a seturilor de date valabile.

AIS.OR.340 Cerințe privind metadatele

Fiecare set de date trebuie să includă un set minim de metadate care trebuie furnizate următorului utilizator.

AIS.OR.345 Setul de date AIP

Furnizorul AIS se asigură că setul de date AIP, dacă este disponibil, conține reprezentarea digitală a informațiilor aeronautice cu caracter de durată, inclusiv a informațiilor permanente și a modificărilor temporare de lungă durată.

AIS.OR.350 Date de teren și despre obstacole– Cerințe generale

Furnizorul AIS se asigură că, dacă sunt disponibile, datele de teren și despre obstacole sunt furnizate în conformitate cu AIS.TR.350.

AIS.OR.355 Seturi de date de teren

Furnizorul AIS se asigură că, dacă sunt disponibile, datele de teren sunt furnizate:

- (a) pentru Zona 1, astfel cum se prevede la AIS.TR.350 și
- (b) pentru aerodromuri, astfel încât să acopere:
 - 1) Zona 2a sau părți ale acesteia, astfel cum se prevede la AIS.TR.350 litera (b) punctul 1;
 - 2) Zonele 2b, 2c și 2d sau părți ale acestora, astfel cum se prevede la AIS.TR.350 litera (b) punctele 2, 3 și 4, în ceea ce privește terenul:
 - (i) pe o rază de 10 km față de punctul de referință al aerodromului (ARP); și
 - (ii) mai departe de 10 km de la ARP dacă terenul străpunge planul orizontal situat la 120 m deasupra celei mai mici cote a pistei;
 - 3) zona traiectoriei de zbor la decolare sau părți ale acesteia;
 - 4) o zonă, sau părți ale acesteia, delimitată de limitele laterale ale suprafețelor de limitare a obstacolelor de la aerodrom;
 - 5) Zona 3 sau părți ale acesteia, astfel cum se prevede la AIS.TR.350 litera (c), pentru terenul care se întinde cu 0,5 m deasupra planului orizontal, trecând prin cel mai apropiat punct al suprafeței de mișcare a aerodromului; și
 - 6) Zona 4 sau părți ale acesteia, astfel cum se prevede la AIS.TR.350 litera (d), pentru toate pistele unde se desfășoară operațiuni de apropiere de precizie de categoria II sau III și pentru situațiile în care operatorii aerieni solicită informații detaliate de teren în vederea evaluării efectului terenului în determinarea înălțimii de decizie prin utilizarea radioaltimetrului.

AIS.OR.360 Seturi de date despre obstacole

Furnizorul AIS se asigură că, dacă sunt disponibile, datele despre obstacole sunt furnizate:

- (a) pentru obstacole din Zona 1 cu o înălțime față de sol de minimum 100 m;
- (b) în cazul aerodromurilor, pentru toate obstacolele din Zona 2 care sunt considerate a fi un pericol pentru navigația aeriană și
- (c) pentru aerodromuri, astfel încât să acopere:
 - 1) Zona 2a sau părți ale acesteia, pentru acele obstacole care străpung suprafața relevantă de colectare a datelor despre obstacole;
 - 2) obstacolele din zona traiectoriei de zbor la decolare sau părți ale acesteia, care se proiectează deasupra unei suprafețe plane cu o înclinație de 1,2 % și au origine comună cu zona traiectoriei de zbor la decolare;

3) obstacolele care străpung suprafețele de limitare a obstacolelor de la aerodrom sau părți ale acestora;

4) Zonele 2b, 2c și 2d, pentru obstacolele care străpung suprafețele relevante de colectare a datelor despre obstacole;

5) Zona 3 sau părți ale acesteia, pentru obstacolele care străpung suprafața relevantă de colectare a datelor despre obstacole; și

6) Zona 4 sau părți ale acesteia, pentru toate pistele unde se desfășoară operațiuni de apropiere de precizie de categoria II sau III.

AIS.OR.365 Seturi de date cartografice de aerodrom

Furnizorul AIS se asigură că, dacă sunt disponibile, seturile de date cartografice de aerodrom sunt furnizate în conformitate cu AIS.TR.365.

AIS.OR.370 Seturi de date privind procedurile de zbor instrumental

Furnizorul AIS se asigură că, dacă sunt disponibile, seturile de date privind procedurile de zbor instrumental sunt furnizate în conformitate cu AIS.TR.370.

SECȚIUNEA a 4-a – SERVICII DE DISTRIBUȚIE A INFORMAȚIILOR ȘI DE INFORMARE ÎNAINTEA ZBORULUI

AIS.OR.400 Servicii de distribuție

Furnizorul AIS:

(a) distribuie produsele de informare aeronautică disponibile utilizatorilor care le solicită;

(b) pune la dispoziție AIP, amendamentele la AIP, suplimentele la AIP, NOTAM și AIC prin cele mai rapide mijloace;

(c) se asigură că NOTAM sunt distribuite prin intermediul serviciului fix aeronautic (AFS), ori de câte ori este posibil;

(d) se asigură că schimbul de NOTAM la nivel internațional are loc exclusiv după regulile convenite reciproc între birourile NOTAM internaționale și unitățile multinaționale de prelucrare NOTAM în cauză; și

(e) dispune, în funcție de necesități, emiterea și recepționarea NOTAM distribuite prin telecomunicații pentru a satisface cerințele operaționale.

AIS.OR.405 Servicii de informare înaintea zborului

Furnizorul AIS se asigură că:

(a) pentru orice aerodrom/heliport, informațiile aeronautice referitoare la etapele de rută care își au originea la aerodrom/heliport sunt puse la dispoziția personalului implicat în operațiunile de zbor, inclusiv a echipajului de zbor și serviciilor responsabile cu informarea înaintea zborului; și

(b) informațiile aeronautice furnizate în scopuri de planificare înaintea zborului includ informații de importanță operațională extrase din elementele produselor de informare aeronautică.

SECȚIUNEA a 5-a – ACTUALIZĂRILE PRODUSELOR DE INFORMARE AERONAUTICĂ

AIS.OR.500 Generalități – Actualizările produselor de informare aeronautică

Furnizorul AIS asigură modificarea sau republicarea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice, pentru a le ține la zi.

AIS.OR.505 Regularizarea și controlul informării aeronautice (AIRAC)

Furnizorul AIS se asigură că informațiile referitoare la circumstanțele enumerate la AIS.TR.505 litera (a) sunt distribuite în cadrul sistemului AIRAC.

Furnizorul AIS se asigură că:

1) informațiile notificate în cadrul sistemului AIRAC nu sunt modificate ulterior timp de cel puțin încă 28 de zile după data intrării în vigoare în cadrul AIRAC, cu excepția cazului în care circumstanța notificată are caracter temporar și nu ar persista pe întreaga perioadă;

2) informațiile furnizate în cadrul sistemului AIRAC sunt distribuite/puse la dispoziție astfel încât să ajungă la destinatari cu cel puțin 28 de zile înainte de data intrării în vigoare în cadrul AIRAC; și

3) nu se utilizează alte date de punere în aplicare decât datele de intrare în vigoare în cadrul AIRAC pentru introducerea unor modificări operaționale semnificative planificate care necesită lucrări cartografice și/sau pentru actualizarea bazelor de date de navigație.

AIS.OR.510 NOTAM

Furnizorul AIS:

(a) se asigură că NOTAM sunt furnizate în conformitate cu AIS.TR.510; și

(b) furnizează un „NOTAM declanșator” (Trigger NOTAM), astfel cum se prevede la AIS.TR.510 litera (f), atunci când se publică un amendament la AIP sau un supliment la AIP în conformitate cu procedurile AIRAC.

AIS.OR.515 Actualizările seturilor de date

Furnizorul AIS:

(a) modifică sau republică seturile de date la intervalele regulate necesare pentru a le ține la zi; și

(b) emite modificări permanente și modificări temporare de lungă durată – trei luni sau mai mult – pe care le pune la dispoziție ca date digitale sub forma unui set de date complet și/sau a unui subset care include doar diferențele față de setul de date complet emis anterior.

SECȚIUNEA a 6-a – CERINȚE PRIVIND PERSONALUL

AIS.OR.600 Cerințe generale

În plus față de dispozițiile de la ATM/ANS.OR.B.005 litera (a) punctul 6 din anexa nr.3, furnizorul AIS se asigură că personalul responsabil cu furnizarea de date aeronautice și de informații aeronautice:

(a) a luat cunoștință și aplică următoarele:

1) cerințele privind produsele și serviciile de informare aeronautică, astfel cum sunt specificate în secțiunile 2-5;

2) ciclurile de actualizare aplicabile emiterii amendamentelor la AIP și a suplimentelor la AIP pentru zonele pentru care furnizează date aeronautice sau informații aeronautice;

(b) este pregătit, competent și autorizat corespunzător pentru sarcinile pe care trebuie să le îndeplinească.

SUBPARTEA B – CERINȚE TEHNICE SUPLIMENTARE PENTRU FURNIZORII DE SERVICII DE INFORMARE AERONAUTICĂ (AIS.TR)

SECȚIUNEA a 2-a – MANAGEMENTUL CALITĂȚII DATELOR

AIS.TR.200 Generalități

(a) Acuratețea datelor aeronautice este cea specificată în catalogul de date aeronautice („catalogul de date”), prevăzut în subpartea E la anexa nr.3 (partea ATM/ANS.OR).

(b) Rezoluția datelor aeronautice trebuie să fie proporțională cu acuratețea efectivă a datelor.

(c) Se menține integritatea datelor aeronautice. Pe baza clasificării integrității specificate în catalogul de date, sunt instituite proceduri astfel încât:

1) pentru datele de rutină, coruperea să fie evitată pe întreg parcursul prelucrării acestora;

2) pentru datele esențiale, să nu se producă o corupere a acestora în nicio etapă a întregului proces și să se includă procese suplimentare, după necesități, pentru a aborda riscurile potențiale din arhitectura generală a sistemului astfel încât să se asigure și mai eficient integritatea datelor la nivelul respectiv;

3) pentru datele critice, să nu se producă o corupere a acestora în niciuna dintre etapele întregului proces și să se includă procese suplimentare de asigurare a integrității pentru reducerea totală a efectelor deficiențelor identificate, prin analiza detaliată a arhitecturii generale a sistemului, ca riscuri potențiale la adresa integrității datelor.

(d) Trebuie asigurată trasabilitatea datelor aeronautice.

(e) Trebuie asigurată actualitatea datelor aeronautice, inclusiv orice limite aplicabile perioadei pe durata căreia datele sunt în vigoare.

(f) Trebuie asigurată integralitatea datelor aeronautice.

(g) Formatul datelor furnizate trebuie să fie adecvat pentru a se asigura că datele sunt interpretate într-o manieră compatibilă cu utilizarea prevăzută.

AIS.TR.210 Schimbul de date aeronautice și de informații aeronautice

Cu excepția datelor de teren, formatul de schimb de date aeronautice trebuie:

(a) să permită schimbul de date atât pentru fiecare element în parte, cât și pentru mulțimi de elemente;

(b) să permită schimbul de informații de referință ca urmare a modificărilor permanente;

(c) să fie structurat în conformitate cu subiectele și proprietățile din catalogul de date aeronautice și să fie documentat printr-o punere în corespondență între formatul de schimb și catalogul de date aeronautice.

AIS.TR.220 Verificare

(a) Verificarea asigură că:

1) datele aeronautice au fost recepționate fără corupere;

2) procesul de prelucrare a datelor aeronautice nu conduce la coruperea acestora.

(b) Datele aeronautice și informațiile aeronautice introduse manual trebuie supuse unei verificări independente pentru a se identifica orice eroare care ar fi putut fi introdusă.

AIS.TR.225 Metadate

Metadatele care trebuie colectate includ cel puțin:

(a) identificarea organizațiilor sau a entităților care efectuează orice acțiune de generare, transmitere sau manipulare a datelor aeronautice;

(b) acțiunea efectuată;

(c) data și ora la care s-a efectuat acțiunea.

AIS.TR.235 Raportarea erorilor, măsurarea erorilor și acțiuni corective

Mecanismele de raportare și măsurare a erorilor și de acțiune corectivă trebuie să asigure că:

(a) sunt înregistrate problemele identificate în timpul generării, producerii, stocării, manipulării și prelucrării sau problemele raportate de utilizatori după publicare;

(b) toate problemele raportate în legătură cu datele aeronautice și cu informațiile aeronautice sunt analizate de către furnizorul AIS și se adoptă acțiunile corective necesare;

(c) se acordă prioritate rezolvării tuturor erorilor, inconsecvențelor și anomaliilor detectate la nivelul datelor aeronautice critice și esențiale;

(d) utilizatorii afectați sunt avertizați cu privire la erori prin cele mai eficiente mijloace, ținând cont de nivelul de integritate al datelor aeronautice și al informațiilor aeronautice;

(e) feedbackul privind erorile este facilitat și încurajat.

AIS.TR.240 Limitările datelor

Identificarea datelor care nu corespund cerințelor privind calitatea datelor se realizează printr-o adnotare sau, în mod explicit, prin furnizarea valorii calității.

SECȚIUNEA a 3-a – PRODUSE DE INFORMARE AERONAUTICĂ

AIS.TR.300 Generalități – Produse de informare aeronautică

(a) Produsele de informare aeronautică destinate distribuirii includ textul în limba engleză pentru părțile exprimate prin text în clar, cu excepția produselor destinate distribuirii exclusive în interiorul statului.

(b) Grafia toponimelor este conformă cu uzul local și este transcrisă, după caz, în alfabetul latin de bază al Organizației Internaționale de Standardizare (ISO).

(c) În produsele de informare aeronautică se utilizează abrevierile stabilite de OACI, ori de câte ori sunt adecvate.

AIS.TR.305 Publicația de informare aeronautică (AIP)

(a) AIP, amendamentele la AIP și suplimentele la AIP sunt furnizate ca „AIP electronică” (eAIP). eAIP trebuie să poată fi vizualizată pe ecranul computerului și imprimată pe hârtie. În plus, AIP, amendamentele la AIP și suplimentele la AIP pot fi furnizate, de asemenea, pe suport de hârtie.

(b) AIP trebuie să includă:

1) o declarație privind autoritatea competentă responsabilă cu facilitățile, serviciile sau procedurile de navigație aeriană acoperite de AIP;

2) condițiile generale în care sunt disponibile pentru utilizare serviciile sau facilitățile;

3) o listă a diferențelor semnificative între reglementările și practicile statului, pe de o parte, și standardele și practicile recomandate (SARP) și procedurile OACI, pe de altă parte;

4) alegerea făcută de stat în fiecare caz semnificativ în care SARP și procedurile OACI prevăd o cale de acțiune alternativă.

(c) AIP conține informații referitoare la rubricile enumerate în apendicele la anexa nr.6 (partea AIS) și organizate pe respectivele rubrici.

(d) Trebuie indicat clar statul emitent și furnizorul AIS.

(e) Atunci când două sau mai multe state produc împreună o AIP, ele trebuie indicate în mod clar.

(f) Fiecare AIP este de sine stătătoare și include un cuprins.

(g) AIP este organizată în trei părți (GEN, ENR și AD), în secțiuni și subsecțiuni, cu excepția cazului în care AIP sau un volum al AIP este conceput pentru a facilita utilizarea operațională în timpul zborului; în acest din urmă caz, formatul publicației și organizarea exactă a informațiilor pot fi lăsate la latitudinea statului, cu condiția să se includă un cuprins adecvat.

(h) Fiecare AIP trebuie să fie datată.

(i) Data, formată din zi, lună (numele lunii) și an este data publicării și/sau data (AIRAC) de intrare în vigoare a informațiilor.

(j) Atunci când se descriu perioade de activitate, disponibilitate sau operare, trebuie specificate zilele și orele aplicabile.

(k) Fiecare AIP emisă sub forma unui volum tipărit și fiecare pagină a unei AIP emise într-un format cu foi detașabile trebuie adnotate pentru a indica în mod clar:

- 1) identitatea AIP;
- 2) teritoriul acoperit și subdiviziunile acestuia, atunci când este necesar;
- 3) identificarea statului emitent și a organizației editoare (autoritatea); și
- 4) numerele paginilor/titlurile hărților.

(l) Orice amendament adus volumului tipărit al AIP se efectuează cu ajutorul filelor de înlocuire.

AIS.TR.310 Amendamentele la AIP

(a) Orice amendamente ale AIP semnificative din punct de vedere operațional, în conformitate cu AIS.OR.505, trebuie emise în cadrul AIRAC și identificate în mod clar ca atare.

(b) Fiecărui amendament la AIP i se alocă un număr de serie, care trebuie să fie consecutiv.

(c) Atunci când se emite un amendament la AIP, acesta trebuie să includă trimiteri la numărul de serie al NOTAM-urilor care au fost încorporate în respectivul amendament.

(d) Cele mai recente cicluri de actualizare aplicabile amendamentelor la AIP trebuie puse la dispoziția publicului.

(e) Recurgerea la amendamente/adnotări de mână trebuie menținută la minimum; metoda standard de modificare este republicarea sau înlocuirea paginilor.

(f) Fiecare amendament la AIP trebuie:

- 1) să includă o listă de control cu datele și numerele curente ale fiecărei pagini detașabile din AIP; și
- 2) să includă o recapitulare a tuturor amendamentelor de mână încă nepublicate.

(g) Informațiile noi sau revizuite trebuie identificate printr-o adnotare în dreptul lor, pe marginea paginii.

(h) Fiecare pagină a amendamentului la AIP, inclusiv foaia de copertă, trebuie să conțină data de publicare și, după caz, data de intrare în vigoare.

(i) Intervalele regulate dintre amendamentele la AIP sunt specificate în partea 1 – Generalități (GEN) din AIP.

AIS.TR.315 Suplimentele la AIP

(a) Suplimentul la AIP emis în formă tipărită este compus din foi distincte.

(b) Cele mai recente cicluri de actualizare aplicabile suplimentelor la AIP trebuie puse la dispoziția publicului.

(c) Fiecărui supliment la AIP i se alocă un număr de serie care trebuie să fie consecutiv și bazat pe anul calendaristic.

(d) Ori de câte ori se emite un supliment la AIP ca înlocuire a unui NOTAM, trebuie să se includă o trimitere la seria și numărul NOTAM în cauză.

(e) Se emite o listă de control a suplimentelor la AIP valabile la intervale de cel mult o lună, ca parte a listei de control a NOTAM și cu distribuție similară suplimentelor la AIP.

(f) Pe fiecare pagină a suplimentului la AIP trebuie marcată data de publicare. Pe fiecare pagină a suplimentului AIRAC la AIP trebuie marcată data de publicare și data de intrare în vigoare.

AIS.TR.320 Circulara de informare aeronautică (AIC)

(a) AIC trebuie emisă sub formă de document electronic.

(b) AIC trebuie emisă ori de câte ori se dorește să se disemineze:

1) previziuni de schimbări importante în procedurile, serviciile și facilitățile de navigație aeriană;

2) previziuni de implementare a unor sisteme de navigație noi;

3) informații semnificative obținute din investigarea accidentelor/incidentelor aviatice care afectează siguranța zborului;

4) informații despre reglementările în materie de protecție a aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aviației civile;

5) consultanță pe probleme medicale de interes special pentru piloți;

6) avertizări adresate piloți cu privire la evitarea unor pericole fizice;

7) informații despre efectul anumitor fenomene meteorologice asupra operațiunilor cu aeronave;

8) informații despre pericole noi care afectează tehnicile de manevrare a aeronavelor;

9) informații despre reglementări referitoare la transportul de articole restricționate pe calea aerului;

10) trimiteri la cerințele cadrului normativ național și internațional și la publicarea unor modificări aduse acestora;

- 11) informații despre procedurile de acordare a licențelor pentru personalul aeronautic navigant;
- 12) informații despre pregătirea personalului aeronautic;
- 13) informații despre punerea în aplicare a cerințelor legislației naționale și a UE și despre scutirea de la acestea;
- 14) îndrumări privind utilizarea și întreținerea unor tipuri specifice de echipament;
- 15) disponibilitatea actuală sau planificată a edițiilor noi sau revizuite ale hărților aeronautice;
- 16) informații despre transportul echipamentelor de comunicații;
- 17) informații explicative legate de reducerea zgomotului;
- 18) anumite directive de navigabilitate;
- 19) informații despre modificări în ceea ce privește seria sau distribuirea NOTAM, ediții noi ale AIP sau modificările majore ale conținutului, sferei de acoperire sau formatului acestora;
- 20) informații preliminare despre planul de dezăpezire; și
- 21) alte informații cu caracter similar.

(c) Nu se utilizează AIC pentru informații care îndeplinesc criteriile pentru includerea în AIP sau în NOTAM.

(d) Planul de dezăpezire emis în conformitate cu punctul AD 1.2.2 din AIP este suplimentat cu informații de sezon care trebuie emise ca AIC cu mult înainte de începutul fiecărei ierni – cu cel puțin o lună înainte de debutul obișnuit al condițiilor de iarnă.

(e) Atunci când statul selectează AIC spre distribuție în afara teritoriului său, AIC trebuie să aibă aceeași listă de distribuție ca și AIP.

(f) Fiecărei AIC i se alocă un număr de serie care trebuie să fie consecutiv și bazat pe anul calendaristic.

(g) În cazul în care o AIC este furnizată în mai multe serii, fiecare serie trebuie identificată separat printr-o literă.

(h) Se publică o listă de control a AIC aflate în vigoare cel puțin o dată pe an, cu aceeași distribuție ca și a AIC.

(i) Lista de control a AIC furnizate în afara teritoriului statului trebuie inclusă în lista de control NOTAM.

AIS.TR.330 NOTAM

(a) NOTAM se emite atunci când este necesar să se furnizeze următoarele informații:

- 1) punerea în serviciu sau închiderea aerodromurilor, a heliporturilor sau a pistelor sau modificări semnificative intervenite în operarea acestora;
- 2) lansarea sau retragerea serviciilor aeronautice și modificări semnificative intervenite în operarea acestora;
- 3) punerea în serviciu, retragerea și modificări semnificative ale capacității operaționale a serviciilor de radionavigație și de comunicații aer-sol;

- 4) indisponibilitatea sistemelor de rezervă și a celor secundare, cu impact operațional direct;
- 5) instalarea sau retragerea mijloacelor vizuale sau modificări semnificative intervenite la nivelul acestora;
- 6) întreruperea sau repunerea în serviciu a unor componente principale ale sistemelor de iluminat ale aerodromului;
- 7) instituirea, retragerea sau modificări semnificative aduse procedurilor serviciilor de navigație aeriană;
- 8) apariția sau remedierea unor defecte sau impedimente majore pe suprafața de manevră;
- 9) modificări sau limitări privind disponibilitatea combustibilului, uleiului și oxigenului;
- 10) modificări majore aduse facilităților și serviciilor de căutare și salvare (SAR) disponibile;
- 11) instalarea, desființarea sau repunerea în serviciu a farurilor de pericol care marchează obstacole semnificative pentru navigația aeriană;
- 12) modificări ale cadrului normativ aplicabil, care impun acțiune imediată din perspectivă operațională;
- 13) directive operaționale care impun acțiune imediată sau modificările acestora;
- 14) prezența unor pericole pentru navigația aeriană;
- 15) emisii laser planificate, proiecții laser și lumini de căutare, dacă există probabilitatea ca vederea pe timp de noapte a piloților să fie afectată;
- 16) ridicarea, înlăturarea sau modificarea unor obstacole pentru navigația aeriană în zonele de decolare/urcare, de apropiere întreruptă, de apropiere, precum și pe banda pistei;
- 17) înființarea sau desființarea, incluzând activarea și dezactivarea, după caz, zonelor interzise, restricționate sau periculoase sau modificări aduse statutului acestora;
- 18) înființarea sau desființarea unor zone, rute sau porțiuni din acestea în care există posibilitatea interceptării aeronavelor și în care se impune menținerea ascultării permanente pe frecvența de urgență VHF (frecvență foarte înaltă) de 121,500 MHz;
- 19) alocarea, anularea sau modificarea unui indicator de localizare;
- 20) modificări ale categoriei serviciilor de salvare și de stingere a incendiilor (RFF) pe aerodrom/heliport;
- 21) prezența, înlăturarea sau modificări semnificative ale unor condiții periculoase datorate zăpezii, zloatei, gheții, materialelor radioactive, substanțelor chimice toxice, depunerilor de cenușă vulcanică sau apei pe suprafața de mișcare;
- 22) declanșarea unor epidemii care necesită modificări ale cerințelor notificate în materie de vaccinare și măsuri de carantină;
- 23) prognoze privind radiațiile cosmice solare, dacă sunt furnizate;

24) modificarea semnificativă din punct de vedere operațional a activității vulcanice, localizarea, data și ora erupțiilor vulcanice și/sau întinderea pe orizontală și pe verticală a norilor de cenușă vulcanică, inclusiv direcția lor de deplasare, nivelurile de zbor și rutele sau porțiunile de rută care ar putea fi afectate;

25) eliberarea în atmosferă a unor materiale radioactive sau substanțe chimice toxice ca urmare a unui incident nuclear sau chimic, localizarea, data și ora incidentului, nivelurile de zbor, rutele sau porțiunile de rută care ar putea fi afectate, precum și direcția de deplasare a norilor toxici;

26) desfășurarea unor operațiuni de ajutorare umanitară, împreună cu procedurile și/sau limitările care afectează navigația aeriană;

27) implementarea unor măsuri de urgență pe termen scurt în cazul întreruperii totale sau parțiale a furnizării ATS și a serviciilor de sprijin conexe;

28) pierderea specifică a integrității sistemelor de navigație prin satelit;

29) indisponibilitatea unei piste ca urmare a unor lucrări de marcăre a pistei sau, în cazul în care echipamentele utilizate pentru astfel de lucrări pot fi îndepărtate, un interval de timp necesar pentru a face pista disponibilă.

(b) Nu se emite NOTAM pentru a furniza niciuna dintre următoarele informații:

1) lucrări de întreținere de rutină pe platforme și căi de rulare care nu afectează mișcarea în siguranță a aeronavelor;

2) obstacole temporare în vecinătatea aerodromului/heliportului care nu afectează operarea în siguranță a aeronavelor;

3) defectarea parțială a sistemelor luminoase ale aerodromului/heliportului, atunci când aceasta nu afectează direct operarea în siguranță a aeronavelor;

4) defectarea parțială temporară a comunicațiilor aer-sol atunci când sunt cunoscute și operaționale frecvențe alternative adecvate;

5) lipsa serviciului de dirijare și control prin dispecer la sol pe platformă, blocajele, limitările și controlul traficului rutier;

6) indisponibilitatea, pe suprafața de mișcare a aerodromului, a semnelor indicatoare de poziție, de destinație sau a altor astfel de semne;

7) parașutările, în spațiul aerian necontrolat în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR) sau în spațiul aerian controlat, în locații declarate sau în zone periculoase ori interzise;

8) activitățile de pregătire ale unităților de la sol;

9) indisponibilitatea sistemelor de rezervă și a celor secundare, dacă acestea nu au un impact operațional;

10) limitări ale facilităților aeroportuare sau a serviciilor generale care nu au impact operațional;

11) reglementări naționale care nu afectează aviația generală;

12) informări sau avertizări privind limitări posibile/potențiale, care nu au impact operațional;

- 13) readucerea în atenție a unor informații care sunt deja publicate;
 - 14) disponibilitatea echipamentelor pentru unitățile de la sol, fără să conțină informații cu privire la impactul lor operațional asupra utilizatorilor spațiului aerian și ai acestor facilități;
 - 15) informații privind emisiile laser care nu au impact operațional, precum și despre focuri de artificii sub înălțimile minime de zbor;
 - 16) închiderea unor părți ale suprafeței de mișcare din cauza unor lucrări planificate, coordonate local, cu o durată mai mică de o oră;
 - 17) închiderea sau indisponibilitatea ori modificări în operarea/funcționarea aerodromului/heliportului în afara orarului de funcționare al aerodromului/heliportului; și
 - 18) alte informații fără impact operațional care sunt de natură temporară.
- (c) Cu excepția celor prevăzute la AIS.TR.330 literele (f) și (g), fiecare NOTAM trebuie să conțină informațiile în ordinea indicată în formatul NOTAM stabilit în cerințele tehnice aprobate de AAC.
- (d) Textul NOTAM trebuie compus din semnificații/expresii abreviate uniform ce aparțin Codului NOTAM OACI, completate cu abrevieri OACI, indicatori, identificatori, indicative, indicative de apel radio, frecvențe, cifre și text în clar.
- (e) Toate NOTAM trebuie emise în limba engleză. Dacă este necesar pentru utilizatorii interni, NOTAM poate fi emis, suplimentar, în limba română.
- (f) Informațiile referitoare la zăpadă, zloată, gheață, chiciură, bălți sau apă asociate cu zăpada, zloata, gheața sau chiciura pe suprafața de mișcare trebuie difuzate cu ajutorul SNOWTAM și trebuie să conțină informațiile în ordinea indicată în formatul SNOWTAM stabilit în cerințele tehnice aprobate de AAC.
- (g) Informațiile privind o schimbare semnificativă din punct de vedere operațional în activitatea vulcanică, o erupție vulcanică și/sau un nor de cenușă vulcanică, trebuie, atunci când sunt raportate printr-un ASHTAM, să conțină informațiile în ordinea indicată în formatul ASHTAM stabilit în cerințele tehnice aprobate de AAC.
- (h) Dacă un NOTAM conține informații eronate, se emite un NOTAM cu un număr nou pentru a-l înlocui pe cel eronat sau se anulează NOTAM eronat și se emite un NOTAM nou.
- (i) În cazul emiterii unui NOTAM care anulează sau înlocuiește un NOTAM emis anterior:
- 1) trebuie indicate seria și numărul/anul NOTAM emis anterior;
 - 2) seria, indicatorul de localizare și subiectul celor două NOTAM trebuie să fie identice.
 - 3) Un NOTAM poate anula sau înlocui doar un singur alt NOTAM.
- (k) Fiecare NOTAM trebuie să se refere la un singur subiect și la o singură condiție aplicabilă subiectului respectiv.

(l) Conținutul oricărui NOTAM trebuie să fie cât mai concis cu putință și redactat astfel încât înțelesul său să fie clar fără să fie necesară consultarea altui document.

(m) Un NOTAM care conține informații cu caracter permanent sau informații temporare de lungă durată trebuie să includă trimiterile adecvate la AIP sau la suplimentul de AIP în cauză.

(n) Indicatorii de localizare incluși în textul unui NOTAM trebuie să fie cei cuprinși în Doc 7910 OACI Location Indicators („Indicatori de localizare”). Nu se permite utilizarea unor prescurtări ale acestor indicatori. În cazul unei locații pentru care nu există atribuit un indicator de localizare OACI, se folosește toponimul sub formă de text în clar.

(o) Fiecărui NOTAM trebuie să i se aloce o serie identificată printr-o literă și un număr de patru cifre urmate de o bară oblică și de un număr de două cifre corespunzător anului. Numărul de patru cifre trebuie să fie consecutiv și bazat pe anul calendaristic.

(p) Toate NOTAM trebuie împărțite în serii bazate pe subiect, trafic sau locație sau o combinație a acestora, în funcție de nevoile utilizatorilor finali. NOTAM pentru aerodromurile deschise traficului internațional trebuie emise cu o serie NOTAM internațională.

(q) Dacă NOTAM sunt emise atât în limba engleză, cât și în limba română, seria NOTAM trebuie organizată astfel încât seria în limba română să fie echivalentă cu seria în limba engleză din punctul de vedere al conținutului și numerotării.

(r) Conținutul și aria geografică acoperită de fiecare serie NOTAM trebuie descrise în detaliu în AIP, la punctul GEN 3.

(s) Trebuie furnizată în mod regulat o listă de control a NOTAM valabile.

(t) Trebuie emisă o listă de control NOTAM pentru fiecare serie.

(u) O listă de control NOTAM trebuie să facă referire și la cele mai recente amendamente la AIP, suplimente la AIP, seturi de date și, cel puțin, la AIC distribuite.

(v) O listă de control NOTAM trebuie să aibă aceeași listă de distribuție ca seria de mesaje propriu-zise la care se referă și trebuie identificată în mod clar ca fiind o listă de control.

(w) Alocarea seriei trebuie monitorizată și, dacă este necesar, se iau măsurile adecvate pentru a se asigura că nicio serie nu atinge numărul maxim posibil de NOTAM emise înainte de sfârșitul unui an calendaristic.

Capitolul 2 – Seturi de date digitale

AIS.TR.335 Generalități – Seturi de date digitale

(a) Se utilizează un standard pentru informațiile geografice drept cadru de referință.

(b) Trebuie furnizată o descriere a fiecărui set de date disponibil, sub forma unei specificații a produsului-dată.

(c) Trebuie pusă la dispoziția utilizatorilor o listă de control a seturilor de date disponibile, inclusiv datele de intrare în vigoare și datele de publicare, pentru a se asigura că se utilizează date actuale.

(d) Lista de control a seturilor de date trebuie pusă la dispoziție prin același mecanism de distribuire ca și cel utilizat pentru seturile de date.

AIS.TR.340 Cerințe privind metadatele

Metadatele minime pentru fiecare set de date trebuie să cuprindă:

- (a) numele organizațiilor sau al entităților care furnizează setul de date;
- (b) data și ora la care a fost furnizat setul de date;
- (c) valabilitatea setului de date; și
- (d) orice limitări ale utilizării setului de date.

AIS.TR.345 Setul de date AIP

(a) Setul de date AIP trebuie să includă date despre următoarele subiecte, inclusiv proprietățile indicate, dacă este aplicabil:

Subiectul datelor	Proprietățile asociate (minimum)
Spațiul aerian ATS	Tipul, numele, limitele laterale, limitele verticale, clasa de spațiu aerian
Spațiul aerian cu activitate specială	Tipul, numele, limitele laterale, limitele verticale, restricții, activare
Rută	Prefix identificator, reguli de zbor, indicativ
Segment de rută	Specificația de navigație, punctul de plecare, punctul final, traiectul, lungimea, limita superioară, limita inferioară, altitudinea minimă pe rută (MEA), altitudinea minimă de trecere peste obstacole (MOCA), direcția nivelului de croazieră, direcția inversă a nivelului de croazieră, performanța de navigație cerută

Punct de drum – pe rută	Cerință de raportare, identificare, locație, alcătuire
Aerodrom/heliport	Indicator de localizare, nume, indicativ IATA (Asociația Internațională de Transport Aerian), orașul deservit, data certificării, data de expirare a certificatului, dacă este cazul, tipul de control, cota terenului, temperatura de referință, declinația magnetică, punctul de referință al aeroportului
Pistă	Indicativ, lungime nominală, lățime nominală, tip de suprafață, rezistență
Direcția pistei	Indicativ, relevment real, prag, distanța de rulare la decolare disponibilă (TORA), distanța de decolare disponibilă (TODA), distanța de accelerare și oprire disponibilă (ASDA), distanța de aterizare disponibilă (LDA), distanța disponibilă pentru decolare întreruptă, pentru elicoptere (RTODAH)
Zonă de apropiere finală și de decolare (FATO)	Indicativul, lungimea, lățimea, punctul de prag
Zonă de contact și de desprindere (TLOF)	Indicativ, punct central, lungime, lățime, tip de suprafață
Mijloc de radionavigație	Identificarea tipului, nume, aerodrom deservit, orar de funcționare, declinație magnetică, frecvență/ canal, poziție, cotă, relevment magnetic, relevment real, direcția relevmentului zero

(b) În cazul în care nu s-a definit o proprietate pentru un caz particular al subiectelor enumerate la litera (a), subsetul de date AIP trebuie să includă o indicație explicită: „nu se aplică”.

AIS.TR.350 Date de teren și despre obstacole– Cerințe generale

Zonele la care se referă seturile de date de teren și despre obstacole sunt specificate astfel:

- (a) Zona 1: întregul teritoriu statului;
- (b) Zona 2: zona din vecinătatea unui aerodrom, împărțită după cum urmează:
 - 1) Zona 2a: o suprafață dreptunghiulară în jurul unei piste care cuprinde banda pistei și orice prelungire degajată dacă există;
 - 2) Zona 2b: o suprafață care se extinde de la capetele Zonei 2a în direcția de decolare/plecare, având o lungime de 10 km și o evazare de 15 % pe fiecare latură;
 - 3) Zona 2c: o suprafață care se extinde în afara limitelor Zonei 2a și Zonei 2b la o distanță nu mai mare de 10 km față de limitele Zonei 2a; și
 - 4) Zona 2d: o suprafață în afara Zonelor 2a, 2b și 2c care se extinde până la o distanță de 45 km față de punctul de referință al aerodromului sau până la limitele regiunii de control terminal (TMA), luându-se în considerare cea care este mai aproape;
- (c) Zona 3: o suprafață care mărginește suprafața de mișcare a unui aerodrom și care se extinde orizontal de la laturile unei piste până la 90 m față de ax și până la 50 m față de laturile altor suprafețe componente ale suprafeței de mișcare a aerodromului; și
- (d) Zona 4: o suprafață care se extinde pe o lungime de până la 900 m față de pragul pistei și o lățime de 60 m stânga-dreapta față de axul prelungit al pistei în direcția de apropiere pe o pistă pentru apropiere de precizie, Categoria II sau III.
- (e) în setul de date de teren se înregistrează următoarele attribute de element ale terenului:
 - 1) zona de acoperire;
 - 2) identificarea entității care generează datele;
 - 3) identificatorul sursei datelor;
 - 4) metoda de achiziție;
 - 5) distanța unghiulară sau liniară între două puncte de cotă adiacente (post spacing);
 - 6) sistemul de referință orizontal;
 - 7) rezoluția orizontală;
 - 8) acuratețea orizontală;
 - 9) nivelul de încredere pe orizontală;
 - 10) poziția orizontală;
 - 11) cota;
 - 12) referința cotei;
 - 13) sistemul de referință vertical;
 - 14) rezoluția verticală;

- 15) acuratețea verticală;
- 16) nivelul de încredere pe verticală;
- 17) suprafața înregistrată;
- 18) integritatea;
- 19) indicarea datei și a orei; și
- 20) unitatea de măsurare utilizată;

(f) într-o zonă determinată de o rază de 10 km față de punctul de referință al aerodromului (ARP), datele de teren respectă cerințele numerice pentru Zona 2;

(g) într-o zonă situată între limita de 10 km și limita TMA sau într-o zonă determinată de o rază de 45 km (luându-se în calcul valoarea mai mică), datele privind terenul care străpunge planul orizontal situat la 120 m deasupra celei mai mici cote a pistei respectă cerințele numerice pentru Zona 2;

(h) într-o zonă situată între limita de 10 km și limita TMA sau într-o zonă determinată de o rază de 45 km, luându-se în considerare valoarea mai mică dintre cele două, datele privind terenul care nu străpunge planul orizontal situat la 120 m deasupra celei mai mici cote a pistei trebuie să respecte cerințele numerice pentru Zona 1; și

(i) în porțiunile din Zona 2 în care sunt interzise operațiunile de zbor din cauza terenului foarte înalt sau a altor restricții și/sau reglementări locale, datele de teren trebuie să respecte cerințele numerice pentru Zona 1.

AIS.TR.355 Seturi de date de teren

Când se furnizează seturi de date de teren în conformitate cu AIS.OR.355:

(a) seturile de date de teren trebuie să conțină reprezentarea digitală a suprafeței terenului sub forma valorilor continue ale cotei terenului în toate punctele de intersecție ale unei grile definite, în raport cu un punct de referință comun;

(b) grila de teren trebuie să fie unghiulară sau liniară și să aibă o formă regulată sau neregulată;

(c) seturile de date de teren trebuie să includă aspecte spațiale (poziție și cotă), tematice și temporale ale suprafeței Pământului, incluzând elementele naturale, însă nu obstacole;

(d) se descrie un singur tip de element, respectiv terenul;

(e) în setul de date de teren se înregistrează următoarele atribute de element ale terenului:

- 1) zona de acoperire;
- 2) identificarea entității care generează datele;
- 3) identificatorul sursei datelor;
- 4) metoda de achiziție;
- 5) distanța unghiulară sau liniară între două puncte de cotă adiacente (post spacing);
- 6) sistemul de referință orizontal;

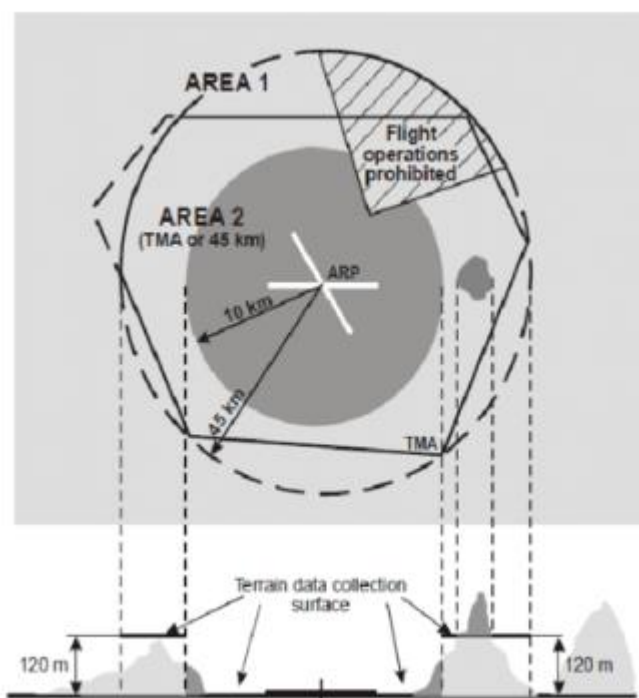
- 7) rezoluția orizontală;
- 8) acuratețea orizontală;
- 9) nivelul de încredere pe orizontală;
- 10) poziția orizontală;
- 11) cota;
- 12) referința cotei;
- 13) sistemul de referință vertical;
- 14) rezoluția verticală;
- 15) acuratețea verticală;
- 16) nivelul de încredere pe verticală;
- 17) suprafața înregistrată;
- 18) integritatea;
- 19) indicarea datei și a orei; și
- 20) unitatea de măsurare utilizată;

(f) într-o zonă determinată de o rază de 10 km față de punctul de referință al aerodromului (ARP), datele de teren respectă cerințele numerice pentru Zona 2;

(g) într-o zonă situată între limita de 10 km și limita TMA sau într-o zonă determinată de o rază de 45 km (luându-se în calcul valoarea mai mică), datele privind terenul care străpunge planul orizontal situat la 120 m deasupra celei mai mici cote a pistei respectă cerințele numerice pentru Zona 2;

(h) într-o zonă situată între limita de 10 km și limita TMA sau într-o zonă determinată de o rază de 45 km, luându-se în considerare valoarea mai mică dintre cele două, datele privind terenul care nu străpunge planul orizontal situat la 120 m deasupra celei mai mici cote a pistei trebuie să respecte cerințele numerice pentru Zona 1; și

(i) în porțiunile din Zona 2 în care sunt interzise operațiunile de zbor din cauza terenului foarte înalt sau a altor restricții și/sau reglementări locale, datele de teren trebuie să respecte cerințele numerice pentru Zona 1.



Suprafețele de colectare a datelor de teren – Zona 1 și Zona 2

AIS.TR.360 Seturi de date despre obstacole

Când se furnizează seturi de date despre obstacole în conformitate cu AIS.OR.360:

(a) elementele de date despre obstacole e sunt elemente care trebuie reprezentate în seturile de date prin puncte, linii sau poligoane;

(b) trebuie furnizate toate tipurile de elemente despre obstacole definite și fiecare dintre ele trebuie descris în conformitate cu următoarea listă de atribute:

- 1) zona de acoperire;
- 2) identificarea entității care generează datele;
- 3) identificatorul sursei datelor;
- 4) identificatorul obstacolului;
- 5) acuratețea orizontală;
- 6) nivelul de încredere pe orizontală;
- 7) poziția orizontală;
- 8) rezoluția orizontală;
- 9) întinderea orizontală;
- 10) sistemul de referință orizontal;
- 11) cota;
- 12) acuratețea verticală;
- 13) nivelul de încredere pe verticală;
- 14) rezoluția verticală;
- 15) sistemul de referință vertical;
- 16) tipul de obstacol;
- 17) tipul de geometrie;

- 18) integritatea;
- 19) indicarea datei și a orei;
- 20) unitatea de măsurare utilizată;
- 21) iluminarea; și
- 22) marcaje;

(c) datele despre obstacole din Zonele 2 și 3 se colectează în conformitate cu următoarele suprafețe de colectare a datelor despre obstacole :

1) în cazul Zonei 2a, suprafața de colectare a datelor despre obstacole are o înălțime de 3 m deasupra celei mai apropiate cote a pistei măsurată de-a lungul axului pistei, iar pentru acele porțiuni referitoare la prelungirea degajată, dacă există, la cota celui mai apropiat capăt al pistei;

2) în cazul Zonei 2b, suprafața de colectare a datelor despre obstacole are o înclinație de 1,2 % și se extinde de la capetele Zonei 2a de la cota capătului pistei în direcția de decolare/plecare, pe o lungime de 10 km și având o evazare de 15 % pe fiecare latură; nu este necesară colectarea datelor pentru obstacolele situate la o înălțime mai mică de 3 m deasupra solului;

3) în cazul Zonei 2c, suprafața de colectare a datelor despre obstacole are o înclinație de 1,2 % și se extinde în afara Zonei 2a și a Zonei 2b la o distanță nu mai mare de 10 km față de marginile Zonei 2a; cota inițială a Zonei 2c trebuie să fie cota punctului aparținând Zonei 2a de la care începe; nu este necesară colectarea datelor pentru obstacolele situate la o înălțime mai mică de 15 m deasupra solului;

4) în cazul Zonei 2d, suprafața de colectare a datelor despre obstacole are o înălțime de 100 m deasupra solului; și

5) în cazul Zonei 3, suprafața de colectare a datelor despre obstacole se întinde la o jumătate de metru (0,5 m) deasupra planului orizontal care trece prin cel mai apropiat punct situat pe suprafața de mișcare a aerodromului;

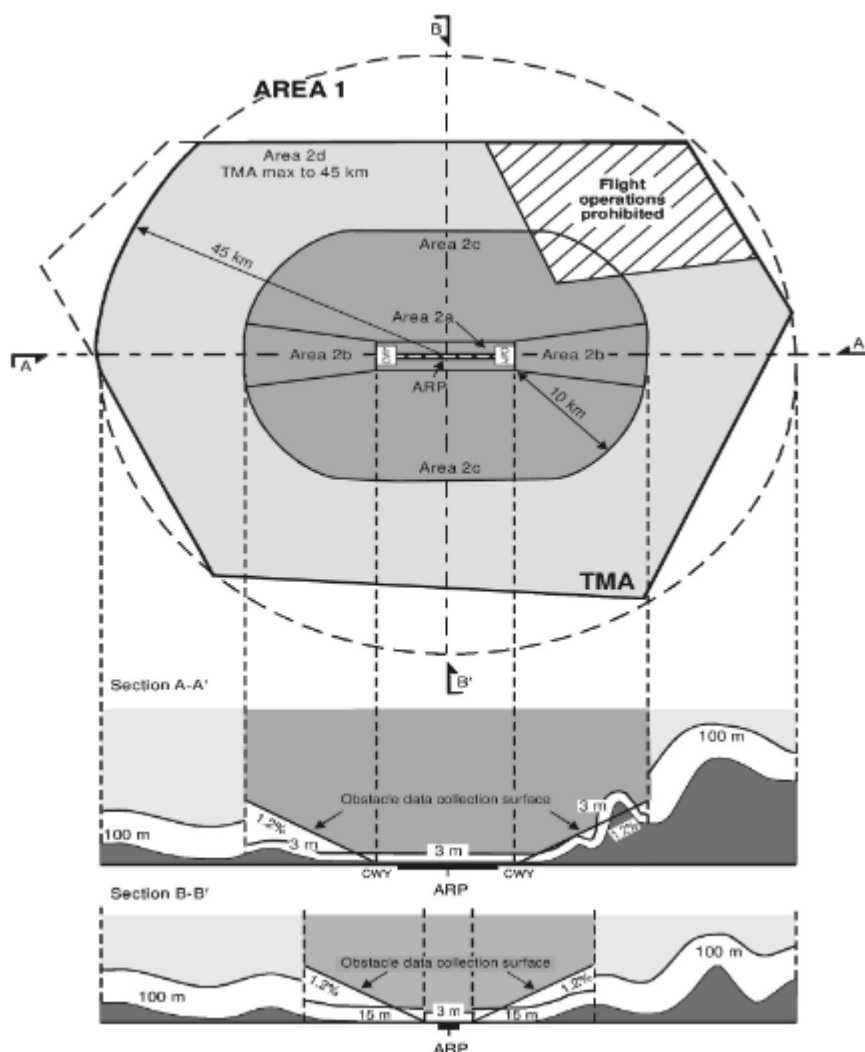
(d) în porțiunile din Zona 2 în care sunt interzise operațiunile de zbor din cauza terenului foarte înalt sau a altor restricții și/sau reglementări locale, datele despre obstacole trebuie colectate și înregistrate în conformitate cu cerințele numerice pentru Zona 1;

(e) specificația produsului-dată despre obstacole, sprijinită de coordonatele geografice pentru fiecare aerodrom incluse în setul de date, descrie următoarele zone:

- 1) Zonele 2a, 2b, 2c și 2d;
- 2) zona traiectoriei de zbor la decolare; și
- 3) suprafețele de limitare a obstacolelor;

(f) seturile de date despre obstacole trebuie să conțină reprezentarea digitală a întinderii verticale și orizontale a obstacolelor; și

(g) obstacolele nu trebuie incluse în seturile de date de teren.



Suprafețele de colectare a datelor despre obstacole– Zona 1 și Zona 2

AIS.TR.365 Seturi de date cartografice de aerodrom

(a) Seturile de date cartografice de aerodrom trebuie să conțină reprezentarea digitală a elementelor aerodromului.

(b) Se utilizează standardele ISO pentru informațiile geografice drept cadru de referință.

(c) Produsele-date cartografice de aerodrom trebuie descrise pe baza standardului aplicabil specificației produsului-dată relevant.

(d) Conținutul și structura seturilor de date cartografice de aerodrom sunt definite în termenii unei scheme de aplicație și a unui catalog de elemente.

AIS.TR.370 Seturi de date privind procedurile de zbor instrumental

(a) Seturile de date privind procedurile de zbor instrumental trebuie să conțină reprezentarea digitală a procedurilor de zbor instrumental.

(b) Seturile de date privind procedurile de zbor instrumental trebuie să includă date despre următoarele subiecte, inclusiv toate proprietățile acestora:

- 1) procedura;
- 2) segmentul din procedură;

- 3) segmentul de apropiere finală;
- 4) reperul procedurii;
- 5) procedură de așteptare;
- 6) elemente specifice ale procedurii pentru elicoptere.

SECȚIUNEA a 4-a – SERVICII DE DISTRIBUȚIE ȘI DE INFORMARE ÎNAINTEA ZBORULUI

AIS.TR.400 Servicii de distribuție

- (a) Ori de câte ori este posibil, trebuie utilizat un sistem de distribuire prestabilit pentru NOTAM transmise prin AFS.
- (b) Distribuția altor serii NOTAM decât cele distribuite la nivel internațional se face la cerere.
- (c) NOTAM trebuie pregătite în conformitate cu procedurile de comunicații OACI prevăzute în anexa 10 OACI, volumul II.
- (d) Fiecare NOTAM se transmite sub forma unui singur mesaj de telecomunicații.
- (e) Schimbul de ASHTAM dincolo de teritoriul statului și de NOTAM, în cazul în care statele folosesc NOTAM pentru distribuirea informațiilor privind activitatea vulcanică, trebuie să includă centrele consultative pentru cenușă vulcanică și centrele mondiale de prognoze de zonă și trebuie să țină seama de cerințele aplicabile operațiunilor pe distanțe mari.

AIS.TR.405 Servicii de informare înaintea zborului

- (a) Trebuie utilizate sisteme automatizate de informare înaintea zborului pentru a pune la dispoziția personalului operațional, inclusiv a membrilor echipajului de zbor, date aeronautice și informații aeronautice pentru autoinformare, planificarea zborului și serviciul de informare a zborurilor.
- (b) Interfața om-mașină a echipamentelor de furnizare a serviciilor de informare înaintea zborului asigură accesul ușor, în mod ghidat, la toate informațiile/datele relevante.
- (c) Facilitățile de autoinformare ale unui sistem automatizat de informare înaintea zborului asigură accesul, în funcție de necesități, la serviciul de informații aeronautice spre consultare prin telefon sau prin alte mijloace adecvate de telecomunicații.
- (d) Sistemele automatizate de informare înaintea zborului pentru furnizarea de date aeronautice și informații aeronautice pentru autoinformare, planificarea zborului și serviciul de informare a zborurilor trebuie:
 - 1) să asigure actualizarea continuă și în timp util a bazei de date a sistemului și monitorizarea valabilității și a calității datelor aeronautice stocate;
 - 2) să permită accesul la sistem al personalului operațional, inclusiv al lor echipajului de zbor, al personalului aeronautic relevant și al altor utilizatori aeronautici, prin mijloace adecvate de telecomunicații;

3) să asigure furnizarea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice accesate pe suport de hârtie, potrivit necesităților;

4) să utilizeze proceduri de acces și de interogare bazate pe un text în clar abreviat și pe indicatorii de localizare OACI prevăzuți în Doc 7910 OACI, după caz, sau bazate pe o interfață cu navigare prin meniuri comandată de utilizator sau pe un alt mecanism adecvat;

5) să asigure rapid răspunsul la o solicitare de informații din partea unui utilizator.

(e) Trebuie puse la dispoziție în mod implicit toate NOTAM în vederea informării (briefing), iar reducerea conținutului trebuie să rămână la latitudinea utilizatorului.

SECȚIUNEA a 5-a – ACTUALIZĂRILE PRODUSELOR DE INFORMARE AERONAUTICĂ

AIS.TR.500 Generalități – Actualizările produselor de informare aeronautică

Aceeași actualizare a ciclului AIRAC se aplică amendamentelor la AIP, suplimentelor la AIP, setului de date AIP și seturilor de date privind procedurile de zbor instrumental, pentru a se asigura consecvența elementelor de date care apar în mai multe produse de informare aeronautică.

AIS.TR.505 AIRAC

(a) Informațiile referitoare la următoarele circumstanțe trebuie distribuite în cadrul sistemului AIRAC:

1) limite orizontale și verticale, reglementări și proceduri aplicabile următoarelor:

(i) regiuni de informare a zborurilor (FIR);

(ii) regiuni de control (CTA);

(iii) zone de control;

(iv) regiuni consultative;

(v) rute ATS;

(vi) zone permanent periculoase, zone interzise și zone restricționate (inclusiv tipul și perioadele de activitate, atunci când sunt cunoscute) și zonele de apărare aeriană cu identificare (ADIZ);

(vii) zone sau rute permanente sau porțiuni ale acestora unde există posibilitatea interceptării;

(viii) RMZ și/sau TMZ;

2) poziții, frecvențe, indicative de apel radio, identificatori, cazurile de funcționare necorespunzătoare și perioadele de întreținere cunoscute ale mijloacelor de radionavigație și ale echipamentelor de comunicații și de supraveghere;

3) proceduri de așteptare și de apropiere, proceduri de sosire și plecare, proceduri de reducere a zgomotului și orice alte proceduri ATS relevante;

4) nivelurile de tranziție, altitudinile de tranziție și altitudinile minime de sector;

5) facilități (inclusiv emisiunile) și proceduri meteorologice;

6) piste și prelungiri de oprire;

7) căi de rulare și platforme;

8) proceduri de operare la sol (inclusiv proceduri de operare în condiții de vizibilitate redusă) ale aerodromului;

9) lumini de apropiere și luminile pistei; și

10) minime de operare de aerodrom.

(b) Trebuie luate măsuri speciale ori de câte ori sunt planificate modificări majore și în cazul în care este oportună și posibilă trimiterea unui preaviz.

(c) Atunci când informațiile nu au fost transmise la data AIRAC, se distribuie o notificare NIL printr-un NOTAM sau prin alte mijloace adecvate, cel târziu cu un ciclu înainte de data intrării în vigoare în cadrul AIRAC.

AIS.TR.510 NOTAM

(a) NOTAM trebuie publicate cu suficient timp înainte pentru ca părțile afectate să poată lua toate măsurile necesare, cu excepția cazurilor de indisponibilitate, activitate vulcanică, eliberare de materiale radioactive, substanțe chimice toxice și a altor evenimente care nu pot fi prevăzute.

(b) NOTAM prin care se notifică indisponibilitatea mijloacelor de navigație aeriană, a echipamentelor sau a serviciilor de comunicații trebuie să furnizeze o estimare a perioadei de indisponibilitate sau a momentului la care se estimează că vor fi repuse în serviciu.

(c) În termen de trei luni de la emiterea unui NOTAM permanent, informațiile conținute în NOTAM sunt incluse în produsele de informare aeronautică afectate.

(d) În termen de trei luni de la emiterea unui NOTAM temporar de lungă durată, informațiile conținute în NOTAM sunt incluse într-un supliment la AIP.

(e) Atunci când un NOTAM cu un termen de valabilitate estimat depășește în mod neașteptat perioada de trei luni, se emite un NOTAM de înlocuire, cu excepția cazului în care se estimează că situația în cauză se va menține pe o perioadă suplimentară de peste trei luni; în acest caz, se emite un supliment la AIP.

(f) Un „NOTAM declanșator” descrie pe scurt conținutul, data și ora de intrare în vigoare, precum și numărul de referință al amendamentului sau al suplimentului.

(g) Un „NOTAM declanșator” intră în vigoare la data și ora de intrare în vigoare a amendamentului sau a suplimentului la AIP.

(h) În cazul unui amendament la AIP, un „NOTAM declanșator” rămâne valabil timp de 14 zile.

(i) În cazul unui supliment la AIP care este valabil mai puțin de 14 zile, „NOTAM declanșator” rămâne valabil pe întreaga perioadă de valabilitate a suplimentului la AIP.

(j) În cazul unui supliment la AIP care este valabil timp de 14 zile sau mai mult, „NOTAM declanșator” rămâne valabil cel puțin 14 zile.

AIS.TR.515 Actualizările seturilor de date

(a) Intervalul de actualizare pentru setul de date AIP și pentru seturile de date privind procedurile de zbor instrumentale trebuie indicat în specificația produsului-dată.

(b) Seturile de date care au fost puse la dispoziție în avans, conform ciclului AIRAC, trebuie actualizate cu modificările din afara AIRAC apărute între data publicării și data de intrare în vigoare.

Apendicele la anexa nr.6 (partea AIS)

CONȚINUTUL PUBLICAȚIEI DE INFORMARE AERONAUTICĂ (AIP)

PARTEA 1 – GENERALITĂȚI

În cazul în care AIP este produs într-un singur volum, prefața, evidența amendamentelor la AIP, evidența suplimentelor la AIP, lista de control a paginilor AIP și lista amendamentelor curente făcute de mână apar numai în partea 1 – GEN, iar adnotarea „nu se aplică” trebuie introdusă în fiecare dintre subsecțiunile în cauză din părțile 2 și 3.

În cazul în care AIP este produsă și este pusă la dispoziție în mai multe volume, fiecare dintre ele având un serviciu separat de amendamente și suplimente, trebuie incluse separat în fiecare volum o prefață, evidența amendamentelor la AIP, evidența suplimentelor la AIP, o listă de control a paginilor AIP și lista amendamentelor curente făcute de mână.

GEN 0.1 Prefața

O scurtă descriere a AIP, care cuprinde:

1. numele organizației care publică AIP;
2. documentele OACI aplicabile;
3. suportul de publicare (de exemplu, tipărit, online sau prin alte mijloace electronice);
4. structura AIP și intervalul stabilit de amendare periodică;
5. politica privind dreptul de autor, dacă este cazul;

6. serviciul care trebuie contactat în cazul detectării unor erori sau lipsuri în conținutul AIP-ului.

GEN 0.2 Evidența amendamentelor la AIP

O evidență a amendamentelor la AIP și a amendamentelor AIRAC la AIP (publicate în conformitate cu sistemul AIRAC), care conține:

1. numărul amendamentului;
2. data publicării;
3. data inserării (pentru amendamentele AIRAC la AIP, data intrării în vigoare);
4. inițialele persoanei care a inserat amendamentul.

GEN 0.3 Evidența suplimentelor la AIP

O evidență a suplimentelor la AIP emise, care conține:

1. numărul suplimentului;
2. subiectul suplimentului;
3. secțiunea sau secțiunile din AIP afectate;
4. perioada de valabilitate;
5. evidența anulării.

GEN 0.4 Lista de control a paginilor AIP

O listă de control a paginilor AIP, care conține:

1. numărul paginii/titlul hărții;
2. data publicării sau data intrării în vigoare (zi, lună – numele lunii – și an) a informației aeronautice.

GEN 0.5 Evidența amendamentelor de mână la AIP

O listă a amendamentelor de mână curente la AIP, care conține:

1. numărul paginii sau paginilor din AIP afectate;
2. textul fiecărui amendament; și
3. numărul amendamentului la AIP prin care a fost introdus amendamentul de mână.

GEN 0.6 Cuprinsul părții 1

O listă a secțiunilor și subsecțiunilor cuprinse în partea 1 – Generalități (GEN).

GEN 1. REGLEMENTĂRILE ȘI CERINȚELE NAȚIONALE

GEN 1.1 Autoritățile desemnate

Adresele autorităților desemnate pentru a asigura facilitarea navigației aeriene internaționale (aviație civilă, meteorologie, vamă, imigrație, sănătate, tarife de aerodrom/heliport și de rută, carantină agricolă și investigare a accidentelor de aviație) cuprinzând, pentru fiecare autoritate, următoarele:

2. numele autorității;
3. adresa poștală;
4. numărul de telefon;
5. numărul de fax;
6. adresa de e-mail;
7. adresa în sistemul serviciului fix aeronautic (AFS); și
8. adresa site-ului web, dacă există.

GEN 1.2 Intrarea, tranzitul și plecarea aeronavelor

Reglementări și cerințe de notificare în avans și solicitare a autorizărilor privind intrarea, tranzitul și plecarea aeronavelor care efectuează zboruri internaționale.

GEN 1.3 Intrarea, tranzitul și plecarea pasagerilor și a echipajelor

Reglementări (inclusiv pentru vamă, imigrare și carantină, precum și cerințele de notificare în avans și de solicitare a autorizărilor) privind intrarea, tranzitul și plecarea echipajelor și a pasagerilor neimigranți.

GEN 1.4 Intrarea, tranzitul și ieșirea mărfurilor

Reglementări (inclusiv pentru vamă, precum și cerințele de notificare în avans și de solicitare a autorizărilor) privind intrarea, tranzitul și ieșirea mărfurilor.

GEN 1.5 Instrumente, echipamente și documente de zbor ale aeronavelor

Scurtă descriere a cerințelor privind instrumentele, echipamentele și documentele de zbor ale aeronavelor, care cuprinde:

1. instrumentele, echipamentele (inclusiv echipamentele de comunicație, navigație și supraveghere ale aeronavelor) și documentele de zbor care trebuie să existe la bordul aeronavei, inclusiv orice cerințe speciale suplimentare față de prevederile din subpartea D partea CAT la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene; și
2. emițătorul pentru localizare în caz de urgență (ELT), dispozitive de semnalizare, echipamentele de salvare, potrivit prevederilor de la CAT.IDE.A.280 din partea CAT și de la NCC.IDE.A.215 din partea NCC la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, dacă se decide astfel la reuniunile regionale de navigație aeriană, pentru zborurile deasupra unor teritorii desemnate.

GEN 1.6 Sumarul reglementărilor naționale și convențiilor/acordurilor internaționale

O listă a titlurilor și referințelor și, acolo unde este cazul, sumarul reglementărilor naționale cu impact asupra navigației aeriene, împreună cu o listă a acordurilor/convențiilor internaționale ratificate de stat.

GEN 1.7 Diferențele naționale față de standardele, practicile recomandate și procedurile OACI

O listă a diferențelor semnificative între reglementările și practicile naționale ale statului, pe de o parte, și prevederile corespunzătoare ale OACI, pe de altă parte, care cuprinde:

1. dispoziția afectată (anexa și numărul ediției, paragraful); și
2. diferența, prin text în clar.

Toate diferențele semnificative trebuie enumerate în prezenta subsecțiune. Toate anexele trebuie enumerate în ordinea numerică, chiar dacă nu există nicio diferență față de anexa OACI, caz în care trebuie să se facă o notificare NIL. Diferențele naționale sau gradul de neaplicare a procedurilor regionale suplimentare (SUPPS) trebuie notificate imediat în continuarea anexei la care se referă procedura regională respectivă.

GEN 2. TABELE ȘI CODURI

GEN 2.1 Sistemul de unități de măsură, însemnele aeronavelor, zilele de sărbătoare legală

GEN 2.1.1 Unitățile de măsură

Conține descrierea unităților de măsură folosite, incluzând un tabel cu respectivele unități de măsură.

GEN 2.1.2 Sistemul de referință temporal

Descrierea sistemului de referință temporal folosit (calendarul și sistemul timpului), împreună cu indicarea folosirii sau nu a sistemului orei de vară, precum și indicarea modului în care sistemul de referință temporal este prezentat în întreg cuprinsul AIP.

GEN 2.1.3 Sistemul de referință orizontal

O scurtă descriere a sistemului de referință orizontal (geodezic) folosit, care include:

1. numele/identificarea sistemului de referință;
2. identificarea proiecției și parametrii acesteia;
3. identificarea elipsoidului utilizat;
4. identificarea punctului de referință utilizat;
5. zona sau zonele în care se aplică; și
6. o explicație, dacă este cazul, privind marcarea printr-un asterisc a coordonatelor care nu îndeplinesc cerințele de acuratețe prevăzute în anexele 11 și 14 OACI.

GEN 2.1.4 Sistem de referință vertical

O scurtă descriere a sistemului de referință vertical utilizat, care include:

1. numele/identificarea sistemului de referință;
2. descrierea modelului de geoid utilizat, inclusiv a parametrilor necesari pentru transformarea înălțimii între modelul utilizat și EGM-96;
3. o explicație, dacă este cazul, privind marcarea printr-un asterisc a cotelor/ondulațiilor geoidului care nu îndeplinesc cerințele de acuratețe prevăzute în anexa 14 OACI.

GEN 2.1.5 Însemnele de naționalitate și de înmatriculare a aeronavelor

Indicarea însemnelor de naționalitate și de înmatriculare a aeronavelor adoptate de stat.

GEN 2.1.6 Zilele de sărbătoare legală

O listă a sărbătorilor publice legale, cu indicarea serviciilor care sunt afectate.

GEN 2.2 Abrevierile utilizate în publicațiile AIS

O listă, ordonată alfabetic, a abrevierilor și a semnificațiilor lor, utilizate în publicația de informare aeronautică și în distribuirea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice în general, însoțite de adnotarea corespunzătoare a abrevierilor naționale diferite de cele conținute în Documentul OACI 8400 intitulat Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes (PANS-ABC) [Proceduri pentru serviciile de navigație aeriană – Abrevieri și coduri OACI (PANS-ABC)].

GEN 2.3 Simboluri cartografice

O listă a simbolurilor folosite pe hărțile aeronautice, ordonate după seriile de hărți în care apar simboluri.

GEN 2.4 Indicatori de localizare

O listă, ordonată alfabetic, a indicatorilor de localizare OACI atribuiți amplasamentelor stațiilor aeronautice fixe care se folosesc în scop de codare și decodare. Stațiile neconectate la serviciul fix aeronautic (AFS) trebuie marcate printr-o adnotare.

GEN 2.5 Lista mijloacelor de radionavigație

Lista ordonată alfabetic a mijloacelor de radionavigație, care cuprinde:

1. identificatorul;
2. numele stației;
3. tipul echipamentului/mijlocului;

4. o precizare care să indice dacă mijlocul deservește ruta (E), aerodromul (A) sau pe amândouă (AE).

GEN 2.6 Conversia unităților de măsură

Tabele de conversie sau, alternativ, formule de conversie între:

1. mile nautice/kilometri și viceversa;
2. picioare/metri și viceversa;
3. zecimi de minut de arc/secunde de arc și viceversa;
4. alte conversii, după caz.

GEN 2.7 Răsăritul/apusul soarelui

Informații referitoare la ora răsăritului și a apusului soarelui, inclusiv o scurtă descriere a criteriilor folosite pentru a determina orele indicate, și fie o formulă simplă sau un tabel cu ajutorul cărora pot fi calculate orele pentru orice locație din teritoriul/zona de responsabilitate, fie o listă alfabetică a locațiilor pentru care sunt indicate orele într-un tabel cu trimitere la pagina corespunzătoare din tabel și din tabelele cu răsăritul/apusul pentru stațiile/locațiile selectate, inclusiv:

1. numele stației;
2. indicatorul de localizare OACI;
3. coordonatele geografice în grade și minute;
4. data sau datele pentru care sunt indicate orele;
5. ora la care începe crepusculul de dimineață în sistemul civil;
6. ora răsăritului;
7. ora apusului; și
8. ora la care se termină crepusculul de seară în sistemul civil.

GEN 3. SERVICII

GEN 3.1 Servicii de informare aeronautică

GEN 3.1.1 Serviciul responsabil

Descrierea serviciului de informare aeronautică (AIS) furnizat și a componentelor majore ale acestuia, care cuprinde:

1. numele serviciului/unității;
2. adresa poștală;
3. numărul de telefon;
4. numărul de fax;
5. adresa de e-mail;
6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există;
8. o declarație privind dispozițiile pe care se bazează serviciul și o trimitere la locul din AIP unde sunt enumerate, după caz, diferențele.

GEN 3.1.2 Zona de responsabilitate

Zona de responsabilitate a AIS.

GEN 3.1.3 Publicații aeronautice

Descrierea elementelor produselor de informare aeronautică, care cuprinde:

1. AIP și serviciul de amendamente corespunzător;
2. suplimentele la AIP;
3. AIC;
4. NOTAM și buletinele de informare înaintea zborului (PIB);
5. listele de control și listele cu NOTAM în vigoare;
6. modul în care pot fi obținute acestea.

În cazul în care diseminarea tarifelor pentru aceste publicații se face prin AIC, acest lucru trebuie indicat în această secțiune a AIP.

GEN 3.1.4 Sistemul AIRAC

O scurtă descriere a sistemului AIRAC furnizat, inclusiv un tabel cu datele AIRAC din prezent și din viitorul apropiat.

GEN 3.1.5 Serviciul de informare înaintea zborului la aerodromuri/heliporturi

O listă a aerodromurilor/heliporturilor la care este disponibil în mod curent serviciul de informare înaintea zborului, care indică:

1. elementele relevante din produsele de informare aeronautică disponibile;
2. hărțile relevante disponibile;
3. zona acoperită în mod general de aceste date.

GEN 3.1.6 Seturi de date digitale

1. Descrierea seturilor de date disponibile, care cuprinde:
 - (a) titlul setului de date;
 - (b) o scurtă descriere;
 - (c) subiectele datelor incluse;
 - (d) acoperirea geografică;
 - (e) dacă este cazul, limitările legate de utilizarea acestora.
2. Detalii de contact cu privire la modalitatea de obținere a seturilor de date, care cuprind:
 - (a) numele persoanei, serviciului sau organizației responsabile;
 - (b) adresa poștală și adresa de e-mail a persoanei, serviciului sau organizației responsabile;
 - (c) numărul de fax al persoanei, serviciului sau organizației responsabile;
 - (d) numărul de telefon al persoanei, serviciului sau organizației responsabile;

(e) orarul de lucru (perioada de timp, inclusiv zona de fus orar, în care se poate stabili contactul);

(f) informații online care pot fi utilizate pentru a contacta persoana, serviciul sau organizația; și

(g) informații suplimentare, dacă este necesar, despre momentul și modul în care se poate contacta persoana, serviciul sau organizația.

GEN 3.2 Hărțile aeronautice

GEN 3.2.1 Serviciul (serviciile) responsabil(e)

Descrierea serviciului (serviciilor) responsabil(e) cu producerea hărților aeronautice, care cuprinde:

1. numele serviciului;
2. adresa poștală;
3. numărul de telefon;
4. numărul de fax;
5. adresa de e-mail;
6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există; și
8. o declarație privind dispozițiile pe care se bazează serviciul și o trimitere la locul din AIP unde sunt enumerate, după caz, diferențele față de OACI.

GEN 3.2.2 Întreținerea hărților

O scurtă descriere a modului în care sunt revizuite și modificate hărțile aeronautice.

GEN 3.2.3 Procurarea hărților aeronautice

Detalii despre modul în care pot fi procurate hărțile aeronautice, care cuprind:

1. serviciul/agenția (agențiile) de vânzări;
2. adresa poștală;
3. numărul de telefon;
4. numărul de fax;
5. adresa de e-mail;
6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există.

GEN 3.2.4 Seriile de hărți aeronautice disponibile

O listă a seriilor de hărți aeronautice disponibile, urmată de o descriere generală a fiecărei serii și de indicarea utilizării prevăzute.

GEN 3.2.5 Lista hărților aeronautice disponibile

O listă a hărților aeronautice disponibile, care cuprinde:

1. titlul seriei;
2. scara seriei;
3. numele și/sau numărul fiecărei hărți sau al fiecărei file dintr-o serie;
4. prețul per exemplar;
5. data ultimei revizui.

GEN 3.2.5 Lista hărților aeronautice disponibile

O listă a hărților aeronautice disponibile, care cuprinde:

1. titlul seriei;
2. scara seriei;
3. numele și/sau numărul fiecărei hărți sau al fiecărei file dintr-o serie;
4. prețul per exemplar;
5. data ultimei revizui.

GEN 3.2.6 Index pentru harta aeronautică a lumii (WAC) – OACI 1:1 000 000

O hartă-index care prezintă acoperirea și poziționarea relativă a componentelor WAC 1:1 000 000 produsă de stat. În cazul în care se produce o hartă aeronautică OACI 1:500 000 în loc de WAC 1:1 000 000, trebuie utilizate hărți-index pentru a se indica acoperirea și poziționarea relativă a componentelor hărții aeronautice OACI 1:500 000.

GEN 3.2.7 Hărțile topografice

Detalii despre modul în care pot fi procurate hărțile topografice, care cuprind:

1. numele serviciului/agenției (agențiilor);
2. adresa poștală;
3. numărul de telefon;
4. numărul de fax;
5. adresa de e-mail;
6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există.

GEN 3.2.8 Corecții ale hărților neincluse în AIP

O listă a corecțiilor aduse hărților aeronautice care nu sunt incluse în AIP sau o precizare cu privire la sursa de la care se pot obține astfel de informații.

GEN 3.3 Servicii de trafic aerian (ATS)

GEN 3.3.1 Serviciul responsabil

Descrierea serviciului de trafic aerian și a componentelor sale majore, care cuprinde:

1. numele serviciului;
2. adresa poștală;

3. numărul de telefon;
4. numărul de fax;
5. adresa de e-mail;
6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există;
8. o declarație privind dispozițiile pe care se bazează serviciul și o trimitere la locul din AIP unde sunt enumerate, după caz, diferențele față de OACI;
9. o precizare care să indice dacă serviciul nu este disponibil 24 de ore pe zi șapte zile pe săptămână.

GEN 3.3.2 Zona de responsabilitate

O scurtă descriere a zonei de responsabilitate pentru care sunt furnizate ATS.

GEN 3.3.3 Tipuri de servicii

O scurtă descriere a principalelor tipuri de servicii de trafic aerian furnizate.

GEN 3.3.4 Coordonarea între operator și ATS

Condițiile generale pe baza cărora se desfășoară coordonarea între operatori și serviciile de trafic aerian.

GEN 3.3.5 Altitudinea minimă de zbor

Criteriile utilizate pentru a determina altitudinile minime de zbor.

GEN 3.3.6 Lista adreselor unităților ATS

Lista alfabetică a unităților ATS și a adreselor lor, care cuprinde:

1. numele unității;
2. adresa poștală;
3. numărul de telefon;
4. numărul de fax;
5. adresa de e-mail;
6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există.

GEN 3.4 Servicii de comunicații și de navigație

GEN 3.4.1 Serviciul responsabil

Descrierea serviciului responsabil cu asigurarea mijloacelor de telecomunicații și de navigație, care cuprinde:

1. numele serviciului;
2. adresa poștală;
3. numărul de telefon;
4. numărul de fax;

5. adresa de e-mail;
6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există;
8. o declarație privind dispozițiile pe care se bazează serviciul și o trimitere la locul din AIP unde sunt enumerate, după caz, diferențele față de OACI;
9. o precizare care să indice dacă serviciul nu este disponibil 24 de ore pe zi șapte zile pe săptămână.

GEN 3.4.2 Zona de responsabilitate

O scurtă descriere a zonei de responsabilitate pentru care este furnizat serviciul de telecomunicații.

GEN 3.4.3 Tipuri de servicii

O scurtă descriere a principalelor tipuri de servicii și facilități furnizate, care cuprinde:

1. servicii de radionavigație;
2. servicii prin voce și/sau legătură de date;
3. serviciu de radioemisie;
4. limba sau limbile utilizate; și
5. indicarea sursei de unde se pot obține informații detaliate.

GEN 3.4.4 Cerințe și condiții

O scurtă descriere a cerințelor și condițiilor în temeiul cărora este disponibil serviciul de comunicații.

GEN 3.4.5 Diverse

Orice informații suplimentare (de exemplu, stații de radioemisie selectate, diagrama telecomunicațiilor).

GEN 3.5 Servicii meteorologice

GEN 3.5.1 Serviciul responsabil

O scurtă descriere a serviciului meteorologic responsabil cu furnizarea de informații meteorologice, care cuprinde:

1. numele serviciului;
2. adresa poștală;
3. numărul de telefon;
4. numărul de fax;
5. adresa de e-mail;
6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există;
8. o declarație privind dispozițiile pe care se bazează serviciul și o trimitere la locul din AIP unde sunt enumerate, după caz, diferențele;

9. o precizare care să indice dacă serviciul nu este disponibil 24 de ore pe zi șapte zile pe săptămână.

GEN 3.5.2 Zona de responsabilitate

O scurtă descriere a zonei și/sau a rutelor aeriene pentru care este furnizat serviciul meteorologic.

GEN 3.5.3 Observații și rapoarte meteorologice

Descrierea detaliată a observațiilor și rapoartelor meteorologice furnizate navigației aeriene, care cuprinde:

1. numele stației și indicatorul de localizare OACI;
2. tipul și frecvența observațiilor, inclusiv indicarea echipamentelor automate de observare;
3. tipurile de rapoarte meteorologice și disponibilitatea unei prognoze TREND;
4. tipul specific de sistem de observare și numărul amplasamentelor de observare folosite pentru măsurarea și raportarea vântului la suprafață, a vizibilității, a distanței vizuale în lungul pistei, a bazei norilor, a temperaturii și, după caz, a forfecării vântului (de exemplu, anemometre la intersecția pistelor, transmisometre în apropierea zonelor de contact etc.);
5. orarul de funcționare;
6. indicarea informațiilor climatologice aeronautice disponibile.

GEN 3.5.4 Tipuri de servicii

O scurtă descriere a principalelor tipuri de servicii furnizate, incluzând detalii despre briefingul, consultarea, afișarea informațiilor meteorologice, documentația de zbor disponibilă pentru operatori și membrii echipajelor de zbor, precum și a metodelor și mijloacelor folosite pentru furnizarea informațiilor meteorologice.

GEN 3.5.5 Notificări cerute de la operatori

Preavizul minim cerut de furnizorul de servicii meteorologice de la operatori în ceea ce privește briefingul, consultarea și documentația de zbor și alte informații meteorologice solicitate sau modificate de aceștia.

GEN 3.5.6 Rapoartele de la aeronave

După necesități, cerințele furnizorului de servicii meteorologice în privința întocmirii și transmiterii de rapoarte de la aeronave.

GEN 3.5.7 Serviciul VOLMET

Descrierea serviciului VOLMET și/sau D-VOLMET, care cuprinde:

1. numele stației emițătoare;

2. indicativul de apel radio sau identificatorul și abrevierea pentru emisia de radiocomunicații;
3. frecvența sau frecvențele utilizate pentru emisie;
4. perioada de emisie;
5. orarul de lucru;
6. lista aerodromurilor/heliporturilor pentru care sunt incluse rapoarte și/sau prognoze; și
7. rapoartele, prognozele și informările SIGMET incluse, precum și observații.

GEN 3.5.8 Serviciul SIGMET și AIRMET

Descrierea supravegherii meteorologice asigurate în regiunile de informare a zborurilor sau în regiunile de control pentru care sunt furnizate serviciile de trafic aerian, inclusiv o listă a centrelor de veghe meteorologică, care cuprinde:

1. numele centrului de veghe meteorologică și indicatorul de localizare OACI;
2. orarul de lucru;
3. regiunea (regiunile) de informare a zborurilor sau regiunea (regiunile) de control deservite;
4. perioadele de valabilitate a SIGMET;
5. proceduri speciale aplicate informațiilor SIGMET (de exemplu, pentru cenușa vulcanică și cicloane tropicale);
6. proceduri aplicate informațiilor AIRMET (în conformitate cu acordurile regionale de navigație aeriană relevante);
7. unitatea sau unitățile ATS cărora li se furnizează informații SIGMET și AIRMET;
8. informații suplimentare, cum ar fi orice limitare a serviciului etc.

GEN 3.5.9 Alte servicii meteorologice automatizate

O descriere a serviciilor automatizate disponibile pentru furnizarea informațiilor meteorologice (de exemplu, serviciul automat de informare înaintea zborului, accesibil prin telefon și/sau modem), care cuprinde:

1. numele serviciului;
2. informațiile disponibile;
3. zonele, rutele și aerodromurile acoperite;
4. numărul de telefon și de fax, adresa de e-mail și, dacă există, adresa site-ului web.

GEN 3.6 Căutare și salvare (SAR)

GEN 3.6.1 Serviciul (serviciile) responsabil(e)

O scurtă descriere a serviciului (serviciilor) responsabil(e) cu asigurarea căutării și a salvării (SAR), care cuprinde:

1. numele serviciului/unității;

2. adresa poștală;
3. numărul de telefon;
4. numărul de fax;
5. adresa de e-mail;
6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există; și
8. o declarație privind dispozițiile pe care se bazează serviciul și o trimitere la locul din AIP unde sunt enumerate, după caz, diferențele față de OACI.

GEN 3.6.2 Zona de responsabilitate

O scurtă descriere a zonei de responsabilitate pentru care sunt furnizate servicii SAR.

GEN 3.6.3 Tipuri de servicii

O scurtă descriere și, după caz, reprezentarea geografică a tipurilor de servicii și a facilităților asigurate, inclusiv precizări despre zonele în care acoperirea aeriană a SAR depinde de desfășurarea unui număr semnificativ de aeronave.

GEN 3.6.4 Acorduri SAR

O scurtă descriere a acordurilor SAR în vigoare, care cuprinde prevederile pentru facilitarea intrării și ieșirii aeronavelor altor state membre în vederea acțiunilor de căutare, salvare, recuperare, reparare sau salvare în legătură cu aeronave rătăcite sau avariate, fie numai cu notificare din zbor, fie cu notificare prin depunerea unui plan de zbor.

GEN 3.6.5 Condiții de disponibilitate

O scurtă descriere a prevederilor privind căutarea și salvarea, precum și a condițiilor generale în care serviciul și facilitățile sunt disponibile pentru utilizare internațională, inclusiv o mențiune care să indice dacă o facilitate disponibilă pentru SAR este specializată în tehnici și funcții SAR sau dacă este folosită în mod special în alte scopuri, putând fi însă adaptată în scopuri SAR prin pregătire și echipare, sau dacă este numai în mod ocazional disponibilă și nu dispune de antrenament sau pregătire specifică pentru activități SAR.

GEN 3.6.6 Proceduri și semnale utilizate

O scurtă descriere a procedurilor și semnalelor utilizate de aeronavele de salvare și un tabel care cuprinde semnalele care trebuie utilizate de supraviețuitori.

GEN 4. TARIFELE PENTRU AERODROMURI/HELIPORTURI ȘI SERVICIILE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ (ANS)

Se poate include o trimitere la locurile în care pot fi găsite tarifele propriu-zise, în cazul în care tarifele nu sunt prezentate în acest capitol.

GEN 4.1 Tarifele pentru aerodromuri/heliporturi

O scurtă descriere a tipurilor de tarife care pot fi percepute la aerodromurile/heliporturile deschise traficului internațional, care cuprinde:

1. aterizarea aeronavelor;
2. parcare, adăpostirea în hangar și staționarea pe termen lung a aeronavelor;
3. serviciile pentru pasageri;
4. securitatea;
5. aspecte legate de zgomot;
6. altele (vamă, sănătate, imigrație etc.);
7. scutiri/reduceri; și
8. metode de plată.

GEN 4.2 Tarifele pentru serviciile de navigație aeriană

O scurtă descriere a tarifelor care pot fi percepute pentru ANS furnizate traficului aerian, care cuprinde:

1. controlul apropierii;
2. ruta ANS;
3. baza de tarifyare pentru ANS, precum și scutirile/reducerile practicate;
4. metode de plată.

PARTEA 2 – RUTA (ENR)

În cazul în care AIP este produsă și este pusă la dispoziție în mai multe volume, fiecare dintre ele având un serviciu separat de amendamente și suplimente, trebuie incluse separat în fiecare volum o prefață, evidența amendamentelor la AIP, evidența suplimentelor la AIP, o listă de control a paginilor AIP și lista amendamentelor curente făcute de mână. În cazul în care AIP este produs într-un singur volum, se introduce adnotarea „nu se aplică” în fiecare dintre subsecțiunile menționate mai sus.

ENR 0.6 Cuprinsul părții 2

O listă a secțiunilor și subsecțiunilor cuprinse în partea 2 – Ruta.

ENR 1. REGULI ȘI PROCEDURI GENERALE

ENR 1.1 Reguli generale

Se publică regulile generale de zbor aplicate în stat.

ENR 1.2 Reguli de zbor la vedere

Se publică regulile de zbor la vedere aplicate în stat.

ENR 1.3 Reguli de zbor instrumental

Se publică regulile de zbor instrumental aplicate în stat.

ENR 1.3.1 Reguli aplicabile tuturor zborurilor IFR

ENR 1.3.2 Reguli aplicabile zborurilor IFR în spațiul aerian controlat

ENR 1.3.3 Reguli aplicabile zborurilor IFR în afara spațiului aerian controlat

ENR 1.3.4 Proceduri generale legate de spațiul aerian cu rute libere (FRA)

Proceduri legate de spațiul aerian cu rute libere, inclusiv explicații și definiții ale aspectelor relevante ale FRA aplicat. În cazul implementării FRA la nivel transfrontalier, FIR/UIR-urile sau CTA/UTA-urile implicate trebuie indicate la punctul ENR 1.3.

Proceduri legate de spațiul aerian cu rute libere, inclusiv explicații și definiții ale aspectelor relevante ale FRA aplicat. În cazul implementării FRA la nivel transfrontalier, FIR/UIR-urile sau CTA/UTA-urile implicate trebuie indicate la punctul ENR 1.3.

ENR 1.4 Clasificarea și descrierea spațiului aerian ATS

ENR 1.4.1 Clasificarea spațiului aerian ATS

Descrierea claselor de spațiu aerian ATS sub forma tabelului cu clasificarea spațiului aerian ATS din, cu marcarea corespunzătoare a claselor de spațiu aerian neutilizate de stat.

ENR 1.4.2 Descrierea spațiului aerian ATS

Alte descrieri ale spațiului aerian ATS, după caz, inclusiv descrieri generale textuale.

ENR 1.5 Proceduri de așteptare, de apropiere și de plecare

ENR 1.5.1 Generalități

Secțiunea trebuie să conțină o declarație privind criteriile pe care se bazează stabilirea procedurilor de așteptare, apropiere și plecare.

ENR 1.5.2 Zborurile care sosesc

Trebuie prezentate procedurile (convenționale, navigație de suprafață sau ambele) pentru zborurile care sosesc, comune mai multor zboruri care sosesc sau care evoluează în interiorul aceluiași tip de spațiu aerian. În cazul în care într-un spațiu aerian terminal se aplică proceduri diferite, atunci trebuie inclusă o notă în

acest sens, împreună cu o trimitere la locul în care pot fi găsite procedurile specifice.

ENR 1.5.3 Zborurile care pleacă

Trebuie prezentate procedurile (convenționale, navigație de suprafață sau ambele) pentru zborurile care pleacă, comune zborurilor care pleacă de la orice aerodrom/heliport.

ENR 1.5.4 Alte informații și proceduri relevante

O scurtă descriere a informațiilor suplimentare, de exemplu procedurile de intrare, alinierea pentru apropierea finală, proceduri și modele de așteptare.

ENR 1.6 Servicii și proceduri de supraveghere ATS

ENR 1.6.1 Radar primar

Descrierea serviciilor și a procedurilor care utilizează radarul primar, care cuprinde:

1. servicii suplimentare;
2. aplicarea serviciului de control radar;
3. proceduri pentru situațiile de întrerupere a comunicațiilor aer-sol și a funcționării radarului;
4. cerințe privind raportarea poziției prin comunicații prin voce și comunicații controlor-pilot prin legătură de date (CPDLC); și
5. reprezentarea grafică a zonei de acoperire a radarului primar.

ENR 1.6.2 Radar secundar de supraveghere (SSR)

Descrierea procedurilor de operare pentru supravegherea cu radarul secundar de supraveghere (SSR), care cuprinde:

1. proceduri în caz de urgență;
2. proceduri în caz de întrerupere a comunicațiilor aer-sol și de intervenție ilicită;
3. sistemul de alocare a codurilor SSR;
4. cerințe privind raportarea poziției prin voce și CPLDC; și
5. reprezentarea grafică a zonei de acoperire a SSR.

ENR 1.6.3 Emisiune de supraveghere automată dependentă (ADS-B)

Descrierea procedurilor de operare pentru emisiunea de supraveghere automată dependentă (ADS-B), care cuprinde:

1. proceduri în caz de urgență;
2. proceduri în caz de întrerupere a comunicațiilor aer-sol și de intervenție ilicită;
3. cerințe de identificare a aeronavelor;
4. cerințe privind raportarea poziției prin voce și CPLDC; și

5. reprezentarea grafică a zonei de acoperire a ADS-B.

ENR 1.6.4 Alte informații și proceduri relevante

O scurtă descriere a informațiilor și procedurilor suplimentare, de exemplu, procedurile în caz de întrerupere a funcționării radarului și procedurile în caz de întrerupere a funcționării transponderului.

ENR 1.7 Proceduri de calaj altimetric

Trebuie să se publice o declarație a procedurilor de calaj altimetric utilizate, care cuprinde:

1. o scurtă introducere, cu indicarea documentelor OACI care stau la baza acestor proceduri, precum și a diferențelor față de prevederile OACI, dacă există;
2. proceduri de bază pentru calajul altimetric;
3. descrierea regiunii (regiunilor) de calaj altimetric;
4. procedurile aplicabile operatorilor (inclusiv piloților); și
5. un tabel cu nivelurile de croazieră.

ENR 1.8 Proceduri suplimentare regionale OACI

Trebuie prezentate procedurile suplimentare regionale (SUPP) care afectează întreaga zonă de responsabilitate.

ENR 1.9 Managementul fluxului de trafic aerian (ATFM) și managementul spațiului aerian

Scurtă descriere a sistemului ATFM și a managementului spațiului aerian, care cuprinde:

1. structura AFTM, zona de serviciu, serviciul furnizat, localizarea unității (unităților) și orarul de lucru;
2. tipuri de mesaje privind fluxurile și descrierea formatului acestora; și
3. proceduri aplicabile zborurilor care pleacă, care cuprind:
 - (a) serviciul responsabil cu furnizarea informațiilor despre măsurile AFTM aplicate;
 - (b) cerințele privind planul de zbor; și
 - (c) alocarea sloturilor;
4. informații cu privire la responsabilitatea generală în ceea ce privește managementul spațiului aerian în FIR, detalii privind alocarea civil/militară a spațiului aerian și coordonarea managementului, structura spațiului aerian gestionabil (alocarea și modificări ale alocării) și proceduri generale de operare.

ENR 1.10 Planificarea zborurilor

Orice restricții, limitări sau informații consultative referitoare la fazele planificării zborurilor care pot ajuta utilizatorul la prezentarea corespunzătoare a operațiunilor de zbor avute în vedere, inclusiv:

1. procedurile de depunere a unui plan de zbor;

2. sistemul planurilor de zbor repetitive; și
3. modificările planului de zbor depus.

ENR 1.11 Adresarea mesajelor tip plan de zbor

Se indică, sub formă de tabel, adresele alocate pentru depunerea planurilor de zbor, precizându-se:

1. categoria zborului (IFR, VFR sau ambele);
2. ruta (în interiorul sau prin survolarea FIR și/sau TMA); și
3. adresa mesajului.

ENR 1.12 Interceptarea aeronavelor civile

Se precizează toate procedurile de interceptare și semnalele vizuale care trebuie folosite, indicându-se clar dacă sunt sau nu aplicate prevederile OACI, iar, dacă nu, indicându-se că există diferențe.

ENR 1.13 Intervenție ilicită

Se prezintă procedurile adecvate care trebuie aplicate în caz de intervenție ilicită.

ENR 1.14 Incidente de trafic aerian

Descrierea sistemului de raportare a incidentelor de trafic aerian, care cuprinde:

1. definirea incidentelor de trafic aerian;
2. utilizarea „formularului de raportare a incidentelor de trafic aerian”;
3. proceduri de raportare (inclusiv proceduri în timpul zborului); și
4. scopul raportării și prelucrarea formularului de raportare.

ENR 2. SPAȚIUL AERIAN AL SERVICIILOR DE TRAFIC AERIAN

ENR 2.1 FIR, UIR, TMA și CTA

Descrierea detaliată a regiunilor de informare a zborurilor (FIR), a regiunilor superioare de informare a zborurilor (UIR) și a regiunilor de control (CTA) (inclusiv CTA specifice, cum ar fi TMA), care cuprinde:

1. numele, coordonatele geografice în grade, minute și secunde ale limitelor laterale ale FIR/UIR, coordonatele geografice în grade, minute și secunde ale limitelor laterale ale CTA, limitele verticale și clasa spațiului aerian;
2. identificarea unității care furnizează serviciul;
3. indicativul de apel radio al stației aeronautice care deservește unitatea și limba (limbile) utilizată (utilizate), specificând aria de acoperire și condițiile, momentele și locurile de utilizare, după caz;
4. frecvențele și, dacă este cazul, numărul SATVOICE, completate de indicații în scopuri specifice; și

5. observații.

Zonele de control din jurul bazelor aeriene militare care nu sunt descrise altfel în AIP trebuie incluse în prezenta subsecțiune. În cazul în care cerințele privind planurile de zbor, comunicațiile bilaterale și raportarea poziției se aplică tuturor zborurilor, în scopul de a elimina sau de a reduce necesitatea de interceptare și/sau acolo unde există posibilitatea de interceptare și este cerută menținerea monitorizării frecvenței VHF de urgență de 121,500 MHz, trebuie inclusă o declarație în acest sens pentru zona (zonele) sau porțiunea (porțiunile) din aceasta (acestea) relevantă (relevante).

O descriere a zonelor desemnate pentru a căror survolare este necesară echiparea cu un emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) și în care aeronavele trebuie să monitorizeze continuu frecvența de urgență VHF de 121,500 MHz, cu excepția perioadelor în care aeronavele respective efectuează comunicații pe alte canale VHF sau atunci când limitările echipamentelor de bord sau sarcinile echipajului din carlingă nu permit monitorizarea simultană a două canale.

ENR 2.2 Alte spații aeriene reglementate

Descrierea detaliată a spațiilor aeriene cu comunicație radio obligatorie (RMZ) și a spațiilor aeriene cu comunicație prin transponder obligatorie (TMZ), care cuprinde:

1. numele, coordonatele geografice în grade și minute ale limitelor laterale ale RMZ/TMZ;
2. limitele verticale în niveluri de zbor sau picioare;
3. orele de activitate; și
4. observații.

O descriere detaliată a altor tipuri de spații aeriene reglementate și de clasificări ale spațiului aerian, dacă există.

ENR 3. RUTELE ATS

ENR 3.1 Rutele de navigație convenționale

Descrierea detaliată a rutelor de navigație convenționale, care cuprinde:

1. indicativul rutei, desemnarea specificației (specificațiilor) privind performanța de comunicație cerută (RCP), specificației (specificațiilor) privind performanța de supraveghere cerută (RSP) aplicabilă (aplicabile) unui (unor) anumit(e) segment(e), numele, indicativele codificate sau numele-cod și coordonatele geografice în grade, minute și secunde ale tuturor punctelor semnificative care definesc ruta, inclusiv ale punctelor de raport «obligatoriu» sau «la cerere»;

2. traiectele sau radialele VOR rotunjite la cea mai apropiată valoare în grade, distanța geodezică rotunjită la cea mai apropiată zecime de kilometru sau

zecime de milă nautică dintre fiecare două puncte semnificative succesive definite și, în cazul radialelor VOR, punctele de schimbare a frecvenței;

3. limitele inferioară și superioară sau altitudinile minime pe rută, rotunjite la cea mai apropiată altitudine superioară multiplu de 50 m sau 100 ft, și clasificarea spațiului aerian;

4. limitele laterale și altitudinile minime de trecere peste obstacole;

5. direcția nivelurilor de croazieră;

6. observații, inclusiv indicarea unității de control, a canalului său operațional și, dacă este cazul, adresa de conectare, numărul SATVOICE și orice limitări ale specificației (specificațiilor) de navigație RCP și RSP.

ENR 3.2 Rutele de navigație de suprafață

Descrierea detaliată a rutelor PBN (RNAV și RNP), care cuprinde:

1. indicativul rutei, desemnarea specificației (specificațiilor) privind performanța de comunicație cerută (RCP), specificației (specificațiilor) de navigație și/sau specificației (specificațiilor) privind performanța de supraveghere cerută (RSP) aplicabilă (aplicabile) unui (unor) anumit(e) segment(e), numele, indicativele codificate sau numele-cod și coordonatele geografice în grade, minute și secunde ale tuturor punctelor semnificative care definesc ruta, inclusiv ale punctelor de raport «obligatoriu» sau «la cerere»;

2. în ceea ce privește punctele de drum care definesc o rută de navigație de suprafață, se specifică, în plus, după caz:

(a) identificarea stației de referință VOR/DME;

(b) relevmentul rotunjit la cea mai apropiată valoare în grade și distanța rotunjită la cea mai apropiată zecime de kilometru sau zecime de milă nautică față de VOR/DME de referință, în cazul în care punctul de drum nu se află în același loc cu stația de referință;

(c) cota antenei emițătoare a DME rotunjită la cea mai apropiată valoare superioară multiplu de 30 m (100 ft);

3. relevmentul magnetic de referință rotunjit la cea mai apropiată valoare în grade, distanța geodezică rotunjită la cea mai apropiată zecime de kilometru sau zecime de milă nautică dintre punctele-capăt definite și distanța dintre fiecare două puncte semnificative succesive definite;

4. limitele superioară și inferioară și clasificarea spațiului aerian;

5. direcția nivelurilor de croazieră;

6. cerința de acuratețe a navigației pentru fiecare segment de rută cu navigație bazată pe cerințele de performanță (PBN) (RNAV sau RNP);

7. observații, inclusiv indicarea unității de control, a canalului său operațional și, dacă este cazul, adresa de conectare, numărul SATVOICE și orice limitări ale specificației (specificațiilor) de navigație, RCP și RSP.

ENR 3.3 Alte rute

Se cere o descriere a altor rute desemnate în mod specific, care sunt obligatorii în cadrul unei/unor regiuni specificate.

Descrierea spațiului aerian cu rute libere (FRA), ca spațiu aerian specificat în care utilizatorii pot planifica în mod liber rute directe între un punct de intrare definit și un punct de ieșire definit, inclusiv informații despre rutarea directă, restricțiile de utilizare a punctelor de drum pentru rutările directe și indicarea în planul de zbor (punctul 15). Se descriu condițiile indispensabile pentru emiterea autorizărilor ATC.

ENR 3.4 Așteptare pe rută

Se cere o descriere detaliată a procedurilor de așteptare pe rută, care să cuprindă:

1. identificatorul zonei de așteptare (dacă există) și reperul de așteptare (mijloc de navigație) sau punctul de drum, cu coordonatele geografice exprimate în grade, minute și secunde;
2. drumul către punctul de așteptare;
3. direcția virajului procedural;
4. viteză față de aer maximă indicată;
5. nivelurile minim și maxim ale zonei de așteptare;
6. timpul/distanța în zbor de îndepărtare;
7. indicarea unității de control al traficului aerian și a frecvenței sale operaționale.

ENR 4. MIJLOACE/SISTEME DE RADIONAVIGAȚIE

ENR 4.1 Mijloace de radionavigație pentru rută

O listă a stațiilor care furnizează servicii de radionavigație pentru rută, în ordine alfabetică după numele stației, inclusiv:

1. numele stației și declinația magnetică rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade și, pentru VOR, declinația stației rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade utilizată la calibrarea mijlocului respectiv;
2. identificatorul;
3. frecvența/canalul pentru fiecare element;
4. orarul de funcționare;
5. coordonatele geografice, exprimate în grade, minute și secunde, ale poziției antenei emițătoare;
6. cota antenei emițătoare a DME rotunjită la cea mai apropiată valoare superioară multiplu de 30 m (100 ft); și
7. observații.

În cazul în care autoritatea operatoare a mijlocului este diferită de autoritatea desemnată, în coloana pentru observații trebuie indicat numele

autorității operatoare. De asemenea, în coloana pentru observații trebuie indicată acoperirea asigurată.

ENR 4.2 Sisteme de navigație speciale

Descrierea stațiilor asociate sistemelor de navigație speciale, inclusiv:

1. numele stației sau al lanțului de stații;
2. tipul serviciului furnizat (semnal principal, semnal secundar, culoare);
3. frecvențe (numărul canalului, intervalul de bază al impulsurilor, rata de recurență, după caz);
4. orarul de funcționare;
5. coordonatele geografice, în grade, minute și secunde, ale poziției stației emițătoare; și
6. observații.

În cazul în care autoritatea operatoare a mijlocului este diferită de autoritatea desemnată, în coloana pentru observații trebuie indicat numele autorității operatoare. De asemenea, în coloana pentru observații trebuie indicată acoperirea asigurată.

ENR 4.3 Sistemul global de navigație prin satelit (GNSS)

O listă și descrierea elementelor sistemului global de navigație prin satelit (GNSS) care furnizează serviciul de navigație pentru rută, în ordine alfabetică după numele elementelor, care să cuprindă:

1. numele elementului GNSS (GPS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS etc.);
2. frecvența (frecvențele), după caz;
3. coordonatele geografice, exprimate în grade, minute și secunde, ale zonei de serviciu și ale zonei de acoperire nominale; și
4. observații.

În cazul în care autoritatea operatoare a mijlocului este diferită de autoritatea desemnată, în coloana pentru observații trebuie indicat numele autorității operatoare.

ENR 4.4 Indicativele nume-cod pentru punctele semnificative

O listă, în ordine alfabetică, a indicativelor nume-cod (nume-cod alcătuite din cinci litere, pronunțabile) stabilite pentru punctele semnificative situate în poziții nemarcate prin amplasamentul unui mijloc de radionavigație, inclusiv:

1. indicativul nume-cod;
2. coordonatele geografice ale poziției în grade, minute și secunde;
3. trimitere la rutele ATS sau alte tipuri de rute unde se găsește punctul; și
4. observații, inclusiv definirea suplimentară a pozițiilor, dacă se solicită.

ENR 4.5 Lumini aeronautice de sol pentru navigația pe rută

O listă a luminilor aeronautice de sol și a altor faruri/balize luminoase desemnând poziții geografice, care sunt considerate semnificative de către stat, inclusiv:

1. numele orașului sau al localității sau alt identificator al farului;
2. tipul farului și intensitatea luminii exprimată în mii de candel;
3. caracteristicile semnalului;
4. orarul de funcționare; și
5. observații.

ENR 5. AVERTIZĂRI DE NAVIGAȚIE

ENR 5.1 Zone interzise, restricționate și periculoase

O descriere, suplimentată prin reprezentări grafice, dacă este cazul, a zonelor interzise, restricționate și periculoase, precum și informații privind stabilirea și activarea lor, inclusiv:

1. identificatorul, numele și coordonatele geografice ale limitelor laterale, exprimate în grade, minute și secunde, în cazul în care sunt în interiorul unei regiuni/zone de control, sau în grade și minute, dacă sunt în exteriorul unei regiuni/zone de control;
2. limitele superioară și inferioară; și
3. observații, inclusiv orele de activitate.

Tipul de restricție sau natura pericolului și riscul de interceptare în cazul pătrunderii în aceste zone trebuie să se indice în coloana pentru observații.

ENR 5.2 Zonele de antrenament și exerciții militare și zona de apărare aeriană cu identificare (ADIZ)

O descriere, suplimentată prin reprezentări grafice, dacă este cazul, a zonelor stabilite de antrenament militar și a exercițiilor militare care au loc la intervale regulate, precum și a zonei de apărare aeriană cu identificare (ADIZ), inclusiv:

1. coordonatele geografice ale limitelor laterale, exprimate în grade, minute și secunde, în cazul în care sunt în interiorul unei regiuni/zone de control, sau în grade și minute, dacă sunt în exteriorul unei regiuni/zone de control;
2. limitele inferioară și superioară, precum și sistemul și mijloacele prin care se anunță activarea, împreună cu informațiile relevante pentru zborurile civile și procedurile ADIZ aplicabile; și
3. observații, inclusiv orele de activitate și riscul de interceptare în cazul pătrunderii în ADIZ.

ENR 5.3 Alte activități de natură periculoasă și alte pericole potențiale

ENR 5.3.1 Alte activități de natură periculoasă

O descriere, suplimentată de hărți dacă este cazul, a activităților care constituie un pericol specific sau evident pentru operarea aeronavelor și care pot afecta zborurile, inclusiv:

1. coordonatele geografice, exprimate în grade și minute, ale centrului zonei și raza de influență a activității;
2. limitele verticale;
3. măsurile de îndrumare;
4. autoritatea responsabilă cu furnizarea informațiilor; și
5. observații, inclusiv orele de activitate.

ENR 5.3.2 Alte pericole potențiale

O descriere, suplimentată de hărți dacă este cazul, a altor pericole potențiale care pot afecta zborurile (de exemplu, vulcani activi, centrale nucleare etc.), inclusiv:

1. coordonatele geografice, exprimate în grade și minute, ale amplasamentului pericolului potențial;
2. limitele verticale;
3. măsurile de îndrumare;
4. autoritatea responsabilă cu furnizarea informațiilor; și
5. observații.

ENR 5.4 Obstacole pentru navigația aeriană

Lista obstacolelor care pot afecta navigația aeriană în Zona 1 (întregul teritoriu al statului), inclusiv:

1. identificatorul sau denumirea obstacolului;
2. tipul obstacolului;
3. poziția obstacolului, reprezentată prin coordonatele geografice în grade, minute și secunde;
4. cota și înălțimea obstacolului rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
5. tipul și culoarea balizajului luminos al obstacolului (dacă există); și
6. după caz, menționarea faptului că lista de obstacole este disponibilă în format electronic și o trimitere la punctul GEN 3.1.6.

ENR 5.5 Activitățile de aviație sportivă și de agrement

O scurtă descriere, suplimentată prin reprezentări grafice, dacă este cazul, a zonelor în care au loc intensiv activități de aviație sportivă și de agrement, precum și condițiile în care se desfășoară aceste activități, inclusiv:

1. identificatorul și coordonatele geografice ale limitelor laterale, exprimate în grade, minute și secunde, în cazul în care sunt în interiorul unei regiuni/zone de control, sau în grade și minute, dacă sunt în exteriorul unei regiuni/zone de control;
2. limitele verticale;
3. numărul de telefon al operatorului/utilizatorului; și
4. observații, inclusiv orele de activitate.

ENR 5.6 Migrația păsărilor și zonele cu faună sensibilă

O descriere, suplimentată de hărți dacă este posibil, a deplasărilor păsărilor asociate migrației, inclusiv rutele de migrație, zonele permanente de odihnă și zonele cu faună sensibilă.

ENR 6. HĂRȚILE DE RUTĂ

În această secțiune trebuie incluse hărțile de rută și hărțile-index în formatul OACI.

PARTEA 3 – AERODROMURI (AD)

În cazul în care AIP este produsă și este pusă la dispoziție în mai multe volume, fiecare dintre ele având un serviciu separat de amendamente și suplimente, trebuie incluse separat în fiecare volum o prefață, evidența amendamentelor la AIP, evidența suplimentelor la AIP, o listă de control a paginilor AIP și lista amendamentelor curente făcute de mână. În cazul în care AIP este produs într-un singur volum, se introduce adnotarea „nu se aplică” în fiecare dintre subsecțiunile menționate mai sus.

AD 0.6 Cuprinsul părții 3

O listă a secțiunilor și subsecțiunilor cuprinse în partea 3 – Aerodromuri (AD).

AD 1. AERODROMURI/HELIPORTURI – INTRODUCERE

AD 1.1 Disponibilitatea aerodromurilor/heliporturilor și condițiile de utilizare

AD 1.1.1 Condiții generale

Scurtă descriere a AAC, inclusiv:

1. condițiile generale în care aerodromurile/heliporturile și facilitățile asociate acestora sunt disponibile pentru utilizare și
2. o declarație privind dispozițiile pe care se bazează serviciile și o trimitere la locul din AIP unde sunt enumerate, după caz, diferențele față de OACI.

AD 1.1.2 Utilizarea bazelor aeriene militare

Reglementările și procedurile, dacă există, referitoare la utilizarea civilă a bazelor aeriene militare.

AD 1.1.3 Proceduri în condiții de vizibilitate redusă (LVP)

Condițiile generale în care se aplică LVP aplicabile operațiunilor în condiții de vizibilitate redusă la aerodromuri, dacă există.

AD 1.1.4 Minimele de operare ale aerodromului

Detalii privind minimele de operare de aerodrom aplicate de stat.

AD 1.1.5 Alte informații

Dacă este cazul, alte informații cu caracter similar.

AD 1.2 Servicii de salvare și de stingere a incendiilor (RFFS), evaluarea și raportarea stării suprafeței pistei și planul de deszăpezire

AD 1.2.1 Servicii de salvare și de stingere a incendiilor

Scurtă descriere a normelor pe baza cărora sunt înființate RFFS la aerodromurile/heliporturile deschise publicului, împreună cu indicarea categoriilor serviciilor de salvare și de stingere a incendiilor.

AD 1.2.2 Evaluarea și raportarea stării suprafeței pistei și planul de deszăpezire

Descrierea evaluării și raportării stării suprafeței pistei și o scurtă descriere a considerațiilor privind planul de deszăpezire pentru aerodromurile/heliporturile deschise publicului, unde este posibil să apară condiții de înzăpezire, inclusiv:

1. organizarea raportării stării suprafeței pistei și a serviciului de iarnă;
2. supravegherea suprafețelor de mișcare;
3. metodele utilizate pentru evaluarea stării suprafeței; operațiunile pe piste de iarnă pregătite special;
4. acțiunile întreprinse pentru a menține utilizabile suprafețele de mișcare;
5. sistemul și mijloacele de raportare;
6. cazurile de închidere a pistelor;;
7. distribuirea informațiilor privind stările suprafeței pistei.

AD 1.3 Lista aerodromurilor și a heliporturilor

Lista aerodromurilor și a heliporturilor, suplimentată prin reprezentări grafice, inclusiv:

1. numele și indicatorul OACI de localizare al aerodromului/heliportului;
2. tipul de trafic care are permisiunea de a utiliza aerodromul/heliportul (internațional/național, IFR/VFR, regulat/neregulat, aviație generală, militară și altele);
3. o trimitere la subsecțiunea părții 3 din AIP în care sunt prezentate detaliile aerodromului/heliportului.

AD 1.4 Gruparea aerodromurilor/heliporturilor

Scurtă descriere a criteriilor aplicate pentru gruparea aerodromurilor/heliporturilor în scopul producerii/distribuirii/furnizării de informații.

AD 1.5 Statutul certificării aerodromurilor

O listă a aerodromurilor din stat, cu indicarea statutului certificării lor, care cuprinde:

1. numele aerodromului și indicatorul OACI de localizare;

2. data și, după caz, perioada de valabilitate a certificării;
3. observații, dacă este cazul.

AD 2. AERODROMURI

Notă. - Simbolurile ** trebuie înlocuite cu indicatorul de localizare OACI corespunzător.**

****** AD 2.1 Indicatorul de localizare și numele aerodromului**

Trebuie indicate indicatorul de localizare OACI alocat aerodromului și numele aerodromului. Indicatorul de localizare OACI face parte integrantă din sistemul de referință aplicabil tuturor subsecțiunilor din secțiunea AD 2.

****** AD 2.2 Datele geografice și administrative ale aerodromului**

Trebuie publicate datele geografice și administrative ale aerodromului, inclusiv:

1. punctul de referință al aerodromului (coordonatele geografice în grade, minute și secunde) și amplasarea sa;
2. direcția punctului de referință al aerodromului în raport cu centrul orașului sau al localității deservite de aerodrom și distanța între acestea;
3. cota aerodromului, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare, și temperatura de referință;
4. după caz, ondulația geoidului la punctul de cotă al aerodromului, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
5. declinația magnetică rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade, data informației și variația anuală;
6. numele operatorului aerodromului, adresa, numerele de telefon și fax, adresa de e-mail, adresa AFS și, dacă există, adresa site-ului web;
7. tipurile de trafic permise la aerodrom (IFR/VFR); și
8. observații.

****** AD 2.3 Orarul de funcționare**

Descrierea detaliată a orarului de funcționare al serviciilor de la aerodrom, care cuprinde:

1. operatorul aerodromului;
2. serviciile vamale și de imigrare;
3. serviciile medicale și sanitare;
4. biroul de informare AIS;
5. biroul de raportare ATS (ARO);
6. biroul de informare MET;
7. ATS;
8. serviciile de alimentare cu combustibil;
9. serviciile de deservire a aeronavelor;
10. securitatea;

11. serviciile de degivrare; și
12. observații.

****** AD 2.4 Serviciile și facilitățile de deservire a aeronavelor**

Descrierea detaliată a serviciilor și facilităților de deservire a aeronavelor disponibile la aerodrom, inclusiv:

1. facilitățile de deservire pentru marfă;
2. tipurile de combustibil și ulei;
3. instalațiile și capacitatea de alimentare cu combustibil;
4. facilitățile de degivrare;
5. spațiul disponibil în hangar pentru aeronavele în trecere;
6. facilitățile de reparare pentru aeronavele în trecere;
7. observații.

****** AD 2.5 Facilitățile pentru pasageri**

Facilitățile pentru pasageri disponibile la aerodrom, indicate sub forma unei scurte descrieri sau a unei trimeri la alte surse de informații, cum ar fi un site web, inclusiv:

1. hotel (hoteluri) la aerodrom sau în vecinătatea acestuia;
2. restaurant(e) la aerodrom sau în vecinătatea acestuia;
3. posibilități de transport;
4. facilități medicale;
5. birouri ale băncilor și oficii poștale la aerodrom sau în vecinătatea acestuia;
6. birouri turistice;
7. observații.

****** AD 2.6 Serviciile de salvare și de stingere a incendiilor**

Descrierea detaliată a RFFS și a echipamentelor disponibile la aerodrom, inclusiv:

1. categoria serviciului de stingere a incendiilor al aerodromului;
2. echipamentele de salvare;
3. capacitatea de a îndepărta aeronavele avariate; și
4. observații.

****** AD 2.7 Evaluarea și raportarea stării suprafeței pistei și planul de dezapezire**

Informații privind evaluarea și raportarea stării suprafeței pistei

O descriere detaliată a echipamentelor și a priorităților operaționale stabilite pentru degajarea suprafețelor de mișcare ale aerodromului, inclusiv:

1. tipul sau tipurile de echipament de degajare;
2. prioritățile de degajare;
3. utilizarea materialelor pentru tratarea suprafeței de mișcare;
4. piste de iarnă pregătite special;

5. observații.

****** AD 2.8 Datele privind platformele, căile de rulare și amplasamentele/pozițiile de verificare**

Detalii privind caracteristicile fizice ale platformelor, căilor de rulare și amplasamentele/pozițiile punctelor de verificare desemnate, inclusiv:

1. indicativul, suprafața și rezistența platformelor;
2. indicativul, lățimea, suprafața și rezistența căilor de rulare;
3. pozițiile și cotele punctelor de verificare a altimetrului rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
4. poziția punctelor de verificare VOR;
5. poziția punctelor de verificare INS, exprimată în grade, minute, secunde și sutimi de secundă;
6. observații.

Dacă sunt prezentate amplasamente/poziții de verificare pe o hartă a aerodromului, acest lucru trebuie indicat și în prezenta subsecțiune.

****** AD 2.9 Marcajele și sistemele de control și ghidare a mișcării pe suprafață**

Scurtă descriere a sistemului de control și ghidare a mișcării pe suprafață, precum și a marcajelor pistelor și căilor de rulare, inclusiv:

1. folosirea semnelor de identificare a pozițiilor de staționare a aeronavelor, a liniilor de ghidare pe căile de rulare, a sistemului vizual de ghidare pentru andocare și parcare în pozițiile de staționare;
2. marcajele și luminile pistelor și căilor de rulare;
3. barele de oprire (dacă există);
4. observații.

****** AD 2.10 Obstacolele pe aerodrom**

Descrierea detaliată a obstacolelor, inclusiv:

1. obstacolele din Zona 2:
 - (a) identificatorul sau denumirea obstacolului;
 - (b) tipul obstacolului;
 - (c) poziția obstacolului, reprezentată prin coordonatele geografice în grade, minute, secunde și zecimi de secundă;
 - (d) cota și înălțimea obstacolului rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
 - (e) marcarea obstacolelor, precum și tipul și culoarea balizajului luminos al obstacolelor (dacă există);
 - (f) după caz, menționarea faptului că lista de obstacole este disponibilă în format electronic și o trimitere la punctul GEN 3.1.6; și

- (g) indicația „NIL”, dacă este cazul;
- 2. absența setului de date privind Zona 2 pentru aerodromul în cauză trebuie indicată clar și trebuie furnizate date despre obstacole pentru:
 - (a) obstacolele care străpung suprafețele de limitare a obstacolelor;
 - (b) obstacolele care străpung suprafața de identificare a obstacolelor în zona traiectoriei de zbor la decolare; și
 - (c) alte obstacole considerate periculoase pentru navigația aeriană;
- 3. indicarea faptului că nu se furnizează informații privind obstacolele din Zona 3 sau, în cazul în care se furnizează astfel de informații:
 - (a) identificatorul sau denumirea obstacolului;
 - (b) tipul obstacolului;
 - (c) poziția obstacolului, reprezentată prin coordonatele geografice în grade, minute, secunde și zecimi de secundă;
 - (d) cota și înălțimea obstacolului, rotunjite până la cea mai apropiată zecime de metru sau de picior;
 - (e) marcarea obstacolelor, precum și tipul și culoarea balizajului luminos al obstacolelor (dacă există);
 - (f) după caz, menționarea faptului că lista de obstacole este disponibilă în format electronic și o trimitere la punctul GEN 3.1.6; și
 - (g) indicația „NIL”, dacă este cazul.

**** AD 2.11 Informațiile meteorologice furnizate

Descrierea detaliată a informațiilor meteorologice furnizate la aerodrom și precizarea biroului meteorologic responsabil cu serviciul respectiv, inclusiv:

1. numele biroului meteorologic asociat;
2. orarul de lucru și, după caz, desemnarea biroului meteorologic responsabil în afara acestui orar;
3. biroul responsabil cu întocmirea TAF, perioadele de valabilitate și intervalele de emiteră a prognozelor;
4. disponibilitatea prognozelor TREND pentru aerodrom și intervalul de emiteră;
5. informații despre modul în care se realizează informarea și/sau consultarea;
6. tipurile de documentație de zbor furnizate și limba (limbile) în care este redactată respectiva documentație;
7. hărți și alte informații afișate sau disponibile spre informare sau consultare;
8. echipamentele suplimentare disponibile pentru furnizarea de informații despre condițiile meteorologice, cum ar fi radarul meteo și receptorul pentru imagini transmise prin satelit;
9. unitatea (unitățile) ATS cărora li se furnizează informații meteorologice;
10. informații suplimentare, cum ar fi orice limitare a serviciului.

**** AD 2.12 Caracteristicile fizice ale pistei

Descrierea detaliată a caracteristicilor fizice ale pistei, pentru fiecare pistă, inclusiv:

1. identificatorii;
2. relevmentele reale, cu precizie de o sutime de grad;
3. dimensiunile pistei, rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
4. rezistența pavajului [numărul de clasificare a pavajului (PCN) și datele asociate] și suprafața fiecărei piste și a prelungirilor de oprire asociate;
5. coordonatele geografice în grade, minute, secunde și sutimi de secundă pentru fiecare prag și capăt de pistă și, după caz, undulația geoidului pentru:
 - pragurile unei piste pentru apropiere de neprecizie, rotunjită la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare; și
 - pragurile unei piste pentru apropiere de precizie, rotunjită la cea mai apropiată zecime de metru sau de picior;
6. cotele pentru:
 - pragurile unei piste pentru apropiere de neprecizie, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare; și
 - pragurile unei piste pentru apropiere de precizie, precum și cota cea mai ridicată a zonei de contact ale acesteia, rotunjite la cea mai apropiată zecime de metru sau de picior;
7. panta fiecărei piste și a prelungirilor de oprire corespunzătoare;
8. dimensiunile prelungirii de oprire (dacă există), rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
9. dimensiunile prelungirii degajate (dacă există), rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
10. dimensiunile benzilor;
11. dimensiunile suprafețelor de siguranță la capăt de pistă;
12. localizarea (la care capăt al pistei) și descrierea sistemului de oprire de urgență (dacă există);
13. existența unei zone fără obstacole; și
14. observații.

**** AD 2.13 Distanțele declarate

Descrierea detaliată a distanțelor declarate, pentru fiecare direcție a fiecărei piste, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare, inclusiv:

1. indicativul pistei;
2. distanța de rulare la decolare disponibilă;
3. distanța de decolare disponibilă și, după caz, distanțele declarate reduse alternative;
4. distanța de accelerare-oprire disponibilă;
5. distanța de aterizare disponibilă; și

6. observații, inclusiv privind punctul de intrare sau de început al pistei în cazul în care au fost declarate distanțe declarate reduse alternative.

Dacă o direcție a unei piste nu poate fi folosită pentru decolare și/sau pentru aterizare deoarece este interzisă operațional, atunci acest lucru trebuie declarat prin cuvintele „not usable” („nu se utilizează”) sau prin abrevierea „NU”.

****** AD 2.14 Luminile de apropiere și luminile pistei**

Descrierea detaliată a luminilor de apropiere și a luminilor pistei, inclusiv:

1. indicativul pistei;
2. tipul, lungimea și intensitatea sistemului luminos de apropiere;
3. luminile pragurilor de pistă, culoarea și barele de flanc;
4. tipul indicatorului vizual al pantei de apropiere;
5. lungimea luminilor din zona de contact a pistei;
6. lungimea, distanțarea, culoarea și intensitatea luminilor axiale ale pistei;
7. lungimea, distanțarea, culoarea și intensitatea luminilor marginale ale pistei;
8. culoarea luminilor de capăt de pistă și a barelor de flanc;
9. lungimea și culoarea luminilor prelungirii de oprire; și
10. observații.

****** AD 2.15 Alte lumini, sursa de energie electrică secundară**

Descrierea altor lumini și a sursei de energie electrică secundară, inclusiv:

1. localizarea, caracteristicile și orarul de funcționare al farului de aerodrom/farului de identificare (dacă există);
2. localizarea și iluminarea (dacă există) a anemometrului/indicatorului direcției de aterizare;
3. luminile axiale și marginale ale căilor de rulare;
4. sursa de energie electrică secundară, inclusiv timpul de comutare; și
5. observații.

****** AD 2.16 Zona de aterizare pentru elicoptere**

Descrierea detaliată a zonei de aterizare pentru elicoptere disponibilă la aerodrom, inclusiv:

1. coordonatele geografice, exprimate în grade, minute, secunde și sutimi de secundă, și, după caz, ondulația geoidului la centrul geometric al zonei de contact și de desprindere (TLOF) sau la fiecare prag al zonei de apropiere finală și de decolare (FATO):

— pentru apropieri de neprecizie, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare; și

— pentru apropieri de precizie, rotunjită la cea mai apropiată zecime de metru sau de picior;

2. cota zonei TLOF și/sau FATO:

— pentru apropieri de neprecizie, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare; și

— pentru apropieri de precizie, rotunjită la cea mai apropiată zecime de metru sau de picior;

3. dimensiunile zonei TLOF și FATO rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare, tipul suprafeței, capacitatea portantă și marcajele;

4. relevmentele reale ale FATO, cu precizie de o sutime de grad;

5. distanțele declarate disponibile, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare;

6. luminile de apropiere și balizajul luminos al FATO; și

7. observații.

**** **AD 2.17 Spațiul aerian al serviciilor de trafic aerian**

Descrierea detaliată a spațiului aerian ATS organizat la aerodrom, inclusiv:

1. identificarea spațiului aerian și coordonatele geografice ale limitelor laterale, exprimate în grade, minute și secunde;

2. limitele verticale;

3. clasificarea spațiului aerian;

4. indicativul de apel radio al unității ATS care furnizează serviciul și limba (limbile) utilizată (utilizate) de aceasta;

5. altitudinea de tranziție;

6. orele de aplicare; și

7. observații.

**** **AD 2.18 Mijloace de comunicații ale serviciilor de trafic aerian**

Descrierea detaliată a mijloacelor de comunicații ale ATS stabilite la aerodrom, inclusiv:

1. denumirea serviciului;

2. indicativul de apel radio;

3. canalul (canalele);

4. numărul (numerele) SATVOICE, dacă există;

5. adresa de conectare, după caz;

6. orarul de funcționare; și

7. observații.

**** **AD 2.19 Mijloacele de radionavigație și de aterizare**

Descrierea detaliată a mijloacelor de radionavigație și de aterizare asociate procedurilor de apropiere instrumentală și procedurilor în zona terminală de la aerodrom, inclusiv:

1. (a) tipul mijloacelor;

(b) declinația magnetică, la cel mai apropiat grad, după caz;

(c) tipul de operațiune suportată pentru ILS/MLS/GLS, GNSS de bază și SBAS;

(d) clasificarea pentru ILS;

(e) clasificarea instalațiilor și desemnarea (desemnările) instalațiilor de apropiere pentru GBAS;

(f) pentru VOR/ILS/MLS, inclusiv declinația magnetică a stației, la cel mai apropiat grad, utilizată la calibrarea mijlocului respectiv;

2. identificatorul, dacă este necesar;

3. frecvența (frecvențele), numărul canalului (numerele canalelor), furnizorul de servicii și identificatorul (identificatorii) procedurii de apropiere (RPI), după caz;

4. orarul de funcționare, după caz;

5. coordonatele geografice, exprimate în grade, minute, secunde și zecimi de secundă, ale poziției antenei emițătoare, după caz;

6. cota antenei emițătoare a DME, rotunjită la cea mai apropiată valoare superioară multiplu de 30 m (100 ft), precum și a echipamentului de măsurare a distanței de precizie (DME/P), rotunjită la cea mai apropiată valoare superioară multiplu de 3 m (10 ft), cota punctului de referință al GBAS, rotunjită la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare, și înălțimea elipsoidului în acest punct, rotunjită la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare; pentru SBAS, înălțimea elipsoidului la pragul de aterizare (LTP) sau la pragul fictiv (FTP), rotunjită la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare;

7. raza zonei de acoperire față de punctul de referință al GBAS, rotunjită la cea mai apropiată valoare în kilometri sau mile nautice;

8. observații.

Atunci când același mijloc este folosit atât în scopul navigației pe rută, cât și la aerodrom, descrierea sa trebuie inclusă și în secțiunea ENR 4. Dacă sistemul de augmentare cu ajutorul echipamentelor de la sol (GBAS) deservește mai multe aerodromuri, descrierea mijlocului trebuie furnizată pentru fiecare aerodrom în parte. În cazul în care autoritatea operatoare a mijlocului este diferită de autoritatea desemnată, în coloana pentru observații trebuie indicat numele autorității operatoare. De asemenea, în coloana pentru observații trebuie indicată acoperirea asigurată.

****** AD 2.20 Reglementări locale de aerodrom**

Descrierea detaliată a reglementărilor aplicabile utilizării aerodromului, inclusiv acceptabilitatea zborurilor de pregătire, a zborurilor aeronavelor fără radio, ultraușoare și similare, precum și a reglementărilor aplicabile manevrelor la sol și parcerii, cu excluderea procedurilor de zbor.

****** AD 2.21 Proceduri de reducere a zgomotului**

Descrierea detaliată a procedurilor de reducere a zgomotului stabilite la aerodrom.

****** AD 2.22 Proceduri de zbor**

Descrierea detaliată a condițiilor și a procedurilor de zbor, inclusiv a procedurilor radar și/sau a procedurilor ADS-B, stabilite potrivit organizării spațiului aerian la aerodrom. Dacă sunt stabilite, procedurile LVP la aerodrom trebuie descrise detaliat, inclusiv:

1. pista (pistele) și echipamentele asociate autorizate pentru utilizare atunci când procedurile LVP sunt în vigoare, inclusiv pentru operațiunile cu credite operaționale cu RVR mai mică de 550 m, dacă este cazul;
2. condițiile meteorologice definite pentru inițierea, utilizarea și finalizarea procedurilor LVP;
3. descrierea sistemului de marcaje/iluminare la sol destinat utilizării în cadrul procedurilor LVP;
4. observații.

****** AD 2.23 Informații suplimentare**

Informații suplimentare despre aerodrom, cum ar fi indicarea prezenței populațiilor de păsări la aerodrom, împreună cu indicarea deplasărilor zilnice semnificative ale acestora între zonele de odihnă și de hrănire, în măsura posibilului.

Informații suplimentare specifice privind furnizarea ATS aerodrom de la distanță:

1. indicarea faptului că se furnizează ATS de aerodrom de la distanță;
2. localizarea proiecteurului de semnalizare, de exemplu prin sintagma „proiector de semnalizare poziționat la [reperul geografic]”, precum și indicarea clară a poziției proiecteurului de semnalizare pe harta aerodromului pentru fiecare aerodrom relevant;
3. descrierea tuturor metodelor de comunicație specifice, considerate necesare în cazul unor moduri de operare multiple, cum ar fi de exemplu includerea numelor aeroporturilor/indicativului de apel radio al unității ATS pentru toate transmisiile (cu alte cuvinte, nu doar pentru primul contact) între piloți și ATCO/birourile serviciului de informare a zborurilor al aerodromului (AFISO);
4. descrierea acțiunilor relevante solicitate de utilizatorii spațiului aerian în urma unei situații de urgență/anormale și a eventualelor măsuri de urgență ale furnizorului ATS în caz de perturbări, dacă este cazul (la punctul AD 2.22, „Proceduri de zbor”); și
5. descrierea interdependențelor disponibilității serviciului sau indicarea aerodromurilor care nu sunt adecvate pentru devierea de la aerodrom (utilizatorii spațiului aerian nu prevăd un aerodrom ca aerodrom de rezervă atunci când este deservit de același turn de control de la distanță), dacă se consideră că este cazul.

****** AD 2.24 Hărțile aeronautice aferente unui aerodrom**

Hărțile aeronautice aferente unui aerodrom trebuie incluse în următoarea ordine:

1. harta aerodromului/heliportului – OACI;
2. harta zonelor de parcare/andocare a aeronavelor – OACI;
3. harta suprafețelor de mișcare ale aerodromului – OACI;
4. harta de obstacole de aerodrom – OACI, Tip A (pentru fiecare pistă în parte);
5. harta de teren și obstacole de aerodrom – OACI (în format electronic);
6. harta de teren pentru apropierile de precizie – OACI (pentru piste de apropiere de precizie de Categoria II și III);
7. harta zonală – OACI (rutele de plecare și de tranzit);
8. harta pentru plecările standard instrumentale – OACI;
9. harta zonală – OACI (rutele de sosire și de tranzit);
10. harta pentru sosirile standard instrumentale – OACI;
11. harta cu altitudinile minime de supraveghere ATC – OACI;
12. harta de apropiere instrumentală – OACI (pentru fiecare pistă și tip de procedură);
13. harta de apropiere la vedere – OACI; și
14. populațiile de păsări din vecinătatea aerodromului.

Dacă unele dintre hărțile aeronautice nu sunt produse, trebuie inclusă o declarație în acest sens în secțiunea GEN 3.2 „Hărțile aeronautice”.

****** AD 2.25 Penetrarea suprafeței segmentului vizual (VSS)**

Penetrarea suprafeței segmentului vizual (VSS), inclusiv procedurile și minimele procedurale afectate.

AD 3. HELIPORTURI

Atunci când la aerodrom este prevăzută o zonă de aterizare pentru elicoptere, datele asociate acestora trebuie enumerate numai la punctul ** AD 2.16.**

Notă. - Simbolurile ** trebuie înlocuite cu indicatorul de localizare OACI corespunzător.**

****** AD 3.1 Indicatorul de localizare și numele heliportului**

Indicatorul de localizare OACI atribuit heliportului și numele heliportului trebuie incluse în AIP. Indicatorul de localizare OACI face parte integrantă din sistemul de referință aplicabil tuturor subsecțiunilor din secțiunea AD 3.

****** AD 3.2 Datele geografice și administrative ale heliportului**

Secțiunea trebuie să conțină datele geografice și administrative ale heliportului, inclusiv:

1. punctul de referință al heliportului (coordonatele geografice în grade, minute și secunde) și amplasarea sa;
2. direcția punctului de referință al heliportului în raport cu centrul orașului sau al localității deservite de heliport și distanța între acestea;

3. cota heliportului, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare, și temperatura de referință;

4. după caz, ondulația geoidului punctul de cotă al heliportului, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;

5. declinația magnetică rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade, data informației și variația anuală;

6. numele operatorului de heliport, adresa, numerele de telefon și fax, adresa de e-mail, adresa AFS și, dacă există, adresa site-ului web;

7. tipurile de trafic permise la heliport (IFR/VFR); și

8. observații.

****** AD 3.3 Orarul de funcționare**

Descrierea detaliată a orarului de funcționare al serviciilor de la heliport, inclusiv:

1. operatorul heliportului;
2. serviciile vamale și de imigrare;
3. serviciile medicale și sanitare;
4. biroul de informare AIS;
5. biroul de raportare ATS (ARO);
6. biroul de informare MET;
7. ATS;
8. serviciile de alimentare cu combustibil;
9. serviciile de deservire a aeronavelor;
10. securitatea;
11. serviciile de degivrare; și
12. observații.

****** AD 3.4 Serviciile și facilitățile de deservire a aeronavelor**

Descrierea detaliată a serviciilor și facilităților de deservire a aeronavelor disponibile la heliport, inclusiv:

1. facilitățile de deservire pentru marfă;
2. tipurile de combustibil și ulei;
3. instalațiile și capacitatea de alimentare cu combustibil;
4. facilitățile de degivrare;
5. spațiul disponibil în hangar pentru elicopterele în trecere;
6. facilitățile de reparare pentru elicopterele în trecere; și
7. observații.

****** AD 3.5 Facilitățile pentru pasageri**

Facilitățile pentru pasageri disponibile la heliport, indicate sub forma unei scurte descrieri sau a unei trimiteri la alte surse de informații, cum ar fi un site web, inclusiv:

1. hotel/hoteluri la heliport sau în vecinătatea acestuia;

2. restaurant(e) la heliport sau în vecinătatea acestuia;
3. posibilități de transport;
4. facilități medicale;
5. birouri ale băncilor și oficii poștale la heliport sau în vecinătatea acestuia;
6. birouri turistice; și
7. observații.

****** AD 3.6 Serviciile de salvare și de stingere a incendiilor**

Descrierea detaliată a RFFS și a echipamentelor disponibile la heliport, inclusiv:

1. categoria serviciului de stingere a incendiilor al heliportului;
2. echipamentele de salvare;
3. capacitatea de îndepărtare a elicopterelor avariate; și
4. observații.

****** AD 3.7 Disponibilitatea sezonieră – degajarea suprafețelor de mișcare**

O descriere detaliată a echipamentelor și a priorităților operaționale stabilite pentru degajarea suprafețelor de mișcare ale heliportului, inclusiv:

1. tipul sau tipurile de echipament de degajare;
2. prioritățile de degajare; și
3. observații.

****** AD 3.8 Datele privind platformele, căile de rulare și amplasamentele/pozițiile de verificare**

Detalii privind caracteristicile fizice ale platformelor, căilor de rulare și amplasamentele/pozițiile punctelor de verificare desemnate, inclusiv:

1. identificatorul, suprafața și rezistența platformelor și a pozițiilor de staționare a elicopterelor;
2. identificatorul, lățimea și tipul suprafeței căilor de rulare la sol pentru elicoptere;
3. lățimea și identificatorul căii de rulare aeriene pentru elicoptere și a rutei aeriene de tranzit pentru elicoptere;
4. pozițiile și cotele punctelor de verificare a altimetrului rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
5. poziția punctelor de verificare VOR;
6. poziția punctelor de verificare INS, exprimată în grade, minute, secunde și sutimi de secundă; și
7. observații.

Dacă sunt prezentate amplasamente/poziții de verificare pe o hartă a heliportului, acest lucru trebuie indicat și în prezenta subsecțiune.

**** AD 3.9 Marcaje

Scurtă descriere a marcajelor aferente zonei de apropiere finală și de decolare, precum și căilor de rulare, inclusiv:

1. marcajele aferente zonei de apropiere finală și de decolare;
2. marcajele aferente căilor de rulare la sol, căilor de rulare aeriene și rutei aeriene de tranzit; și
3. observații.

**** AD 3.10 Obstacolele pe heliport

Descrierea detaliată a obstacolelor, inclusiv:

1. identificatorul sau denumirea obstacolului;
2. tipul obstacolului;
3. poziția obstacolului, reprezentată prin coordonatele geografice în grade, minute, secunde și zecimi de secundă;
4. cota și înălțimea obstacolului rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
5. marcarea obstacolelor, precum și tipul și culoarea balizajului luminos al obstacolelor (dacă există);
6. după caz, menționarea faptului că lista de obstacole este disponibilă în format electronic și o trimitere la punctul GEN 3.1.6; și
7. indicația „NIL”, dacă este cazul.

**** AD 3.11 Informațiile meteorologice furnizate

Descrierea detaliată a informațiilor meteorologice furnizate la heliport și precizarea biroului meteorologic responsabil cu serviciul respectiv, inclusiv:

1. numele biroului meteorologic asociat;
2. orarul de lucru și, după caz, desemnarea biroului meteorologic responsabil în afara acestui orar;
3. biroul responsabil cu întocmirea TAF și perioadele de valabilitate ale prognozelor;
4. disponibilitatea prognozelor TREND pentru heliport și intervalul de emitere;
5. informații despre modul în care se realizează informarea și/sau consultarea;
6. tipul documentației de zbor furnizate și limba (limbile) în care este redactată respectiva documentație;
7. hărți și alte informații afișate sau disponibile spre informare sau consultare;
8. echipamentele suplimentare disponibile pentru furnizarea de informații despre condițiile meteorologice, cum ar fi radarul meteo și receptorul pentru imagini transmise prin satelit;

9. unitatea (unitățile) ATS cărora li se furnizează informații meteorologice;
și
10. informații suplimentare, cum ar fi orice limitare a serviciului etc.

****** AD 3.12 Date despre heliport**

Descrierea detaliată a dimensiunilor heliportului și informațiile conexe, inclusiv:

1. tipul heliportului – la nivelul solului, la înălțime sau helipunte;
2. dimensiunile zonei de contact și de desprindere (TLOF), rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare;
3. relevmentele reale, cu precizie de o sutime de grad, ale zonei de apropiere finală și de decolare (FATO);
4. dimensiunile FATO, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare, și tipul suprafeței;
5. suprafața și capacitatea portantă a TLOF în tone (1 000 kg);
6. coordonatele geografice, exprimate în grade, minute, secunde și sutimi de secundă, și, după caz, ondulația geoidului la centrul geometric al TLOF sau la fiecare prag al FATO:
 - pentru apropieri de neprecizie, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare; și
 - pentru apropieri de precizie, rotunjită la cea mai apropiată zecime de metru sau de picior;
7. cota și panta zonelor TLOF și/sau FATO:
 - pentru apropieri de neprecizie, rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare; și
 - pentru apropieri de precizie, rotunjite la cea mai apropiată zecime de metru sau de picior;
8. dimensiunile zonei de siguranță;
9. dimensiunile prelungirii degajate pentru elicoptere, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare;
10. existența unui sector fără obstacole; și
11. observații.

****** AD 3.13 Distanțele declarate**

Descrierea detaliată a distanțelor declarate, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare, dacă este relevantă pentru heliport, inclusiv:

1. distanța de decolare disponibilă și, după caz, distanțele declarate reduse alternative;
2. distanța disponibilă pentru decolare întreruptă;
3. distanța de aterizare disponibilă; și
4. observații, inclusiv privind punctul de intrare sau de început, în cazul în care au fost declarate distanțe declarate reduse alternative.

****** AD 3.14 Luminile de apropiere și balizajul luminos al FATO**

Descrierea detaliată a luminilor de apropiere și a balizajului luminos al FATO, inclusiv:

1. tipul, lungimea și intensitatea sistemului luminos de apropiere;
2. tipul indicatorului vizual al pantei de apropiere;
3. caracteristicile și amplasarea luminilor din zona FATO;
4. caracteristicile și localizarea luminilor punctului-țintă („aiming point”);
5. caracteristicile și localizarea sistemului luminos al TLOF; și
6. observații.

****** AD 3.15 Alte lumini, sursa de energie electrică secundară**

Descrierea altor lumini și a sursei de energie electrică secundară, inclusiv:

1. localizarea, caracteristicile și orarul de funcționare al farului de heliport;
2. localizarea și iluminarea indicatorului direcției vântului (WDI);
3. luminile axiale și marginale ale căilor de rulare;
4. sursa de energie electrică secundară, inclusiv timpul de comutare; și
5. observații.

****** AD 3.16 Spațiul aerian al serviciilor de trafic aerian**

Descrierea detaliată a spațiului aerian ATS organizat la heliport, inclusiv:

1. identificarea spațiului aerian și coordonatele geografice ale limitelor laterale, exprimate în grade, minute și secunde;
2. limitele verticale;
3. clasificarea spațiului aerian;
4. indicativul de apel radio al unității ATS care furnizează serviciul și limba (limbile) utilizată (utilizate) de aceasta;
5. altitudinea de tranziție;
6. orele de aplicare; și
7. observații.

****** AD 3.17 Mijloace de comunicații ale serviciilor de trafic aerian**

Descrierea detaliată a mijloacelor de comunicații ale ATS stabilite la heliport, inclusiv:

1. denumirea serviciului;
2. indicativul de apel radio;
3. frecvența (frecvențele);
4. orarul de funcționare; și
5. observații.

****** AD 3.18 Mijloacele de radionavigație și de aterizare**

Descrierea detaliată a mijloacelor de radionavigație și de aterizare asociate procedurilor de apropiere instrumentală și procedurilor în zona terminală de la heliport, inclusiv:

1. (a) tipul mijloacelor;
- (b) declinația magnetică, la cel mai apropiat grad, după caz;
- (c) tipul de operațiune suportată pentru ILS/MLS/GLS, GNSS de bază și SBAS;
- (d) clasificarea pentru ILS;
- (e) clasificarea instalațiilor și desemnarea (desemnările) instalațiilor de apropiere pentru GBAS;
- (f) pentru VOR/ILS/MLS, inclusiv declinația magnetică a stației, la cel mai apropiat grad, utilizată la calibrarea mijlocului respectiv;
2. identificatorul, dacă este necesar;
3. frecvența (frecvențele), numărul canalului (numerele canalelor), furnizorul de servicii și identificatorul (identificatorii) procedurii de apropiere (RPI), după caz;
4. orarul de funcționare, după caz;
5. coordonatele geografice, exprimate în grade, minute, secunde și zecimi de secundă, ale poziției antenei emițătoare, după caz;
6. cota antenei emițătoare a DME, rotunjită la cea mai apropiată valoare superioară multiplu de 30 m (100 ft), precum și a echipamentului de măsurare a distanței de precizie (DME/P), rotunjită la cea mai apropiată valoare superioară multiplu de 3 m (10 ft), cota punctului de referință al GBAS, rotunjită la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare, și înălțimea elipsoidului în acest punct, rotunjită la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare; pentru SBAS, înălțimea elipsoidului la pragul de aterizare (LTP) sau la pragul fictiv (FTP), rotunjită la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare;
7. raza zonei de acoperire față de punctul de referință al GBAS, rotunjită la cea mai apropiată valoare în kilometri sau mile nautice;
8. observații.

Atunci când același mijloc este folosit atât în scopul navigației pe rută, cât și la heliport, descrierea sa trebuie inclusă și în secțiunea ENR 4. Dacă GBAS deservește mai multe heliporturi, descrierea mijlocului trebuie furnizată pentru fiecare heliport în parte. În cazul în care autoritatea operatoare a mijlocului este diferită de autoritatea desemnată, în coloana pentru observații trebuie indicat numele autorității operatoare. De asemenea, în coloana pentru observații trebuie indicată acoperirea asigurată.

****** AD 3.19 Reglementări locale pentru heliport**

Descrierea detaliată a reglementărilor aplicabile utilizării heliportului, inclusiv acceptabilitatea zborurilor de pregătire, a zborurilor elicopterelor fără radio, ultraușoare și similare, precum și a reglementărilor aplicabile manevrelor la sol și parcării, cu excluderea procedurilor de zbor.

****** AD 3.20 Proceduri de reducere a zgomotului**

Descrierea detaliată a procedurilor de reducere a zgomotului stabilite la heliport.

****** AD 3.21 Proceduri de zbor**

Descrierea detaliată a condițiilor și a procedurilor de zbor, inclusiv a procedurilor radar și/sau a procedurilor ADS-B, stabilite potrivit organizării spațiului aerian la heliport. Dacă sunt stabilite, trebuie descrise detaliat procedurile în condiții de vizibilitate redusă la heliport, inclusiv:

1. zona sau zonele de contact și de desprindere (TLOF) și echipamentele asociate autorizate pentru proceduri în condiții de vizibilitate redusă;
2. condițiile meteorologice definite pentru inițierea, utilizarea și finalizarea procedurilor în condiții de vizibilitate redusă;
3. descrierea sistemului de marcaje/iluminare la sol destinat utilizării în condiții de vizibilitate redusă; și
4. observații.

****** AD 3.22 Informații suplimentare**

Informații suplimentare despre heliport, cum ar fi indicarea prezenței populațiilor de păsări la heliport, împreună cu indicarea deplasărilor zilnice semnificative ale acestora între zonele de odihnă și de hrănire, în măsura posibilului.

****** AD 3.23 Hărțile aferente unui heliport**

Hărțile aeronautice aferente unui heliport trebuie incluse în următoarea ordine:

1. harta aerodromului/heliportului – OACI;
2. harta zonală – OACI (rutele de plecare și de tranzit);
3. harta pentru plecările standard instrumentale – OACI;
4. harta zonală – OACI (rutele de sosire și de tranzit);
5. harta pentru sosirile standard instrumentale – OACI;
6. harta cu altitudinile minime de supraveghere ATC – OACI;
7. harta de apropiere instrumentală – OACI (pentru fiecare tip de procedură);
8. harta de apropiere la vedere – OACI; și
9. populațiile de păsări din vecinătatea heliportului.

Dacă unele dintre hărțile aeronautice nu sunt produse, trebuie inclusă o declarație în acest sens în secțiunea GEN 3.2 „Hărțile aeronautice”.

Formatul NOTAM-ului, SNOWTAM-ului, ASHTAM-ului și instrucțiunile de completare ale acestora se stabilesc în cerințele tehnice aprobate de AAC.

Anexa nr. 7

la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană

CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE DATE

(partea DAT)

SUBPARTEA A — CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE DATE (DAT.OR)

SECȚIUNEA 1 — CERINȚE GENERALE

DAT.OR.100 Date și informații aeronautice

(a) Furnizorul DAT trebuie să primească, să assembleze, să traducă, să selecteze, să formateze, să distribuie și/sau să integreze datele și informațiile aeronautice difuzate de o sursă sigură în scopul utilizării în baze de date aeronautice destinate aplicațiilor/echipamentelor certificate pentru aeronave.

În anumite cazuri, dacă nu se furnizează date aeronautice în publicația de informare aeronautică (AIP) sau de către o sursă sigură sau dacă ele nu îndeplinesc cerințele aplicabile de calitate a datelor (DQR), respectivele date aeronautice pot proveni de la furnizorul DAT însuși și/sau de la alți furnizori DAT. În acest context, datele aeronautice trebuie validate de furnizorul DAT de la care provin.

(b) La cererea clienților săi, furnizorul DAT poate prelucra datele adaptate furnizate de operatorul de aeronave sau care provin de la alți furnizori DAT și destinate să fie utilizate de către operatorul de aeronave. Responsabilitatea pentru aceste date și pentru actualizarea lor ulterioară îi revine operatorului de aeronave.

DAT.OR.105 Competența și capacitatea tehnică și operațională

(a) În plus față de cele prevăzute la ATM/ANS.OR.B.001, furnizorul DAT trebuie:

1. să efectueze, în conformitate cu cerințele aplicabile, recepția, asamblarea, traducerea, selecția, formatarea, distribuția și/sau integrarea datelor și a informațiilor aeronautice care sunt difuzate de furnizorul (furnizorii) sursei de date aeronautice în bazele de date aeronautice destinate aplicațiilor/echipamentelor certificate pentru aeronave. Furnizorul DAT de tip 2 trebuie să se asigure că DQR sunt compatibile cu utilizarea prevăzută a aplicației/echipamentului certificat pentru aeronave prin intermediul unui acord

corespunzător cu titularul aprobării de proiect al echipamentului respectiv sau cu solicitantul unei aprobări pentru respectivul proiect specific;

2. să emită o declarație de conformitate potrivit căreia bazele de date aeronautice pe care le-a produs sunt produse în conformitate cu prezentul regulament și cu standardele aplicabile ale sectorului de profil;

3. să acorde asistență titularului aprobării de proiect al echipamentului în privința oricăror acțiuni privind navigabilitatea continuă care au legătură cu bazele de date aeronautice care au fost produse.

(b) Pentru darea în exploatare a bazelor de date, managerul responsabil trebuie să numească personalul de atestare identificat la DAT.TR.100 litera (b) și să îi aloce acestuia responsabilități în mod independent pentru a atesta, prin declarația de conformitate, că datele îndeplinesc DQR și că procesele sunt respectate. Managerului responsabil al furnizorului DAT îi revine răspunderea finală pentru declarațiile de dare în exploatare a bazelor de date semnate de membrii personalului de atestare.

DAT.OR.110 Sistemul de management

În plus față de cele prevăzute la ATM/ANS.OR.B.005, furnizorul DAT, în funcție de tipul de furnizare de DAT, trebuie să instituie și să mențină un sistem de management care să cuprindă proceduri de control pentru:

- (a) eliberarea, aprobarea sau modificarea documentelor;
- (b) modificarea DQR;
- (c) verificarea datelor de intrare pentru a se determina dacă au fost produse în conformitate cu standardele aplicabile;
- (d) actualizarea la timp a datelor utilizate;
- (e) identificare și trasabilitate;
- (f) procesele de recepție, de asamblare, de traducere, de selecție, de formatare, de distribuție și/sau de integrare a datelor într-o bază de date generică sau într-o bază de date compatibilă cu aplicația/echipamentul specific(ă) pentru aeronave;
- (g) tehnicile de verificare și de validare a datelor;
- (h) identificarea instrumentelor, inclusiv pentru managementul configurării și calificarea instrumentelor, după caz;
- (i) tratarea erorilor/deficiențelor;
- (j) coordonarea cu furnizorul (furnizorii) sursei de date aeronautice și/sau cu furnizorul (furnizorii) DAT, precum și cu titularul aprobării de proiect al echipamentului sau cu solicitantul unei aprobări pentru respectivul proiect specific atunci când furnizează servicii DAT de tip 2;
- (k) emiterea declarației de conformitate;
- (l) distribuția controlată a bazelor de date către utilizatori.

DAT.OR.115 Evidența documentelor

În plus față de cele prevăzute la ATM/ANS.OR.B.030, furnizorul DAT trebuie să includă în sistemul său de evidență a documentelor elementele indicate la DAT.OR.110.

SECȚIUNEA a 2-a — CERINȚE SPECIFICE

DAT.OR.200 Cerințele de raportare

(a) Furnizorul DAT trebuie:

1. să raporteze clientului și, dacă este cazul, titularului aprobării de proiect al echipamentului toate cazurile în care bazele de date aeronautice au fost date în exploatare de către furnizorul DAT și au fost identificate ulterior ca prezentând deficiențe și/sau erori, neîndeplinind astfel cerințele aplicabile în materie de date;

2. să raporteze AAC deficiențele și/sau erorile identificate în conformitate cu subpunctul 1, care ar putea duce la situații de risc la adresa siguranței. Aceste rapoarte se întocmesc într-o formă și într-un mod acceptabil pentru AAC;

3. în cazul în care furnizorul DAT certificat acționează în calitate de furnizor al unui alt furnizor DAT, să raporteze și acestei alte organizații toate cazurile în care a dat în exploatare organizației respective baze de date aeronautice care au fost identificate ulterior ca prezentând erori;

4. să raporteze furnizorului sursei de date aeronautice cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă în sursa aeronautică.

(b) Furnizorul DAT trebuie să instituie și să mențină un sistem intern de raportare în interesul siguranței pentru a permite colectarea și evaluarea rapoartelor pentru a identifica tendințele nefavorabile sau pentru a soluționa deficiențele, precum și pentru a extrage evenimentele și acțiunile raportabile.

Acest sistem de raportare internă poate fi integrat în sistemul de management, astfel cum se prevede la ATM/ANS.OR.B.005.

SUBPARTEA B — CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE DATE (DAT.TR)

SECȚIUNEA 1 — CERINȚE GENERALE

DAT.TR.100 Metodele de lucru și procedurile operaționale

Furnizorul DAT trebuie:

(a) în ceea ce privește toate datele aeronautice necesare:

1. să stabilească DQR care să fie convenite cu celălalt furnizor DAT și, în cazul unui furnizor DAT de tip 2, cu titularul aprobării de proiect al echipamentului sau cu solicitantul unei aprobări pentru respectivul proiect specific, pentru a determina compatibilitatea acestor DQR cu utilizarea prevăzută;

2. să folosească date de la surse sigure și, dacă este necesar, alte date aeronautice verificate și validate de însuși furnizorul DAT și/sau de alt sau alți furnizori DAT;

3. să stabilească o procedură care să asigure că datele sunt prelucrate corect;

4. să elaboreze și să implementeze procese care să asigure că datele adaptate furnizate sau solicitate de un operator de aeronave sau de un alt furnizor DAT se distribuie exclusiv solicitantului și

b) în ceea ce privește personalul de atestare care semnează declarațiile de conformitate emise în temeiul DAT.OR.105 litera (b), să asigure că:

1. cunoștințele, parcursul profesional (inclusiv alte funcții din cadrul organizației) și experiența membrilor personalului de atestare sunt corespunzătoare atribuțiilor care le revin;

2. păstrează dosare ale tuturor membrilor personalului de atestare, care includ detalii privind sfera lor de autorizare;

3. membrii personalului de atestare primesc un document care atestă sfera lor de autorizare.

DAT.TR.105 Interfețele necesare

Furnizorul DAT asigură interfețele formale necesare cu:

(a) sursa (sursele) de date aeronautice și/sau alți furnizori DAT;

(b) titularul aprobării de proiect al echipamentului, în cazul furnizării DAT de tip 2, sau cu solicitantul unei aprobări pentru respectivul proiect specific;

(c) operatorii de aeronave, după caz.

Anexa nr. 8
la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor
administrative pentru furnizorii de management al traficului
aerian și serviciilor de navigație aeriană

CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE COMUNICAȚII, DE NAVIGAȚIE SAU DE SUPRAVEGHERE

(Partea CNS)

SUBPARTEA A — CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE COMUNICAȚII, DE NAVIGAȚIE SAU DE SUPRAVEGHERE (CNS.OR)

SECȚIUNEA 1 — CERINȚE GENERALE

CNS.OR.100 Competența și capacitatea tehnică și operațională

(a) Un furnizor de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere trebuie să asigure disponibilitatea, continuitatea, acuratețea și integritatea serviciilor sale.

(b) Un furnizor de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere trebuie să confirme nivelul de calitate a serviciilor pe care le furnizează și să demonstreze că echipamentele sale sunt întreținute cu regularitate și că sunt calibrate atunci când este necesar.

SUBPARTEA B — CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE COMUNICAȚII, DE NAVIGAȚIE SAU DE SUPRAVEGHERE (CNS.TR)

SECȚIUNEA 1 — CERINȚE GENERALE

CNS.TR.100 Metodele de lucru și procedurile operaționale pentru furnizorii de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere

Un furnizor de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere trebuie să poată demonstra că metodele sale de lucru și procedurile sale operaționale sunt conforme cu standardele prevăzute în anexa 10 la Convenția de la Chicago privind telecomunicațiile aeronautice, transpuse în cadrul normativ național prin acte subordonate aprobate de AAC.

Anexa nr.9
la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor
administrative pentru furnizorii de management al traficului
aerian și serviciilor de navigație aeriană

CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE MANAGEMENT AL FLUXULUI DE TRAFIC AERIAN

(partea ATFM)

CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE MANAGEMENT AL FLUXULUI DE TRAFIC AERIAN (ATFM.TR)

SECȚIUNEA 1 — CERINȚE GENERALE

ATFM.TR.100 Metodele de lucru și procedurile operaționale pentru furnizorii de management al fluxului de trafic aerian

Un furnizor de management al fluxului de trafic aerian trebuie să poată demonstra că metodele sale de lucru și procedurile sale operaționale sunt conforme cu cerințele stabilite în:

1. Capitolul 3 punctul 3.7.5 (Air Traffic Flow Management) din anexa 11 la Convenția de la Chicago – Air Traffic Services.

2. Capitolul 3 (ATS Capacity and Air Traffic Flow Management) din Doc 4444, Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM) al OACI.

3. Capitolul 8.3 (Exemptions from ATFM slot allocation) din Doc 7030, European (EUR) Regional Supplementary Procedures al OACI.

4. Capitolul 8.4 punctul 1 litera (c) (Aircraft operator adherence to ATFM measures) din Doc 7030, European (EUR) Regional Supplementary Procedures al OACI.

5. Capitolul 2 punctul 2.3.2 (Changes to EOBT) din Doc 7030, European (EUR) Regional Supplementary Procedures al OACI.

Anexa nr. 10
la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor
administrative pentru furnizorii de management al traficului
aerian și serviciilor de navigație aeriană

CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE MANAGEMENT AL SPAȚIULUI AERIAN

(partea ASM)

CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE MANAGEMENT AL SPAȚIULUI AERIAN (ASM.TR)

SECȚIUNEA 1 — CERINȚE GENERALE

ASM.TR.100 Metodele de lucru și procedurile operaționale pentru furnizorii de management al spațiului aerian

Un furnizor de management al spațiului aerian trebuie să poată demonstra că metodele sale de lucru și procedurile sale operaționale sunt conforme cu cerințele stabilite în Regulamentul privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, aprobat prin HG nr.190/2021.

Anexa nr. 11
la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor
administrative pentru furnizorii de management al traficului
aerian și serviciilor de navigație aeriană

CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE PROIECTARE A PROCEDURILOR DE ZBOR

(partea FPD)

SUBPARTEA A – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE PROIECTARE A PROCEDURILOR DE ZBOR (FPD.OR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

FPD.OR.100 Servicii de proiectare a procedurilor de zbor (FPD)

(a) Un furnizor de servicii de proiectare a procedurilor de zbor efectuează proiectarea, documentarea și validarea procedurii (procedurilor) de zbor, sub rezerva, dacă este necesar, a aprobării din partea AAC în acest sens înainte de implementarea și utilizarea acestora.

În acest context, datele aeronautice și informațiile aeronautice utilizate de către furnizorul de servicii FPD trebuie să respecte cerințele de acuratețe, rezoluție și integritate menționate în catalogul de date aeronautice, în conformitate cu Subpartea E din anexa nr.3 (partea ATM/ANS.OR).

(b) Dacă datele aeronautice pentru proiectarea procedurilor de zbor nu sunt furnizate de o sursă sigură sau nu îndeplinesc cerințele aplicabile privind calitatea (DQR), furnizorul de servicii FPD poate obține astfel de date aeronautice din alte surse. În acest context, datele aeronautice respective trebuie validate de furnizorul de servicii FPD care intenționează să le utilizeze.

FPD.OR.105 Sistemul de management

În plus față de dispozițiile de la ATM/ANS.OR.B.005 din anexa nr.3, furnizorul de servicii FPD trebuie să instituie și să mențină un sistem de management care include proceduri de control pentru:

- (a) obținerea datelor;
- (b) proiectarea procedurilor de zbor în conformitate cu criteriile de proiectare stabilite la FPD.TR.100;
- (c) documentația de proiectare a procedurilor de zbor;
- (d) consultarea părților interesate;
- (d) validarea la sol și, după caz, (e) validarea în zbor a procedurii de zbor;

(f) identificarea instrumentelor, inclusiv pentru managementul configurării și calificarea instrumentelor, în funcție de necesități; și

(g) actualizarea și revizuirea periodică a procedurii (procedurilor) de zbor, după caz.

FPD.OR.110 Evidența documentelor

În plus față de dispozițiile de la ATM/ANS.OR.B.030 din anexa nr.3, furnizorul de servicii FPD trebuie să includă în sistemul său de evidență a documentelor elementele indicate la FPD.OR.105 din prezenta anexă.

FPD.OR.115 Competența și capacitatea tehnică și operațională

În plus față de dispozițiile de la ATM/ANS.OR.B.005 litera (a) punctul 6 din anexa nr.3, furnizorul de servicii FPD se asigură că proiectanții săi de proceduri de zbor:

1) au finalizat cu succes un curs de pregătire care oferă competențe de proiectare a procedurilor de zbor;

2) dețin o experiență adecvată pentru a aplica cu succes cunoștințele teoretice; și

3) finalizează cu succes pregătirea continuă.

(b) Când se consideră că este necesară validarea în zbor, furnizorul de servicii FPD se asigură că aceasta este efectuată de un pilot competent.

(c) În plus față de dispozițiile de la ATM/ANS.OR.B.030 din anexa nr.3, furnizorul de servicii FPD păstrează evidențe ale tuturor sesiunilor de pregătire, precum și ale tuturor activităților de proiectare finalizate de către proiectanții de proceduri de zbor angajați și, la cerere, pune aceste evidențe la dispoziția:

1) proiectanților de proceduri de zbor vizați; și

2) cu acordul proiectanților de proceduri de zbor, noului angajator atunci când un proiectant de proceduri de zbor este angajat de o entitate nouă.

FPD.OR.120 Interfețele necesare

(a) La obținerea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice în conformitate cu FPD.OR.100, furnizorul de servicii FPD se asigură că se încheie acordurile oficiale necesare, după caz, cu:

1) sursele de la care provin datele aeronautice;

2) alți furnizori de servicii;

3) operatorii de aerodrom; și

4) operatorii de aeronave.

(b) Pentru a se asigura că solicitările de proiectare de proceduri de zbor sunt clar definite și că fac obiectul verificărilor, furnizorul de servicii FPD încheie acordurile oficiale necesare cu următorul utilizator prevăzut.

SUBPARTEA B – CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE PROIECTARE A PROCEDURILOR DE ZBOR (FPD.TR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

FPD.TR.100 Cerințe de proiectare a procedurilor de zbor

Procedurile de zbor trebuie proiectate de furnizorul de servicii de proiectare a procedurilor de zbor în conformitate cu cerințele prevăzute în apendicele la anexa nr.11 (partea FPD) și cu criteriile de proiectare stabilite de AAC, astfel încât să se asigure operarea în condiții de siguranță a aeronavelor. Criteriile de proiectare permit stabilirea unor proceduri adecvate de trecere peste obstacole pentru procedurile de zbor, atunci când acest lucru este necesar.

FPD.TR.105 Coordonate și date aeronautice

(a) În plus față de dispozițiile de la ATM/ANS.OR.A.090 din anexa nr.3, coordonatele geografice care indică latitudinea și longitudinea sunt stabilite și raportate furnizorului sau furnizorilor de servicii de informare aeronautică (furnizorului sau furnizorilor AIS) în termenii punctului de referință geodezică al sistemului geodezic mondial – 1984 (WGS-84) sau ai unui echivalent al acestuia.

(b) Nivelul de acuratețe al lucrărilor pe teren și determinările și calculele derivate din acestea asigură că datele de navigație operaționale pentru fazele zborului se încadrează în abaterile maxime în raport cu un cadru de referință adecvat, astfel cum se precizează în subpartea E la anexa nr.3 (Part-ATM/ANS.OR).

Apendicele la anexa nr.11 (partea FPD)

CERINȚE APLICABILE STRUCTURILOR DE SPAȚIU AERIAN ȘI PROCEDURILOR DE ZBOR AFERENTE

SECȚIUNEA I

Specificații pentru regiunile de informare a zborurilor, regiunile de control, zonele de control și zonele de informare a zborurilor

(a) REGIUNILE DE INFORMARE A ZBORURILOR

Regiunile de informare a zborurilor:

1) acoperă întreaga structură a rutelor aeriene deservite de regiunile respective; și

2) includ tot spațiul aerian cuprins între limitele lor orizontale, cu excepția situațiilor când acesta este limitat de o regiune superioară de informare a zborurilor.

Autoritățile responsabile au sarcina de a menține responsabilitățile față de OACI în cadrul limitelor geografice ale regiunilor de informare a zborurilor care le-au fost încredințate de către OACI..

(b) REGIUNILE DE CONTROL

1) Regiunile de control sunt delimitate astfel încât să cuprindă suficient spațiu aerian pentru a include traiectele de zbor ale zborurilor în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR) sau secțiuni ale acestor zboruri pentru care sunt furnizate părțile aplicabile ale serviciilor de control al traficului aerian (ATC), ținând seama de capacitățile mijloacelor de navigație utilizate în mod normal în regiunea respectivă.

2) Se stabilește o limită inferioară a regiunii de control la o înălțime deasupra solului sau a apei de cel puțin 200 m (700 ft), cu excepția cazului în care AAC dispune altfel.

3) Se stabilește o limită superioară a regiunii de control când fie:

- (i) nu se va furniza serviciul ATC peste o astfel de limită superioară; fie
- (ii) regiunea de control este situată sub o regiune de control superioară, caz în care limita superioară coincide cu limita inferioară a regiunii superioare de control.

(c) ZONELE DE CONTROL

1) Limitele orizontale ale unei zone de control cuprind cel puțin secțiunile spațiului aerian care nu fac parte din regiunile de control ce includ traiectele zborurilor IFR care sosesc la și pleacă de la aerodromurile care trebuie utilizate în condiții meteorologice de zbor instrumental (IMC).

2) Dacă se află în limitele orizontale ale unei regiuni de control, zona de control se extinde în sus de la suprafața pământului până la, cel puțin, limita inferioară a regiunii de control.

(d) ZONELE DE INFORMARE A ZBORURILOR

1) Limitele orizontale ale unei zone de informare a zborurilor cuprinde cel puțin secțiunile spațiului aerian, care nu fac parte nici din regiunile de control, nici din zona de control, ce includ traiectoriile zborurilor IFR și/sau VFR care sosesc și pleacă de pe aerodromuri.

2) Dacă se află în limitele orizontale ale unei regiuni de control, zona de informare a zborurilor se extinde în sus de la suprafața pământului până cel puțin la limita inferioară a regiunii de control.

SECȚIUNEA II

Identificarea rutelor ATS, altele decât rutele de plecare și de sosire standard

(a) La stabilirea rutelor ATS, se asigură existența unui spațiu aerian protejat de-a lungul fiecărei rute ATS și o distanțare sigură între rutele ATS adiacente.

(b) Rutele ATS sunt identificate prin indicative.

(c) La identificarea rutelor ATS, altele decât rutele standard de plecare și de sosire, sistemul de indicative utilizat trebuie:

- 1) să permită identificarea unică și simplă a tuturor rutelor ATS;
- 2) să evite redundanța;
- 3) să poată fi folosit atât de către sistemele de automatizare de la sol, cât și de cele de la bordul aeronavelor;
- 4) să asigure concizia maximă în utilizarea operațională; și
- 5) să asigure suficiente posibilități de extindere pentru a face față oricărei cerințe viitoare fără a fi necesare schimbări fundamentale.

(d) Indicativele de bază ale rutelor ATS trebuie atribuite pe baza următoarelor principii:

- 1) același indicativ de bază este atribuit unei rute principale destinate operării lung-curier pe întreaga sa lungime, indiferent de regiunile de control terminal, de statele sau de regiunile traversate;

- 2) dacă două sau mai multe rute principale destinate operării lung-curier au un segment comun, segmentului respectiv i se atribuie fiecare dintre indicativii rutelor respective, cu excepția cazului în care acest lucru ar crea dificultăți în furnizarea serviciilor de trafic aerian (ATS), situația în care, prin acord comun, se atribuie un singur indicativ; și

- 3) un indicativ de bază atribuit unei rute nu poate fi atribuit niciunei alte rute.

SECȚIUNEA III

Identificarea rutelor de plecare și de sosire standard și a procedurilor asociate

(a) La identificarea rutelor de plecare și de sosire standard și a procedurilor asociate, se asigură că:

- 1) sistemul de indicative permite identificarea fiecărei rute într-un mod simplu și fără echivoc;
- 2) fiecare rută este identificată printr-un indicativ în clar și un indicativ codificat aferent; și
- 3) în comunicațiile prin voce, indicativii trebuie să fie recunoscuți cu ușurință în relație cu o rută de plecare sau de sosire standard și trebuie să nu creeze dificultăți de pronunție piloților și personalului ATS.

(b) La crearea indicativelor pentru rutele de plecare și de sosire standard și a procedurilor asociate, se utilizează următoarele:

- 1) un indicativ în clar;
 - 2) un indicator de bază;
 - 3) un indicator de valabilitate exprimat printr-o cifră de la 1 la 9;
 - 4) un indicator al rutei exprimat printr-o literă a alfabetului; nu se utilizează literele „I” și „O”; și
 - 5) un indicativ codificat al unei rute de plecare sau de sosire standard, instrumentale sau la vedere.
- (c) Atribuirea indicativelor
- 1) Fiecărei rute i se atribuie un indicativ unic.
 - (2) Pentru a face diferența între două sau mai multe rute legate de același punct semnificativ (și căroră, prin urmare, li se atribuie același indicator de bază), fiecărei rute i se atribuie un indicator separat, astfel cum se descrie la litera (b) punctul 4.
- (d) Atribuirea indicatorilor de valabilitate
- 1) Se atribuie un indicator de valabilitate fiecărei rute pentru a identifica ruta în vigoare în prezent.
 - 2) Primul indicator de valabilitate care trebuie atribuit este cifra „1”.
 - 3) De fiecare dată când o rută este modificată, se atribuie un nou indicator de valabilitate, care reprezintă următoarea cifră superioară. Cifra „9” va fi urmată de cifra „1”.

SECȚIUNEA IV

Stabilirea și identificarea punctelor semnificative

- (a) Se stabilesc puncte semnificative în vederea definirii unei rute sau a unei proceduri de zbor ATS și/sau în legătură cu cerințele ATS referitoare la informațiile legate de evoluția în zbor a aeronavelor.
- (b) Punctele semnificative sunt identificate prin indicative.

SECȚIUNEA V

Altitudinile minime de zbor

Altitudinile minime de zbor sunt stabilite pentru fiecare rută ATS și regiune de control și sunt transmise în vederea diseminării. Aceste altitudini minime de zbor asigură o valoare minimă de trecere peste obstacole în regiunile vizate.

SECȚIUNEA VI

Identificarea și delimitarea regiunilor interzise, restricționate și periculoase

La stabilirea inițială a regiunilor interzise, restricționate sau periculoase, acestora li se atribuie un element de identificare și se transmit detaliile complete în vederea diseminării.

Anexa nr. 12
la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor
administrative pentru furnizorii de management al traficului
aerian și serviciilor de navigație aeriană

**CERINȚE SPECIFICE APLICABILE ADMINISTRATORULUI
REȚELEI
(partea NM)**

**CERINȚE TEHNICE APLICABILE ADMINISTRATORULUI
REȚELEI (NM.TR)**

**NM.TR.100 Metodele de lucru și procedurile operaționale pentru
administratorul rețelei**

Administratorul rețelei trebuie să poată demonstra că metodele sale de lucru și procedurile sale operaționale sunt conforme cu cerințele naționale și internaționale aplicabile.

Anexa nr. 13
la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor
administrative pentru furnizorii de management al traficului
aerian și serviciilor de navigație aeriană

**CERINȚE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII
REFERITOARE LA PREGĂTIREA PERSONALULUI ȘI LA
EVALUAREA COMPETENȚELOR
(partea PERS)**

**SUBPARTEA A — PERSONALUL ELECTRONIST PENTRU
SIGURANȚA
TRAFICULUI AERIAN**

SECȚIUNEA 1 — CERINȚE GENERALE

ATSEP.OR.100 Domeniul de aplicare

(a) Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de furnizorul de servicii în ceea ce privește pregătirea și evaluarea competențelor personalului electronist pentru siguranța traficului aerian (ATSEP).

(b) În cazul furnizorilor de servicii care solicită un certificat limitat în conformitate cu ATM/ANS.OR.A.010 literele (a) și (b) și/sau care își declară activitățile în conformitate cu ATM/ANS.OR.A.015, cerințele minime care trebuie îndeplinite în ceea ce privește pregătirea și evaluarea competențelor ATSEP pot fi stabilite de AAC. Respectivele cerințe minime trebuie să se bazeze pe calificarea, experiența acumulată și experiența recentă pentru a întreține echipamente specifice sau tipuri de echipamente asigurând un nivel echivalent de siguranță.

ATSEP.OR.105 Programul de pregătire și de evaluare a competențelor

În conformitate cu ATM/ANS.OR.B.005 litera (a) subpunctul 6, furnizorul de servicii care angajează ATSEP trebuie să stabilească un program de pregătire și de evaluare a competențelor care să acopere sarcinile și responsabilitățile ce trebuie îndeplinite de ATSEP.

Atunci când ATSEP este angajat de o organizație contractată, furnizorul de servicii se asigură că respectivul ATSEP a beneficiat de pregătirea aplicabilă și a obținut competențele prevăzute în prezenta subparte.

ATSEP.OR.110 Evidența documentelor

În plus față de cele prevăzute la ATM/ANS.OR.B.030, furnizorul de servicii care angajează ATSEP trebuie să țină evidența tuturor cursurilor de

pregătire urmate de ATSEP, precum și a evaluării competențelor ATSEP și trebuie să pună aceste documente la dispoziția:

- (a) ATSEP în cauză, la cerere;
- (b) noului angajator, la cerere și cu acordul ATSEP, atunci când ATSEP este angajat de o nouă entitate.

ATSEP.OR.115 Competența lingvistică

Furnizorul de servicii trebuie să se asigure că ATSEP este competent în limba sau limbile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale.

SECȚIUNEA a 2-a — CERINȚELE PRIVIND PREGĂTIREA

ATSEP.OR.200 Cerințele privind pregătirea — dispoziții generale

Un furnizor de servicii trebuie să se asigure că ATSEP:

- (a) a încheiat cu succes:
 1. pregătirea de bază prevăzută la ATSEP.OR.205;
 2. pregătirea de calificare prevăzută la ATSEP.OR.210;
 3. pregătirea de calificare în materie de sisteme și echipamente prevăzută la ATSEP.OR.215;
- (b) a urmat pregătirea continuă în conformitate cu ATSEP.OR.220.

ATSEP.OR.205 Pregătirea de bază

(a) Pregătirea de bază a ATSEP trebuie să cuprindă:

1. subiectele, temele și subtemele cuprinse în Pregătirea de bază — programa comună, specificată în cerințele tehnice aprobate de AAC;
2. în cazul în care este relevant pentru activitățile furnizorului de servicii, subiectele cuprinse în Pregătirea de bază — specializări, specificată în cerințele tehnice aprobate de AAC.

(b) Un furnizor de servicii poate determina cele mai potrivite cerințe educaționale pentru personalul său ATSEP candidat și, prin urmare, poate să adapteze numărul și/sau nivelul subiectelor, temelor și subtemelor menționate la litera (a), după caz.

ATSEP.OR.210 Pregătirea de calificare

Pregătirea de calificare a ATSEP trebuie să cuprindă:

- (a) subiectele, temele și subtemele cuprinse în Pregătirea de calificare — programa comună, specificată în cerințele tehnice aprobate de AAC;
- (b) în cazul în care este relevant pentru activitățile sale, cel puțin una dintre specializările de calificare cuprinse în Pregătirea de calificare — specializări, specificată în cerințele tehnice aprobate de AAC.

ATSEP.OR.215 Pregătirea de calificare în materie de sisteme și echipamente

(a) Pregătirea de calificare în materie de sisteme și echipamente a ATSEP trebuie să fie aplicabilă sarcinilor care trebuie îndeplinite și să includă unul sau mai multe dintre următoarele elemente:

1. cursuri teoretice;
2. cursuri practice;
3. pregătire la locul de muncă.

(b) Pregătirea de calificare în materie de sisteme și echipamente trebuie să asigure că personalul ATSEP candidat dobândește cunoștințe și competențe în ceea ce privește:

1. funcționalitatea sistemului și a echipamentului;
2. impactul efectiv și potențial al acțiunilor ATSEP asupra sistemului și a echipamentului;
3. impactul sistemului și al echipamentului asupra mediului operațional.

ATSEP.OR.220 Pregătirea continuă

Pregătirea continuă a ATSEP trebuie să cuprindă pregătirea de menținere și perfecționare, pregătirea cu privire la modernizarea și modificarea echipamentelor/sistemelor și/sau pregătirea pentru situații de urgență.

SECȚIUNEA a 3-a — CERINȚELE PRIVIND EVALUAREA COMPETENȚELOR

ATSEP.OR.300 Evaluarea competențelor — dispoziții generale

Un furnizor de servicii trebuie să se asigure că ATSEP:

- (a) a fost evaluat ca fiind competent înainte de a-și executa sarcinile;
- (b) face obiectul unei evaluări continue a competențelor în conformitate cu ATSEP.OR.305.

ATSEP.OR.305 Evaluarea competenței inițiale și continue

Un furnizor de servicii care angajează ATSEP trebuie:

- (a) să instituie, să implementeze și să documenteze procesele:
 1. de evaluare a competenței inițiale și continue a ATSEP;
 2. de tratare a unei lipse sau a unei degradări a competenței ATSEP, inclusiv un proces de contestare;
 3. de asigurare a supravegherii personalului care nu a fost evaluat ca fiind competent;
- (b) să definească următoarele criterii pe baza cărora trebuie evaluată competența inițială și continuă:
 1. aptitudini tehnice;
 2. aptitudini comportamentale;
 3. cunoștințe.

SECȚIUNEA a 4-a — CERINȚELE APLICABILE INSTRCTORILOR ȘI EVALUATORILOR

ATSEP.OR.400 Instructori de pregătire a ATSEP

Un furnizor de servicii care angajează ATSEP trebuie să se asigure că:

- (a) instructorii de pregătire a ATSEP dețin o experiență corespunzătoare în domeniul în care urmează să fie oferită instruirea;
- (b) instructorii pentru pregătirea la locul de muncă au încheiat cu succes un curs de pregătire la locul de muncă și au competențele necesare pentru a interveni în situații în care siguranța ar putea fi compromisă în timpul pregătirii.

ATSEP.OR.405 Evaluatorii aptitudinilor tehnice

Un furnizor de servicii care angajează ATSEP trebuie să se asigure că evaluatorii aptitudinilor tehnice au încheiat cu succes un curs de evaluatori și că dețin experiența corespunzătoare pentru a evalua pe baza criteriilor definite la ATSEP.OR.305 litera (b).

NOTĂ INFORMATIVĂ

la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană

1. Denumirea autorului, și după caz, a participanților la elaborarea proiectului

Proiectul de hotărâre cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, cu suportul Autorității Aeronautice Civile.

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ și finalitățile urmărite

Proiectul de hotărâre este elaborat în scopul armonizării cadrului normativ național cu standardele Uniunii Europene în materie de certificare și supraveghere a entităților cu atribuții de management al traficului aerian și furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

Obligativitatea racordării cadrului normativ național cu acquis-ul comunitar pe domeniul aviației civile este statuată în Anexa III la Acordul privind spațiul aerian comun între Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova, semnat la Bruxelles, pe 26.06.2012, ratificat prin Legea nr. 292/2012.

Cadrul normativ actual care stabilește condițiile de certificare a furnizorilor de servicii de navigație aeriană ce activează pe teritoriul Republicii Moldova este preponderent guvernat de Reglementările Aeronautice Civile RAC-ANSPC - Certificarea furnizorului de servicii de navigație aeriană, aprobate prin Ordinul Administrației de Stat a Aviației Civile nr. 57/GEN din 07.07.2008, publicate în Monitorul Oficial al Republicii Moldova Nr. 125-126/369 din 15.07.2008. Actul normativ în cauză, cu toate că este suficient de vechi, și-a demonstrat eficiența pe parcursul anilor, nivelul înalt de siguranță al activității furnizorilor de servicii de navigație aeriană și capacitatea avansată de supraveghere a Autorității Aeronautice Civile fiind demonstrate inclusiv prin rata de implementare a standardelor și practicilor recomandate ale Organizației Internaționale a Aviației Civile (OACI), care urmare a auditului ce a avut loc cel mai recent (ianuarie-februarie 2022) este de 82,5%, fiind înregistrată o creștere semnificativă (de la 65,38% cât era anterior).

Totuși, având în vedere aspirațiile Republicii Moldova de a deveni stat membru al Uniunii Europene, precum și tendința de a ne integra în Blocul de Spațiu Aerian – DANUBE, astfel devenind membru al Cerului Unic European, necesită eforturi suplimentare, ceea ce în primul rând face necesară implementarea standardelor UE aplicabile pentru certificarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene

Proiectul este compatibil cu prevederile stabilite în cadrul normativ național și transpune parțial prevederile Regulamentului UE 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011.

Astfel, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 1171/2018 a fost elaborat Tabelul de concordanță la proiect.

4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

În contextul derulării procesului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, existența unor norme armonizate cu legislația UE pentru certificarea și supravegherea furnizorilor de servicii vizate este esențială pentru a spori încrederea statelor membre în siguranța sistemului aviației civile din Republica Moldova per general și sistemului de certificare și supraveghere a entităților abilitate cu funcții de management al traficului aerian și furnizare a serviciilor de navigație aeriană în parte. Prin urmare, pentru a asigura cel mai înalt nivel de siguranță și de securitate, prin proiectul în cauză urmează a fi consolidate o serie de cerințe uniforme în ceea ce privește furnizarea de servicii și supravegherea acestora. Astfel se va garanta că furnizarea serviciilor în scopul navigației aeriene are loc în condiții de maximă siguranță și la un standard înalt de calitate, asigurându-se în acest fel mai multă libertate de circulație și o mai mare disponibilitate a acestor servicii.

Proiectul este elaborat pentru a asigura o abordare armonizată a certificării și a supravegherii, iar măsurile care urmează să fie puse în aplicare în ceea ce privește securitatea sistemelor, a componentelor utilizate și a datelor ar trebui coordonate la nivelul statelor membre, al blocurilor funcționale de spațiu aerian și al rețelei formate de serviciile, funcțiile și produsele oferite de furnizorii de servicii, al administratorului rețelei, al aerodromurilor și al altor persoane care furnizează infrastructura necesară pentru operațiunile de zbor.

Managementul siguranței asigură identificarea, evaluarea și reducerea la minimum a riscurilor în materie de siguranță și a vulnerabilităților în materie de securitate cu impact asupra siguranței. Prin urmare, proiectul precizează mai în detaliu cerințele referitoare la evaluarea siguranței schimbărilor aduse sistemului funcțional de către o organizație certificată. Aceste cerințe sunt adaptate pentru a se ține seama de integrarea cerințelor referitoare la managementul schimbării în structura comună de reglementare a siguranței aviației civile, precum și de experiența acumulată de părțile interesate și de autoritățile competente în domeniul supravegherii siguranței.

Este urmărită oportunitatea ca, printre aspectele sistemelor de management ale furnizorilor de servicii, să se introducă și o cultură a siguranței într-un mod care să promoveze înțelegerea și îmbunătățirea acestor sisteme, recunoscându-se în același timp necesitatea de a consolida și mai mult sistemele de management, în special prin integrarea unei raportări fiabile a evenimentelor de aviație civilă.

Proiectul reglementează expres care sunt autoritățile responsabile cu îndeplinirea sarcinilor legate de certificare, de supraveghere și de aplicare a normelor în cazul furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

Proiectul specifică faptul că, atunci când își îndeplinesc sarcinile de certificare, de supraveghere și de aplicare a normelor în temeiul prezentului regulament, autoritățile competente trebuie să fie independente față de orice furnizor de servicii, asigurându-se o separare corespunzătoare între respectivele autorități și furnizori, cel puțin la nivel funcțional, și că ar trebui evitat orice eventual conflict de interese. Obiectivul este de a garanta obiectivitatea și imparțialitatea autorităților respective, dar și de a asigura îndeplinirea sarcinilor lor în temeiul prezentului regulament la un înalt nivel de calitate.

Pentru a se asigura că se respectă în permanență cerințele aplicabile furnizorilor de servicii prevăzute în prezentul regulament și că autoritățile competente își pot îndeplini în mod eficace sarcinile de certificare și supraveghere, este stabilit faptul că respectivelor autorități li se acordă anumite competențe de investigare, pe lângă posibilitatea de a efectua investigații și studii. În vederea asigurării funcționării mecanismului în cauză, este stabilit faptul că respectivele competențe se vor exercita în conformitate cu normele aplicabile din legislația în vigoare, ținându-se totodată seama de un anumit număr de elemente specifice, menite să asigure un echilibru echitabil între toate drepturile și interesele aflate în joc într-un caz particular.

Personalul electronist pentru siguranța traficului aerian angajat de un furnizor de servicii sau de administratorul rețelei urmează să facă obiectul unui program de pregătire și de evaluare a competențelor. Furnizorul de servicii sau administratorul rețelei va trebui, de asemenea, să se asigure că personalul organizațiilor contractate este calificat corespunzător. Prin urmare, în prezentul proiect sunt incluse dispoziții detaliate privind pregătirea și evaluarea competențelor acestui tip de personal.

Pentru a se asigura un nivel înalt al siguranței aviației civile în Republica Moldova, măsurile prevăzute în prezentul regulament reflectă stadiul actual al tehnologiei din domeniul siguranței aviației, inclusiv cele mai bune practici și progresele științifice și tehnice din domeniul serviciilor meteorologice. Prezentul regulament se bazează pe standardele și pe practicile recomandate aplicabile ale OACI, mai exact pe anexa 3 la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”), referitoare la „Serviciul meteorologic pentru navigația aeriană internațională”, valorificând totodată experiența dobândită la nivel mondial în domeniul furnizării de servicii meteorologice și asigurând proporționalitatea în funcție de dimensiunea, tipul și complexitatea furnizorilor de servicii meteorologice.

Proiectul stabilește cerințe în ceea ce privește certificarea și supravegherea furnizorilor de servicii de date pentru a se asigura că furnizorii de date aeronautice destinate să fie utilizate pe aeronave prelucrează datele într-un mod corespunzător, care răspunde cerințelor utilizatorilor finali și care permite desfășurarea în condiții de siguranță a operațiunilor care folosesc navigația bazată pe performanțe.

Principalele prevederi ale proiectului includ:

- cerințe pentru furnizarea managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană („ATM/ANS”) pentru traficul aerian general, în special pentru persoanele juridice sau fizice care furnizează respectivele servicii și funcții;
- cerințe aplicabile autorităților competente de supravegherea serviciilor de navigație aeriană;
- cerințe privind publicația de informare aeronautică;
- normele și procedurile de proiectare a structurilor de spațiu aerian.

Apendicele la Reg.373/2017:

- Apendicele nr.1 la anexa nr.1;
- Apendicele nr.1 la anexa nr.2;
- Apendicele nr.1 la anexa nr.5;
- Apendicele nr.2 la anexa nr.5;
- Apendicele nr.3 la anexa nr.5;
- Apendicele nr.4 la anexa nr.5;
- Apendicele nr.5 la anexa nr.5;
- Apendicele nr.6 la anexa nr.5;
- Apendicele nr.7 la anexa nr.5;
- Apendicele nr.8 la anexa nr.5;
- Apendicele nr.2 la anexa nr.6;
- Apendicele nr.3 la anexa nr.6;
- Apendicele nr.4 la anexa nr.6;
- Apendicele nr.1 la anexa nr.13;
- Apendicele nr.2 la anexa nr.13;
- Apendicele nr.3 la anexa nr.13;
- Apendicele nr.4 la anexa nr.13;

care stabilesc formatul certificatului furnizorului ANS/ATM, formatul prognozelor METAR, TAF, SIGMET, AIRMET, NOTAM, SNOWTAM, ASHTAM avertizărilor vulcanice, cicloanelor tropicale, precum și programele de instruire a personalului (de bază și de calificare) **vor fi incluse în acte normative subordonate aprobate de AAC (PIAC, CT).**

5. Fundamentarea economică-financiară

Implementarea prevederilor proiectului nu necesită alocarea resurselor financiare suplimentare de la bugetul de stat.

6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare

Prezentul proiect de hotărâre este elaborat în vederea ajustării cadrului normativ național la prevederile cadrului normativ european aferent management-ului traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană.

7. Avizarea și consultarea proiectului

Proiectul de hotărâre a fost consultat și avizat cu autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect, instituțiile interesate, agenții aeronautici, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparență”, directoriul „Transparență decizională”) și pe portalul guvernamental www.particip.gov.md.

Informația privind rezultatele procesului de avizare și consultare publică a fost inclusă în Tabelul de sinteză.

8. Constatările expertizei anticorupție

Proiectul hotărârii a fost supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele acestora au fost reflectate în Tabelul de sinteză.

9. Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul de hotărâre a fost supus expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele acesteia au fost reflectate în Tabelul de concordanță.

10. Constatările expertizei juridice

Proiectul hotărârii a fost supus expertizei juridice conform art. 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele acesteia au fost reflectate în Tabelul de sinteză.

11. Constatările altor expertize

Analiza impactului cât și proiectul de hotărâre au fost supuse expertizei în cadrul Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 23/2019 cu privire la aprobarea Metodologiei de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative.

Ministru

Lilia DABIJA