COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 9.10.2020
COM(2020) 649 final

ANNEX

ANEXĂ

la

Propunerea de decizie a Consiliului

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea privește notificarea diferențelor față de anexele 1, 3, 4, 6 părțile I, II și III, 10 volumele I și II, 11, 14 volumele I și II, 15 și 16 volumele I, II și III la Convenția privind aviația civilă internațională, precum și în cadrul Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește adoptarea amendamentelor 46 și 39 la anexa 6 părțile I și II la convenția respectivă, referitoare la amânarea viitoarei cerințe de echipare cu un înregistrator de voce în carlingă (CVR) de 25 de ore, pentru a se evita consecințele neintenționate datorate situației neprevăzute legate de COVID-19

ANEXĂ

Diferențele care trebuie notificate Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește o serie de amendamente adoptate la anexele la Convenția de la Chicago

1. DIFERENȚELE CARE TREBUIE NOTIFICATE

În cadrul celei de a 219-a sesiuni a Consiliului OACI, care a avut loc în perioada 2-20 martie 2020, s-a adoptat o serie de amendamente la diverse anexe la Convenția de la Chicago, în domeniul siguranței, al mediului și al navigației aeriene. În acest context, având în vedere legislația relevantă a Uniunii, trebuie notificate OACI diferențele de mai jos.

1.1. Amendamentul 176 la anexa 1 privind acordarea licențelor personalului

Trebuie notificate diferențe.

1.2. Amendamentul 79 la anexa 3 privind serviciul meteorologic pentru navigația aeriană internațională

Trebuie notificate diferențe.

1.3. Amendamentele 44, 37 și 23, respectiv, la părțile I, II și III ale anexei 6 privind operațiunile aeronavelor

Partea I: Trebuie notificate diferențe.
Partea II: Trebuie notificate diferențe.
Partea III: Trebuie notificate diferențe.

1.4. Amendamentul 92 la anexa 10 privind telecomunicațiile aeronautice, volumele I și II

Volumul I: Trebuie notificate diferențe.
Volumul II: Trebuie notificate diferențe.

1.5. Amendamentul 52 la anexa 11 privind serviciile de trafic aerian

Trebuie notificate diferențe.

1.6. Amendamentele 15 și 9 la anexa 14 privind aerodromurile, volumele I și II

Volumul I: Trebuie notificate diferențe.
Volumul II: Trebuie notificate diferențe.

1.7. Amendamentul 41 la anexa 15

Trebuie notificată o diferență.

1.8. Amendamentele 13, 10 și 1 la anexa 16 privind mediul, volumele I, II și III

Volumul I: Trebuie notificate diferențe.
Volumul II: Trebuie notificate diferențe.
Volumul III: Trebuie notificate diferențe.

2. DETALII PRIVIND DIFERENȚELE CARE TREBUIE NOTIFICATE

2.1. Amendamentul 176 la anexa 1 privind acordarea licențelor personalului

2.1.1. Descriere

Amendamentul rezultă din recomandările elaborate de Grupul operativ pentru pregătire și evaluare pe bază de competențe (CBTA-TF) al OACI și de Secretariatul OACI și se referă la alinierea cu amendamentul 5 la Procedurile privind serviciile de navigație aeriană – Pregătire (PANS-TRG, Doc. 9868), la noi definiții, la actualizarea cerințelor pentru dispecerii operațiuni zbor/dispecerii de zbor, la modificarea dispozițiilor privind aeronavele cu decolare-aterizare verticală și amânarea aplicabilității acestora și la introducerea unor dispoziții privind instructorii pentru pregătirea la locul de muncă în materie de control al traficului aerian.

2.1.2. Legislația relevantă a Uniunii

Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei[1]

Regulamentul (UE) 2015/340 al Comisiei[2]

2.1.3. Tabelul diferențelor care trebuie notificate pentru amendamentul 176 la anexa 1

Dispoziția din anexă	**Categoria diferenței**	**Detaliile diferenței**	**Observații**
CAPITOLUL 1. DEFINIȚII ȘI NORME GENERALE PRIVIND LICENȚELE 1.1 Definiții Competență; Element de competență; Unitate de competență; Gestionarea erorilor; Criterii de performanță; Gestionarea amenințărilor.	C	Regulamentul (UE) 1178/2011 include aceste definiții specificate în anexa 1 a OACI, ediția a 12-a din 2018. Regulamentul (UE) 2015/340 nu include definițiile menționate.	Pentru a aborda aspectele de redactare, este planificată adoptarea unei modificări a Regulamentului (UE) 1178/2011, în cadrul RMT.0587 „Actualizarea periodică a reglementărilor privind pregătirea, testarea și verificarea piloților, precum și supravegherea aferentă”. În viitor se va avea în vedere o modificare a Regulamentului (UE) 2015/340, în cadrul RMT.0668 „Actualizarea periodică a normelor privind acordarea de licențe controlorilor de trafic aerian”.

[1] JO L 311, 25.11.2011, p. 1.
[2] JO L 63, 6.3.2015, p. 1.

CAPITOLUL 1. DEFINIȚII ȘI NORME GENERALE PRIVIND LICENȚELE 1.1 Definiții Pregătire și evaluare bazate pe competențe; Standardul de competențe; Condiții; Cadrul de competențe al OACI; Monitorizare; Comportamentul observabil (OB); Zbor pilot (PF); Monitorizare pilot (PM).	C	Regulamentele UE nu includ aceste definiții.	Este planificată adoptarea unei modificări a Regulamentului (UE) 1178/2011, în cadrul RMT.0587 „Actualizarea periodică a reglementărilor privind pregătirea, testarea și verificarea piloților, precum și supravegherea aferentă”.
2.4.3 Cerințe specifice pentru eliberarea calificării privind categoria avionului 2.4.3.1 Experiență 2.4.3.1.1 Creditul este limitat la maximum 20 de ore	A	FCL.315 CPL, împreună cu apendicele 3 la anexa I (partea FCL), din Regulamentul 1178/2011 permite un credit de maximum 10 ore.	
1.2.8.2 și APENDICELE 2. ORGANIZAȚIE DE PREGĂTIRE APROBATĂ 3. Programe de pregătire	B	FCL.115 LAPL, FCL.210 PPL, FCL.315 CPL și FCL.315(A), FCL.410.A MPL, FCL.515 ATPL, FCL930 FI, FCL.930FI FI, FCL.930.TRI TRI, FCL.930.CRI CRI, FCL930.IRI IRI, FCL930.SFI SFI, FCL930.MCCI MCCI, FCL930.ST STI, FCL.930.MI MI, FCL.930FTI FTI, apendicele 3 la anexa I, apendicele 5 la anexa I și apendicele 6 la anexa I la anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) 2011/1178 al Comisiei (acordarea de licențe personalului navigant) asigură flexibilitatea necesară a programelor de pregătire.	

CAPITOLUL 4 LICENȚE ȘI CALIFICĂRI PENTRU ALTE TIPURI DE PERSONAL DECÂT PERSONALUL NAVIGANT 4.4 Licența de controlor de trafic aerian 4.4.1 Cerințe pentru eliberarea licenței 4.4.1.3 Experiență 4.4.1.3.1	C	Regulamentul (UE) 2015/340 nu conține cerința privind vechimea de trei luni.	Se va avea în vedere o modificare a Regulamentului (UE) 2015/340, în cadrul mandatului de reglementare RMT.0668 „Actualizarea periodică a normelor privind acordarea de licențe controlorilor de trafic aerian”. Se preconizează că o notificare a propunerii de modificare (NPA) va fi emisă până la sfârșitul anului 2020.
4.4.1.3.2	A	Regulamentul (UE) 2015/340 abordează standardul menționat într-un mod detaliat în ceea ce privește experiența și pregătirea instructorilor specializați în pregătirea la locul de muncă.	Nu se prevede nicio modificare a Regulamentului (UE) 2015/340, partea ATCO.
4.5 Calificările de controlor de trafic aerian 4.5.2 Cerințe pentru calificările de controlor de trafic aerian 4.5.2.2 Experiență 4.5.2.2.1 litera (b)	B	Partea ATCO din Regulamentul (UE) 2015/340 abordează standardul menționat fără a impune o obligație suplimentară.	Nu se prevede nicio modificare a Regulamentului (UE) 2015/340, partea ATCO.
4.5.2.2.1 litera (c)	C	Regulamentele UE nu impun experiența/pregătirea în domeniul apropierii supravegheate radar.	Se prevede ca standardul să fie abordat în AMC asociat părții ATCO din Regulamentul (UE) 2015/340, în cadrul RMT.0668 „Actualizarea periodică a normelor privind acordarea de licențe controlorilor de trafic aerian”. Se preconizează că o notificare a propunerii de modificare (NPA) va fi emisă până la sfârșitul anului 2020.

4.5.2.2.2	B	Partea ATCO din Regulamentul (UE) 2015/340 nu impune depunerea unei cereri de calificare în termen de șase luni de la finalizarea experienței. Cu toate acestea, regulamentul respectiv impune ca privilegiile să fie exercitate într-un termen care nu trebuie să depășească 90 de zile. Norma ATCO se referă la 1 an, atunci când titularul unei licențe de controlor de trafic aerian stagiar nu a început să exercite privilegiile aferente licenței respective de la data eliberării acesteia sau a întrerupt exercitarea respectivelor privilegii timp de peste un an. Titularul acestei licențe poate apoi începe sau continua pregătirea în cadrul unității pentru calificarea respectivă numai după o evaluare a competenței sale anterioare în ceea ce privește îndeplinirea în continuare a cerințelor relevante pentru respectiva calificare și după satisfacerea oricărei cerințe de pregătire care rezultă din această evaluare.	

1.2. Amendamentul 79 la anexa 3 privind serviciul meteorologic pentru navigația aeriană internațională

1.2.1. Descriere

Amendamentul, care rezultă în urma celei de a patra reuniuni a Grupului de meteorologie (METP/4), se referă la modelul de schimb de informații meteorologice al OACI (IWXXM), la monitorizarea vulcanilor de-a lungul căilor aeriene internaționale (IAVW), la sistemul mondial de prognoze de zonă (WAFS), la SIGMET, AIRMET și GAMET[3].

[3] AIRMET și SIGMET sunt menționate în Regulamentul (UE) nr. 2017/373. Acestea sunt informații pentru utilizatorii spațiului aerian referitoare la anumite condiții meteorologice.

GAMET este definită în normele OACI. Aceasta este o prognoză de zonă într-un limbaj simplu abreviat pentru zborurile la niveluri joase, pentru o regiune de informare a zborurilor sau pentru o subzonă a acesteia, pregătită de biroul meteorologic desemnat de către autoritatea meteorologică în cauză și transmisă birourilor meteorologice din regiunile adiacente de informare a zborurilor, astfel cum s-a convenit între autoritățile

1.2.2. Legislația relevantă a Uniunii

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei[4]

1.2.3. Tabelul diferențelor care trebuie notificate pentru amendamentul 79 la anexa 3

Dispoziția din anexă	**Categoria diferenței**	**Detaliile diferenței**	**Observații**
ANEXA 3, amendamentul 79, capitolul 1 1.1 „Definiții”; „Centru consultativ pentru cenușă vulcanică (VAAC)”	C	În normele UE, definiția termenului „centru consultativ pentru cenușă vulcanică (VAAC)” include textul „în urma unei erupții vulcanice”.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care se anticipează că textul „în urma unei erupții vulcanice” va fi eliminat, iar definiția termenului „centru consultativ pentru cenușă vulcanică (VAAC)” va fi în concordanță cu amendamentul 79 al OACI.
ANEXA 3, amendamentul 79, capitolul 3 3.4 „Centre de veghe meteorologică”; noua dispoziție 3.4.4	C	În normele UE, recomandarea ca centrele de veghe meteorologică (MWO) să coordoneze SIGMET cu MWO învecinate nu este inclusă.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care se preconizează includerea unei cerințe echivalente cu cea din amendamentul 79 al OACI, cerință care va fi în concordanță cu amendamentul 79 al OACI.
ANEXA 3, amendamentul 79, capitolul 3 3.7 „Centre consultative pentru cicloane tropicale”; dispoziția 3.7 litera (b).	C	În normele UE, cerința de a menționa modificările de intensitate la momentul observării (ciclonului tropical) nu este inclusă.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care se preconizează includerea cerinței de a menționa modificările de intensitate la momentul observării (ciclonului tropical), cerință care va fi în concordanță cu amendamentul 79 al OACI.

meteorologice în cauză. În ceea ce privește legislația UE, se face referire la „prognoza de zonă pentru zborurile la niveluri joase” astfel cum este definită în anexa I (Definiții) la Regulamentul (UE) nr. 2017/373.

[4] JO L 62, 8.3.2017, p. 1.

ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 1 „Modele de hărți și formulare”; MODEL VAG și MODEL SVA.	C	În normele UE, modelele actualizate de hărți (exemple) care prezintă prognozele Mercator și Polar Stereographic pentru avizele de cenușă vulcanică sub formă grafică și pentru SIGMET sub formă grafică nu sunt incluse.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care se preconizează includerea modelelor actualizate de hărți (exemple) care prezintă prognozele Mercator și Polar Stereographic, modele care vor fi în concordanță cu amendamentul 79 al OACI.
ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 2; 1.2 „Prognoze în puncte de grilă în altitudine”, dispoziția 1.2.1	C	În normele UE există următoarele diferențe pentru această dispoziție: 1. sunt incluse mențiunile „în aer clar” și „în nori” (în contextul turbulențelor); 2. ordinea difuzării prognozelor este ordinea în care sunt produse și 3. termenul de finalizare a difuzării trebuie să fie de 6 ore după ora standard de observare.	O modificare a Regulamentului (UE) nr. 2017/373 este planificată a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care se preconizează că: 1. se vor elimina mențiunile „în aer clar” și „în nori”; 2. se va elimina cerința referitoare la o anumită ordine a difuzării și 3. se va include cerința ca difuzarea să fie finalizată în termen de 5 ore, modificări care vor fi în concordanță cu amendamentul 79 al OACI.
ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 2; 1.2 „Prognoze în puncte de grilă în altitudine”, dispoziția 1.2.2 litera (g)	C	În normele UE, noile niveluri de turbulență centrate la nivelurile de zbor 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa) nu sunt incluse.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care se preconizează includerea noilor niveluri de turbulență centrate la nivelurile de zbor 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), inclusiv a notelor aferente, toate acestea urmând să fie în concordanță cu amendamentul 79 al OACI.

ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 2; 1.3 „Prognoze de condiții meteorologice semnificative (SIGWX)”, dispoziția 1.3.1.1	C	În normele UE, termenul până la care trebuie finalizată difuzarea prognozelor de condiții meteorologice semnificative (SIGWX) este cel târziu la 9 ore după ora standard de observare.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care se preconizează includerea cerinței de a finaliza difuzarea în termen de 7 ore în condiții normale de operare și în termen de 9 ore după ora standard de observare în timpul operațiunilor de *backup*, cerință care va fi în concordanță cu amendamentul 79 al OACI.
ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 2; 1.3 „Prognoze de condiții meteorologice semnificative (SIGWX)”, dispoziția 1.3.1.3	C	În normele UE și ținând seama de amânarea aplicării amendamentului OACI (4 noiembrie 2021), nu există nicio cerință ca centrele mondiale de prognoze de zonă (WAFC) să emită prognozele SIGWX în forma codificată IWXXM.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care se preconizează includerea cerinței ca WAFC-urile să emită prognozele SIGWX în forma codificată IWXXM, cerință care va fi în concordanță cu amendamentul 79 al OACI.
ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 2; 2.1 „Utilizarea produselor sistemului mondial de prognoze de zonă (WAFS)”, dispoziția 2.1.2	C	În normele UE, această dispoziție nu este transpusă. În consecință și ținând seama de amânarea aplicării amendamentului OACI (4 noiembrie 2021), nu există nicio cerință ca birourile meteorologice de aerodrom să decodifice datele IWXXM primite de la WAFC-uri în hărți WAFS standard.	Punctul MET.TR.215 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei nu este explicit în ceea ce privește utilizarea produselor WAFS folosite la pregătirea informațiilor meteorologice furnizate pentru documentația de zbor. Nu se prevede nicio modificare a Regulamentului (UE) nr. 2017/373 în acest sens.
ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 2; 2.2 „Notificarea WAFC cu privire la discrepanțele semnificative”, dispoziția 2.2	C	În normele UE și ținând seama de amânarea aplicării amendamentului OACI (4 noiembrie 2021), nu există nicio cerință ca birourile meteorologice de aerodrom care folosesc datele IWXXM primite de la WAFC în cauză să notifice discrepanțele semnificative.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care se preconizează includerea cerințelor ca furnizorul de servicii meteorologice (nu doar birourile meteorologice de aerodrom) să informeze WAFC în cauză cu privire la discrepanțele semnificative atunci când folosește datele IWXXM, cerințe care vor fi în concordanță cu

			amendamentul 79 al OACI.
ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 2; tabelul A2-1 „Model pentru mesajul de avertizare privind cenușa vulcanică”	C	În normele UE, modelul nu include dispoziții referitoare la mențiunile „UNKNOWN” [„necunoscut(ă)”] în cazul secțiunii „State/Region” („stat/regiune”) din mesajul de avertizare. Trimiterile la cota „SFC” (suprafață) și „UNKNOWN” din secțiunea „Summit elevation” („cota vârfului”) nu sunt incluse. Exemplele și notele de subsol referitoare la cenușa vulcanică „RE-SUSPENDED” („resuspendată”) nu sunt incluse.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care se preconizează includerea dispozițiilor privind mențiunile „UNKNOWN” din secțiunea privind statul/regiunea, cota „SFC” (suprafață) și „UNKNOWN” din secțiunea „Summit elevation”, precum și a exemplelor, inclusiv cenușa vulcanică „RE-SUSPENDED”, toate acestea urmând să fie în concordanță cu amendamentul 79 al OACI.
ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 2; exemplul A2-1 „Model pentru mesajul de avertizare privind cenușa vulcanică”	C	În normele UE, modificarea privind „volcano number” („număr vulcan”) din exemplu nu este inclusă.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care se preconizează includerea modificării privind „volcano number” din exemplu, modificare ce va fi în concordanță cu amendamentul 79 al OACI.

ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 2; tabelul A2-2 „Model pentru mesajul de avertizare privind cicloanele tropicale”	C	În normele UE, modelul nu include: 1. dispoziții privind menționarea modificărilor de intensitate la momentul observării ciclonului tropical; 2. opțiunea „NIL” („zero”) în ceea ce privește norii cumulonimbus (CB) observați.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care se preconizează includerea dispozițiilor privind menționarea modificărilor de intensitate la momentul observării ciclonului tropical, precum și a opțiunii „NIL” în ceea ce privește norii cumulonimbus (CB) observați, dispoziții care vor fi în concordanță cu amendamentul 79 al OACI.
ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 2; exemplul A2-2 „Model pentru mesajul de avertizare privind cicloanele tropicale”	C	În normele UE, exemplul actualizat nu include elementul de menționare a modificărilor de intensitate la momentul observării ciclonului tropical.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care se preconizează includerea elementului de menționare a modificărilor de intensitate la momentul observării ciclonului tropical, element care va fi în concordanță cu amendamentul 79 al OACI.
ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 2; tabelul A2-3 „Model pentru mesajul de avertizare privind informațiile referitoare la condițiile meteorologice spațiale”	C	În normele UE, funcția centrelor meteorologice spațiale – și, prin urmare, tabelul A2-3 – nu este inclusă în prezent.	AESA va continua să monitorizeze evoluția furnizării informațiilor privind condițiile meteorologice spațiale. În momentul de față, nu există un calendar preconizat pentru includerea funcției centrelor meteorologice spațiale în normele UE.
ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 3; tabelul A3-2 „Model pentru mesajul de avertizare privind METAR și SPECI”	C	În normele UE, utilizarea barei oblice („/”) ca indicator de „date lipsă” nu este inclusă în mod explicit.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care utilizarea barei oblice („/”) ca indicator de „date lipsă” în contextul UE va fi fost luată în considerare pentru includerea în normele UE.

ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 4; 2.6 „Turbulențe”, dispoziția 2.6.2	C	Capitolul 5 și anexa 4 la anexa 3 a OACI nu sunt transpuse în reglementările UE.	Dispozițiile referitoare la raportarea turbulențelor în ceea ce privește „rata de disipare a vârtejurilor” (EDR) vor fi incluse în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 923/2012 al Comisiei (SERA), care tratează observațiile și rapoartele aeronavelor prin comunicații de voce, în cadrul mandatului de reglementare 0476, Actualizarea periodică a SERA. Dispozițiile referitoare la comunicarea prin legături de date vor fi de asemenea avute în vedere în cadrul viitorului mandat legat de operațiunile prin legături de date.
ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 4; 2.6 „Turbulențe”, dispoziția 2.6.3	C	Capitolul 5 și anexa 4 la anexa 3 a OACI nu sunt transpuse în reglementările UE.	Dispozițiile referitoare la raportarea turbulențelor în ceea ce privește „rata de disipare a vârtejurilor” (EDR) vor fi incluse în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 923/2012 al Comisiei (SERA), care tratează observațiile și rapoartele aeronavelor prin comunicații de voce, în cadrul mandatului de reglementare 0476, Actualizarea periodică a SERA. Dispozițiile referitoare la comunicarea prin legături de date vor fi de asemenea avute în vedere în cadrul viitorului mandat legat de operațiunile prin legături de date.

ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 4; tabelul A4-1 „Model pentru raportul special din zbor (*downlink*)”	C	Capitolul 5 și anexa 4 la anexa 3 a OACI nu sunt transpuse în reglementările UE.	Dispozițiile referitoare la raportarea furtunilor puternice de praf vor fi incluse în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 923/2012 al Comisiei (SERA), care tratează observațiile și rapoartele aeronavelor transmise prin comunicații de voce, în cadrul mandatului de reglementare 0476, Actualizarea periodică a SERA. Dispozițiile referitoare la comunicarea prin legături de date vor fi de asemenea avute în vedere în cadrul viitorului mandat legat de operațiunile prin legături de date.
ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 5; 4.4 „Schimbul și difuzarea de prognoze de zonă pentru zborurile la niveluri joase”, noua dispoziție 4.4.2	C	În normele UE nu există nicio referire la difuzarea de prognoze de zonă pentru zborurile la niveluri joase către serviciile fixe aeronautice online.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care se preconizează includerea difuzării prognozelor de zonă pentru zborurile la niveluri joase către serviciile fixe aeronautice online, ceea ce va fi în concordanță cu amendamentul 79 al OACI.
ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 6; 4.2 „Criterii referitoare la fenomene, inclusiv în mesajele SIGMET și AIRMET și în rapoartele speciale din zbor (*uplink*)”, noua dispoziție 4.2.6	C	În normele UE, pragurile inferioare pentru turbulențele severe și moderate sunt 0,7 și, respectiv, 0,4.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care se preconizează că pragurile inferioare pentru turbulențele severe și moderate vor fi modificate în 0,45 și, respectiv, 0,20, modificări care vor fi în concordanță cu amendamentul 79 al OACI.

ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 6; tabelul A6-1A „Model pentru SIGMET și AIRMET”	C	În normele UE, dispozițiile privind: 1. identificarea norilor cumulonimbus (CB) în asociere cu poziția prognozată a cicloanelor tropicale și notele de subsol aferente nu sunt incluse și 2. revizuirea notelor de subsol referitoare la SIGMET pentru norii radioactivi nu este inclusă.	O modificare a Regulamentului (UE) nr. 2017/373 este planificată a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care se preconizează includerea dispozițiilor privind: 1. identificarea CB în asociere cu poziția prognozată a cicloanelor tropicale și notele de subsol aferente și 2. revizuirea notelor de subsol referitoare la SIGMET pentru norii radioactivi, dispoziții care vor fi în concordanță cu amendamentul 79 al OACI.
ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 6; tabelul A6-1B „Model pentru rapoartele speciale din zbor (*uplink*)”	C	În normele UE: 1. „furtună puternică de praf” (HVY DS) nu este inclusă și 2. introducerea mențiunii „Observat(ă)” cu privire la „Localizare” și „Nivel” nu este inclusă.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care relevanța rapoartelor special din aer (*uplink*) în contextul operațiunilor din UE va fi fost luată în considerare pentru includerea în Regulamentul (UE) 2017/373.
ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 6; exemplul A6-4 „Mesaj SIGMET privind norii radioactivi”	C	În normele UE, formularea OACI a mesajului SIGMET privind norii radioactivi nu este adoptată.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care se preconizează includerea formulării OACI a mesajului SIGMET privind norii radioactivi, ceea ce va fi în concordanță cu amendamentul 79 al OACI.
ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 8; 2.2 „Formatul informațiilor privind condițiile meteorologice semnificative”, dispoziția 2.2.1	B	Normele UE nu fac diferența între planificarea înaintea zborului și replanificarea în timpul zborului în acest sens.	Nu se prevede nicio modificare a Regulamentului (UE) nr. 2017/373 în acest sens.

ANEXA 3, amendamentul 79, apendicele 8; 2.2 „Formatul informațiilor privind condițiile meteorologice semnificative”, dispoziția 2.2.2	C	În normele UE și ținând seama de amânarea aplicării sale (4 noiembrie 2021), recomandarea ca informațiile privind condițiile meteorologice semnificative furnizate de WAFC-uri să fie în forma codificată IWXXM nu este inclusă.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este prevăzută a fi adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021, moment în care, ținând seama de amânarea aplicării recomandării (4 noiembrie 2021), se preconizează includerea recomandării ca informațiile privind condițiile meteorologice semnificative furnizate de WAFC-uri să fie în forma codificată IWXXM, recomandare care va fi în concordanță cu amendamentul 79 al OACI.

1.3. Amendamentele 44, 37 și 23, respectiv, la părțile I, II și III ale anexei 6 privind operațiunile aeronavelor

1.3.1. Descriere

Amendamentul 44 la anexa 6 partea I se referă la zonele de conflict, la funcționarea în orice tip de condiții meteorologice, la armonizarea condițiilor de autorizare, de acceptare și de aprobare (AAA), la compartimentul de marfă, la sistemul de avertizare privind apropierea față de sol (GPWS), la vestele de salvare, la articolul 83 *bis*, la înregistratoarele de zbor, la înregistrarea mesajelor de comunicații prin legături de date și la localizarea unei aeronave aflate în pericol.

Amendamentul 37 la anexa 6 partea II se referă la funcționarea în orice tip de condiții meteorologice, la armonizarea condițiilor de autorizare, de acceptare și de aprobare (AAA), la articolul 83 *bis*, la înregistratoarele de zbor și la înregistrarea mesajelor de comunicații prin legături de date.

Amendamentul 23 la anexa 6 partea III se referă la funcționarea în orice tip de condiții meteorologice, la armonizarea condițiilor de autorizare, de acceptare și de aprobare (AAA), la articolul 83 *bis*, la elaborarea unui cod de performanță în condiții de expunere pentru elicoptere, la înregistratoarele de zbor și la înregistrarea mesajelor de comunicații prin legături de date.

1.3.2. Legislația relevantă a Uniunii

Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei[5]

1.3.3. Tabelul diferențelor care trebuie notificate pentru amendamentul 44 la anexa 6 partea I

Dispoziția din anexă	**Categoria diferenței**	**Detaliile diferenței**	**Observații**

[5] JO L 296 25.10.2012, p. 1.

4.2.8.1.1	C	Parțial implementată. CVS nu primește credite operaționale. Regulamentul (UE) 965/2012 permite în prezent doar credite operaționale pentru HUD-uri și EVS.	
4.2.8.2	C	Parțial implementată. Elementele nou introduse ale standardului nu sunt încă transpuse în normele UE.	
4.3.4.1.2	C	Parțial implementată. Normele UE utilizează conceptul ETOPS în loc de EDTO.	Standardele EDTO sunt planificate să fie transpuse în Regulamentul (UE) 965/2012 prin RMT.0392.
4.7.2.1	C	Neimplementată. Regulamentul (UE) 965/2012 nu utilizează EDTO. În schimb, se folosește conceptul ETOPS.	Standardele EDTO sunt planificate să fie transpuse în Regulamentul (UE) 965/2012 prin RMT.0392.
4.7.2.2	C	Neimplementată. Regulamentul (UE) 965/2012 nu utilizează EDTO. În schimb, se folosește conceptul ETOPS.	Standardele EDTO sunt planificate să fie transpuse în Regulamentul (UE) 965/2012 prin RMT.0392.
4.7.2.3	C	Neimplementată. Regulamentul (UE) 965/2012 nu utilizează EDTO. În schimb, se folosește conceptul ETOPS.	Standardele EDTO sunt planificate să fie transpuse în Regulamentul (UE) 965/2012 prin RMT.0392.
4.7.2.4	C	Neimplementată. Regulamentul (UE) 965/2012 nu utilizează EDTO. În schimb, se folosește conceptul ETOPS.	Standardele EDTO sunt planificate să fie transpuse în Regulamentul (UE) 965/2012 prin RMT.0392.
4.7.2.6	C	Neimplementată. Regulamentul (UE) 965/2012 nu utilizează EDTO. În schimb, se folosește conceptul ETOPS.	Standardele EDTO sunt planificate să fie transpuse în Regulamentul (UE) 965/2012 prin RMT.0392.
6.1.5.1	C	Neimplementată.	

6.1.5.2	C	Neimplementată.	
6.1.5.3	C	Neimplementată.	
6.1.5.4 Recomandare	C	Neimplementată.	
6.3.3.1.1	A	Mai exigentă sau depășește. CAT.IDE.A.195 litera (a) din Regulamentul (UE) 965/2012 impune înregistrarea comunicațiilor prin legături de date pentru avioanele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat la 8 aprilie 2014 sau după această dată.	
6.3.3.1.2	C	Neimplementată. CAT.IDE.A.195 litera (a) din Regulamentul (UE) 965/2012 se aplică numai avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 8 aprilie 2014 sau după această dată. Nu este impusă recondiționarea echipamentelor de înregistrare a comunicațiilor prin legături de date.	
6.3.3.1.3 Recomandare	C	Neimplementată.	
6.18.1	C	Parțial implementată. CAT.GEN.MPA.210 din Regulamentul (UE) 965/2012 nu se aplică avioanelor cu o MCTOM mai mică de 45 500 kg și cu o MOPSC de sub 19 locuri. În plus, CAT.GEN.MPA.210 se aplică numai avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat la 1 ianuarie 2023 sau după această dată.	
6.18.2 Recomandare	C	Neimplementată.	

Apendicele 8 1.6	C	Neimplementată. Dacă se utilizează un ADRS, în prezent nu există nicio cerință a UE care să abordeze fiabilitatea sursei sale de alimentare.	Trebuie notificată o diferență față de standardul 6.3.1.1.1
Apendicele 10	C	Neimplementată	

1.1.4. Tabelul diferențelor care trebuie notificate pentru amendamentul 37 la anexa 6 partea II

Dispoziția din anexă	**Categoria diferenței**	**Detaliile diferenței**	**Observații**
2.2.2.2.1.1	C	Parțial implementată. CVS nu primește credite operaționale. Regulamentul (UE) 965/2012 permite în prezent doar credite operaționale pentru HUD-uri și EVS.	
2.4.16.2.1	C	Parțial implementată.	În Partea NCO nu există nicio cerință de echipare cu un înregistrator de zbor
2.4.18.1	C	Neimplementată.	
2.4.18.2	C	Neimplementată.	
2.4.18.3	C	Neimplementată.	
2.4.18.4	C	Neimplementată.	
Apendicele 2.5	C	Neimplementată.	

1.1.5. Tabelul diferențelor care trebuie notificate pentru amendamentul 23 la anexa 6 partea III

Dispoziția din anexă	**Categoria diferenței**	**Detaliile diferenței**	**Observații**

2.2.8.1.1	C	Parțial implementată. CVS nu primește credite operaționale. Regulamentul (UE) 965/2012 permite în prezent doar credite operaționale pentru HUD-uri și EVS.	
2.2.8.2	C	Parțial implementată Elementele nou introduse ale standardului nu sunt încă transpuse în normele UE.	
4.1.5.1	C	Neimplementată	
4.1.5.2	C	Neimplementată	
4.1.5.3	C	Neimplementată	
4.1.5.4	C	Neimplementată	
4.3.3.1.2	C	Neimplementată	
4.3.3.1.2.4	C	Neimplementată	
4.7.3.1.1.1	C	Neimplementată	
4.13.1	C	Neimplementată	
4.13.2	C	Neimplementată	
4.13.3	C	Neimplementată	
4.13.4	C	Neimplementată	
Apendicele 4 1.6	C	Neimplementată. Dacă se utilizează un ADRS, în prezent nu există nicio cerință a UE care să abordeze fiabilitatea sursei sale de alimentare.	Trebuie notificată o diferență față de standardul 4.3.1.1.4
Apendicele 6	C	Neimplementată	

1.4. Amendamentul 92 la anexa 10 privind telecomunicațiile aeronautice, volumul I și volumul II

1.4.1. Descriere

Volumul I: Amendamentul, care rezultă în urma celei de a patra și de a cincea reuniuni ale Grupului de experți în sisteme de navigație (NSP/4 și 5), se referă la sistemul global de navigație prin satelit (GNSS) și la ajutoarele convenționale pentru navigație. Amendamentul abordează: (a) categoriile de performanță ale sistemelor de aterizare instrumentală (ILS); (b) furnizarea de informații privind starea operațională a serviciilor de radionavigație; (c) actualizarea dispozițiilor privind sistemul de augmentare cu ajutorul sateliților (SBAS) pentru a introduce noi furnizori de servicii SBAS, un nou identificator standard al timpului universal coordonat (UTC) și cerințe de monitorizare a emiterii de date (IOD) de către sistemul de poziționare globală (GPS); (d) dispoziții pentru asigurarea compatibilității dintre emisia de date (VDB) de frecvență foarte înaltă (VHF) a sistemului de augmentare cu ajutorul echipamentelor de la sol (GBAS) cu ILS și cu radiofarul omnidirecțional VHF (VOR); (e) clarificări și corecturi privind dispozițiile GBAS și (f) orientări suplimentare privind limitele de alertă pentru integritatea GNSS.

Volumul II: Amendamentul se referă la modelul de schimb de informații meteorologice al OACI (IWXXM), la rețeaua fixă de telecomunicații aeronautice (AFTN) și la serviciile aeronautice fixe (AFS).

1.4.2. Legislația relevantă a Uniunii

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei[6]

1.4.3. Tabelul diferențelor care trebuie notificate pentru amendamentul 92 la anexa 10 volumul I

Dispoziția din anexă	**Categoria diferenței**	**Detaliile diferenței**	**Observații**
Anexa 10, volumul I, amendamentul 92	C	Regulamentul (UE) 2017/373 face trimitere la anexa 10, volumul I, a OACI numai până la amendamentul 89, inclusiv.	Conformitatea va fi atinsă atunci când se va modifica punctul CNS.TR.100 din Regulamentul (UE) 2017/373, în cadrul RMT.0719 „Actualizarea periodică a normelor ATM/ANS (IR/AMC/GM)”, conform calendarului detaliat în cadrul EPAS existent.

1.1.0.

1.1.4. Tabelul diferențelor care trebuie notificate pentru amendamentul 92 la anexa 10 volumul II

Dispoziția din anexă	**Categoria diferenței**	**Detaliile diferenței**	**Observații**

[6] JO L 62, 8.3.2017, p. 1.

Anexa 10 volumul II, amendamentul 92, capitolul 4, 4.3	C	Regulamentul (UE) 2017/373 face trimitere la anexa 10, volumul I, a OACI numai până la amendamentul 89, inclusiv.	Conformitatea va fi atinsă atunci când se va modifica punctul CNS.TR.100 din Regulamentul (UE) 2017/373, în cadrul RMT.0719 „Actualizarea periodică a normelor ATM/ANS (IR/AMC/GM)”, conform calendarului detaliat în cadrul EPAS actual.

1.5. Amendamentul 52 la anexa 11 privind serviciile de trafic aerian

1.5.1. Descriere

Amendamentele se referă la planificarea pentru situații neprevăzute în ceea ce privește zonele de conflict. Ele sunt inspirate de recomandările privind siguranța formulate de Consiliul pentru siguranță al Țărilor de Jos (DSB) în urma zborului 17 al companiei Malaysian Airlines (MH17) și de recomandările Grupului operativ privind riscurile pentru aviația civilă care decurg din zonele de conflict (TF RCZ) (C-DEC 203/1). Amendamentul se referă, de asemenea, la amendamente sub forma unei noi dispoziții privind confirmarea prin repetare (*readback*) de către conducătorii vehiculelor operaționale.

1.5.2. Legislația relevantă a Uniunii

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei[7]

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/469 al Comisiei[8]

Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei[9]

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 923/2012 al Comisiei[10]

1.5.3. Tabelul diferențelor care trebuie notificate pentru amendamentul 52 la anexa 11

Dispoziția din anexă	**Categoria diferenței**	**Detaliile diferenței**	**Observații**
Anexa 11, amendamentul 52, capitolul 2.19, punctul 2.19.3	C	În normele UE, cerința privind autoritatea ATS corespunzătoare pentru a asigura efectuarea unei evaluări a riscurilor în materie de siguranță și punerea în aplicare a unor măsuri adecvate de reducere a riscurilor nu este inclusă.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este planificată în cadrul RMT.0719 „Actualizarea periodică a normelor privind managementul traficului aerian/serviciile de navigație aeriană”, iar calendarul poate fi urmărit în Planul European pentru Siguranță în Aviația Civilă (EPAS).

[7] JO L 62, 8.3.2017, p. 1.
[8] JO L 104, 3.4.2020, p. 1.
[9] JO L 44, 14.2.2020, p. 1.
[10] JO L 281, 13.10.2012, p. 1.

Anexa 11, amendamentul 52, capitolul 2.19, punctul 2.19.3.1	C	În normele UE, cerința ca statul membru să instituie proceduri pentru a facilita luarea în considerare, la evaluarea riscurilor în materie de siguranță, a tuturor factorilor semnificativi pentru siguranță relevanți nu este inclusă.	O modificare a Regulamentului (UE) 2017/373 este planificată în cadrul RMT.0719 „Actualizarea periodică a normelor privind managementul traficului aerian/serviciile de navigație aeriană”, iar calendarul poate fi urmărit în Planul European pentru Siguranță în Aviația Civilă (EPAS).

Anexa 11, amendamentul 52, capitolul 3, punctul 3.7.3.3	A	Propunerea de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014, care se preconizează că va fi publicată până la sfârșitul anului 2020, conține următoarele dispoziții: *„Conducătorul unui vehicul dotat cu echipament radio care intenționează să opereze sau care operează pe suprafața de manevră are obligația [...] (3) să confirme prin repetare personalului serviciilor de trafic aerian părțile referitoare la siguranță din instrucțiunile care sunt transmise prin voce. Instrucțiunile de a intra, de a aștepta la distanță, de a traversa și de a opera pe orice pistă, cale de rulare sau bandă de pistă trebuie întotdeauna confirmate prin repetare;* *(4) să confirme prin repetare personalului serviciilor de trafic aerian sau să confirme recepționarea altor instrucțiuni decât cele de la punctul 3, astfel încât să indice în mod clar că acestea au fost înțelese și că vor fi respectate.”* <u>Textul OACI</u>: Vehiculele care operează sau care intenționează să opereze pe suprafața de manevră au obligația să confirme prin repetare controlorului de trafic părțile referitoare la siguranță din instrucțiunile care sunt transmise prin voce, de exemplu instrucțiuni de a intra, de a aștepta la distanță, de a traversa și de a opera pe orice pistă sau cale de rulare operațională.	Se preconizează că regulamentul UE va fi mai precis, deoarece se consideră că cerințele privind conducătorii de vehicule trebuie să fie la fel de precise ca cele pentru personalul navigant. Cerințele corespunzătoare din Regulamentul (UE) nr. 139/2014 pot fi reproduse în Regulamentul (UE) 923/2012 la punctul SERA.8015 litera (e), prin RMT.0476 „Actualizarea periodică a normei SERA (IR/AMC/GM)”, și planificate să devină aplicabile în al patrulea trimestru al anului 2023.

Anexa 11, amendamentul 52, capitolul 3, punctul 3.7.3.4	C	În normele UE, cerința ascultării de către controlor a confirmării prin repetare de către conducătorul vehiculului nu este inclusă.	Se are în vedere modificarea Regulamentului (UE) 923/2012 prin RMT.0476 „Actualizarea periodică a normei SERA (IR/AMC/GM)”, care este planificată să devină aplicabilă în al patrulea trimestru al anului 2023, moment în care cerința ascultării de către controlor a confirmării prin repetare de către conducătorul vehiculului va fi în concordanță cu amendamentul 52.

1.6. Amendamentele 15 și 9 la anexa 14 privind aerodromurile, volumul I și volumul II

1.6.1. Descriere

Volumul I: Amendamentul se referă la proiectarea și operarea aerodromurilor și la ajutoarele vizuale pentru navigație.

Volumul II: Amendamentul se referă la modificări ale specificațiilor de proiectare și de operare a aerodromurilor rezultate în urma celei de a treia reuniuni a Grupului de studiu și de gestionare a aerodromurilor (ADOP/3) și a celei de a opta reuniuni a Grupului de studiu privind PANS - Aerodromuri (PASG/8).

1.6.2. Legislația relevantă a Uniunii

Volumul I: Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei[11] și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei[12]

Volumul II: Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei[13]

1.6.3. Tabelul diferențelor care trebuie notificate pentru amendamentul 15 la anexa 14 volumul I

Dispoziția din anexă	**Categoria diferenței**	**Detaliile diferenței**	**Observații**
1.1.7. Instalarea de obiecte pe benzile de pistă	A	Specificațiile de certificare conțin valori mai mari pentru anumite tipuri de piste	Dispoziția este planificată să fie adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021
3.6.3 Lățimea prelungirilor degajate	A	Specificația de certificare actuală cuprinde o valoare mai mare pentru anumite tipuri de piste	AESA va analiza în continuare necesitatea modificării specificației de certificare

[11] JO L 44, 14.2.2020, p. 1.
[12] JO L 62, 8.3.2017, p. 1.
[13] JO L 44, 14.2.2020, p. 1.

3.12.6 Platforme de așteptare la rulare, poziții de așteptare la pistă, poziții intermediare de așteptare și poziții de așteptare pe drumul de serviciu	B	Specificația de certificare actuală nu clarifică scopul specificației în ceea ce privește suprafața interioară de tranziție	Dispoziția este planificată să fie adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021
3.12.8 Platforme de așteptare la rulare, poziții de așteptare la pistă, poziții intermediare de așteptare și poziții de așteptare pe drumul de serviciu	C	Această dispoziție a fost transpusă ca material de orientare (GM)	Este posibil ca dispoziția să fie adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021
5.3.23.4 Lumini de protecție a pistei	C	Specificațiile de certificare actuale nu tratează această dispoziție	Dispoziția este planificată să fie adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021
5.3.23.5 Localizarea luminilor de protecție a pistei	C	Specificațiile de certificare actuale nu tratează această dispoziție	Dispoziția este planificată să fie adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021
5.3.23.6 Localizarea luminilor de protecție a pistei	C	Specificațiile de certificare actuale nu tratează această dispoziție	Dispoziția este planificată să fie adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021
5.3.23.10 Caracteristicile luminilor de protecție a pistei	B	Specificația de certificare actuală tratează această dispoziție într-un mod diferit	Dispoziția este planificată să fie adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021
5.3.29.3 Localizarea barei de intrare interzisă (*NO ENTRY*)	C	Specificațiile de certificare actuale nu tratează această dispoziție	Dispoziția este planificată să fie adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021
5.3.29.8 Caracteristicile barei de intrare interzisă (*NO ENTRY*)	B	Specificațiile de certificare actuale tratează această dispoziție într-un mod diferit	Dispoziția este planificată să fie adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021
5.4.1 Tabelul 5-5	A	Specificația actuală prevede o înălțime mai mare pentru fața panourilor	Se prevede menținerea acestei dispoziții

5.4.3.35 Panouri de informare	C	Specificația de certificare actuală nu tratează integral această dispoziție	Dispoziția este planificată să fie adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021
5.4.3.37 Panouri de informare	C	Specificația de certificare actuală nu tratează integral această dispoziție	Dispoziția este planificată să fie adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021
5.4.3.39	C	Specificația de certificare actuală nu tratează integral această dispoziție	Dispoziția este planificată să fie adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021
9.9.5	A	Specificația de certificare actuală este mai exigentă în ceea ce privește instalarea de obiecte pentru anumite tipuri de piste	Dispoziția este planificată să fie adoptată până în al treilea trimestru al anului 2021

1.1.4. Tabelul diferențelor care trebuie notificate pentru amendamentul 9 la anexa 14 volumul II

Dispoziția din anexă	**Categoria diferenței**	**Detaliile diferenței**	**Observații**
1.1 Definiția proiectării D	C	Definiția nu este cuprinsă în dispozițiile actuale. În plus, ea se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
1.1 Definiția valorii D	C	Definiția nu este cuprinsă în dispozițiile actuale. În plus, ea se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

1.1 Definiția suprafeței portante a sarcinii dinamice	C	Definiția actuală este legată de contactul de urgență cu pista și nu de mișcarea elicopterului. În plus, ea se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
1.1 Definiția elongației	C	Definiția nu este cuprinsă în dispozițiile actuale. În plus, ea se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
1.1 Definiția standului pentru elicoptere	C	Definiția actuală nu acoperă toate funcțiile cuprinse în noua definiție a standului pentru elicoptere. În plus, ea se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
1.1 Definiția căii de rulare la sol pentru elicoptere	C	Noul conținut al definiției nu este cuprins în dispozițiile actuale. În plus, ea se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
1.1 Definiția rutei de rulare pentru elicoptere	C	Definiția nu este cuprinsă în dispozițiile actuale. În plus, ea se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

1.1 Definiția zonei de protecție	C	Definiția actuală cuprinde și ruta de rulare. În plus, ea se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
1.1 Definiția cercului de poziționare a contactului cu pista (TDPC)	C	Definiția nu este cuprinsă în dispozițiile actuale. În plus, ea se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
1.1 Definiția marcajului de poziționare a contactului cu pista (TDPM)	C	Definiția nu este cuprinsă în dispozițiile actuale. În plus, ea se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
2.4.1 Dimensiunile heliportului și informații conexe	C	Această specificație nu a fost transpusă.	Specificația va fi luată în considerare în viitor în cadrul RMT.0722, până în al patrulea trimestru al anului 2023.
2.4.3 Dimensiunile heliportului și informații conexe	C	Această specificație nu a fost transpusă.	Specificația va fi luată în considerare în viitor în cadrul RMT.0722, până în al patrulea trimestru al anului 2023.
2.7.1 Salvare și stingerea incendiilor (informații privind nivelul de protecție)	C	Specificațiile relevante, care se aplică și aerodromurilor, au fost transpuse ca materiale de orientare	Specificația va fi luată în considerare în viitor în cadrul RMT.0722, până în al patrulea trimestru al anului 2023
2.7.2 Salvare și stingerea incendiilor (categorie)	C	Specificațiile relevante, care se aplică și aerodromurilor, au fost transpuse ca materiale de orientare.	Specificația va fi luată în considerare în viitor în cadrul RMT.0722, până în al patrulea trimestru al anului 2023.

2.7.3 Salvare și stingerea incendiilor (promulgarea modificărilor nivelului de protecție)	C	Specificațiile relevante, care se aplică și aerodromurilor, au fost transpuse ca materiale de orientare.	Specificația va fi luată în considerare în viitor în cadrul RMT.0722, până în al patrulea trimestru al anului 2023.
2.7.4 Salvare și stingerea incendiilor (categorie nouă)	C	Specificațiile relevante, care se aplică și aerodromurilor, au fost transpuse ca materiale de orientare	Specificația va fi luată în considerare în viitor în cadrul RMT.0722, până în al patrulea trimestru al anului 2023.
3.1.1 Zone de apropiere finală și de decolare (FATO)	C	Dispozițiile actuale tratează FATO într-un mod diferit. În plus, dispoziția actuală se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.2 Punerea la dispoziție a FATO	C	Dispozițiile actuale nu prevăd că nu este necesar ca o FATO să fie solidă. În plus, dispoziția actuală se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.3 Dimensiunile FATO	C	Dispozițiile actuale definesc dimensiunile FATO într-un mod diferit. În plus, dispoziția actuală se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.5 Panta unei FATO solide	C	Dispozițiile actuale definesc pantele într-un mod diferit. În plus, dispoziția actuală se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

3.1.8 Zonele de siguranță ale FATO	C	Dispozițiile actuale tratează caracteristicile zonei de siguranță într-un mod diferit. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.9 Dimensiunile zonelor de siguranță ale FATO	C	Dispozițiile actuale tratează dimensiunile zonei de siguranță într-un mod diferit. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.11 Obiectele din zona de siguranță a FATO	C	Dispozițiile actuale tratează prezența obiectelor în zona de siguranță într-un mod diferit. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.13 Punerea la dispoziție a unei pante laterale protejate	C	Dispozițiile actuale tratează prezența obiectelor în zona de siguranță într-un mod diferit. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

3.1.14 Punerea la dispoziție a unei pante laterale protejate	C	Dispozițiile actuale tratează prezența obiectelor în zona de siguranță într-un mod diferit. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.15 Obstacole pe suprafața unei pante laterale protejate	C	Specificația actuală prevede posibilitatea existenței sau penetrarea suprafeței în anumite condiții. În plus, dispoziția actuală se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.16 Prelungire degajată pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.19 Lățimea prelungirii degajate pentru elicoptere	C	Dispoziția actuală conține o singură pantă. În plus, dispoziția actuală se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.21 Ariile prizei de contact și de zbor (TLOF)	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

3.1.24 Dimensiunile TLOF	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.26 Pante în cadrul unei TLOF	A	Specificația actuală conține caracteristici mai stricte ale pantelor. În plus, dispoziția actuală se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.27 TLOF în cadrul FATO	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.28 TLOF în cadrul standului pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.29 Marcajele TLOF	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

3.1.30 TDPM în FATO/TLOF	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.31 TDPM-uri alternative	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.33 Căi de rulare pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.34 Lățimea căilor de rulare pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.35 Panta transversală a căilor de rulare pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

3.1.36 Rute de rulare pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.38 Panta rutelor de rulare pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.42 Rute de rulare aeriană pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.44 Standuri pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale tratează caracteristicile standurilor într-un mod diferit. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.45 Dimensiunile standurilor pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale tratează caracteristicile standurilor într-un mod diferit. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

3.1.46 Panta standurilor pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale tratează caracteristicile standurilor într-un mod diferit. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.47 Marcajele standurilor pentru elicoptere	C	Specificațiile actuale permit să nu fie puse la dispoziție marcaje ale standurilor pentru elicoptere. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.52 Zona de protecție pentru standul de utilizare nesimultană	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
3.1.55 Panta zonei de protecție solide	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
4.2.7 Suprafața de urcare după decolare și apropiere pentru heliporturile de suprafață	C	Specificația nu include disponibilitatea a cel puțin unei pante laterale protejate. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

5.2.2 Marcajul de identificare a heliportului (notă, dar se introduce o nouă figură, 5-1A)	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.7.4 Caracteristicile de marcare a punctului-țintă	C	Dispozițiile actuale prevăd că albul este culoarea aplicabilă și nu impun ca culoarea marcajului să contrasteze cu fondul. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.9.1 Punerea la dispoziție a TDPM	C	Dispoziția actuală definește punerea la dispoziție a TDPM într-un mod mai prescriptiv și mai condiționat. În plus, dispoziția actuală se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.9.2 Caracteristicile TDPM	C	Dispozițiile actuale nu tratează aceste specificații. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

5.2.9.3 Localizarea TDPC	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.9.5 Marcajul sectorului de aterizare interzisă	C	Dispozițiile actuale nu tratează aceste specificații. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.9.8 Lungimea liniei de acostament	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.9.9 Caracteristicile de marcare a sectorului de aterizare interzisă	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.9.10 Precedența TDPM	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

5.2.13.2 Marcajul axei pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale se referă la calea de rulare terestră. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.13.3 Localizarea marcajelor căii de rulare pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale se referă la calea de rulare terestră. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.13.4 Localizarea elementelor de marcaj ale căii de rulare pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale se referă la calea de rulare terestră.	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.13.5 Distanțarea elementelor de marcaj ale căii de rulare pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale se referă la calea de rulare terestră. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.13.6 Marcarea axei pe căile de rulare pavate pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale se referă la calea de rulare terestră. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.13.7 Marcarea axei pe căile de rulare nepavate pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

5.2.13.8 Caracteristicile de marcare a marginilor căilor de rulare pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale se referă la calea de rulare terestră. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.13.9 Elementul de marcaj al marginii căilor de rulare pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale se referă la calea de rulare terestră. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.13.10 Înălțimea elementului de marcaj al marginii căilor de rulare pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale se referă la calea de rulare terestră. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.13.11 Culoarea elementului de marcaj al marginii căilor de rulare pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale se referă la calea de rulare terestră. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.13.12 Iluminarea elementului de marcaj al marginii căilor de rulare pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale se referă la calea de rulare terestră. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

5.2.14.1 Marcaje și elemente de marcaj ale rutei de rulare aeriană pentru elicoptere	C	Conform cerințelor actuale, punerea la dispoziție a marcajelor și a elementelor de marcaj relevante este obligatorie numai în anumite condiții. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.14.2 Localizarea marcajelor și a elementelor de marcaj ale rutei de rulare aeriană pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale se referă la calea de rulare aeriană. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.14.3 Marcarea axei rutei de rulare aeriană pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale se referă la calea de rulare aeriană. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.14.4 Marcarea axei rutei de rulare aeriană pavate pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale se referă la calea de rulare aeriană. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.14.5 Elementele de marcaj ale rutei de rulare aeriană pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale se referă la calea de rulare aeriană. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

5.2.15.1 Punerea la dispoziție a marcajelor de perimetru pentru standul pentru elicoptere	C	Conform cerințelor actuale, punerea la dispoziție a marcajelor de perimetru ale standului este obligatorie numai în anumite condiții. . În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.15.2 Punerea la dispoziție a TDPM pentru standul pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.15.4 Localizarea TDPM, a liniilor de aliniere și a liniilor de ghidare pentru intrare/ieșire	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.15.6 Caracteristicile de marcare a perimetrului standului pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale nu tratează noile caracteristici ale marcajului. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.2.15.7 Caracteristicile TDPM	C	Caracteristicile TDPM sunt definite în mod diferit în dispozițiile actuale. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

5.3.1 Generalități privind luminile - Eliminarea ilustrației HAPI din figura 5-11	C	Dispozițiile actuale conțin ilustrația HAPI. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Specificațiile actuale sunt considerate necesare și se intenționează menținerea lor.
5.3.5 Sistem vizual de ghidare a alinierii	C	Dispozițiile actuale conțin specificații privind localizarea, formatul semnalului, distribuția luminii, configurația traiectoriei de apropiere și a azimutului și caracteristicile sistemului vizual de ghidare a alinierii. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Specificațiile actuale sunt considerate necesare și se intenționează menținerea lor.
5.3.6 Indicator vizual al pantei de apropiere	C	Dispozițiile actuale conțin specificații privind localizarea, formatul semnalului, distribuția luminii, configurația pantei de apropiere și a elevației, caracteristicile sursei de lumină, suprafețele de protecție împotriva obstacolelor. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014.	Specificațiile actuale sunt considerate necesare și se intenționează menținerea lor.
5.3.9.17 Luminile de perimetru ale TLOF situate în FATO la nivelul de suprafață al unui heliport în terase	C	Specificația actuală permite ca luminile de perimetru ale TLOF să depășească înălțimea de 5 cm. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

5.3.10.1 Punerea la dispoziție a iluminatului cu proiectoare a standului	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.3.10.2 Localizarea proiectoarelor standului pentru elicoptere	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.3.10.3 Distribuția spectrală a proiectoarelor standului	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.3.10.4 Luminanța orizontală și verticală	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
5.3.13.1 Obstacolele din zonele aflate în afara și sub limitele OLS	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

5.3.13.2 Cabluri aeriene care traversează un râu	C	Dispozițiile actuale nu tratează această specificație. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
6.2.1.3 Echipamente și servicii RFF la heliporturile de suprafață și în terase situate deasupra unor structuri neocupate	C	Dispozițiile actuale prevăd punerea la dispoziție a RFFS fără a fi necesară efectuarea unei evaluări a riscurilor. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație pentru heliporturile de sine-stătătoare va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
6.2.2.2 Calcularea zonei critice practice unde substanțele primare sunt aplicate în jet solid	C	Nivelul de protecție este determinat în conformitate cu dispozițiile aplicabile aerodromurilor. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație pentru heliporturile de sine-stătătoare va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
6.2.2.3 Calcularea zonei critice practice unde substanțele primare sunt aplicate în jet cu dispersie (cu excepția helipunților)	C	Se aplică specificațiile RFFS privind aerodromurile. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație pentru heliporturile de sine-stătătoare va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

6.2.3.1 Cantitatea de substanțe primare și de agenți complementari	C	Cantitatea de substanțe și de agenți este determinată în conformitate cu dispozițiile aplicabile aerodromurilor. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație pentru heliporturile de sine-stătătoare va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
6.2.3.5 Substanțe complementare	C	Se aplică specificațiile RFFS privind aerodromurile. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație pentru heliporturile de sine-stătătoare va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
6.2.3.8 Substanțe complementare	C	Se aplică specificațiile RFFS privind aerodromurile. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație pentru heliporturile de sine-stătătoare va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
6.2.4.1 Timpul de răspuns la heliporturile de suprafață	C	Normele aplicabile nu conț in un anumit timp de răspuns care trebuie atins. În plus, dispoziț iile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație pentru heliporturile de sine-stătătoare va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
6.2.5.1 Modalități de salvare	C	Se aplică specificațiile RFFS pentru aerodromuri. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație pentru heliporturile de sine-stătătoare va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

6.2.6 Sistemul de comunicare și de alertă	C	Se aplică specificațiile RFFS pentru aerodromuri. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație pentru heliporturile de sine-stătătoare va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
6.2.7.1 Numărul de membri ai personalului RFF	C	Se aplică specificațiile RFFS pentru aerodromuri și se pune întotdeauna la dispoziție personal RFSS. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație pentru heliporturile de sine-stătătoare va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare
6.2.7.2 Pregătirea personalului RFF	C	Se aplică specificațiile RFFS pentru aerodromuri și se pune întotdeauna la dispoziție personal RFSS care este pregătit corespunzător. În plus, dispozițiile actuale se aplică numai heliporturilor VFR situate pe aerodromuri care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 139/2014	Această specificație pentru heliporturile de sine-stătătoare va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor activități de reglementare

1.7. Amendamentul 41 la anexa 15 privind serviciile de informare aeronautică

1.7.1. Descriere

Amendamentul propus se referă la planificarea pentru situații neprevăzute în ceea ce privește zonele de conflict.

1.7.2. Legislația relevantă a Uniunii

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei[14]

1.7.3. Tabelul diferențelor care trebuie notificate pentru amendamentul 41 la anexa 15

Dispoziția din anexă	**Categoria diferenței**	**Detaliile diferenței**	**Observații**

[14] JO L 62, 8.3.2017, p. 1.

6.3.2.3	C	Neimplementată. Publicarea prin NOTAM a informațiilor privind activitățile periculoase pentru aviația civilă și abordarea cazului specific al zonelor de conflict nu sunt impuse în prezent de regulamentele UE.	Acest amendament va fi transpus cu ocazia actualizării cerințelor din anexa VI la Regulamentul (UE) 2017/373.

1.1.0.

1.8. Amendamentele 13, 10 și 1 la anexa 16 privind mediul, volumele I, II și III

1.8.1. Descriere

Volumul I: amendamentul se referă la cerințele de certificare acustică a aeronavelor

Volumul II: amendamentul se referă la cerințele de certificare a emisiilor motoarelor de aeronave

Volumul III: amendamentul se referă la cerințele de certificare a emisiilor de CO2 ale avioanelor

1.8.2. Legislația relevantă a Uniunii

Regulamentul (UE) 2018/1139[15]

1.8.3. Tabelul diferențelor care trebuie notificate pentru amendamentul 13 la anexa 16 volumul I

Dispoziția din anexă	**Categoria diferenței**	**Detaliile diferenței**	**Observații**
Anexa 16, volumul I, amendamentul 13	C	Regulamentul (UE) 2018/1139 face trimitere la anexa 16 volumul I a OACI, amendamentul 12	Până la 31 martie 2022 va exista o diferență între reglementările și/sau practicile naționale ale [statul membru] și dispozițiile din anexa 16 volumul I, inclusiv toate amendamentele până la amendamentul 13, inclusiv.

1.1.4. Tabelul diferențelor care trebuie notificate pentru amendamentul 10 la anexa 16 volumul II

Dispoziția din anexă	**Categoria diferenței**	**Detaliile diferenței**	**Observații**

[15] JO L 212, 22.8.2018, p 1.

Anexa 16, volumul II, amendamentul 10 pentru standardele cu data de aplicare în ianuarie 2021	C	Regulamentul (UE) 2018/1139 face trimitere la anexa 16 volumul II a OACI, amendamentul 9.	Până la 31 martie 2022 va exista o diferență între reglementările și/sau practicile naționale ale [statul membru] și dispozițiile din anexa 16 volumul II, inclusiv toate amendamentele până la amendamentul 10, inclusiv.

1.1.5. Tabelul diferențelor care trebuie notificate pentru amendamentul 1 la anexa 16 volumul III

Dispoziția din anexă	**Categoria diferenței**	**Detaliile diferenței**	**Observații**
Anexa 16, volumul III, amendamentul 1	C	Regulamentul (UE) 2018/1139 face trimitere la anexa 16 volumul III a OACI.	Până la 31 martie 2022 va exista o diferență între reglementările și/sau practicile naționale ale [statul membru] și dispozițiile din anexa 16 volumul III, inclusiv toate amendamentele până la amendamentul 1, inclusiv.