REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2023/1772 AL COMISIEI

din 12 septembrie 2023

de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 în ceea ce privește regulile de operare referitoare la utilizarea sistemelor și componentelor managementului traficului aerian/serviciilor de navigație aeriană în spațiul aerian al cerului unic european și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1033/2006

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului ([1]), în special articolul 31 și articolul 44 alineatul (1) litera (a),

întrucât:

(1) În conformitate cu articolul 140 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1139, normele de punere în aplicare adoptate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]), care a fost abrogat, trebuie să fie adaptate la dispozițiile Regulamentului (UE) 2018/1139 cel târziu până la 12 septembrie 2023.

(2) Regulamentul (CE) nr. 1033/2006 al Comisiei ([3]) stabilește cerințele privind procedurile pentru planurile de zbor în faza premergătoare zborului pentru cerul unic European,

(3) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei ([4]) stabilește regulile comune ale aerului și dispozițiile operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană.

(4) Pentru a se asigura continuitatea cerințelor privind utilizarea echipamentelor de management al traficului aerian și de servicii de navigație aeriană („ATM/ANS”) în spațiul aerian al cerului unic european, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 trebuie modificat pentru a include cerințele relevante referitoare la planificarea zborurilor, cuprinse în Regulamentul (CE) nr. 1033/2006 care este abrogat prin prezentul regulament.

(5) Întrucât administratorului de rețea i se încredințează sarcini de procesare a planurilor de zbor în faza premergătoare zborului, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 trebuie să se aplice și administratorului de rețea.

(6) Este esențial ca toți utilizatorii să adere la manualele de operațiuni elaborate și întreținute de administratorul de rețea atunci când depun planuri de zbor.

(7) Planurile de zbor repetitive (RPL) nu mai sunt aplicabile în regiunea euro și, prin urmare, orice referire la RPL trebuie eliminată.

([1]) JO L 212, 22.8.2018, p. 1.

([2]) Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (Regulamentul privind interoperabilitatea) (JO L 96, 31.3.2004, p. 26).

([3]) Regulamentul (CE) nr. 1033/2006 al Comisiei din 4 iulie 2006 de stabilire a cerințelor privind procedurile pentru planurile de zbor în faza premergătoare zborului pentru cerul unic european (JO L 186, 7.7.2006, p. 46).

([4]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010 (JO L 281, 13.10.2012, p. 1).

(8) Cerințele referitoare la procedurile aferente planurilor de zbor în faza premergătoare zborului pentru cerul unic european, care sunt stabilite în Regulamentul (CE) nr. 1033/2006, nu se aplică serviciilor furnizate în spațiul aerian al cerului unic european din afara regiunii europene (EUR) a Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) – conform definiției din Planul de navigație aeriană EUR volumul I (Doc 7754) al OACI – datorită volumului redus de trafic local și a situației geografice, respectivul spațiu aerian învecinându-se numai cu un spațiu aerian aflat sub responsabilitatea unor furnizori de ATM/ANS din țări terțe, ceea ce justifică existența unor diferite acorduri de coordonare locală cu statele învecinate din afara UE.

(9) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 1033/2006 trebuie să fie abrogat, iar Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 trebuie să fie modificat în consecință.

(10) Cerințele modificate prevăzute în prezentul regulament au ținut cont în mod corespunzător de conținutul Planului general pentru managementul traficului aerian și de capacitățile de comunicații, navigație și supraveghere cuprinse în acesta.

(11) Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației a propus o serie de măsuri în Avizul său nr. 01/2023 ([5]), în conformitate cu articolul 75 alineatul (2) literele (b) și (c) și cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139.

(12) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în conformitate cu articolul 127 din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificări aduse Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Prezentul regulament se aplică și autorităților competente ale statelor membre, furnizorilor de servicii de navigație aeriană, administratorului de rețea, operatorilor de aerodromuri și personalului de la sol implicat în operațiuni cu aeronave."

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce punctul 19a cu următorul text:

„19a. «identificare a unei aeronave» înseamnă un grup de litere, un grup de cifre sau o combinație de litere și cifre care fie este identică cu semnalul de apel al aeronavei utilizat în comunicațiile aer-sol, fie este echivalentul codificat al acestuia și care este utilizată pentru identificarea unei aeronave în comunicațiile sol-sol ale serviciilor de trafic aerian;";

(b) se introduce punctul 69a cu următorul text:

„69a. «data estimată de plecare de la locul de staționare» înseamnă data estimată la care aeronava va începe mișcarea asociată plecării;";

(c) se introduce următorul punct 89b:

„89b. «sistem integrat de prelucrare inițială a planurilor de zbor (*Integrated Initial Flight Plan Processing System*, IFPS)» înseamnă un sistem din cadrul rețelei europene de management al traficului aerian prin care se furnizează, în spațiul aerian căruia i se aplică prezentul regulament, un serviciu centralizat de prelucrare și distribuire a planurilor de zbor care se ocupă cu recepționarea, validarea și distribuirea planurilor de zbor;";

(d) se introduce punctul 96a cu următorul text:

„96a. «administrator de rețea» înseamnă organismul însărcinat cu îndeplinirea sarcinilor necesare executării funcțiilor menționate la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004;";

(e) se introduce punctul 97a cu următorul text:

„97a. «NOTAM» înseamnă o înștiințare distribuită prin intermediul mijloacelor de telecomunicații care conține informații cu privire la stabilirea, la starea sau la modificarea unei instalații, 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;"

([5]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

(f) se introduce punctul 99a cu următorul text:

„99a. «emitent al planului de zbor» înseamnă o persoană sau o organizație care depune planuri de zbor sau orice mesaje de actualizare asociate în sistemul integrat de prelucrare inițială a planurilor de zbor (IFPS), inclusiv piloții, operatorii și agenții care acționează în numele acestora, precum și unitățile ATS;";

(g) se introduce punctul 100a cu următorul text:

„100a. «fază premergătoare zborului» înseamnă perioada de la prima depunere a unui plan de zbor până la prima autorizare acordată de controlul traficului aerian;".

3. Anexa se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Abrogare

Regulamentul (CE) nr. 1033/2006 se abrogă.

Articolul 3

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 12 septembrie 2023.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXĂ

Anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 se modifică după cum urmează:

1. Punctul SERA.2001 se înlocuiește cu următorul text:

„**SERA.2001 Obiect**

Fără a aduce atingere punctului SERA.1001, prezenta anexă se aplică utilizatorilor spațiului aerian și aeronavelor:

(a) care desfășoară operațiuni către, în interiorul sau dinspre teritoriul Uniunii;

(b) care poartă însemnele de naționalitate și de înmatriculare ale unui stat membru al Uniunii și care desfășoară operațiuni în orice spațiu aerian, în măsura în care nu contravin normelor publicate de statul care are jurisdicție asupra teritoriului survolat."

2. Punctul SERA.4001 se modifică după cum urmează:

(a) literele (c) și (d) se înlocuiesc cu următorul text:

„(c) Planul de zbor trebuie să fie:

1. depus, înainte de plecare:

(i) la administratorul de rețea, direct sau prin intermediul unui birou de raportare al serviciilor de trafic aerian, în conformitate cu manualele de operațiuni care conțin instrucțiunile și informațiile necesare elaborate și întreținute de administratorul de rețea, dacă există intenția ca zborul să opereze în conformitate cu IFR pentru o porțiune sau pentru întreaga rută a zborului din spațiul aerian al cerului unic european; sau

(ii) la un birou de raportare al serviciilor de trafic aerian pentru celelalte cazuri;

2. transmis, în timpul zborului, unității de servicii de trafic aerian sau stației radio de control aer-sol corespunzătoare.

(d) Cu excepția cazului în care autoritatea competentă a prevăzut o perioadă de timp mai scurtă pentru zborurile VFR interne, se depune un plan de zbor pentru orice zbor planificat să traverseze frontiere internaționale sau să fie efectuat cu un serviciu de control al traficului aerian sau cu un serviciu consultativ de trafic aerian, după cum urmează:

1. cu cel mult 120 de ore înainte de ora estimată de plecare de la locul de staționare;

2. cu cel puțin 3 ore înainte de ora estimată de plecare de la locul de staționare pentru zborurile care pot face obiectul unor măsuri de management al fluxului de trafic aerian;

3. cu cel puțin 60 de minute înainte de plecare pentru toate celelalte zboruri care nu sunt menționate la subpunctul 2; sau

4. dacă este depus în timpul zborului, la un moment care să asigure primirea acestuia de către unitatea ATS corespunzătoare cu cel puțin 10 minute înainte de momentul în care se estimează că aeronava va ajunge:

(i) la punctul prevăzut de intrare într-o regiune de control sau într-o regiune consultativă; sau

(ii) la punctul de traversare a unei căi aeriene sau rute consultative.";

(b) se adaugă următoarele litere (e) și (f):

„(e) Pentru zborurile operate parțial sau integral în conformitate cu IFR, care intră în zona de responsabilitate a unei unități de servicii de trafic aerian și pentru care nu a fost primit anterior niciun plan de zbor din partea administratorului de rețea, unitatea în cauză trebuie să transmită administratorului de rețea identificarea aeronavei, tipul aeronavei, punctul de intrare în zona sa de responsabilitate, ora și nivelul de zbor la punctul respectiv, ruta și aerodromul de destinație al zborului.

(f) Cerințele prevăzute la literele (c), (d) și (e) nu se aplică în spațiul aerian al cerului unic european care nu face parte din regiunea EUR a OACI."

3. Punctul SERA.4005 se înlocuiește cu următorul text:

„**SERA.4005 Conținutul unui plan de zbor**

(a) Planul de zbor trebuie să includă toate informațiile pe care autoritatea competentă le consideră relevante în ceea ce privește următoarele elemente:

1. identificarea aeronavei;

2. regulile de zbor și tipul de zbor;

3. numărul și tipul (tipurile) de aeronave, precum și categoria turbulenței de siaj;

4. echipamentele și capacitățile aeronavelor;

5. aerodromul sau locul de operare de plecare;

6. data și ora estimată de plecare de la locul de staționare;

7. viteza (vitezele) de croazieră;

8. nivelul (nivelurile) de croazieră;

9. ruta de urmat;

10. aerodromul sau locul de operare de destinație și timpul total necesar estimat;

11. aerodromul (aerodromurile) sau locul (locurile) de operare de rezervă;

12. autonomia oferită de combustibil;

13. numărul total de persoane la bord;

14. echipamentele de urgență și de supraviețuire, inclusiv sistemul de salvare cu parașută balistică;

15. alte informații.

(b) În cazul planurilor de zbor depuse în timpul zborului, aerodromul sau locul de operare de plecare indicat este locul din care se pot obține informații suplimentare referitoare la zbor, dacă este necesar. În plus, informația care trebuie furnizată în locul orei estimate de plecare de la locul de staționare este ora la care se trece peste primul punct al rutei la care se referă planul de zbor."

4. Punctul SERA.4010 se înlocuiește cu următorul text:

„**SERA.4010 Completarea unui plan de zbor**

(a) Planul de zbor trebuie să conțină informații, după caz, cu privire la elementele relevante enumerate la punctul SERA.4005 litera (a) subpunctele 1-11 referitoare la întreaga rută sau la porțiunea de rută pentru care este depus planul de zbor.

(b) Operatorii de aeronave, emitenții planurilor de zbor și unitățile de servicii de trafic aerian care urmează instrucțiunile necesare menționate la punctul SERA.4001 litera (c) subpunctul 1 punctul (i) trebuie să respecte următoarele elemente:

1. instrucțiunile de completare a formularului planului de zbor, prevăzute în apendicele 6;

2. orice constrângeri identificate în publicațiile de informare aeronautică (AIP) relevante.

(c) Operatorii de aeronave sau agenții care acționează în numele acestora și care intenționează să opereze, în spațiul aerian al cerului unic european, o porțiune a rutei sau întreaga rută în conformitate cu IFR, trebuie să introducă indicatorul corespunzător pentru echipamentele de aeronave disponibile la bord și pentru capacitățile acestora în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1770 al Comisiei (*) la punctul relevant din planul de zbor, astfel cum se prevede la punctul SERA.4005 litera (a) subpunctul 4.

(d) Operatorii de aeronave neechipate în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1770 care intenționează să opereze în spațiul aerian al cerului unic european trebuie să introducă indicatorul corespunzător pentru echipamentele de aeronave disponibile la bord și pentru capacitățile acestora, precum și orice eventuale derogări, în elementele relevante din planul de zbor în conformitate cu punctul SERA.4005 litera (a) subpunctul 4, respectiv punctul SERA.4005 litera (a) subpunctul 15. În plus, planul de zbor trebuie să conțină informații, după caz, despre toate celelalte elemente prevăzute de autoritatea competentă sau considerate necesare de către persoana care depune planul de zbor.

(*) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1770 al Comisiei din 12 septembrie 2023 de stabilire a dispozițiilor privind echipamentele de aeronave necesare pentru utilizarea spațiului aerian al cerului unic european și a regulilor de operare legate de utilizarea spațiului aerian al cerului unic european și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 29/2009 și a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1206/2011, (UE) nr. 1207/2011 și (UE) nr. 1079/2012 (JO L 228, xx.9.2023, p. 39)".

5. Se introduce punctul SERA.4013 cu următorul text:

„**SERA.4013 Acceptarea unui plan de zbor**

(a) Administratorul de rețea pentru porțiunea de rută exploatată în conformitate cu IFR și biroul de raportare al serviciilor de trafic aerian trebuie să ia măsurile necesare pentru a se asigura că, atunci când se primește un plan de zbor sau când i se aduc modificări, acesta este:

1. în conformitate cu convențiile aplicabile privind formatul și datele;

2. complet și, în măsura posibilului, exact;

3. dacă este necesar, modificat astfel încât să devină acceptabil pentru serviciile de trafic aerian; și

4. acceptat, sau modificările care i-au fost aduse sunt și ele acceptate, iar acest lucru este comunicat emitentului planului de zbor.

(b) Unitățile ATC trebuie să furnizeze administratorului de rețea orice modificări necesare ale planului de zbor ce afectează elemente legate de rută sau de nivelul de zbor, astfel cum sunt enumerate la punctul SERA.4005 litera (a) subpunctele (1)-(10), care ar putea afecta desfășurarea în condiții de siguranță a unui zbor, pentru planurile de zbor și mesajele de actualizare asociate primite anterior de la administratorul de rețea. În faza premergătoare zborului, o unitate ATC nu poate face nicio altă modificare sau anulare a unui plan de zbor fără coordonarea cu operatorul aeronavei.

(c) Administratorul de rețea trebuie să comunice tuturor unităților ATS vizate planul de zbor acceptat și orice modificări acceptate efectuate în faza premergătoare zborului asupra elementelor enumerate la punctul SERA.4005 litera (a) punctele (1)-(10) din planul de zbor și a mesajelor de actualizare asociate.

(d) Administratorul de rețea trebuie să comunice operatorului aeronavei orice modificări necesare ale planului de zbor efectuate în faza premergătoare zborului, afectând elemente enumerate la punctul SERA.4005 litera (a) subpunctele (1)-(10), legate de rută sau de nivelul de zbor, care ar putea afecta desfășurarea în condiții de siguranță a unui zbor, pentru planurile de zbor și mesajele de actualizare asociate primite anterior.

(e) Emitentul planului de zbor, atunci când acesta nu este operatorul aeronavei sau pilotul, trebuie să ia măsurile necesare pentru ca condițiile de acceptare ale unui plan de zbor și orice modificări necesare aduse acestor condiții – astfel cum au fost notificate de administratorul de rețea pentru porțiunea de zbor operată în conformitate cu IFR sau de către birourile de raportare ale serviciilor de trafic aerian – să fie puse la dispoziția operatorului aeronavei sau a pilotului care a depus planul de zbor.

(f) Operatorul aeronavei trebuie să ia măsurile necesare pentru ca toate condițiile de acceptare ale unui plan de zbor și orice modificări necesare aduse acestora, notificate emitentului planului de zbor de către administratorul de rețea sau de către biroul de raportare al serviciilor de trafic aerian, să fie integrate în operarea planificată a zborului și comunicate pilotului.

(g) Înainte de operarea zborului, operatorul aeronavei trebuie să ia măsurile necesare pentru ca intențiile operaționale să fie reflectate corect de conținutul planului de zbor.

(h) Administratorul de rețea trebuie să prelucreze și să distribuie informațiile privind capacitatea de a utiliza ecartul între canale de 8,33 kHz, primite în planurile de zbor.

(i) Cerințele prevăzute la literele (a)-(h) nu se aplică în spațiul aerian al cerului unic european care nu face parte din regiunea EUR a OACI.”

6. Punctul SERA.4015 se înlocuiește cu următorul text:

„**SERA.4015 Modificări aduse unui plan de zbor**

(a) Toate modificările aduse unui plan de zbor depus pentru un zbor IFR sau pentru un zbor VFR operat ca zbor controlat se raportează:

1. în timpul fazei premergătoare zborului, administratorului de rețea pentru zborurile destinate să opereze în conformitate cu IFR pe o parte a rutei sau pe întreaga rută, și birourilor de raportare ale serviciilor de trafic aerian cât mai rapid posibil;

2. în timpul zborului, sub rezerva dispozițiilor de la punctul SERA.8020 litera (b), unității de servicii de trafic aerian corespunzătoare.

Pentru alte zboruri VFR, modificările semnificative ale planului de zbor trebuie raportate cât mai rapid posibil unității de servicii de trafic aerian corespunzătoare.

(b) În cazul unei întârzieri de 30 de minute care depășește ora estimată de plecare de la locul de staționare pentru un zbor controlat sau al unei întârzieri de o oră pentru un zbor necontrolat pentru care a fost depus un plan de zbor, planul de zbor trebuie modificat sau trebuie depus un nou plan de zbor, iar vechiul plan de zbor trebuie anulat, după caz. Pentru orice zbor operat în conformitate cu IFR, întârzierile mai mari de 15 minute se comunică administratorului de rețea.

(c) În cazul unei modificări a echipamentelor aeronavei și a nivelului capacității acestora pentru un zbor, operatorii de aeronave sau agenții care acționează în numele lor trebuie să trimită un mesaj de modificare administratorului de rețea sau birourilor de raportare ale serviciilor de trafic aerian, cu indicatorul corespunzător introdus la elementul relevant din formularul planului de zbor.

(d) Dacă informațiile transmise înainte de plecare cu privire la autonomia aeronavei sau la numărul total de persoane la bord sunt incorecte la momentul plecării, acestea constituie o modificare semnificativă a planului de zbor și, prin urmare, trebuie raportate.

(e) Cerințele prevăzute la literele (a)-(d) nu se aplică în spațiul aerian al cerului unic european care nu face parte din regiunea EUR a OACI."

7. Se adaugă secțiunea 15 cu următorul text:

„*SECȚIUNEA 15*

Proceduri de comunicații controlor-pilot prin legături de date (CPDLC)

SERA.15001 Inițierea legăturii de date și eșecul inițierii legăturii de date

(a) Adresa de conectare (*logon*) asociată unei unități de servicii de trafic aerian se publică în publicațiile naționale de informare aeronautică (AIP).

(b) La primirea unei cereri valabile de inițiere a unei legături de date din partea unei aeronave care se apropie de sau se află în zona de servicii de legături de date, unitatea de servicii de trafic aerian trebuie să accepte cererea și, dacă este în măsură să o coreleze cu un plan de zbor, trebuie să stabilească o legătură cu aeronava.

(c) Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să stabilească proceduri pentru a soluționa, cât mai rapid posibil, eșecurile de inițiere a legăturii de date.

(d) Operatorul aeronavei trebuie să stabilească proceduri pentru a soluționa, cât mai rapid posibil, eșecurile de inițiere a legăturii de date.

SERA.15005 Stabilirea CPDLC

(a) CPDLC se stabilesc cu suficient timp în avans pentru a se asigura faptul că aeronava comunică cu unitatea de control al traficului aerian corespunzătoare.

(b) Informațiile privind momentul și, dacă este cazul, locul în care sistemele aeriene sau terestre trebuie să stabilească CPDLC se publică în circulare sau publicații de informare aeronautică.

(c) Pilotul trebuie să fie în măsură să identifice unitatea de control al traficului aerian care furnizează serviciul de control al traficului aerian în orice moment în timpul furnizării serviciului.

SERA.15010 Transferarea CPDLC

(a) Atunci când se transferă CPDLC, transferul comunicațiilor prin voce și al CPDLC trebuie să înceapă simultan.

(b) Atunci când o aeronavă este transferată de la o unitate de control al traficului aerian în care CPDLC sunt disponibile la o unitate de control al traficului aerian în care CPDLC nu sunt disponibile, încetarea CPDLC trebuie să înceapă simultan cu transferul comunicațiilor prin voce.

(c) Controlorul de trafic aerian trebuie să fie informat atunci când încearcă să efectueze un transfer al CPDLC care conduce la o modificare a autorității asupra datelor, dacă există mesaje prin legături de date pentru care nu s-a primit un răspuns de închidere. Atunci când controlorul de trafic aerian decide să transfere aeronava fără a primi răspunsuri de la piloți la mesajul (mesajele) de legătură ascendentă pendinte, controlorul de trafic aerian trebuie să revină, în mod normal, la comunicațiile prin voce pentru a clarifica orice fel de ambiguitate asociată mesajului (mesajelor) de legătură ascendentă pendinte.

SERA.15015 Compunerea mesajelor CPDLC

(a) Textul mesajelor CPDLC trebuie compus în format de mesaj standard, într-un limbaj simplu sau în abrevieri și coduri. Limbajul simplu trebuie evitat atunci când lungimea textului poate fi redusă prin utilizarea unor abrevieri și coduri adecvate. Nu se folosesc cuvinte și fraze neesențiale, cum ar fi expresiile de politețe.

(b) Controlorul de trafic aerian și pilotul trebuie să compună mesajele CPDLC utilizând elemente de mesaj standard, elemente de mesaj cu text liber sau o combinație a celor două. Utilizarea de către controlorii de trafic aerian sau de către piloți a elementelor de mesaj cu text liber trebuie evitată.

(c) Dacă setul de mesaje CPDLC implementat nu prevede circumstanțe specifice, autoritatea competentă poate stabili, prin consultare cu operatorii și cu alți furnizori de servicii de trafic aerian, că este acceptabil să se utilizeze elemente de mesaj cu text liber. În astfel de cazuri, autoritatea competentă în cauză trebuie să definească formatul de afișare, utilizarea preconizată și atributele pentru fiecare element de mesaj cu text liber.

(d) Compoziția unui mesaj CPDLC nu trebuie să depășească cinci elemente de mesaj, dintre care numai două pot conține variabila de autorizare a rutei.

(e) Compunerea de mesaje CPDLC multielement:

1. Atunci când un mesaj CPDLC multielement necesită un răspuns, răspunsul se aplică tuturor elementelor mesajului.

2. Atunci când un mesaj de autorizare cu element unic sau oricare parte a unui mesaj de autorizare multielement nu poate fi respectată, pilotul trebuie să trimită un răspuns «UNABLE» pentru întregul mesaj.

3. Controlorul trebuie să răspundă printr-un mesaj «UNABLE» care se aplică tuturor elementelor cererii atunci când nu poate fi aprobat niciun element al unei cereri de autorizare cu element unic sau al unei cereri de autorizare multielement. Autorizația sau autorizațiile în curs nu trebuie retransmise.

4. Dacă o cerere de autorizare multielement poate fi satisfăcută doar parțial, controlorul trebuie să răspundă cu un mesaj «UNABLE» care se aplică tuturor elementelor de mesaj ale cererii și, dacă este cazul, trebuie să includă un motiv și/sau informații cu privire la momentul în care se poate aștepta autorizarea.

5. Atunci când pot fi luate în considerare toate elementele unei cereri de autorizare cu element unic sau multielement, controlorul trebuie să răspundă cu autorizări corespunzătoare fiecărui element al cererii. Acest răspuns trebuie să fie un mesaj unic de legătură ascendentă.

6. Dacă un mesaj CPDLC conține mai multe elemente de mesaj, iar atributul de răspuns pentru mesaj este «Y», atunci când este utilizat, mesajul unic de răspuns trebuie să conțină numărul corespunzător de răspunsuri în aceeași ordine.

SERA.15020 Răspunsul la mesajele CPDLC

(a) Cu excepția unor dispoziții contrare ale autorității competente, citirea vocală a mesajelor CPDLC nu este necesară.

(b) Cu excepția cazului în care este necesară corectarea mesajului CPDLC transmis, atunci când un controlor sau un pilot comunică prin intermediul CPDLC, răspunsul se dă în mod normal prin CPDLC. Atunci când un controlor sau un pilot comunică prin voce, răspunsul se dă, în mod normal, prin voce.

SERA.15025 Corectarea mesajelor CPDLC

(a) Atunci când se consideră necesară corectarea unui mesaj CPDLC sau atunci când este necesară clarificarea conținutului unui astfel de mesaj, controlorul de trafic aerian și pilotul trebuie să utilizeze cele mai adecvate mijloace disponibile pentru emiterea detaliilor corecte sau pentru furnizarea clarificărilor necesare.

(b) Atunci când se utilizează comunicațiile prin voce pentru a corecta un mesaj CPDLC pentru care nu a fost încă primit niciun răspuns operațional, transmisia vocală a controlorului sau a pilotului trebuie să fie precedată de fraza: «DISREGARD CPDLC (tipul mesajului) MESSAGE, BREAK» – urmată de autorizarea, instrucțiunile, informațiile sau solicitarea corecte.

(c) Atunci când se face referire la și când se identifică mesajul CPDLC care trebuie ignorat, trebuie procedat cu prudență la formularea acestuia, astfel încât să se evite orice ambiguitate legată de corectarea autorizării, a instrucțiunilor, a informațiilor sau a solicitării.

(d) Dacă un mesaj CPDLC care necesită un răspuns operațional este negociat ulterior prin voce, se trimite un răspuns adecvat de închidere a mesajului CPDLC pentru a asigura sincronizarea adecvată a dialogului CPDLC. Acest lucru poate fi realizat fie comunicându-i în mod explicit destinatarului mesajului, prin voce, să închidă dialogul, fie permițându-i sistemului să închidă automat dialogul.

SERA.15030 Proceduri de comunicații controlor-pilot prin legături de date pentru situații de urgență, pericole și defecțiuni ale echipamentelor CPDLC

(a) Atunci când un controlor de trafic aerian sau un pilot este avertizat că un mesaj de comunicații controlor-pilot prin legături de date a eșuat, controlorul de trafic aerian sau pilotul trebuie să ia una dintre următoarele măsuri, după caz:

1. prin voce, să confirme acțiunile care vor fi întreprinse cu privire la dialogul aferent, prefațând informațiile cu fraza: «CPDLC MESSAGE FAILURE»;

2. cu ajutorul comunicațiilor controlor-pilot prin legături de date, să reemită mesajul de comunicații controlor-pilot prin legături de date care a eșuat.

(b) Controlorii de trafic aerian cărora li se solicită să transmită informații cu privire la o defecțiune totală a sistemului terestru de comunicații controlor-pilot prin legături de date către toate stațiile susceptibile de a le intercepta trebuie să prefațeze această transmisie prin apelul general: «ALL STATIONS CPDLC FAILURE» – urmat de identificarea stației de apel.

(c) Atunci când comunicațiile controlor-pilot prin legături de date eșuează și se revine la comunicațiile prin voce, se consideră că toate mesajele CPDLC rămase sunt netransmise și întregul dialog care implică mesajele rămase este reluat prin voce.

(d) Atunci când comunicațiile controlor-pilot prin legături de date eșuează, dar sunt restabilite înainte de a fi necesar să se revină la comunicații prin voce, se consideră că toate mesajele rămase sunt netransmise și întregul dialog care implică mesajele rămase este reluat prin CPDLC.

SERA.15035 Oprirea intenționată a sistemului CPDLC

(a) Atunci când este planificată o oprire a rețelei de comunicații sau a sistemului CPDLC terestru, se publică un NOTAM pentru a informa toate părțile vizate în legătură cu perioada de oprire și, dacă este necesar, cu detaliile frecvențelor de comunicații prin voce care trebuie utilizate.

(b) Aeronavele care comunică cu unitățile ATC trebuie să fie informate prin voce sau prin CPDLC cu privire la orice pierdere iminentă a serviciului CPDLC.

SERA.15040 Întreruperea utilizării solicitărilor CPDLC

(a) Atunci când un controlor solicită tuturor stațiilor sau unui anumit zbor să evite trimiterea de solicitări CPDLC pentru o perioadă limitată de timp, se utilizează următoarea frază: [(indicativ de apel) sau ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(motiv)].

(b) Reluarea utilizării normale a CPDLC se comunică prin utilizarea următoarei fraze: [(indicativ de apel) sau ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.

SERA.15045 Utilizarea CPDLC în cazul unei defecțiuni a comunicațiilor prin voce aer-sol

Existența unei conexiuni CPDLC între o unitate de servicii de trafic aerian și o aeronavă nu trebuie să împiedice pilotul și controlorul de trafic aerian în cauză să inițieze și să efectueze toate acțiunile necesare în cazul unei defecțiuni a comunicațiilor prin voce aer-sol.

SERA.15050 Testarea CPDLC

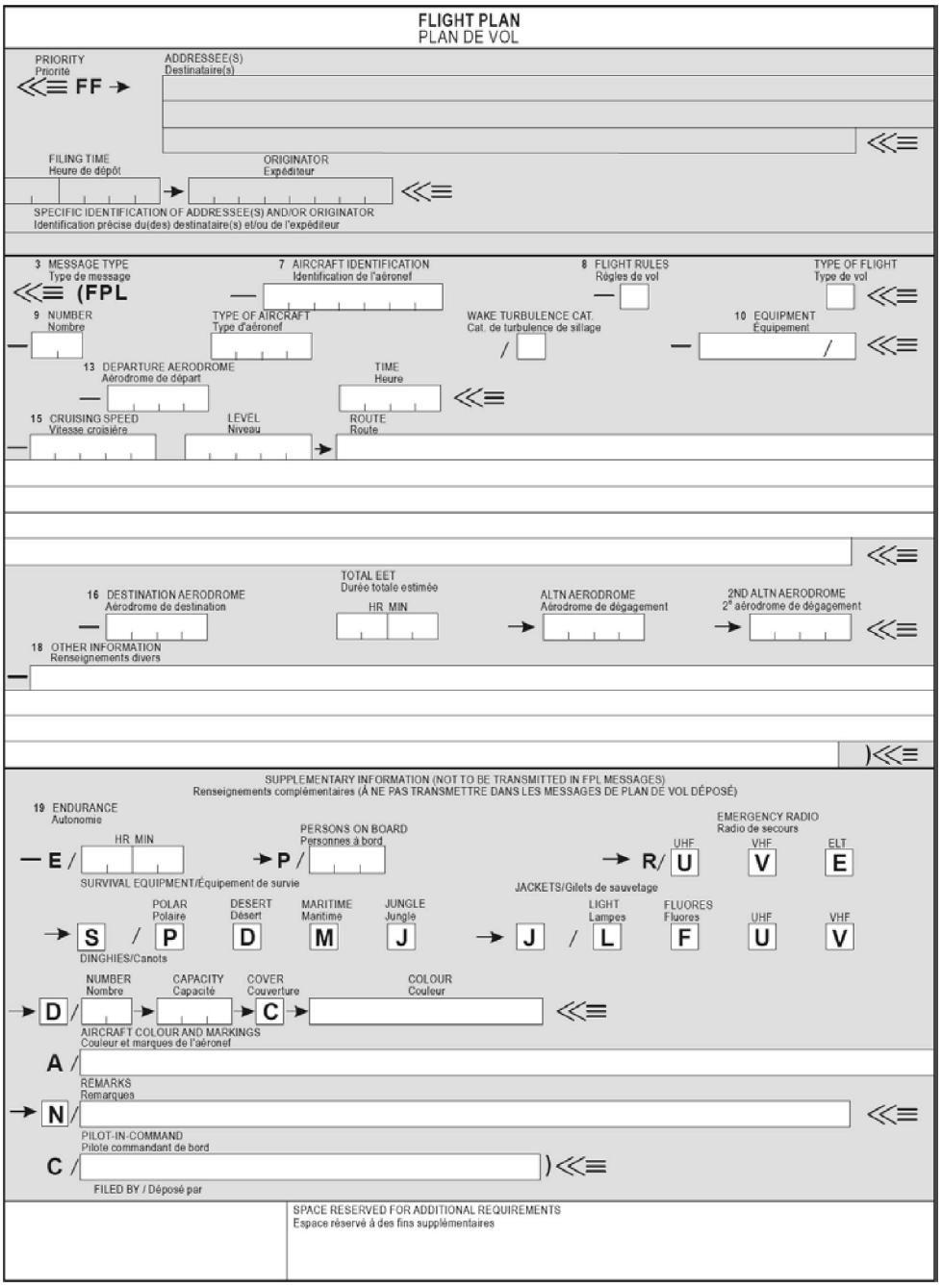
În cazul în care testarea CPDLC cu o aeronavă ar putea afecta serviciile de trafic aerian furnizate aeronavei, coordonarea se efectuează înainte de această testare.”

8. Se adaugă următorul apendice 6:

„Apendicele 6

COMPLETAREA UNUI PLAN DE ZBOR

1. **Model de formular de plan de zbor al OACI**



2. **Instrucțiuni pentru completarea formularului de plan de zbor**

2.1. Generalități

Respectați îndeaproape formatele prescrise și modul de specificare a datelor.

Începeți introducerea datelor în primul spațiu prevăzut. Acolo unde sunt disponibile spații în plus, lăsați spațiile neutilizate necompletate.

Introduceți toate orele în format UTC de 4 cifre.

Introduceți toate intervalele de timp estimate în format de 4 cifre (ore și minute).

Zona hașurată care precedă elementul 3 trebuie completată de serviciile ATS și COM, cu excepția cazului în care responsabilitatea pentru inițierea mesajelor privind planul de zbor a fost delegată.

2.2. Instrucțiuni pentru introducerea datelor ATS

Completați elementele 7-18 și, dacă autoritatea competentă solicită acest lucru sau dacă se consideră necesar, completați elementul 19 conform indicațiilor de mai jos.

Introduceți una dintre următoarele identificări de aeronavă, fără a depăși 7 caractere alfanumerice și fără cratime sau simboluri:

(a) indicativul OACI al operatorului aeronavei, urmat de identificarea zborului (de exemplu KLM511, NGA213, JTR25) atunci când, în radiotelefonie, indicativul de apel care trebuie utilizat de aeronavă constă în indicativul telefonic OACI al operatorului, urmat de identificarea zborului (de exemplu, KLM511, NIGERIA213, JESTER25) sau

(b) însemnele de naționalitate sau de organizație de exploatare în comun și însemnele de înmatriculare ale aeronavei (de exemplu, EIAKO, 4XBCD, N2567GA), atunci când:

1. în radiotelefonie, indicativul de apel care trebuie utilizat de aeronavă constă numai în această identificare (de ex. CGAJS) sau este precedat de indicativul telefonic OACI al operatorului aeronavei (de ex. BLIZZARD CGAJS);

2. aeronava nu este echipată cu un radio.

Reguli de zbor

INTRODUCEȚI una dintre următoarele litere pentru a desemna categoria de reguli de zbor pe care pilotul intenționează să le respecte:

I – dacă se intenționează ca întregul zbor să fie operat în regim IFR; sau

V – dacă se intenționează ca întregul zbor să fie operat în regim VFR sau

Y – dacă zborul este operat inițial în regim IFR, iar apoi regulile de zbor se modifică o dată sau de mai multe ori sau

Z – dacă zborul este operat inițial în regim VFR, iar apoi regulile de zbor se modifică o dată sau de mai multe ori.

Specificați la elementul 15 punctul sau punctele în care este planificată o modificare a regulilor de zbor.

Tipul zborului

INTRODUCEȚI una dintre următoarele litere pentru a indica tipul zborului, atunci când autoritatea competentă solicită acest lucru:

S – pentru servicii aeriene regulate;

N – pentru operațiuni de transport aerian neregulate;

G – pentru aviația generală;

M – pentru aviația militară;

X – pentru orice altă categorie decât cele definite mai sus.

Specificați statutul unui zbor după indicatorul STS de la elementul 18 sau, dacă este necesar pentru a indica alte motive pentru efectuarea unui handling specific de către ATS, indicați motivul după indicatorul RMK de la elementul 18.

Numărul de aeronave (1 sau 2 caractere)

INTRODUCEȚI numărul de aeronave, dacă există mai mult de una.

Tipul aeronavei (2-4 caractere)

INTRODUCEȚI indicativul corespunzător, astfel cum se specifică în Doc 8643, «*Aircraft Type Designators*» (Coduri de identificare a tipurilor de aeronave), SAU, dacă nu a fost atribuit un astfel de cod de identificare sau în cazul unor zboruri în formație care cuprind mai multe tipuri de aeronave, INTRODUCEȚI ZZZZ și SPECIFICAȚI la elementul 18 (numerele și) tipul (tipurile) de aeronavă, precedat(e) de 'TYP/

Categoria turbulenței de siaj (1 caracter)

INTRODUCEȚI o linie oblică urmată de una dintre următoarele litere, pentru a indica categoria turbulențelor de siaj a aeronavei:

J – SUPER, pentru a indica un tip de aeronavă specificat ca atare în documentul OACI 8643, *Aircraft Type Designators*, cea mai recentă ediție;

H – HEAVY (grea), pentru a indica un tip de aeronavă cu o masă maximă certificată la decolare de cel puțin 136 000 kg, cu excepția tipurilor de aeronave enumerate în documentul OACI 8643 din categoria SUPER (J);

M – MEDIUM (medie), pentru a indica un tip de aeronavă cu o masă maximă certificată la decolare mai mică de 136 000 kg, dar mai mare de 7 000 kg;

L – LIGHT (ușoară), pentru a indica un tip de aeronavă cu o masă maximă certificată la decolare mai mică sau egală cu 7 000 kg

Capacitățile cuprind următoarele elemente:

(a) prezența la bordul aeronavei a echipamentelor relevante în stare de funcționare;

(b) echipamente și capacități corespunzătoare cu calificările echipajului de zbor; și

(c) după caz, autorizația din partea autorității competente.

Echipamente și capacități de radiocomunicații, navigație și asistență pentru apropiere

INTRODUCEȚI o literă, după cum urmează:

N – dacă echipamentele standard COM/NAV/de asistență pentru apropiere pentru ruta prevăzută nu se află la bord sau dacă echipamentele nu sunt în stare de funcționare; sau

S – dacă echipamentele standard COM/NAV/de asistență pentru apropiere pentru ruta prevăzută se află la bord și sunt în stare de funcționare; și/sau

INTRODUCEȚI una sau mai multe dintre următoarele litere pentru a indica echipamentele și capacitățile COM/NAV/de asistență pentru apropiere disponibile aflate în stare de funcționare:

A	Sistem de aterizare GBAS	**J7**	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV cu SBAS)	**K**	MLS
C	Loran C	**L**	ILS
D	DME	**M1**	ATC SATVOICE (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	**M2**	ATC SATVOICE (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	**M3**	ATC SATVOICE (Iridium)
E3	PDC ACARS	**O**	VOR

G	GNSS. În cazul în care oricare parte a zborului este planificată să fie efectuată în regim IFR, acesta se referă la receptoarele GNSS care sunt conforme cu anexa 10 volumul I al OACI.
H	HF RTF
I	Navigația inerțială
J1	CPDLC ATN VDL Modul 2
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Modul A
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Modul 2
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
P1	CPDLC RCP 400
P2	CPDLC RCP240
P3	SATVOICE RCP 400
P4-P9	Rezervat pentru RCP
R	PBN aprobată
T	TACAN
U	UHF RTF
V	VHF RTF
W	RVSM aprobate
X	MNPS aprobate
Y	HF cu capacitate de ecart între canale de 8,33 kHz
Z	Alte echipamente aflate la bord sau alte capacități

Toate caracterele alfanumerice care nu sunt indicate mai sus sunt rezervate.

Echipamente și capacități de supraveghere

INTRODUCEȚI **N** dacă nu există la bord niciun echipament de supraveghere pentru ruta prevăzută sau dacă echipamentul nu este în stare de funcționare

SAU

INTRODUCEȚI unul sau mai mulți dintre următorii descriptori, până la maximum 20 de caractere, pentru a descrie echipamentul de supraveghere și/sau capacitățile de la bord care pot fi utilizate:

SSR modurile A și C

A – Transponder – modul A (4 cifre – 4 096 coduri)

C – Transponder – modul A (4 cifre – 4 096 coduri) și modul C

SSR modul S

E – Transponder – modul S, inclusiv capacitatea de transmitere a identificării aeronavei, a altitudinii-presiunii și capacitatea *extended squitter* (ADS-B)

H – Transponder – modul S, inclusiv capacitatea de transmitere a identificării aeronavei, a altitudinii-presiunii și capacitatea de supraveghere sporită

I – Transponder – modul S, inclusiv capacitatea de transmitere a identificării aeronavei, dar fără capacitatea de transmiterea a altitudinii-presiunii

L – Transponder – modul S, inclusiv capacitatea de transmitere a identificării aeronavei, a altitudinii-presiunii, capacitatea *extended squitter* (ADS-B) și capacitatea de supraveghere sporită

P – Transponder – modul S, inclusiv capacitatea de transmitere a altitudinii-presiunii, dar fără capacitatea de transmitere a identificării aeronavei

S – Transponder – modul S, inclusiv capacitatea de transmitere a altitudinii-presiunii și capacitatea de transmitere a identificării aeronavei

X – Transponder – modul S, fără capacitatea de transmitere a identificării aeronavei și fără capacitatea de transmitere a altitudinii-presiunii

ADS-B

B1 – ADS-B cu o capacitate de ieșire specifică ADS-B de 1 090 MHz

B2 – ADS-B cu o capacitate de ieșire și de intrare specifică ADS-B de 1 090 MHz

U1 – Capacitate de ieșire ADS-B care utilizează UAT

U2 – Capacitate de ieșire și de intrare ADS-B care utilizează UAT

V1 – Capacitate de ieșire ADS-B care utilizează VDL modul 4

V2 – Capacitate de ieșire și de intrare ADS-B care utilizează VDL modul 4

ADS-C

D1 – ADS-C cu capacități FANS 1/A

G1 – ADS-C cu capacități ATN

Caracterele alfanumerice care nu sunt indicate mai sus sunt rezervate.

INTRODUCEȚI indicatorul OACI de localizare din 4 litere al aerodromului de plecare, astfel cum se specifică în Doc 7910, *Indicatori de localizare*

SAU, dacă nu a fost alocat un indicator de localizare,

INTRODUCEȚI ZZZZ și SPECIFICAȚI, la elementul 18:

— numele și localizarea aerodromului precedat de DEP/; sau

— primul punct al rutei sau baliza radio de marcaj precedată de DEP/..., dacă aeronava nu a decolat de pe un aerodrom;

SAU, – dacă planul de zbor este primit de la o aeronavă în zbor,

INTRODUCEȚI AFIL și SPECIFICAȚI, la elementul18, indicatorul de localizare OACI din 4 litere al amplasamentului unității ATS de la care se pot obține date suplimentare din planul de zbor, precedat de DEP/.

APOI, FĂRĂ SPAȚIU,

INTRODUCEȚI, pentru un plan de zbor prezentat înainte de plecare, ora estimată de plecare de la locul de staționare (EOBT) sau, pentru un plan de zbor primit de la o aeronavă aflată în zbor, timpul real sau estimat de trecere pe deasupra primului punct al rutei căreia i se aplică planul de zbor.

INTRODUCEȚI *prima viteză de croazieră* astfel cum este descrisă la litera (a) și *primul nivel de croazieră* astfel cum este descris la litera (b), fără spațiu între ele.

APOI, după săgeată, INTRODUCEȚI descrierea rutei conform literei (c).

(a) *Viteza de croazieră (maximum 5 caractere)*

INTRODUCEȚI *viteza reală în raport cu aerul* pentru prima sau pentru întreaga porțiune de croazieră a zborului, într-una dintre formele de mai jos:

kilometri pe oră, exprimați prin litera K, urmată de 4 cifre (de exemplu, K0830); sau

noduri, exprimate prin litera N, urmată de 4 cifre (de exemplu, N0485); sau

numărul Mach real, atunci când autoritatea competentă solicită acest lucru, rotunjit la cea mai apropiată sută de unități Mach, exprimat prin litera M, urmată de 3 cifre (de exemplu, M082).

(b) *Nivelul de croazieră (maximum 5 caractere)*

INTRODUCEȚI nivelul de croazieră planificat pentru prima sau pentru întreaga porțiune a rutei care urmează să fie efectuată, într-una dintre formele de mai jos:

nivelul zborului, exprimat prin litera F, urmată de 3 cifre (de exemplu, F085; F330), *sau*

nivelul metric standard *în zeci de metri,* atunci când autoritatea competentă solicită acest lucru, exprimat prin litera S urmată de 4 cifre (de exemplu, S1130); *sau*

altitudinea în sute de picioare, exprimată prin litera A, urmată de 3 cifre (de exemplu, A045; A100); sau

altitudinea în zeci de metri, exprimată prin litera M, urmată de 4 cifre (de exemplu, M0840); sau,

pentru zborurile VFR necontrolate, literele VFR.

(c) *Ruta (inclusiv modificările vitezei, ale nivelului și/sau ale regulilor de zbor)*

Zboruri de-a lungul unor rute ATS desemnate

INTRODUCEȚI,	dacă aerodromul de plecare este situat pe ruta ATS sau este conectat la aceasta, indicativul primei rute ATS
SAU,	dacă aerodromul de plecare nu se află pe ruta ATS sau nu este conectat la aceasta, literele DCT urmate de punctul de joncțiune cu prima rută ATS, urmat de indicativul rutei ATS.

APOI

INTRODUCEȚI	fiecare punct în care fie este planificată să înceapă o modificare a vitezei și/sau a nivelului, fie este planificată o modificare a rutei ATS și/sau o modificare a regulilor de zbor;

URMATE ÎN FIECARE CAZ

	de indicativul următorului segment de rută ATS, chiar dacă este identic cu cel anterior
SAU	de DCT, dacă zborul către punctul următor se află în afara unei rute desemnate, cu excepția cazului în care ambele puncte sunt definite prin coordonate geografice.

Zboruri în afara unor rute ATS desemnate

INTRODUCEȚI	puncte care, în mod normal, nu se află la mai mult de 30 de minute timp de zbor sau la 370 km (200 de mile nautice) unul de celălalt, inclusiv fiecare punct în care este planificată o schimbare de viteză sau de nivel, o schimbare a traiectoriei sau o modificare a regulilor de zbor
SAU,	atunci când autoritatea (autoritățile) competentă (competente) solicită acest lucru,
DEFINIȚI	traiectoria zborurilor care operează predominant în direcția est-vest între 70°N și 70°S în raport cu punctele semnificative formate de intersecțiile unor jumătăți de grade sau ale unor grade întregi de latitudine cu meridiane distanțate la intervale de 10 grade de longitudine. Pentru zborurile care operează în zone situate în afara acestor latitudini, traiectoriile sunt definite de puncte semnificative formate de intersecția paralelelor de latitudine cu meridiane distanțate în mod normal la 20 de grade de longitudine. Distanța dintre punctele semnificative nu trebuie să depășească, pe cât posibil, un timp de zbor de o oră. În caz de necesitate, se stabilesc puncte semnificative suplimentare. Pentru zborurile care operează predominant în direcția nord-sud, definiți traiectoriile prin trimitere la puncte semnificative formate de intersecția unor grade întregi de longitudine cu paralele de latitudine specificate, distanțate la 5 grade.
INTRODUCEȚI	DCT între puncte succesive, cu excepția cazului în care ambele puncte sunt definite prin coordonate geografice sau prin relevment și distanță.

UTILIZAȚI NUMAI convențiile de la punctele 1-5 de mai jos și SEPARAȚI fiecare subelement cu un spațiu.

(1) ATS route (2 to 7 characters)

Indicativul codificat alocat rutei sau segmentului de rută, inclusiv, după caz, indicativul codificat alocat rutei standard de plecare sau de sosire (de exemplu, BCN1, Bl, R14, UB10, KODAP2A).

(2) Significant point (2 to 11 characters)

Indicativul codificat (2 până la 5 caractere) alocat punctului (de exemplu, LN, POY, HADDY)

sau, dacă nu a fost alocat un cod de identificare, una dintre următoarele modalități:

— Numai grade (7 caractere):

2 cifre care descriu latitudinea în grade, urmate de «N» (Nord) sau «S» (sud), urmate de 3 cifre care descriu longitudinea în grade, urmate de «E» (est) sau «W» (vest). Completați numărul corect de cifre, acolo unde este necesar prin introducerea de zerouri, de exemplu 46N078W.

— Grade și minute (11 caractere):

4 cifre care descriu latitudinea în grade, în zeci de minute și în minute, urmate de «N» (Nord) sau «S» (sud), urmate de 5 cifre care descriu longitudinea în grade, în zeci de minute și în minute, urmate de «E» (est) sau «W» (vest). Completați numărul corect de cifre, acolo unde este necesar prin introducerea de zerouri, de exemplu 4620N07805W.

— Relevment și distanța față de un punct de referință:

identificarea punctului de referință, urmată de relevmentul punctului sub formă de 3 cifre dând gradele magnetice, urmat de distanța față de punct sub formă de 3 cifre exprimând mile marine. În zonele de latitudine mare în care autoritatea competentă stabilește că trimiterea la gradele magnetice nu este practică, se pot utiliza gradele adevărate. Completați numărul corect de cifre, acolo unde este necesar prin introducerea de zerouri – de exemplu, un punct de 180° magnetice la o distanță de 40 NM față de VOR «DUB» trebuie exprimat ca DUB180040.

(3) Change of speed or level (maximum 21 characters)

Punctul în care este planificată să înceapă o schimbare de viteză (de 5 % a TAS sau de 0,01 Mach sau mai mult) sau o schimbare a nivelului, exprimată exact ca la punctul 2 de mai sus, urmată de o bară oblică și apoi de viteza de croazieră și de nivelul de croazieră, exprimate exact ca la literele (a) și (b) de mai sus, fără spațiu între ele, chiar și atunci când doar una dintre aceste valori este modificată.

Exemple: LN/N0284A045

MAY/N0305Fl80

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

(4) Change of flight rules (maximum 3 characters)

Punctul în care este planificată modificarea regulilor de zbor, exprimat exact ca la punctul 2 sau 3 de mai sus, după caz, urmat de un spațiu și de unul dintre următoarele elemente:

VFR dacă de la IFR la VFR

IFR dacă de la VFR la IFR

Exemple: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

(5) Cruise climb (maximum 28 characters)

Litera C urmată de o bară oblică; APOI punctul în care este planificată să înceapă urcarea de croazieră, exprimat exact ca la punctul 2 de mai sus, urmat de o bară oblică; APOI viteza care trebuie menținută în timpul urcării de croazieră, exprimată exact ca la litera (a) de mai sus, urmată de cele două niveluri care definesc stratul de ocupat în timpul urcării de croazieră, fiecare nivel fiind exprimat exact ca la litera (b) de mai sus, sau nivelul peste care este planificată urcarea de croazieră, urmat de literele PLUS, fără spațiu între ele.

Exemple: C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

Aerodromul de destinație și timpul total scurs (8 caractere)

INTRODUCEȚI	indicatorul de localizare din 4 litere al OACI pentru aerodromul de destinație, astfel cum se specifică în Doc 7910, Indicatori de localizare,
SAU,	dacă nu a fost alocat un indicator de localizare,
INTRODUCEȚI	ZZZZ și SPECIFICAȚI la elementul 18 numele și localizarea aerodromului, precedate de DEST/.

APOI, FĂRĂ SPAȚIU,

INTRODUCEȚI	timpul total scurs estimat.

Aerodrom de rezervă la destinație

INTRODUCEȚI	indicatorul (indicatorii) de localizare din 4 litere al (ai) OACI pentru cel mult două aerodromuri de rezervă la destinație, astfel cum se specifică în Doc 7910, Indicatori de localizare, separați de un spațiu;
SAU,	dacă aerodromului (aerodromurilor) de rezervă la destinație nu i (li) s-a alocat un indicator de localizare,
INTRODUCEȚI	ZZZZ și SPECIFICAȚI la elementul 18 numele și localizarea aerodromului (aerodromurilor) de rezervă la destinație, precedate de ALTN/.

Cratimele sau barele oblice trebuie utilizate numai conform indicațiilor de mai jos.

INTRODUCEȚI	**0** (zero) dacă nu există alte informații
SAU	orice alte informații necesare, în ordinea indicată mai jos, sub forma indicatorului adecvat ales dintre cele definite mai jos, urmate de o bară oblică și de informațiile care trebuie înregistrate:

STS/ Motivul handlingului special de către ATS, de ex. o misiune de căutare și salvare, după cum urmează:

ALTRV:	zbor efectuat în conformitate cu o rezervare de altitudine;
ATFMX:	zbor scutit de măsurile ATFM de către autoritatea competentă;
FFR:	luptă contra incendiilor;
FLTCK:	verificare în zbor pentru calibrarea echipamentelor navale;
HAZMAT:	zbor care transportă materiale periculoase;
HEAD:	zbor cu statutul «Șef de stat»;
HOSP:	zbor medical declarat de autoritățile medicale;
HUM:	zbor care operează în cadrul unei misiuni umanitare;

MARSA: zbor pentru care o entitate militară își asumă responsabilitatea separării aeronavelor militare;

MEDEVAC: evacuare medicală de urgență de importanță vitală;

NONRVSM: zbor fără capacități RVSM care intenționează să opereze într-un spațiu aerian RVSM;

SAR: zbor angajat într-o misiune de căutare și salvare; și

STATE: zbor angajat în servicii militare, vamale sau polițienești.

Celelalte motive pentru efectuarea unui handling special de către ATS se indică prin codul de identificare «RMK/».

PBN/ Indicarea capacităților RNAV și/sau RNP. Includeți cât mai mulți dintre descriptorii de mai jos, aplicabili zborului, până la maximum 8 intrări, și anume un total de maximum 16 caractere.

SPECIFICAȚII PRIVIND RNAV

A1	RNAV 10 (RNP 10)	**C1**	RNAV 2 toți senzorii permiși
		C2	RNAV 2 GNSS
B1	RNAV 5 toți senzorii permiși	**C3**	RNAV 2 DME/DME
B2	RNAV 5 GNSS	**C4**	RNAV 2 DME/DME/IRU
B3	RNAV 5 DME/DME		
B4	RNAV 5 VOR/DME	**D1**	RNAV 1 toți senzorii permiși
B5	RNAV 5 INS sau IRS	**D2**	RNAV 1 GNSS
B6	RNAV 5 LORANC	**D3**	RNAV 1 DME/DME
		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

SPECIFICAȚII PRIVIND RNP

L1	RNP 4	**S1**	RNP APCH
		S2	RNP APCH cu BARO-VNAV
O1	RNP 1 de bază toți senzorii permiși		
O2	RNP 1 de bază GNSS	**T1**	RNP AR APCH cu RF (autorizație specială necesară)
O3	RNP 1 de bază DME/DME	**T2**	RNP AR APCH fără RF (autorizație specială necesară)
O4	RNP 1 de bază DME/DME/IRU		

Combinațiile de caracterele alfanumerice care nu sunt indicate mai sus sunt rezervate.

NAV/ Date semnificative referitoare la echipamentele de navigație, altele decât cele specificate la rubrica PBN/, conform cerințelor autorității competente.

Indicați augmentarea GNSS la această rubrică, lăsând un spațiu între metodele de augmentare, de ex. NAV/GBAS SBAS.

Indicați EURPRNAV dacă aplicația aprobată P-RNAV a aeronavei se bazează exclusiv pe VOR/DME pentru determinarea poziției.

COM/ Indicați echipamentele și capacitățile de comunicații care nu sunt specificate la elementul 10 litera (a).

DAT/ Indicați echipamentele și capacitățile de comunicații de date care nu sunt specificate la elementul 10 litera (a) sau «CPDLCX» pentru a indica derogarea primită de la cerința de a fi echipat cu CPDLC-ATN-B1.

SUR/ Indicați echipamentele și capacitățile de supraveghere care nu sunt specificate la elementul 10 litera (b). Indicați toate specificațiile RSP care se aplică zborului, utilizând indicativele fără spațiu. Separați specificațiile RSP printr-un spațiu. Exemplu: RSP180 RSP400.

Introduceți EUADSBX, EUEHSX, EUELSX sau o combinație a acestora pentru a indica derogările acordate de la cerința de a fi echipat cu transpondere SSR în mod S sau cu emițătoare ADS-B.

DEP/ Numele și localizarea aerodromului de plecare, dacă la elementul 13 se introduce ZZZZ, sau unitatea ATS de la care se pot obține date suplimentare privind planul de zbor, dacă la elementul 13 se introduce AFIL. Pentru aerodromurile care nu sunt enumerate în publicația de informare aeronautică relevantă, indicați localizarea în felul următor:

utilizați 4 cifre care descriu latitudinea în grade, în zeci de minute și în minute, urmate de «N» (Nord) sau «S» (sud), urmate de 5 cifre care descriu longitudinea în grade, în zeci de minute și în minute, urmate de «E» (est) sau «W» (vest). Completați numărul corect de cifre, acolo unde este necesar, prin introducerea de zerouri, de exemplu 4620N07805W (11 caractere).

SAU, Relevmentul și distanța de la cel mai apropiat punct semnificativ, după cum urmează:

identificarea punctului semnificativ, urmată de relevmentul punctului sub formă de 3 cifre indicând gradele magnetice, urmat de distanța față de punct sub formă de 3 cifre exprimând NM. În zonele de latitudine mare, în care autoritatea competentă stabilește că trimiterea la gradele magnetice nu este practică, se pot utiliza gradele reale. Completați numărul corect de cifre, acolo unde este necesar prin introducerea de zerouri, de exemplu, un punct de 180° magnetice la o distanță de 40 NM față de VOR «DUB» trebuie exprimat ca DUB180040.

SAU Primul punct al rutei (numele sau LAT/LONG) sau baliza radio de marcaj, dacă aeronava nu a decolat de pe un aerodrom.

DEST/ Numele și localizarea aerodromului de destinație, dacă la elementul 16 se introduce ZZZZ. Pentru aerodromurile care nu sunt enumerate în publicația de informare aeronautică relevantă, a se indica localizarea în LAT/LONG sau relevmentul și distanța de la cel mai apropiat punct semnificativ, astfel cum se descrie la rubrica DEP/de mai sus.

DOF/ Data plecării zborului în format de 6 cifre (AALLZZ, unde AA reprezintă anul, LL reprezintă luna, iar ZZ reprezintă ziua).

REG/ Însemnele de naționalitate sau de organizație de exploatare în comun și însemnele de înmatriculare ale aeronavei, dacă ele diferă de identificarea aeronavei de la elementul 7.

EET/ Punctele semnificative sau indicativele de limite FIR și timpii estimați cumulativi scurși de la decolare până la aceste puncte sau limite FIR, atunci când aceste indicații sunt solicitate prin acorduri regionale de navigație aeriană sau de către autoritatea competentă.

Exemple: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

SEL/ Codul SELCAL, dacă aeronava este dotată cu echipamentul corespunzător.

TYP/ Tipul sau tipurile de aeronavă, precedat(e), dacă este necesar, fără spațiu, de numărul de aeronave și separat(e) de un spațiu, dacă la elementul 9 se introduce ZZZZ.

Exemplu: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ Adresa aeronavei (exprimată sub forma unui cod alfanumeric de 6 caractere hexadecimale), la solicitarea autorității competente. Exemplu: «F00001» este cea mai joasă adresă de aeronavă cuprinsă în blocul specific administrat de OACI.

DLE/ Întârziere sau așteptare pe rută. Introduceți punctul (punctele) semnificativ(e) de pe ruta pe care este planificată să aibă loc o întârziere, urmat(e) de durata întârzierii, indicată prin 4 cifre, în ore și minute (oomm).

Exemplu: DLE/MDG0030

OPR/ Indicativul OACI sau numele operatorului aeronavei, dacă acesta este diferit de identificarea aeronavei de la elementul 7.

ORGN/ Adresa AFTN de 8 litere a emitentului sau alte date de contact adecvate, în cazurile în care este posibil ca emitentul planului de zbor să nu fie ușor de identificat, conform cerințelor autorității competente.

PER/ Datele privind performanțele aeronavei, indicate printr-o singură literă, astfel cum se specifică în Procedurile pentru serviciile de navigație aeriană – Operațiunile aeronavelor (PANS-OPS, Doc 8168), Volumul I – Proceduri de zbor, dacă acest lucru este prevăzut de autoritatea competentă

ALTN/ Numele aerodromului (aerodromurilor) de rezervă la destinație, dacă la elementul 16 se introduce ZZZZ. Pentru aerodromurile care nu sunt enumerate în publicația de informare aeronautică relevantă, a se indica localizarea în LAT/LONG sau relevmentul și distanța de la cel mai apropiat punct semnificativ, astfel cum se descrie la rubrica DEP/de mai sus.

RALT/ Indicatorul (indicatorii) de 4 litere al (ai) OACI pentru aerodromul (aerodromurile) de rezervă pe rută, astfel cum se specifică în Doc 7910, Indicatori de localizare, sau numele aerodromului (aerodromurilor) de rezervă pe rută, dacă nu este alocat niciun indicator. Pentru aerodromurile care nu sunt enumerate în publicația de informare aeronautică relevantă, a se indica localizarea în LAT/LONG sau relevmentul și distanța de la cel mai apropiat punct semnificativ, astfel cum se descrie la rubrica DEP/de mai sus.

TALT/ Indicatorul (indicatorii) de 4 litere al (ai) OACI pentru aerodromul (aerodromurile) de rezervă la decolare, astfel cum se specifică în Doc 7910, Indicatori de localizare, sau numele aerodromului de rezervă la decolare, dacă nu este alocat niciun indicator. Pentru aerodromurile care nu sunt enumerate în publicația de informare aeronautică relevantă, a se indica localizarea în LAT/LONG sau relevmentul și distanța de la cel mai apropiat punct semnificativ, astfel cum se descrie la rubrica DEP/de mai sus.

RIF/ Detaliile rutei revizuite care conduce la noul aerodrom de destinație, urmate de indicatorul de localizare din 4 litere al OACI desemnând aerodromul. Rută revizuită trebuie să facă obiectul unei reautorizări în cursul zborului.

Exemple: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

RVR/ Cerința privind distanța vizuală minimă în lungul pistei aplicabilă zborului, exprimată prin 3 cifre.

RFP/ Indicarea numărului planurilor de zbor de înlocuire depuse în formatul «Q” urmat de 1 cifră indicând iterația înlocuirii.

Exemple: RFP/Q2.

RMK/ Orice alte observații în limbaj simplu, atunci când acest lucru este solicitat de autoritatea competentă sau considerat necesar.

Autonomie (engl. *Endurance*)

După E/ INTRODUCEȚI un grup de 4 cifre indicând autonomia oferită de combustibil, în ore și minute.

Persoane la bord

După P/ INTRODUCEȚI numărul total de persoane (pasageri și echipaj) aflate la bord, atunci când autoritatea competentă solicită acest lucru. INTRODUCEȚI TBN (*To Be Notified*, De notificat) dacă numărul total de persoane nu este cunoscut la momentul depunerii planului de zbor.

Echipamente de urgență și de supraviețuire

R/	(RADIO) TĂIAȚI CU O CRUCE «U» dacă frecvența UHF de 243,0 MHz nu este disponibilă. TĂIAȚI CU O CRUCE «V» dacă frecvența VHF de 121,5 MHz nu este disponibilă. TĂIAȚI CU O CRUCE «E» dacă emițătorul de localizare în caz de urgență (ELT) nu este disponibil.
S/(ECHIPAMENTE DE SUPRAVIEȚUIRE)	TĂIAȚI CU O CRUCE toți indicatorii dacă la bord nu există echipamente de supraviețuire. TĂIAȚI CU O CRUCE «P» dacă la bord nu există echipamente de supraviețuire polară. TĂIAȚI CU O CRUCE «D» dacă la bord nu există echipamente de supraviețuire în deșert. TĂIAȚI CU O CRUCE «M» dacă la bord nu există echipamente de supraviețuire maritimă. TĂIAȚI CU O CRUCE «J» dacă la bord nu există echipamente de supraviețuire în junglă.
J/(VESTE)	TĂIAȚI CU O CRUCE toți indicatorii dacă la bord nu există veste de salvare. TĂIAȚI CU O CRUCE «L» dacă vestele de salvare nu sunt echipate cu lumini. TĂIAȚI CU O CRUCE «F» dacă vestele de salvare nu sunt echipate cu fluoresceină. TĂIAȚI CU O CRUCE «U» sau «V» sau ambele, conform rubricii R/de mai sus, pentru a indica capacitatea radio a vestelor, dacă este cazul.
D/(BĂRCI DE SALVARE) (NUMĂRUL)	TĂIAȚI CU O CRUCE indicatorii «D» și «C» dacă la bord nu există bărci de salvare sau INTRODUCEȚI numărul de bărci de salvare aflate la bord; și (CAPACITATEA) – INTRODUCEȚI capacitatea totală, în persoane, a tuturor bărcilor de salvare aflate la bord; și (ACOPERITOARE) – TĂIAȚI CU O CRUCE indicatorul C dacă bărcile de salvare nu sunt dotate cu acoperitoare; și (CULOARE) – INTRODUCEȚI culoarea bărcilor de salvare, dacă există bărci de salvare la bord.
A/(CULOAREA ȘI MARCAJELE AERONAVEI)	INTRODUCEȚI culoarea aeronavei și marcajele semnificative.
N/(OBSERVAȚII)	TĂIAȚI CU O CRUCE indicatorul N dacă nu există observații sau INDICAȚI orice alt echipament de supraviețuire aflat la bord și orice alte observații privind echipamentele de supraviețuire.
C/(PILOT)	INTRODUCEȚI numele comandantului de bord.

2.3. Depus de

INTRODUCEȚI	numele unității, al agenției sau al persoanei care depune planul de zbor.”