Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

►B 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

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 281, 13.10.2012, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Regulamentul (UE) 2015/340 al Comisiei din 20 februarie 2015	L 63	1	6.3.2015
►M2	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1185 al Comisiei din 20 iulie 2016	L 196	3	21.7.2016
►M3	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/835 al Comisiei din 12 mai 2017	L 124	35	17.5.2017
►M4	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/469 al Comisiei din 14 februarie 2020	L 104	1	3.4.2020
►M5	astfel cum a fost modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1177 al Comisiei din 7 august 2020	L 259	12	10.8.2020
►M6	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/886 al Comisiei din 26 iunie 2020	L 205	14	29.6.2020

▼B

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 923/2012 AL COMISIEI

din 26 septembrie 2012

de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispoziţiilor operaţionale privind serviciile și procedurile din navigaţia 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

(Text cu relevanţă pentru SEE)

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

(1) Obiectivul prezentului regulament este de a stabili reguli ale aerului comune și dispoziţii operaţionale privind serviciile și procedurile din navigaţia aeriană care să fie aplicabile traficului aerian general în cadrul domeniului de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 551/2004.

(2) Prezentul regulament se aplică în special utilizatorilor spaţiului aerian și aeronavelor implicate în traficul aerian general:

(a) care desfășoară operaţiuni către, în cadrul sau dinspre teritoriul Uniunii;

(b) care poartă însemnele de naţionalitate și de înmatriculare ale unui stat membru al Uniunii și care desfășoară operaţiuni în orice spaţiu aerian, în măsura în care nu contravin normelor publicate de ţara care are jurisdicţie asupra teritoriului survolat.

▼M2

(3) Prezentul regulament se aplică și autorităţilor competente ale statelor membre, furnizorilor de servicii de navigaţie aeriană, operatorilor de aerodromuri și personalului de la sol implicat în operaţiuni cu aeronave.

(4) Prezentul regulament nu se aplică aeromodelelor și aeronavelor de jucărie. Cu toate acestea, statele membre se asigură că se instituie norme naţionale pentru a se garanta faptul că aeromodelele și aeronavele de jucărie sunt operate astfel încât să se reducă la minimum pericolele la adresa siguranţei aviaţiei civile, dar și a persoanelor, bunurilor sau altor aeronave.

▼B

Articolul 2

Definiţii

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiţii:

1. „acurateţe” înseamnă un grad de concordanţă între valoarea estimată sau măsurată și valoarea reală;

▼M2

_____

▼B

3. „spaţiu aerian consultativ” înseamnă un spaţiu aerian de dimensiuni definite sau o rută desemnată în cuprinsul cărora este disponibil serviciul consultativ de trafic aerian;

▼B

4. „rută consultativă” înseamnă o rută desemnată de-a lungul căreia este disponibil serviciul consultativ de trafic aerian;

5. „zbor acrobatic” înseamnă manevre efectuate intenţionat de o aeronavă ce presupun o schimbare bruscă a poziţiei sale, o poziţie neobișnuită sau o variaţie neobișnuită a vitezei, care nu este necesară în condiţii normale de zbor sau pentru instruirea în vederea obţinerii altor licenţe sau calificări decât calificarea de zbor acrobatic;

6. „aerodrom” înseamnă o suprafaţă definită (inclusiv clădirile, instalaţiile și echipamentele) pe pământ sau pe apă sau pe o structură fixă, pe o structură fixă în larg sau pe o structură flotabilă, destinată a fi utilizată în totalitate sau în parte pentru sosirea, plecarea și mișcarea la sol a aeronavelor;

7. „serviciu de control de aerodrom” înseamnă un serviciu de control al traficului aerian pentru traficul de aerodrom;

8. „turn de control de aerodrom” înseamnă o unitate înfiinţată în scopul de a furniza serviciul de control al traficului aerian traficului de aerodrom;

9. „trafic de aerodrom” înseamnă tot traficul de pe suprafaţa de manevră a unui aerodrom și toate aeronavele care zboară în vecinătatea unui aerodrom. Definiţia unei aeronave care operează în vecinătatea unui aerodrom include aeronavele care intră sau ies din turul de pistă, dar nu se limitează la acestea;

10. „tur de pistă” înseamnă traseul specificat pe care trebuie să zboare aeronavele care operează în vecinătatea unui aerodrom;

11. „zonă de trafic de aerodrom” înseamnă un spaţiu aerian de dimensiuni definite stabilit în jurul unui aerodrom pentru protecţia traficului de aerodrom;

12. „lucru aerian” înseamnă o operare de aeronave în care aeronavele sunt utilizate pentru servicii specializate, precum agricultură, construcţii, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, operaţiuni de căutare și salvare, reclamă aeriană etc.;

13. „publicaţie de informare aeronautică” (*Aeronautical Information Publication* – AIP) înseamnă o publicaţie editată de un stat sau în numele unui stat, care conţine informaţii aeronautice de durată, esenţiale pentru navigaţia aeriană;

14. „serviciu mobil aeronautic” înseamnă un serviciu mobil între staţiile aeronautice și staţiile de la bordul aeronavelor sau între staţiile de la bordul aeronavelor, la care pot participa staţiile de salvare de la bord. La acest serviciu mai pot participa și staţiile radiobaliză care indică poziţia în situaţii de urgenţă, pe frecvenţe desemnate de alarmare și de urgenţă;

15. „staţie aeronautică” înseamnă o staţie terestră în serviciul mobil aeronautic. În anumite cazuri, o staţie aeronautică poate fi situată, de exemplu, la bordul unei nave sau pe o platformă marină;

▼B

16. „avion” înseamnă o aeronavă motorizată, mai grea decât aerul, care este susţinută în zbor în principal de reacţiile dinamice ale aerului asupra suprafeţelor care rămân fixe în anumite condiţii de zbor;

17. „sistem de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)” înseamnă un sistem al aeronavei bazat pe semnalele unui transponder tip radar secundar de supraveghere (SSR) care funcționează independent de echipamentele de la sol pentru a asista pilotul în ceea ce privește aeronavele cu care ar putea intra în conflict și care sunt echipate cu transponder SSR;

18. „aeronavă” înseamnă orice aparat care se poate susţine în atmosferă datorită reacţiilor aerului, altele decât reacţiile aerului asupra suprafeţei pământului;

19. „adresă a aeronavei” înseamnă o combinaţie unică de 24 de biţi disponibilă spre a fi atribuită unei aeronave în scopul comunicaţiilor aer-sol, al navigaţiei și al supravegherii;

20. „observaţie de la aeronava în zbor” înseamnă evaluarea unuia sau mai multor elemente meteorologice efectuată dintr-o aeronavă aflată în zbor;

21. „informaţie AIRMET” înseamnă informaţia elaborată și comunicată de un centru de veghe meteorologică referitoare la apariţia sau apariţia prognozată, pe rută, a unor fenomene meteorologice specifice care pot afecta siguranţa zborului la niveluri joase și care nu au fost deja introduse în prognozele pentru zborurile la niveluri joase în regiunea de informare a zborului corespunzătoare sau într-o subregiune a acesteia;

22. „comunicaţii aer-sol” înseamnă comunicaţii bilaterale între aeronave și staţiile sau locurile de pe suprafaţa pământului;

23. „staţie radio de control aer-sol” înseamnă o staţie de telecomunicaţii aeronautice a cărei funcţie principală este efectuarea comunicaţiilor aferente operării și controlului aeronavelor într-o anumită zonă;

24. „raport din zbor” înseamnă un raport provenind de la o aeronavă aflată în zbor și emis în conformitate cu cerinţele pentru raportarea poziţiei și raportarea informaţiilor operaţionale și/sau meteorologice;

▼M2

25. „rulaj în apropierea solului” înseamnă mișcarea unui elicopter/decolarea-aterizarea verticală (VTOL) deasupra suprafeţei unui aerodrom, efectuată în mod normal în efect de sol și la o viteză faţă de sol în mod normal mai mică de 37 km/h (20 de noduri);

▼B

26. „trafic aerian” înseamnă toate aeronavele care se află în zbor sau care evoluează pe suprafaţa de manevră a unui aerodrom;

▼M2

27. „serviciu consultativ de trafic aerian” înseamnă un serviciu furnizat în cuprinsul unui spaţiu aerian consultativ pentru a asigura eșalonarea, în măsura posibilului, între aeronavele care operează după planuri de zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental (*instrument flight rules*, IFR);

▼M2

28. „autorizare din partea controlului traficului aerian (*air traffic control*, ATC)” înseamnă autorizarea acordată unei aeronave de a efectua manevre în condiţiile specificate de o unitate de control al traficului aerian;

▼B

29. „instrucţiune a controlului traficului aerian” înseamnă dispoziţii emise de controlul traficului aerian pentru a solicita pilotului să întreprindă o acţiune specifică;

30. „serviciu de control al traficului aerian” înseamnă un serviciu furnizat în scopul:

(a) de a preveni coliziunile:

1. dintre aeronave; și

2. pe suprafaţa de manevră, dintre aeronave și obstacole; și

(b) de a fluidiza și de a menţine un flux ordonat al traficului aerian;

31. „unitate de control al traficului aerian” este un termen generic care înseamnă, după caz, un centru de control regional, o unitate de control al apropierii sau un turn de control de aerodrom;

32. „serviciu de trafic aerian (ATS)” este un termen generic care înseamnă, după caz, un serviciu de informare a zborurilor, un serviciu de alarmare, un serviciu consultativ de trafic aerian, un serviciu de control al traficului aerian (serviciu de control regional, serviciu de control al apropierii sau serviciu de control de aerodrom);

▼M2

33. „spaţii aeriene pentru servicii de trafic aerian (*air traffic services*, ATS)” înseamnă spaţii aeriene de dimensiuni definite, desemnate în ordine alfabetică, în cadrul cărora pot fi efectuate anumite tipuri de zboruri și pentru care se specifică servicii de trafic aerian și reguli de exploatare;

34. „birou de raportare a serviciilor de trafic aerian [(ATS) ARO]” înseamnă o unitate înfiinţată în scopul de a primi rapoarte privind serviciile de trafic aerian și planuri de zbor depuse înainte de plecare;

34a. „serviciu de supraveghere al serviciilor de trafic aerian (ATS)” înseamnă un serviciu furnizat în mod direct cu ajutorul unui sistem de supraveghere ATS;

35. „unitate de servicii de trafic aerian (ATS)” este un termen generic care desemnează, după caz, o unitate de control al traficului aerian, un centru de informare a zborurilor, o unitate de servicii de informare a zborurilor a unui aerodrom sau un birou de raportare al serviciilor de trafic aerian;

▼B

36. „cale aeriană” înseamnă o regiune de control sau o porţiune a acesteia definită sub forma unui culoar;

37. „serviciu de alarmare” înseamnă un serviciu furnizat pentru notificarea organizaţiilor relevante cu privire la aeronavele care necesită acţiuni de căutare și salvare și pentru asistarea organizaţiilor respective conform necesităţilor;

▼M2

38. „aerodrom de rezervă” înseamnă un aerodrom spre care se poate îndrepta o aeronavă atunci când devine fie imposibil, fie nerecomandabil să își continue zborul către aerodromul prevăzut pentru aterizare sau să aterizeze la respectivul aerodrom, unde sunt disponibile serviciile și instalațiile necesare, unde pot fi îndeplinite cerințele de performanță pentru aeronavă și care este operațional la ora prevăzută a utilizării. Aerodromurile de rezervă cuprind următoarele categorii:

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

    (b) aerodrom de rezervă pe rută: un aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă în cazul în care se impune o deviere în timpul zborului pe rută;

    (c) aerodrom de rezervă la destinație: înseamnă un aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă atunci când devine fie imposibil, fie nerecomandabil să aterizeze pe aerodromul avut în vedere pentru aterizare;

▼B

39. „altitudine” înseamnă distanța în plan vertical până la un nivel, un punct sau un obiect considerat drept punct, măsurată față de nivelul mediu al mării (MSL);

40. „serviciu de control al apropierii” înseamnă un serviciu de control al traficului aerian pentru zborurile controlate care sosesc sau pleacă;

41. „unitate de control al apropierii” înseamnă o unitate înființată în scopul de a furniza serviciul de control al traficului aerian zborurilor controlate care sosesc sau pleacă de la unul sau mai multe aerodromuri;

42. „platformă” înseamnă o zonă definită, destinată staționării aeronavelor în scopul îmbarcării sau debarcării pasagerilor, încărcării sau descărcării poștei sau mărfurilor, alimentării cu combustibil, staționării sau întreținerii;

43. „centru regional de control” (*area control centre* – ACC) înseamnă o unitate înființată în scopul de a furniza serviciul de control al traficului aerian zborurilor controlate în cuprinsul unor regiuni de control aflate în jurisdicția sa;

44. „serviciu de control regional” înseamnă serviciul de control al traficului aerian pentru zborurile controlate în regiuni de control;

45. „navigație de suprafață (RNAV)” înseamnă o metodă de navigație care permite operarea unei aeronave pe orice traiectorie de zbor dorită în limitele de acoperire ale unor mijloace de navigație de la sol sau din spațiu sau în limitele de capacitate ale unor mijloace autonome proprii sau a unei combinații a acestora;

46. „rută ATS” înseamnă o rută specificată, proiectată în scopul direcționării fluxului de trafic după cum este necesar pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian;

47. „transmisiune de supraveghere dependentă automată (ADS-B)” înseamnă un mijloc prin care aeronavele, vehiculele de aerodrom sau alte obiecte pot să transmită și/sau să primească în mod automat date, cum ar fi cele privind identificarea, poziția sau alte date suplimentare, după caz, în modul transmisiune printr-o legătură de date (*data link*);

▼B

48. „contract de supraveghere dependentă automată (ADS-C)” înseamnă un mijloc prin care, între sistemul de la sol și aeronavă, se transmit termenii unui acord ADS-C printr-o legătură de date și care precizează condiţiile în care ar urma să fie iniţiate rapoartele ADS-C și datele care ar urma să fie conţinute de aceste rapoarte;

▼M2

48a. “acord de contract de supraveghere automată dependentă (*automatic dependent surveillance – contract*, ADS-C)” înseamnă un plan de raportare care stabilește condiţiile de raportare a datelor ADS-C (și anume datele solicitate de unitatea de servicii de trafic aerian și frecvenţa rapoartelor ADS-C care trebuie convenite înainte de utilizarea ADS-C în furnizarea de servicii de trafic aerian);

▼B

49. „serviciu de informare automată pentru zona terminală (ATIS)” înseamnă furnizarea automată de informaţii curente, de rutină către aeronavele care sosesc și pleacă, în regim de 24 ore continuu sau într-un interval specificat al unei zile:

(a) „serviciul de informare automată prin legătură de date în zona terminală (D-ATIS)”, însemnând furnizarea de ATIS prin legătură de date;

(b) „serviciu de informare automată prin voce în zona terminală (Voice-ATIS)”, însemnând furnizarea de ATIS prin transmisiuni de voce, continue și repetate;

50. „plafon” înseamnă înălţimea deasupra solului sau a apei a bazei celui mai de jos strat de nori sub 6 000 m (20 000 ft) care acoperă mai mult de jumătate din suprafaţa cerului;

51. „punct de schimbare a frecvenţei” înseamnă punctul în care se așteaptă ca o aeronavă care navighează pe un segment de rută ATS definit prin referinţă la radiofaruri omnidirecţionale de frecvenţă foarte înaltă să transfere referinţa principală de navigaţie de la mijlocul de navigaţie rămas în spatele aeronavei la următorul mijloc de navigaţie;

52. „limita autorizării” înseamnă punctul până la care unei aeronave i-a fost acordată o autorizare ATC;

53. „nor semnificativ din punct de vedere operaţional” înseamnă un nor cu înălţimea bazei sub 1 500 m (5 000 ft) sau sub altitudinea minimă de sector, luându-se în considerare valoarea mai mare, sau un nor cumulonimbus sau *cumulus congestus* la orice înălţime;

54. „cod (SSR)” înseamnă numărul atribuit unui anumit semnal de răspuns sub formă de impulsuri multiple, transmis de un transponder în modul A sau în modul C;

55. „autoritate competentă” înseamnă autoritatea desemnată de statul membru ca fiind competentă să asigure conformitatea cu cerinţele prezentului regulament;

56. „regiune de control” înseamnă un spaţiu aerian controlat care se întinde în sus de la o limită specificată deasupra pământului;

57. „aerodrom controlat” înseamnă un aerodrom la care se furnizează serviciul de control al traficului aerian pentru traficul de aerodrom, indiferent dacă există sau nu o zonă de control;

▼B

58. „spaţiu aerian controlat” înseamnă un spaţiu aerian de dimensiuni definite în interiorul căruia se furnizează serviciul de control al traficului aerian în conformitate cu clasa spaţiului aerian respectiv;

59. „zbor controlat” înseamnă orice zbor care se supune unei autorizări din partea controlului traficului aerian;

60. „comunicaţii controlor-pilot prin legătură de date (CPDLC)” înseamnă un mijloc de comunicare între controlor și pilot, folosind legături de date pentru comunicaţiile ATC;

61. „zonă de control” înseamnă un spaţiu aerian controlat care se extinde în sus de la suprafaţa pământului până la o limită superioară specificată;

62. „urcare de croazieră” înseamnă o tehnică de zbor de croazieră a unui avion, care are ca rezultat o creștere netă în altitudine pe măsură ce masa avionului scade;

63. „nivel de croazieră” înseamnă un nivel menţinut pe parcursul unei porţiuni semnificative a unui zbor;

64. „plan de zbor curent (CPL)” înseamnă planul de zbor, inclusiv modificările, dacă există, aduse prin autorizări ulterioare;

65. „zonă periculoasă” înseamnă un spaţiu aerian de dimensiuni definite în cadrul căruia pot avea loc activităţi periculoase pentru zborul aeronavelor în intervale specificate;

66. „comunicaţii prin legătură de date” înseamnă o formă de comunicare destinată schimbului de mesaje printr-o legătură de date;

67. „punct de referinţă” înseamnă o cantitate sau o serie de cantităţi care pot servi drept referinţă sau bază pentru calculul altor cantităţi;

68. „autorizare în aval” înseamnă o autorizare acordată unei aeronave de o unitate de control al traficului aerian care nu este autoritatea de control actuală a respectivei aeronave;

69. „timp necesar estimat” înseamnă timpul estimat necesar pentru a înainta de la un punct semnificativ la altul;

70. „ora estimată de punere în mișcare” înseamnă ora la care se estimează că aeronava va începe mișcarea asociată plecării;

▼M2

71. “ora estimată de sosire (ETA)” înseamnă, pentru zborurile IFR, ora la care se estimează că aeronava va sosi la verticala acelui punct desemnat, definit prin raportare la mijloace de navigaţie, de la care se intenţionează iniţierea unei proceduri de apropiere instrumentală sau, dacă nu există mijloace de navigaţie asociate aerodromului respectiv, ora la care aeronava va sosi la verticala aerodromului. Pentru zborurile în conformitate cu regulile de zbor la vedere (*visual flight rules*, VFR), înseamnă ora la care se estimează că aeronava va sosi la verticala aerodromului;

▼B

72. „ora prevăzută pentru apropiere” înseamnă ora la care ATC se așteaptă ca o aeronavă care sosește, în urma unei întârzieri, să părăsească reperul de așteptare pentru a finaliza apropierea în vederea aterizării. Ora reală de părăsire a reperului de așteptare va depinde de autorizarea de apropiere;

▼B

73. „plan de zbor depus (FPL)” înseamnă planul de zbor așa cum a fost depus la o unitate ATS de către pilot sau un reprezentant desemnat, fără nicio modificare ulterioară;

74. „membru al echipajului de zbor” înseamnă un membru de echipaj titular al unei licențe, cu atribuții esențiale pentru operarea unei aeronave în timpul unei perioade de serviciu pentru zbor;

75. „centru de informare a zborurilor” înseamnă o unitate înființată în scopul de a furniza serviciul de informare a zborurilor și serviciul de alarmare;

76. „regiune de informare a zborurilor” înseamnă un spațiu aerian de dimensiuni definite, în cadrul căruia se furnizează serviciul de informare a zborurilor și serviciul de alarmare;

77. „serviciu de informare a zborurilor” înseamnă un serviciu furnizat în scopul de a oferi indicații și informații utile pentru desfășurarea sigură și eficientă a zborurilor;

78. „nivel de zbor” înseamnă o suprafață de presiune atmosferică constantă, care este exprimată față de o presiune de referință specificată, de 1 013,2 hectopascali (hPa), și care este separată de alte suprafețe asemănătoare prin intervale de presiune specificate;

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

80. „vizibilitate în zbor” înseamnă vizibilitatea înspre înainte din carlinga unei aeronave în zbor;

81. „prognoză” înseamnă o exprimare a condițiilor meteorologice prevăzute pentru o anumită oră sau interval de timp și pentru o zonă sau o porțiune de spațiu aerian specificată;

82. „vizibilitate la sol” înseamnă vizibilitatea la un aerodrom, așa cum este raportată de un observator acreditat sau de sisteme automate;

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

84. „înălțime” înseamnă distanța pe verticală până la un nivel, punct sau obiect considerat drept punct, măsurată de la un punct de referință specificat;

85. „elicopter” înseamnă o aeronavă mai grea decât aerul, susținută în zbor în principal de reacțiile aerului cu unul sau mai multe rotoare acționate de motor pe axe esențial verticale;

86. „spațiu aerian de deasupra mării libere” înseamnă spațiul aerian de după teritoriul terestru și mările teritoriale, așa cum se specifică în Convenția Organizației Națiunilor Unite asupra dreptului mării (Montego Bay, 1982);

87. „IFR” înseamnă simbolul utilizat pentru a desemna regulile de zbor instrumental;

▼B

88. „zbor IFR” înseamnă un zbor desfășurat în conformitate cu regulile de zbor instrumental;

89. „IMC” înseamnă simbolul utilizat pentru a desemna condiţiile meteorologice de zbor instrumental;

▼M2

89a. „operaţiune de apropiere instrumentală” înseamnă apropierea și aterizarea cu ajutorul instrumentelor de ghidare a navigaţiei pe baza unei proceduri de apropiere instrumentală. Există două metode de executare a operaţiunilor de apropiere instrumentală:

(a) o operaţiune de apropiere instrumentală bidimensională (2D), care utilizează numai ghidarea laterală; și

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

▼B

90. „procedură de apropiere instrumentală (IAP)” înseamnă o serie de manevre predeterminate efectuate cu ajutorul instrumentelor de bord, cu o marjă specificată de protecţie faţă de obstacole, începând de la reperul apropierii iniţiale sau, acolo unde este aplicabil, de la începutul unei rute de sosire definite, până un punct de la care aterizarea poate fi finalizată și, în continuare, dacă nu se efectuează aterizarea, până la o poziţie în care se aplică criteriile de trecere a obstacolelor pentru zona de așteptare sau pentru zborul pe rută. Procedurile de apropiere instrumentală sunt clasificate după cum urmează:

▼M2

(a) procedura de apropiere de neprecizie (NPA). O procedură de apropiere instrumentală concepută pentru operaţiunile de apropiere instrumentală 2D de tip A;

(b) procedura de apropiere cu ghidare verticală (APV). O procedură de apropiere instrumentală pentru navigaţia bazată pe performanţă (PBN), concepută pentru operaţiunile de apropiere instrumentală 3D de tip A;

(c) procedura de apropiere de precizie (PA). O procedură de apropiere instrumentală cu ajutorul sistemelor de navigaţie (ILS, MLS, GLS și SBAS CAT I), concepută pentru operaţiunile de apropiere instrumentală 3D de tip A sau B;

▼B

91. „condiţii meteorologice de zbor instrumental (IMC)” înseamnă condiţii meteorologice exprimate ca vizibilitate, distanţă faţă de nori și plafon, inferioare minimelor specificate pentru condiţiile meteorologice de zbor la vedere;

92. „suprafaţă de aterizare” înseamnă acea parte a unei suprafeţe de mișcare destinată aterizării sau decolării aeronavelor;

93. „nivel” înseamnă un termen generic care se referă la poziţia pe verticală a unei aeronave în zbor și care desemnează, după caz, înălţimea, altitudinea sau nivelul de zbor;

94. „suprafaţă de manevră” înseamnă acea parte a unui aerodrom destinată a fi utilizată pentru decolarea, aterizarea și rularea aeronavelor, excluzând platformele;

▼M2

94a. „combustibil minim” este un termen utilizat pentru a descrie o situaţie în care rezerva de combustibil a unei aeronave a atins un stadiu în care zborul este obligat să aterizeze pe un anumit aerodrom și nu se poate accepta nicio întârziere suplimentară;

▼B

95. „mod (SSR)” înseamnă identificatorul convenţional legat de funcţiile specifice ale semnalelor de interogare transmise de un interogator SSR. Există patru moduri specificate în Anexa 10 OACI: A, C, S și intermod;

▼M2

95a. „aeromodel” înseamnă o aeronavă fără pilot la bord, alta decât o aeronavă de jucărie, care are o masă operaţională ce nu depășește limitele prescrise de autoritatea competentă, care este capabilă să zboare constant în atmosferă și care este folosită numai pentru a fi expusă sau pentru activităţi de agrement;

95b. „zonă muntoasă” înseamnă o zonă în care se schimbă profilul reliefului și în care modificările de cotă a terenului depășesc 900 m (3 000 ft) pe o distanţă de 18,5 km (10,0 NM);

▼B

96. „suprafaţă de mișcare” înseamnă acea parte a unui aerodrom destinată a fi utilizată pentru decolarea, aterizarea și rularea aeronavelor, care cuprinde suprafaţa de manevră și platforma (platformele);

97. „noapte” înseamnă perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil. Crepusculul civil se încheie seara când centrul discului soarelui este cu 6 grade sub orizont, iar răsăritul civil începe dimineaţa când centrul discului soarelui este cu 6 grade sub orizont;

98. „obstacol” înseamnă toate obiectele fixe (atât temporare, cât și permanente) și mobile sau părţi ale acestora, care:

(a) se află într-o zonă destinată pentru mișcarea la sol a aeronavelor; sau

(b) se extind deasupra unei suprafeţe definite destinate să protejeze aeronavele în zbor; sau

(c) se află în afara acestor suprafeţe definite și au fost evaluate ca reprezentând un pericol pentru navigaţia aeriană;

99. „loc de operare” înseamnă un loc ales de operator sau de pilotul comandant pentru aterizare, decolare și/sau operaţiuni cu încărcături suspendate;

100. „pilot comandant” înseamnă pilotul desemnat de operator sau, în cazul aviaţiei generale, de proprietar ca fiind la comandă și responsabil pentru derularea în siguranţă a unui zbor;

101. „altitudine barometrică” înseamnă o presiune atmosferică exprimată ca altitudine care corespunde acelei presiuni în atmosfera standard, așa cum este definită în anexa 8 partea 1 la Convenţia de la Chicago;

102. „consumul problematic de substanţe” înseamnă consumul uneia sau mai multor substanţe psihoactive de către personalul aeronautic în așa fel încât:

(a) constituie un risc direct pentru consumator sau pune în pericol vieţile, sănătatea sau bunăstarea altora; și/sau

(b) creează sau înrăutăţește o problemă sau tulburare profesională, socială, mentală sau fizică;

103. „zonă interzisă” înseamnă un spaţiu aerian de dimensiuni definite, deasupra teritoriului sau apelor teritoriale ale unui stat, în interiorul căruia zborul aeronavelor este interzis;

▼M1

104. „substanţă psihoactivă” înseamnă alcool, opioide, canabinoide, sedative și hipnotice, cocaină, alţi psihostimulanţi, halucinogeni și solvenţi volatili, fiind excluse cafeina și tutunul;

▼B

105. „radar” înseamnă un dispozitiv de radiodetecţie care furnizează informaţii privind distanţa, azimutul și/sau cota obiectelor;

106. „spaţiu aerian cu comunicaţie radio obligatorie (RMZ)” înseamnă un spaţiu aerian de dimensiuni definite în interiorul căruia transportul la bord și utilizarea echipamentelor radio sunt obligatorii;

107. „serviciu de radionavigaţie” înseamnă un serviciu care furnizează informaţii de ghidare sau date de poziţie prin intermediul unuia sau mai multor mijloace de radionavigaţie în scopul operării eficiente și în siguranţă a aeronavelor;

108. „radiotelefonie” înseamnă o formă de radiocomunicaţie prevăzută în principal pentru schimbul de informaţii prin voce;

109. „plan de zbor repetitiv” înseamnă un plan de zbor referitor la o serie de zboruri individuale operate regulat, repetate frecvent și având caracteristici de bază identice, care este depus de un operator spre a fi păstrat și utilizat în mod repetat de către unităţile ATS;

110. „punct de raport” înseamnă un reper geografic precizat faţă de care poate fi raportată poziţia unei aeronave;

111. „zonă restricţionată” înseamnă un spaţiu aerian de dimensiuni definite, deasupra teritoriului sau a apelor teritoriale ale unui stat, în interiorul căruia zborul aeronavelor se poate efectua în anumite condiţii specificate;

112. „segment de rută” înseamnă o rută sau un tronson de rută pe care se zboară fără escală;

113. „pistă” înseamnă o suprafaţă dreptunghiulară definită, pe un aerodrom terestru, pregătită pentru aterizarea și decolarea aeronavelor;

▼M2

114. „poziţie de așteptare la pistă” înseamnă o poziţie desemnată cu intenţia de a proteja o pistă, o suprafaţă de limitare a obstacolelor sau o zonă critică/sensibilă pentru sistemul de aterizare instrumentală (*instrument landing system*, ILS)/sistemul de aterizare cu microunde (*microwave landing system*, MLS), la care aeronavele și vehiculele aflate în rulare trebuie să oprească și să aștepte dacă nu au fost autorizate să procedeze altfel de către turnul de control de aerodrom;

▼B

115. „distanţă vizuală în lungul pistei (RVR)” înseamnă distanţa până la care pilotul unei aeronave aflate pe axul pistei poate vedea marcajele de pe suprafaţa pistei sau luminile care delimitează pista sau care identifică axul acesteia;

▼M2

116. „personal critic pentru siguranţă” înseamnă persoane care pot periclita siguranţa aviatică dacă își execută în mod inadecvat sarcinile și funcţiile, printre care membrii echipajului, personalul de întreţinere a aeronavelor, personalul operaţional al aerodromurilor, personalul de salvare, de stingere a incendiilor și de întreţinere, personalul autorizat să aibă acces neînsoţit pe suprafaţa de mișcare și controlorii de trafic aerian;

▼B

117. „planor” înseamnă o aeronavă mai grea decât aerul care este susţinută în zbor de reacţia dinamică a aerului asupra suprafeţelor sale portante fixe și al cărei zbor liber nu depinde de un motor, incluzând și deltaplanele, parapantele și alte aeronave comparabile;

118. „radar secundar de supraveghere (SSR)” înseamnă un sistem radar de supraveghere care utilizează emiţătoare/receptoare (interogatoare) și transpondere;

119. „informaţie SIGMET” înseamnă o informaţie emisă de un centru de veghe meteorologică privind apariţia sau apariţia prognozată, pe rută, a unor fenomene meteorologice specifice care pot afecta siguranţa operaţiunilor cu aeronave;

120. „suprafaţă de semnalizare” înseamnă o suprafaţă pe un aerodrom utilizată pentru dispunerea semnalelor de la sol;

121. „punct semnificativ” înseamnă un reper geografic precizat utilizat pentru a defini o rută ATS sau traseul de zbor al unei aeronave și pentru alte scopuri legate de navigaţie și ATS;

122. „zbor VFR special” înseamnă un zbor VFR autorizat de controlul traficului aerian să se deruleze într-o zonă de control în condiţii meteorologice cu valori inferioare condiţiilor VMC;

123. „aeronavă rătăcită” înseamnă o aeronavă care a deviat semnificativ de la traiectoria intenţionată sau care raportează că s-a pierdut;

124. „radar de supraveghere” înseamnă echipament radar utilizat pentru determinarea poziţiei unei aeronave în distanţă și azimut;

125. „rulare” înseamnă mișcarea unei aeronave pe suprafaţa unui aerodrom sau a unui loc de operare cu ajutorul mijloacelor proprii, excluzând decolarea și aterizarea;

126. „cale de rulare” înseamnă o traiectorie definită pe suprafaţa unui aerodrom terestru, destinată rulării aeronavelor și asigurării legăturii între părţi diferite ale aerodromului, incluzând:

(a) culoar de rulare pentru parcare, însemnând o porţiune a unei platforme desemnată drept cale de rulare și destinată să asigure accesul aeronavelor numai la poziţiile de parcare;

(b) cale de rulare pe platformă, însemnând o porţiune a unui sistem de căi de rulare situată pe platformă și destinată să asigure o rută de rulare pentru traversarea platformei;

▼B

(c) cale de rulare pentru degajare rapidă, însemnând o cale de rulare legată în unghi ascuţit cu o pistă și proiectată astfel încât să permită avioanelor care aterizează să degajeze pista la viteze mai mari decât permit alte căi de rulare pentru degajare, reducându-se astfel timpul de ocupare a pistei;

127. „teritoriu” înseamnă regiunile terestre și apele teritoriale adiacente acestora aflate sub suveranitatea, suzeranitatea, protecţia sau mandatul unui stat;

128. „pragul pistei” înseamnă începutul acelei porţiuni de pistă utilizabile pentru aterizare;

129. „timp total necesar estimat” înseamnă:

(a) în cazul zborurilor IFR, timpul estimat necesar de la decolare până la sosirea la verticala unui punct desemnat, definit prin referire la mijloace de navigaţie, de la care se intenţionează începerea unei proceduri de apropiere instrumentală sau, dacă la aerodromul de destinaţie nu există nici un mijloc de navigaţie, timpul estimat necesar pentru a ajunge la verticala aerodromului de destinaţie;

(b) în cazul zborurilor VFR, timpul estimat necesar de la decolare până la sosirea la verticala aerodromului de destinaţie;

▼M2

129a. „aeronavă de jucărie” înseamnă o aeronavă fără pilot la bord proiectată sau destinată să fie utilizată, exclusiv sau neexclusiv, pentru joacă de către copiii sub 14 ani;

▼B

130. „traiect” înseamnă proiecţia pe suprafaţa pământului a traiectoriei unei aeronave, a cărei direcţie în orice punct se exprimă de obicei în grade faţă de direcţia Nord (adevărat, magnetic sau grilă);

131. „indicaţie de evitare a traficului” înseamnă o indicaţie furnizată de o unitate de servicii de trafic aerian care specifică manevre în scopul de a asista pilotul să evite o coliziune;

132. „informare de trafic” înseamnă informaţii emise de o unitate de servicii de trafic aerian în scopul de a alerta un pilot despre alt trafic aerian cunoscut sau observat, care poate fi în proximitatea poziţiei sale sau a rutei de zbor intenţionate, precum și de a ajuta pilotul să evite o coliziune;

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

134. „altitudine de tranziţie” înseamnă altitudinea la care sau sub care poziţia pe verticală a unei aeronave este controlată prin raportare la altitudini;

135. „nivel de tranziţie” înseamnă cel mai de jos nivel de zbor disponibil pentru utilizare deasupra altitudinii de tranziţie;

▼B

136. „spaţiu aerian cu comunicaţie prin transponder obligatorie (TMZ)” înseamnă un spaţiu aerian de dimensiuni definite în interiorul căruia transportul la bord și utilizarea transponderelor de raportare a altitudinii barometrice sunt obligatorii;

137. „aeronavă neidentificată” înseamnă o aeronavă despre care s-a observat sau s-a raportat că operează într-o zonă anume, dar a cărei identitate nu a fost stabilită;

138. „balon liber nepilotat” înseamnă o aeronavă nepropulsată, nepilotată, mai ușoară decât aerul, aflată în zbor liber;

139. „VFR” înseamnă simbolul utilizat pentru a desemna regulile de zbor la vedere;

140. „zbor VFR” înseamnă un zbor desfășurat în conformitate cu regulile de zbor la vedere;

141. „vizibilitate” înseamnă vizibilitatea pentru scopuri aeronautice, care este valoarea cea mai mare dintre:

(a) distanţa cea mai mare la care un obiect negru de dimensiuni corespunzătoare, situat în apropierea solului, poate fi văzut și recunoscut atunci când este observat pe un fond luminos;

(b) distanţa cea mai mare la care lumini de aproximativ 1 000 de candele pot fi văzute și identificate pe un fond neiluminat;

142. „condiţii meteorologice de zbor la vedere” înseamnă condiţii meteorologice exprimate ca vizibilitate, distanţă faţă de nori și plafon, egale cu minime specificate sau superioare acestora;

143. „VMC” înseamnă simbolul utilizat pentru a desemna condiţiile meteorologice de zbor la vedere.

Articolul 3

Asigurarea conformităţii

Statele membre asigură conformitatea cu regulile comune și cu dispoziţiile prevăzute în anexa la prezentul regulament fără a aduce atingere măsurilor derogatorii cuprinse la articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și nici măsurilor de salvgardare cuprinse la articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

Articolul 4

Scutiri pentru operaţiuni speciale

▼M2

(1) Din proprie iniţiativă sau pe baza cererilor depuse de entităţile în cauză, autorităţile competente pot acorda entităţilor individuale sau categoriilor de entităţi scutiri de la oricare dintre cerinţele prezentului regulament pentru următoarele activităţi de interes public și pentru pregătirea necesară în vederea desfășurării activităţilor respective în condiţii de siguranţă:

▼B

(a) misiuni poliţienești și vamale;

(b) supravegherea traficului și misiuni de urmărire;

(c) misiuni de control al mediului efectuate de autorităţile publice sau în numele acestora;

(d) căutare și salvare;

(e) zboruri medicale;

(f) evacuări;

(g) stingerea incendiilor;

▼B

(h) scutiri necesare pentru a asigura securitatea zborurilor efectuate de șefi de state, miniștri și funcţionari de stat de rang comparabil.

(2) Autoritatea competentă care autorizează aceste scutiri informează AESA cu privire la natura scutirilor în termen de cel mult două luni de la aprobarea scutirilor.

(3) Prezentul articol nu aduce atingere articolului 3 și poate fi aplicat în cazurile în care activităţile enumerate la alineatul (1) nu pot fi desfășurate ca trafic aerian operaţional sau în care acestea nu pot beneficia altfel de măsurile derogatorii cuprinse în prezentul regulament.

▼M2

Prezentul articol nu aduce atingere minimelor de operare pentru elicoptere înscrise în aprobările specifice acordate de autoritatea competentă în temeiul anexei V la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ([1]).

▼B

Articolul 5

Diferenţe

(1) În urma intrării în vigoare a prezentului regulament și cel târziu la data aplicabilităţii acestuia, statele membre:

(a) informează oficial OACI că se retrag toate diferenţele notificate anterior cu privire la standardele și practicile recomandate ale OACI acoperite de prezentul regulament, cu excepţia celor legate de interesele esenţiale ale politicilor de securitate și de apărare ale statelor membre în conformitate cu articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004;

(b) notifică OACI diferenţele stabilite de comun acord cuprinse în suplimentul la anexa la prezentul regulament.

(2) În conformitate cu anexa 15 la Convenţia de la Chicago, fiecare stat membru publică în publicaţia sa de informare aeronautică diferenţele stabilite de comun acord notificate OACI în conformitate cu alineatul (1) litera (b), precum și orice altă dispoziţie necesară din considerente locale de securitate și apărare aeriană în conformitate cu alineatul (1) litera (a).

Articolul 6

Monitorizarea modificărilor

(1) În urma intrării în vigoare a prezentului regulament, Comisia instituie, cu sprijinul Eurocontrol și AESA, un proces permanent:

(a) pentru a asigura că se monitorizează și se analizează orice modificare adoptată în cadrul Convenţiei de la Chicago care prezintă interes pentru domeniul de aplicare al prezentului regulament; și

(b) pentru elaborarea de propuneri de modificare ale anexei la prezentul regulament, acolo unde este cazul.

([1]) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerinţelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operaţiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

▼B

(2) Dispoziţiile de la articolul 5 din prezentul regulament referitoare la retragerea și notificarea diferenţelor și la publicarea acestora în publicaţia de informare aeronautică, precum și dispoziţiile de la articolul 7 referitoare la modificările aduse anexei se aplică după caz.

Articolul 7

Modificări aduse anexei

(1) Anexa se modifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

(2) Modificările vizate de alineatul (1) pot include, printre altele, modificările necesare pentru a asigura coerenţa dispoziţiilor legislative în cadrul viitoarei extinderi a prezentului regulament astfel încât să conţină dispoziţiile relevante ale altor anexe și documente OACI decât anexa 2 sau modificările care rezultă din actualizarea respectivelor anexe și documente OACI sau din modificarea oricărui regulament relevant al Uniunii.

Articolul 8

Măsuri tranzitorii și suplimentare

(1) Statele membre care, înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament, au adoptat dispoziţii suplimentare care completează un standard OACI se asigură că respectivele dispoziţii sunt în conformitate cu prezentul regulament.

(2) În scopul prezentului articol, astfel de dispoziţii suplimentare care completează un standard OACI nu trebuie să constituie o diferenţă în temeiul Convenţiei de la Chicago. Statele membre publică aceste dispoziţii suplimentare, precum și orice elemente care fac obiectul unei decizii a autorităţii competente în temeiul prezentului regulament, prin intermediul publicaţiilor proprii de informare aeronautică. Acestea informează totodată Comisia și AESA în termen de cel mult două luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament sau în momentul adoptării dispoziţiei suplimentare.

Articolul 9

Cerinţe de siguranţă

În urma intrării în vigoare a prezentului regulament, fără a aduce atingere articolului 7 și pentru a menţine sau pentru a îmbunătăţi nivelurile de siguranţă existente, statele membre se asigură că, în contextul unui proces de management al siguranţei care abordează toate aspectele legate de punerea în aplicare a prezentului regulament, se efectuează, înainte de modificările efective aduse procedurilor aplicate anterior, o evaluare a siguranţei cu privire la planul de punere în aplicare, care să includă identificarea pericolelor, evaluarea și diminuarea riscurilor. Măsurile de diminuare a riscurilor pot include aplicarea articolului 3.

Articolul 10

Modificări aduse Regulamentelor (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 1265/2007, (UE) nr. 255/2010 și Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011

(1) Regulamentul (CE) nr. 730/2006 se modifică după cum urmează:

(a) Articolul 2 punctele 3 și 4 se înlocuiesc cu următorul text:

„3. «IFR» înseamnă simbolul utilizat pentru a desemna regulile de zbor instrumental;

▼B

4. «VFR» înseamnă simbolul utilizat pentru a desemna regulile de zbor la vedere;”.

(2) Regulamentul (CE) nr. 1033/2006 se modifică după cum urmează:

(a) Articolul 2 alineatul (2) punctul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„8. «IFR» înseamnă simbolul utilizat pentru a desemna regulile de zbor instrumental;”.

(b) Articolul 3 alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Dispoziţiile indicate în anexă se aplică la depunerea, acceptarea și distribuirea planurilor de zbor pentru fiecare zbor care face obiectul prezentului regulament și la toate modificările aduse unui element esenţial dintr-un plan de zbor în faza premergătoare zborului, în conformitate cu prezentul regulament.”

(c) Titlul și primul punct din anexă se înlocuiesc cu următorul text:

„Dispoziţii menţionate la articolul 3 alineatul (1)

1. Secţiunea 4 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei (*).

_____

(*) JO L 281, 13.10.2012, p. 1.”

(3) Regulamentul (CE) nr. 1794/2006 se modifică după cum urmează:

(a) Articolul 2 literele (c) și (d) se înlocuiesc cu următorul text:

„(c) «IFR» înseamnă simbolul utilizat pentru a desemna regulile de zbor instrumental;

(d) «VFR» înseamnă simbolul utilizat pentru a desemna regulile de zbor la vedere;”.

(4) Regulamentul (CE) nr. 1265/2007 se modifică după cum urmează:

(a) Articolul 2 punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. «Zboruri efectuate în conformitate cu regulile de zbor la vedere» (zboruri VFR) înseamnă orice zboruri desfășurate în conformitate cu regulile de zbor la vedere;”.

(5) Regulamentul (UE) nr. 255/2010 se modifică după cum urmează:

(a) Articolul 2 punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. «IFR» înseamnă simbolul utilizat pentru a desemna regulile de zbor instrumental;”.

(6) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 se modifică după cum urmează:

(a) Trimiterea din anexa II punctul 4 litera (a) la „anexa 2 privind regulile aerului, ediţia a 10-a din iulie 2005” se înlocuiește cu o trimitere la „Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012”.

▼B

(b) Trimiterea din anexa II punctul 4 litera (c) la „anexa 11 privind serviciile de trafic aerian, ediţia a 13-a din iulie 2001, inclusiv toate amendamentele până la nr. 47-B.” se modifică adăugându-se la sfârșitul acestei teze „și Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, după caz”.

(c) Trimiterea din anexa III punctul 2 litera (b) la „anexa 11 privind serviciile de trafic aerian, ediţia a 13-a din iulie 2001, inclusiv toate amendamentele până la nr. 47-B;” se modifică adăugându-se la sfârșitul acestei teze „și Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, după caz;”.

Articolul 11

Intrarea în vigoare

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

Se aplică de la 4 decembrie 2012.

(2) Prin derogare de la alineatul (1) al doilea paragraf, statele membre pot decide să nu aplice dispoziţiile prezentului regulament până la 4 decembrie 2014.

Atunci când un stat membru face uz de această posibilitate, acesta notifică Comisiei și AESA, în conformitate cu articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, motivele acordării respectivei derogări, durata acesteia, precum și calendarul prevăzut aferent punerii în aplicare a prezentului regulament.

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

▼B

ANEXĂ

REGULILE AERULUI

SECŢIUNEA 1

Zborul deasupra mării libere

SERA.1001 Dispoziţii generale

(a) Pentru zborul deasupra mării libere, se aplică fără excepţie normele menţionate în anexa 2 la Convenţia de la Chicago. Pentru continuitatea și operarea neîntreruptă a serviciilor de trafic aerian în special în cadrul blocurilor funcţionale de spaţiu aerian, dispoziţiile din anexa 11 la Convenţia de la Chicago se pot aplica în spaţiul aerian de deasupra mării libere în mod consecvent cu modul de aplicare a acestor dispoziţii deasupra teritoriul statelor membre, fără a aduce atingere operaţiunilor aeronavelor de stat în temeiul articolului 3 din Convenţia de la Chicago. Aceste dispoziţii nu aduc atingere nici responsabilităţilor statelor membre de a se asigura că operaţiunile cu aeronave din cadrul regiunilor de informare a zborurilor în interiorul cărora sunt responsabile de furnizarea de servicii de trafic aerian în conformitate cu acordurile regionale de navigaţie aeriană ale OACI sunt efectuate în mod sigur, rapid și eficient.

(b) Pentru acele părţi ale mării libere pentru care un stat membru a acceptat, în temeiul unui acord regional de navigaţie aeriană al OACI, responsabilitatea furnizării de servicii de trafic aerian, respectivul stat membru desemnează furnizorul ATS care să presteze serviciile respective.

SECŢIUNEA 2

Aplicabilitate și conformitate

▼M2

SERA.2001 Obiect

Fără a aduce atingere punctului SERA.1001 de mai sus, prezenta anexă vizează, în conformitate cu articolul 1, în special utilizatorii spaţiului aerian și aeronavele:

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

(b) care poartă însemnele de naţionalitate și de înmatriculare ale unui stat membru al Uniunii și care desfășoară operaţiuni în orice spaţiu aerian, în măsura în care nu contravin normelor publicate de statul care are jurisdicţie asupra teritoriului survolat.

Prezenta anexă vizează și acţiunile autorităţilor competente din statele membre, ale furnizorilor de servicii de navigaţie aeriană (*Air Navigation Service Providers* – ANSP), ale operatorilor de aerodromuri și ale personalului de la sol relevant implicat în operaţiuni cu aeronave.

▼B

SERA.2005 Conformitatea cu regulile aerului

Exploatarea unei aeronave în zbor, pe suprafaţa de mișcare a unui aerodrom sau într-un loc de operare trebuie să se facă în conformitate cu normele generale, cu dispoziţiile locale aplicabile și, în plus, atunci când se află în zbor, fie cu:

(a) regulile de zbor la vedere; fie cu

(b) regulile de zbor instrumental.

SERA.2010 Responsabilităţi

(a) Responsabilitatea pilotului comandant

Pilotul comandant al unei aeronave, indiferent dacă acţionează comenzile sau nu, este responsabil de operarea aeronavei în conformitate cu prezentul regulament, cu excepţia faptului că pilotul comandant poate să se abată de la aceste norme în circumstanţe în care o astfel de abatere devine absolut necesară din motive de siguranţă.

▼B

(b) Acţiune premergătoare zborului

Înainte de a începe un zbor, pilotul comandant al unei aeronave trebuie să se familiarizeze cu toate informaţiile disponibile adecvate pentru operaţiunea avută în vedere. Pentru zborurile din afara vecinătăţii unui aerodrom şi pentru toate zborurile IFR, acţiunea premergătoare zborului trebuie să includă un studiu detaliat al buletinelor şi prognozelor meteorologice curente disponibile, luarea în considerare a necesarului de combustibil şi un plan de acţiune alternativ pentru cazul în care zborul nu poate fi realizat cum s-a prevăzut.

SERA.2015 Autoritatea unui pilot comandant al unei aeronave

Atunci când se află la comandă, pilotul comandant al unei aeronave are autoritatea finală de a decide în legătură cu aeronava.

SERA.2020 Consumul problematic de substanţe psihoactive

Nicio persoană a cărei funcţie este critică pentru siguranţa aviaţiei (personal critic pentru siguranţă) nu îndeplineşte respectiva funcţie în timp ce se află sub influenţa oricărei substanţe psihoactive, care afectează performanţele umane. Nicio astfel de persoană nu se angajează în consumul problematic de substanţe.

SECŢIUNEA 3

Norme generale şi evitarea coliziunilor

CAPITOLUL 1

Protecţia persoanelor şi a bunurilor

SERA.3101 Operarea neglijentă sau nechibzuită a aeronavelor

Aeronavele nu se operează într-o manieră neglijentă sau nechibzuită, astfel încât să pună în pericol viaţa sau proprietatea altor persoane.

SERA.3105 Înălţimi minime

Cu excepţia cazurilor în care este necesar pentru decolare sau aterizare sau numai cu permisiunea autorităţii competente, aeronavele zboară deasupra zonelor dens populate ale oraşelor sau ale altor aşezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber numai la o înălţime care să permită, în caz de urgenţă, efectuarea unei aterizări fără a pune în pericol nejustificat persoanele sau bunurile de la sol. Înălţimile minime pentru zborurile VFR sunt cele specificate la punctul SERA.5005 litera (f), iar nivelurile minime pentru zborurile IFR sunt cele specificate la punctul SERA.5015 litera (b).

SERA.3110 Niveluri de croazieră

Nivelurile de croazieră la care se efectuează un zbor sau o porţiune a unui zbor se exprimă în:

(a) niveluri de zbor, pentru zborurile la sau deasupra celui mai jos nivel de zbor utilizabil sau, după caz, deasupra altitudinii de tranziţie;

(b) altitudini, pentru zborurile sub cel mai jos nivel de zbor utilizabil sau, după caz, la sau sub altitudinea de tranziţie.

SERA.3115 Largarea sau pulverizarea

Largarea sau pulverizarea dintr-o aeronavă aflată în zbor se efectuează numai în conformitate cu:

(a) legislaţia Uniunii sau, după caz, legislaţia naţională pentru operaţiunile cu aeronave reglementate de statele membre; şi

(b) modul indicat de informaţiile, indicaţiile şi/sau autorizările pertinente primite de la unitatea de servicii de trafic aerian corespunzătoare.

▼B

SERA.3120 Tractarea

O aeronavă sau un alt obiect poate fi tractat de o aeronavă numai în conformitate cu:

(a) legislația Uniunii sau, după caz, legislația națională pentru operațiunile cu aeronave reglementate de statele membre; și

(b) modul indicat de informațiile, indicațiile și/sau autorizările pertinente primite de la unitatea de servicii de trafic aerian corespunzătoare.

SERA.3125 Salturile cu parașuta

Salturile cu parașuta, altele decât salturile de urgență, se efectuează numai în conformitate cu:

(a) legislația Uniunii sau, după caz, legislația națională pentru operațiunile cu aeronave reglementate de statele membre; și

(b) modul indicat de informațiile, indicațiile și/sau autorizările pertinente primite de la unitatea de servicii de trafic aerian corespunzătoare.

SERA.3130 Zborul acrobatic

Zborurile acrobatice se efectuează numai în conformitate cu:

(a) legislația Uniunii sau, după caz, legislația națională pentru operațiunile cu aeronave reglementate de statele membre; și

(b) modul indicat de informațiile, indicațiile și/sau autorizările pertinente primite de la unitatea de servicii de trafic aerian corespunzătoare.

SERA.3135 Zborurile în formație

Aeronavele efectuează zboruri în formație numai în cazul în care există o înțelegere prealabilă între piloții comandanți ai aeronavelor care participă la respectivul zbor și, pentru zborurile în formație într-un spațiu aerian controlat, în conformitate cu condițiile precizate de autoritatea competentă. Aceste condiții includ următoarele:

(a) unul dintre piloții comandanți este desemnat cap de formație;

(b) formația funcționează ca o singură aeronavă în ceea ce privește navigația și raportarea poziției;

(c) separarea între aeronavele în zbor este responsabilitatea capului de formație și a piloților comandanți ai celorlalte aeronave participante la zbor și trebuie să includă perioade de tranziție în timpul cărora aeronavele fac manevre pentru a realiza eșalonarea proprie în cadrul formației și pe timpul strângerii și degajării acesteia; și

(d) pentru aeronavele de stat, o distanță maximă laterală, longitudinală și verticală între fiecare aeronavă și capul de formație în conformitate cu Convenția de la Chicago. Pentru alte aeronave decât cele de stat, fiecare aeronavă trebuie să mențină o distanță de maximum 1 km (0,5 nm) lateral și longitudinal și 30 m (100 ft) pe verticală față de capul formației.

SERA.3140 Baloanele libere nepilotate

Un balon liber nepilotat trebuie exploatat astfel încât să se reducă la minimum riscurile pentru persoane, bunuri sau alte aeronave și în conformitate cu condițiile specificate în apendicele 2.

▼B

SERA.3145 Zone interzise și zone restricționate

Aeronavele nu zboară într-o zonă interzisă sau într-o zonă restricționată, ale cărei detalii au fost publicate în mod corespunzător, decât în cazul respectării condițiilor de restricționare sau cu permisiunea statului membru peste al cărui teritoriu au fost stabilite zonele.

CAPITOLUL 2

Evitarea coliziunilor

SERA.3201 Dispoziții generale

Nicio dispoziție din prezentul regulament nu îl absolvă pe pilotul comandant al unei aeronave de responsabilitatea de a lua măsurile care să evite cel mai bine coliziunea, inclusiv manevrele de evitare a coliziunii pe baza avertismentelor furnizate de echipamentul ACAS.

SERA.3205 Proximitate

O aeronavă nu este exploatată la o distanță față de o altă aeronavă care ar putea crea un pericol de coliziune.

SERA.3210 Prioritatea de trecere

(a) Aeronava care are prioritate de trecere trebuie să își mențină capul de zbor și viteza.

(b) O aeronavă care cunoaște faptul că manevrabilitatea unei alte aeronave este afectată trebuie să acorde prioritate acelei aeronave.

(c) O aeronavă care, conform regulilor următoare, este obligată să dea prioritate alteia trebuie să evite să treacă peste, sub sau prin fața celeilalte aeronave, cu excepția cazului în care trece la o distanță suficient de mare și ține cont de efectul turbulenței de siaj.

1. *Apropiere din față.* Atunci când două aeronave se apropie din față sau aproximativ din față și există pericol de coliziune, fiecare trebuie să își modifice capul de zbor spre dreapta.

2. *Traiectorii convergente.* Atunci când traiectoriile a două aeronave converg aproximativ la același nivel, aeronava care o are pe cealaltă în dreapta trebuie să acorde prioritate, cu excepția următoarelor cazuri:

(i) aeronavele motorizate mai grele decât aerul trebuie să acorde prioritate dirijabilelor, planoarelor și baloanelor;

(ii) dirijabilele trebuie să acorde prioritate planoarelor și baloanelor;

(iii) planoarele trebuie să acorde prioritate baloanelor;

(iv) aeronavele motorizate trebuie să acorde prioritate aeronavelor care sunt văzute că tractează alte aeronave sau obiecte.

3. *Depășirea.* O aeronavă care depășește este o aeronavă care se apropie de altă aeronavă din spate pe o traiectorie ce formează un unghi mai mic de 70 de grade cu planul de simetrie al celei din urmă, adică este într-o astfel de poziție față de cealaltă aeronavă, încât pe timp de noapte să fie în imposibilitatea de a vedea luminile de navigație fie din stânga aeronavei (babord), fie din dreapta sa (tribord). O aeronavă care este depășită are prioritate privind menținerea traiectoriei, iar aeronava care depășește, fie că se află în urcare, în coborâre sau în zbor orizontal, trebuie să îi acorde prioritate celeilalte aeronave modificându-și capul de zbor prin deviere spre dreapta. Nicio modificare ulterioară a pozițiilor relative ale celor două aeronave nu absolvă aeronava care depășește de această obligație până când depășirea nu s-a încheiat și aeronavele nu s-au distanțat suficient.

(i) *Planoare care depășesc*. Un planor care depășește un alt planor își poate devia cursul spre dreapta sau spre stânga.

▼B

4. *Aterizarea.* O aeronavă aflată în zbor sau care efectuează manevre la sol sau pe apă trebuie să acorde prioritate aeronavelor care aterizează sau care execută etapele finale ale unei apropieri pentru aterizare.

(i) În cazul în care două sau mai multe aeronave mai grele decât aerul se apropie de un aerodrom sau de un loc de operare în vederea aterizării, aeronava de la nivelul superior trebuie să acorde prioritate celei de la nivelul inferior, însă aceasta din urmă nu trebuie să profite de această regulă și să se interpună în fața altei aeronave aflate în etapele finale ale unei apropieri pentru aterizare sau să depășească acea aeronavă. Cu toate acestea, aeronavele motorizate mai grele decât aerul trebuie să acorde prioritate planoarelor.

(ii) *Aterizare de urgență.* O aeronavă care cunoaște faptul că o altă aeronavă este forțată să aterizeze trebuie să acorde prioritate respectivei aeronave.

5. *Decolarea.* O aeronavă care rulează pe suprafața de manevră a unui aerodrom trebuie să acorde prioritate aeronavelor care decolează sau care sunt pe punctul de a decola.

(d) Deplasarea la sol a aeronavelor, persoanelor și vehiculelor

1. În caz de pericol de coliziune între două aeronave care rulează pe suprafața de mișcare a unui aerodrom sau pe o parte echivalentă a unui loc de operare, se aplică următoarele reguli:

(i) atunci când două aeronave se apropie din față sau aproximativ din față, fiecare se oprește sau, în măsura în care este posibil, își modifică cursul spre dreapta astfel încât să păstreze o distanță corespunzătoare;

(ii) atunci când două aeronave sunt pe traiectorii convergente, aeronava care o are pe cealaltă în dreapta trebuie să acorde prioritate;

(iii) o aeronavă care este depășită de o altă aeronavă are prioritate privind menținerea traiectoriei, iar aeronava care depășește trebuie să păstreze o distanță corespunzătoare față de cealaltă.

2. La un aerodrom controlat, o aeronavă care rulează pe suprafața de manevră se oprește și așteaptă la toate pozițiile de așteptare la pistă, cu excepția cazului în care turnul de control al aerodromului a emis o autorizare explicită de intrare pe pistă sau de traversare a pistei.

3. O aeronavă care rulează pe suprafața de manevră se oprește și așteaptă la toate baretele STOP iluminate și poate să își continue rularea în conformitate cu punctul 2 atunci când luminile sunt stinse.

4. Circulația persoanelor și a vehiculelor pe aerodromuri

(i) Circulația persoanelor sau a vehiculelor, inclusiv a aeronavelor tractate, pe suprafața de manevră a unui aerodrom trebuie controlată de turnul de control de aerodrom potrivit necesităților, astfel încât să se evite orice pericol pentru acestea sau pentru aeronavele care aterizează, rulează sau decolează.

(ii) În cazul în care se aplică proceduri în condiții de vizibilitate redusă:

A. numărul de persoane și vehicule care operează pe suprafața de manevră a unui aerodrom se limitează la minimul indispensabil și se acordă o atenție deosebită cerințelor de protejare a suprafeței (suprafețelor) sensibile a ILS/MLS atunci când sunt în desfășurare operațiuni de apropiere instrumentală de precizie de categoria II sau categoria III;

▼B

B. sub rezerva dispoziţiilor de la subpunctul (iii), eșalonarea minimă dintre vehicule și aeronavele care rulează este cea specificată de furnizorul de servicii de navigaţie aeriană (ANSP) și aprobată de autoritatea competentă, luând în considerare mijloacele disponibile;

C. atunci când se desfășoară continuu la aceeași pistă operaţiuni de apropiere instrumentală de precizie de categoria II sau categoria III folosind ILS și MLS, se asigură protejarea celor mai restrictive zone critice și sensibile ILS, respectiv MLS.

(iii) Vehiculelor de urgenţă care se deplasează spre a acorda asistenţă unei aeronave aflate în pericol li se acordă prioritate faţă de orice alt trafic de pe suprafaţa de mișcare.

(iv) Sub rezerva dispoziţiilor de la subpunctul (iii), vehiculele aflate pe suprafaţa de manevră trebuie să respecte următoarele reguli:

A. vehiculele și vehiculele care tractează aeronave acordă prioritate aeronavelor care aterizează, decolează, rulează sau sunt tractate;

B. vehiculele acordă prioritate altor vehicule care tractează aeronave;

C. vehiculele acordă prioritate altor vehicule în conformitate cu instrucţiunile unităţii de servicii de trafic aerian;

D. fără a aduce atingere dispoziţiilor de la punctele A, B și C, vehiculele și vehiculele care tractează aeronave se conformează instrucţiunilor din partea turnului de control de aerodrom.

SERA.3215 Luminile care trebuie aprinse de aeronave

(a) Cu excepţia cazurilor prevăzute la litera (e), pe timp de noapte toate aeronavele în zbor trebuie să aibă aprinse:

1. luminile anticoliziune destinate să atragă atenţia asupra aeronavei; și

▼M2

2. cu excepţia baloanelor, luminile de navigaţie destinate să indice unui observator traiectoria relativă a aeronavei. Nu se aprind alte lumini dacă acestea ar putea fi confundate cu luminile de navigaţie.

_____

▼B

(b) Cu excepţia cazurilor prevăzute la litera (e), pe timp de noapte:

1. toate aeronavele care se deplasează pe suprafaţa de mișcare a unui aerodrom trebuie să aibă aprinse luminile de navigaţie destinate să indice unui observator traiectoria relativă a aeronavei și nu aprind alte lumini dacă acestea ar putea fi confundate cu luminile de navigaţie;

2. cu excepţia cazului în care sunt staţionate și adecvat iluminate, toate aeronavele de pe suprafaţa de mișcare a unui aerodrom trebuie să aibă aprinse lumini destinate să indice extremităţile structurii lor, în măsura în care este posibil;

3. toate aeronavele care rulează sau sunt tractate pe suprafaţa de mișcare a unui aerodrom trebuie să aibă aprinse luminile destinate să atragă atenţia asupra lor; și

▼B

4. toate aeronavele de pe suprafaţa de mișcare a unui aerodrom ale căror motoare funcţionează trebuie să aibă aprinse lumini care indică acest fapt.

(c) Cu excepţia cazurilor prevăzute la litera (e), toate aeronavele aflate în zbor și dotate cu lumini anticoliziune pentru a îndeplini cerinţa de la litera (a) punctul 1 trebuie să aibă aceste lumini aprinse și pe timp de zi.

(d) Cu excepţia cazurilor prevăzute la litera (e), toate aeronavele:

1. care rulează sau sunt tractate pe suprafaţa de mișcare a unui aerodrom și care sunt dotate cu lumini anticoliziune pentru a îndeplini cerinţa de la litera (b) punctul 3; sau

2. de pe suprafaţa de mișcare a unui aerodrom și dotate cu lumini pentru a îndeplini cerinţa de la litera (b) punctul 4

trebuie să aibă aceste lumini aprinse și pe timp de zi.

(e) Un pilot poate să stingă sau să reducă intensitatea oricărei lumini intermitente instalate pentru a îndeplini cerinţele de la literele (a), (b), (c) și (d), în cazul în care respectiva lumină:

1. afectează sau riscă să afecteze îndeplinirea satisfăcătoare a sarcinilor; sau

2. cauzează sau riscă să cauzeze orbirea supărătoare a unui observator extern.

SERA.3220 Zboruri instrumentale simulate

O aeronavă nu zboară în condiţii de zbor instrumental simulat decât dacă:

(a) în aeronavă sunt instalate comenzi duble complet funcţionale; și

(b) un alt pilot calificat (denumit în prezenta regulă „pilot de siguranţă”) ocupă un post de pilotaj care îi permite să acţioneze în calitate de pilot de siguranţă pentru persoana care pilotează în condiţii instrumentale simulate. Pilotul de siguranţă trebuie să dispună de un câmp vizual corespunzător spre înainte și spre fiecare parte laterală a aeronavei sau, în caz contrar, un observator competent, aflat în comunicare cu pilotul de siguranţă, trebuie să ocupe o poziţie în aeronavă din care câmpul vizual al observatorului să îl suplimenteze în mod corespunzător pe cel al pilotului de siguranţă.

SERA.3225 Operarea pe un aerodrom și în vecinătatea acestuia

O aeronavă care evoluează pe un aerodrom sau în vecinătatea acestuia trebuie:

(a) să acorde atenţie altui trafic de pe aerodrom în scopul de a evita o coliziune;

(b) să se conformeze procedurilor de trafic executate de alte aeronave în operare sau să evite aceste proceduri;

(c) exceptând baloanele, să execute toate virajele spre stânga atunci când efectuează o apropiere pentru aterizare și după decolare, cu excepţia cazului în care i s-a indicat altfel sau i s-au dat alte instrucţiuni de către ATC;

(d) exceptând baloanele, să aterizeze și să decoleze cu vânt de faţă, cu excepţia cazului în care siguranţa zborului, configuraţia pistei sau considerentele de trafic aerian determină altă direcţie preferabilă.

▼B

SERA.3230 Operațiunile pe apă

(a) Atunci când două aeronave sau o aeronavă și o navă se apropie una de cealaltă și există riscul unei coliziuni, aeronava evoluează acordând o atenție deosebită circumstanțelor și condițiilor existente, inclusiv limitărilor aeronavei sau ale navei respective.

1. *Traiectorii convergente.* O aeronavă care are o altă aeronavă sau o navă în dreapta trebuie să acorde prioritate și să păstreze o distanță corespunzătoare.

2. *Apropiere din față.* O aeronavă care se apropie de o altă aeronavă sau de o navă din față sau aproximativ din față își modifică capul de zbor spre dreapta astfel încât să păstreze o distanță corespunzătoare.

3. *Depășirea.* Aeronava sau nava care este depășită are prioritate privind menținerea traiectoriei, iar cea care depășește își modifică capul astfel încât să păstreze o distanță corespunzătoare.

4. *Amerizare și decolare.* O aeronavă care amerizează sau decolează de pe apă trebuie, în măsura în care este posibil, să păstreze o distanță corespunzătoare față de toate navele și să nu împiedice navigarea acestora.

(b) *Luminile care trebuie aprinse de aeronave pe apă*. Pe timp de noapte sau în orice altă perioadă prevăzută de autoritatea competentă, toate aeronavele aflate pe apă trebuie să aibă aprinse luminile impuse de Convenția privind reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare (1972), cu excepția situației în care acest lucru este practic imposibil, caz în care acestea trebuie să aibă aprinse lumini cât mai asemănătoare în ceea ce privește caracteristicile și poziția cu cele impuse de reglementările internaționale.

CAPITOLUL 3

Semnale

SERA.3301 Dispoziții generale

(a) Atunci când observă sau recepționează unul dintre semnalele prevăzute în apendicele 1, aeronavele trebuie să ia măsurile necesare pentru a se conforma interpretării semnalului, precizată în apendicele menționat.

(b) Atunci când sunt utilizate, semnalele din apendicele 1 au înțelesul indicat în respectivul apendice. Semnalele se utilizează numai în scopul indicat, neputând fi utilizat niciun alt semnal care poate fi confundat cu acestea.

(c) Dispecerul semnalizator/dispecerul de sol este responsabil să furnizeze aeronavelor semnale standard de dirijare într-un mod clar și precis, utilizând semnalele prezentate în apendicele 1.

(d) Funcția de dispecer semnalizator/dispecer de sol poate fi îndeplinită numai de persoane pregătite, calificate și autorizate în conformitate cu legislația UE sau națională aplicabilă.

(e) Dispecerul semnalizator/dispecerul de sol trebuie să poarte o vestă de identificare fluorescentă distinctivă pentru a permite echipajului de zbor să identifice că acesta este persoana responsabilă cu operațiunea de dirijare la sol.

(f) Pe parcursul zilei, tot personalul de la sol care participă la semnalizare trebuie să folosească barele, paletele gen palete de tenis de masă sau mănușile fluorescente pentru toate operațiunile de semnalizare. Pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă se folosesc barele luminoase.

▼B

CAPITOLUL 4

Ora

SERA.3401 Dispoziţii generale

(a) Se utilizează timpul universal coordonat (UTC) exprimat în ore și minute și, atunci când se solicită, inclusiv în secunde ale zilei de 24 de ore începând cu miezul nopţii.

(b) Ora se verifică înainte de efectuarea unui zbor controlat și ori de câte ori este necesar în timpul zborului.

(c) Ori de câte ori se folosește timpul în aplicaţiile de comunicaţii prin legături de date, acesta trebuie să fie exprimat în UTC cu o precizie de până la o secundă.

(d) Ora în serviciile de trafic aerian

1. Înainte de rularea pentru decolare a unei aeronave, turnurile de control de aerodrom trebuie să indice pilotului ora exactă, cu excepţia cazului în care s-au luat măsuri ca pilotul să o obţină din alte surse. În plus, unităţile de servicii de trafic aerian trebuie să furnizeze aeronavelor ora exactă la cerere. Verificările orei se furnizează cel puţin la cel mai apropiat minut întreg.

SECŢIUNEA 4

Planurile de zbor

SERA.4001 Depunerea unui plan de zbor

(a) Informaţiile legate de un zbor prevăzut sau de o porţiune a unui zbor prevăzut trebuie furnizate unităţilor de servicii de trafic aerian sub forma unui plan de zbor. Termenul „plan de zbor” înseamnă, după caz, informaţii complete despre toate elementele cuprinse în descrierea planului de zbor, acoperind întreaga rută a unui zbor, sau informaţii simplificate necesare, printre altele, în scopul obţinerii unei autorizări pentru o porţiune mică a unui zbor, cum ar fi traversarea unei căi aeriene, decolarea de pe un aerodrom controlat sau aterizarea pe un astfel de aerodrom.

(b) Un plan de zbor trebuie depus înainte de efectuarea:

1. oricărui zbor sau porţiuni dintr-un zbor căruia urmează să i se asigure servicii de control al traficului aerian;

2. oricărui zbor IFR în interiorul unui spaţiu aerian consultativ;

3. oricărui zbor în interiorul unor zone desemnate sau către zone desemnate sau de-a lungul unor rute desemnate de autoritatea competentă, pentru a facilita furnizarea serviciilor de informare a zborurilor, de alarmare și de căutare și salvare;

4. oricărui zbor în interiorul unor zone desemnate sau către zone desemnate sau de-a lungul unor rute desemnate de autoritatea competentă, pentru a facilita coordonarea cu unităţile militare competente sau cu unităţile de servicii de trafic aerian din statele adiacente în vederea evitării eventualei necesităţi de interceptare în scopul identificării;

5. oricărui zbor care traversează graniţele internaţionale, cu excepţia cazului în care statele în cauză prevăd altfel;

6. oricărui zbor prevăzut să se desfășoare pe timpul nopţii, dacă se părăsește vecinătatea unui aerodrom.

(c) Un plan de zbor trebuie depus, înainte de plecare, la un birou de raportare al serviciilor de trafic aerian sau, în timpul zborului, trebuie transmis către unitatea de servicii de trafic aerian sau staţia radio de control aer-sol corespunzătoare, cu excepţia cazului în care s-au luat măsuri pentru depunerea de planuri de zbor repetitive.

▼B

(d) ►M2 Cu excepția cazului în care autoritatea competentă a prevăzut o perioadă mai scurtă pentru zborurile VFR interne, un plan de zbor pentru orice zbor prevăzut să traverseze granițele internaționale sau căruia urmează să i se asigure serviciul de control al traficului aerian sau serviciul consultativ de trafic aerian trebuie depus cu cel puțin 60 de minute înainte de plecare sau, dacă este depus în timpul zborului, la o oră care să asigure primirea sa de către unitatea ATS corespunzătoare cu cel puțin zece minute înainte de ora la care se estimează că aeronava va ajunge la: ◄

1. punctul prevăzut de intrare într-o regiune de control sau într-o regiune consultativă; sau

2. punctul de traversare a unei căi aeriene sau rute consultative.

SERA.4005 Conținutul unui plan de zbor

(a) Un plan de zbor trebuie să conțină informațiile referitoare la elementele prevăzute în continuare care sunt considerate relevante de către autoritatea competentă:

1. identificarea aeronavei;

2. regulile de zbor și tipul zborului;

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

4. echipamentele;

5. aerodromul sau locul de operare de plecare;

6. 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 aeronavei;

13. numărul total de persoane la bord;

14. echipamentele de urgență și de supraviețuire;

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.

SERA.4010 Completarea unui plan de zbor

(a) Un plan de zbor trebuie să conțină informații, după caz, despre elementele relevante până la rubrica „aerodromul (aerodromurile) sau locul (locurile) de operare de rezervă”, inclusiv, cu privire la întreaga rută sau porțiunea din aceasta pentru care se depune planul de zbor.

▼B

(b) În plus, acesta trebuie să conţină informaţii, după caz, despre toate celelalte elemente prevăzute de autoritatea competentă sau considerate necesare de către persoana care depune planul de zbor.

SERA.4015 Modificări ale unui plan de zbor

(a) Sub rezerva dispoziţiilor de la punctul SERA.8020 litera (b), orice modificare a unui plan de zbor depus pentru un zbor IFR sau pentru un zbor VFR efectuat ca zbor controlat trebuie raportate cât mai repede posibil unităţii de servicii de trafic aerian competente. Pentru alte zboruri VFR, modificările semnificative ale unui plan de zbor trebuie raportate cât mai repede posibil unităţii de servicii de trafic aerian competente.

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

SERA.4020 Închiderea unui plan de zbor

(a) Cât mai repede posibil după aterizare, trebuie transmis personal un raport de sosire, prin radiotelefonie, prin intermediul legăturii de date sau prin alte mijloace prevăzute de autoritatea competentă, către unitatea de servicii de trafic aerian competentă de la aerodromul de sosire, pentru orice zbor pentru care s-a depus un plan de zbor care acoperă întregul zbor sau porţiunea de zbor rămasă până la aerodromul de destinaţie.

1. Nu se solicită prezentarea unui raport de sosire după aterizarea pe un aerodrom la care se furnizează servicii de trafic aerian, cu condiţia ca radiocomunicaţiile sau semnalele vizuale să indice faptul că aterizarea a fost observată.

(b) În cazul în care s-a depus un plan de zbor numai pentru o porţiune a unui zbor, diferită de porţiunea rămasă până la destinaţie, respectivul plan de zbor se închide, atunci când se solicită acest lucru, printr-un raport corespunzător către unitatea de servicii de trafic aerian competentă.

(c) În cazul în care nu există o unitate de servicii de trafic aerian la aerodromul sau la locul de operare de sosire, raportul de sosire, atunci când este necesar, trebuie transmis cât mai repede posibil după aterizare și prin cel mai rapid mijloc disponibil celei mai apropiate unităţi de servicii de trafic aerian.

(d) Dacă se știe că mijloacele de comunicaţie de la aerodromul sau locul de operare de sosire nu sunt corespunzătoare și că nu sunt disponibile alte modalităţi de tratare la sol a rapoartelor de sosire, se procedează după cum urmează: imediat înainte de aterizarea aeronavei, dacă este posibil, se transmite unităţii de servicii de trafic aerian competente un mesaj asemănător unui raport de sosire, în cazul în care este necesar un astfel de raport. În mod normal, acest mesaj este transmis staţiei aeronautice care deservește unitatea de servicii de trafic aerian responsabilă pentru regiunea de informare a zborurilor în care este exploatată aeronava.

(e) Rapoartele de sosire transmise de aeronave trebuie să conţină următoarele informaţii:

1. identificarea aeronavei;

2. aerodromul sau locul de operare de plecare;

3. aerodromul sau locul de operare de destinaţie (numai în cazul aterizării într-un alt loc decât cel prevăzut);

4. aerodromul sau locul de operare de sosire;

5. ora de sosire.

▼B

SECȚIUNEA 5

Condiții meteorologice de zbor la vedere, reguli de zbor la vedere, reguli de zbor VFR special și reguli de zbor instrumental

SERA.5001 Minimele VMC de vizibilitate și distanță față de nori

Minimele VMC de vizibilitate și distanță față de nori sunt cuprinse în tabelul S5-1.

Tabelul S5-1 (*)

Zonă de altitudine	Clasa spațiului aerian	Vizibilitate în zbor	Distanța față de nori
La și peste altitudinea de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m pe orizontală 300 m (1 000 ft) pe verticală
Sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL și peste 900 m (3 000 ft) AMSL sau peste 300 m (1 000 ft) deasupra terenului, luându-se în considerare valoarea cea mai mare	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m pe orizontală 300 m (1 000 ft) pe verticală
La și sub 900 m (3 000 ft) AMSL sau 300 m (1 000 ft) deasupra terenului, luându-se în considerare valoarea cea mai mare	A (**) B C D E	5 km	1 500 m pe orizontală 300 m (1 000 ft) pe verticală
	F G	5 km (***)	În afara norilor și cu vederea solului

(*) Atunci când înălțimea altitudinii de tranziție este mai mică de 3 050 m (10 000 ft) AMSL, trebuie să se utilizeze FL 100 în loc de 10 000 ft.

(**) Minimele VMC în spațiul aerian de clasa A sunt incluse cu titlu orientativ pentru piloți și nu implică acceptarea zborurilor VFR în spațiul aerian de clasa A.

(***) Când se prevede astfel de către autoritatea competentă:

(a) se pot permite vizibilități în zbor reduse, de cel puțin 1 500 m pentru zborurile care sunt efectuate:

1. la viteze de 140 noduri IAS sau mai puțin pentru a oferi posibilitatea de a observa alte aeronave sau orice obstacol la timp pentru a evita coliziunea; sau
2. în circumstanțe în care probabilitatea de a întâlni alte aeronave este în mod normal redusă, de exemplu în zone cu volum de trafic scăzut și pentru lucru aerian la niveluri joase;

►**M2** (b) elicopterele pot fi autorizate să opereze cu o vizibilitate în zbor mai mică de 1 500 m, dar nu mai mică de 800 m, dacă evoluează la o viteză care oferă posibilitatea de a observa la timp alte aeronave sau orice obstacole astfel încât să evite coliziunea. ◄

SERA.5005 Reguli de zbor la vedere

(a) Cu excepția zborurilor VFR speciale, zborurile VFR trebuie executate astfel încât aeronava să zboare în condiții de vizibilitate și distanță față de nori cel puțin egale cu cele specificate în tabelul S5-1.

(b) Cu excepția cazului în care se obține o autorizare de zbor VFR special de la o unitate de control al traficului aerian, zborurile VFR nu decolează de pe un aerodrom situat într-o zonă de control și nici nu aterizează pe un astfel de aerodrom și nu intră în zona de trafic de aerodrom sau în procedura de trafic de aerodrom atunci când condițiile meteorologice raportate pentru respectivul aerodrom sunt mai mici decât următoarele minime:

1. plafonul este mai mic de 450 m (1 500 ft); sau

2. vizibilitatea la sol este mai mică de 5 km.

▼B

(c) Atunci când autoritatea competentă prevede acest lucru, zborurile VFR pe timp de noapte pot fi autorizate în următoarele condiţii:

1. în cazul părăsirii vecinătăţii unui aerodrom, trebuie depus un plan de zbor în conformitate cu punctul SERA.4001 litera (b) punctul 6;

2. zborurile trebuie să stabilească și să menţină comunicaţia radio bilaterală pe canalul de comunicaţie al unităţii ATC competente, atunci când este disponibil;

3. se aplică minimele VMC de vizibilitate și distanţă faţă de nori indicate în tabelul S5-1, însă:

(i) plafonul nu poate fi mai mic de 450 m (1 500 ft);

▼M2

(ii) nu se aplică dispoziţiile din tabelul S5-1 literele (a) și (b) referitoare la vizibilităţile în zbor reduse;

(iii) în spaţiile aeriene de clasa B, C, D, E, F și G, la și sub cea mai mare altitudine dintre 900 m (3 000 ft) AMSL sau 300 m (1 000 ft) deasupra terenului, pilotul trebuie să menţină permanent suprafaţa la vedere; și

_____

(v) pentru zonele muntoase, autoritatea competentă poate prevedea minime VMC mai mari de vizibilitate și de distanţă faţă de nori;

_____

▼B

5. cu excepţia cazului în care este necesar pentru decolare sau aterizare sau a cazurilor autorizate expres de autoritatea competentă, un zbor VFR pe timp de noapte se efectuează la un nivel care nu este situat sub altitudinea minimă de zbor stabilită de statul al cărui teritoriu este survolat sau, în cazurile în care nu s-a stabilit o astfel de altitudine minimă de zbor:

(i) deasupra terenurilor înalte sau în zonele muntoase, la un nivel care este la cel puţin 600 m (2 000 ft) deasupra celui mai înalt obstacol situat pe o rază de 8 km de la poziţia estimată a aeronavei;

(ii) în alte locuri decât cele menţionate la subpunctul (i), la un nivel care este la cel puţin 300 m (1 000 ft) deasupra celui mai înalt obstacol situat pe o rază de 8 km de la poziţia estimată a aeronavei.

▼M2

(d) Zborurile VFR nu se efectuează:

1. la viteze transonice și supersonice, cu excepţia cazului în care sunt autorizate de autoritatea competentă;

2. peste FL 195. Excepţiile de la această cerinţă sunt următoarele:

(i) statele membre au stabilit, în măsura în care este posibil, un spaţiu aerian rezervat în care pot fi autorizate zboruri VFR; sau

(ii) spaţiul aerian până la nivelul de zbor 285 inclusiv, atunci când unitatea ATS responsabilă a autorizat traficul VFR în respectivul spaţiu aerian în conformitate cu procedurile de autorizare stabilite de statele membre și publicate în publicaţia de informare aeronautică relevantă.

▼B

(e) Autorizarea efectuării de zboruri VFR peste FL 285 nu se acordă în cazurile în care se aplică o eșalonare verticală minimă de cel puţin 300 m (1 000 ft) peste FL 290.

(f) Cu excepţia cazului în care este necesar pentru decolare sau aterizare sau doar cu permisiunea autorităţii competente, nu se efectuează un zbor VFR:

1. deasupra zonelor dens populate ale oraşelor sau ale altor aşezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber, la o înălţime mai mică de 300 m (1 000 ft) deasupra celui mai înalt obstacol situat pe o rază de 600 m de la aeronavă;

2. în alte locuri decât cele menţionate la punctul 1, la o înălţime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra solului sau a apei sau de 150 m (500 ft) deasupra celui mai înalt obstacol pe o rază de 150 m (500 ft) de la aeronavă.

(g) Cu excepţia cazului în care autorizările din partea controlului traficului aerian indică altfel sau autoritatea competentă prevede altceva, zborurile VFR la niveluri de croazieră efectuate la peste 900 m (3 000 ft) deasupra solului sau a apei sau la un punct de referinţă mai mare specificat de autoritatea competentă trebuie desfăşurate la un nivel de croazieră corespunzător traiectului, după cum se specifică în tabelul cu nivelurile de croazieră din apendicele 3.

(h) Zborurile VFR trebuie să respecte dispoziţiile din secţiunea 8:

1. atunci când sunt efectuate într-un spaţiu aerian de clasa B, C și D;

2. atunci când fac parte din traficul de aerodrom al unui aerodrom controlat; sau

3. atunci când sunt efectuate ca zboruri VFR speciale.

(i) Un zbor VFR care este efectuat în interiorul unor zone sau către zone sau de-a lungul unor rute desemnate de autoritatea competentă în conformitate cu SERA.4001 litera (b) punctul 3 sau 4 trebuie să menţină supravegherea comunicaţiilor continue aer-sol prin voce pe canalul de comunicaţie adecvat și să își raporteze, după caz, poziţia unităţii de servicii de trafic aerian care asigură serviciul de informare a zborurilor.

(j) O aeronavă care operează în conformitate cu regulile de zbor la vedere și dorește să treacă la aplicarea regulilor de zbor instrumental trebuie:

1. să comunice modificările necesare care trebuie aduse planului de zbor curent, în cazul în care s-a depus un plan de zbor; sau

2. după cum se prevede la punctul SERA.4001 litera (b), să prezinte un plan de zbor unităţii de servicii de trafic aerian competente, de îndată ce este posibil, și să obţină o autorizare înainte de a trece la aplicarea IFR atunci când se află în spaţiul aerian controlat.

SERA.5010 Zborurile VFR speciale în zone de control

▼M2

Zborurile VFR speciale pot fi autorizate să fie efectuate într-o zonă de control, sub rezerva obţinerii unei autorizări ATC. Cu excepţia situaţiilor în care sunt autorizate de autoritatea competentă pentru elicoptere în cazuri speciale, cum ar fi, printre altele, operaţiunile poliţienești, medicale, de căutare și salvare și zborurile de stingere a incendiilor, se aplică următoarele condiţii suplimentare:

(a) astfel de zboruri VFR speciale pot fi efectuate numai pe timp de zi, cu excepţia unei autorizări contrare din partea autorităţii competente;

▼M2

(b) de către pilot:

1. în absența norilor și în contact vizual cu suprafața;

2. vizibilitatea în zbor să nu fie mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, mai mică de 800 m;

3. să zboare la o viteză de 140 de noduri IAS sau mai puțin pentru a permite în mod corespunzător observarea la timp a altor aeronave sau a oricărui obstacol astfel încât să se evite coliziunea; și

(c) o unitate de control al traficului aerian trebuie să nu elibereze o autorizare de zbor VFR special aeronavelor pentru a decola de pe un aerodrom situat într-o zonă de control sau pentru a ateriza pe un astfel de aerodrom și nici pentru a intra în zona de trafic de aerodrom sau în procedura de trafic de aerodrom atunci când condițiile meteorologice raportate pentru respectivul aerodrom sunt sub decât următoarele minime:

1. vizibilitatea la sol este mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, mai mică de 800 m;

2. plafonul este mai mic de 180 m (600 ft).

▼B

SERA.5015 Reguli de zbor instrumental (IFR) – Reguli aplicabile tuturor zborurilor IFR

(a) Echipamentele aeronavelor

Aeronavele trebuie să fie echipate cu instrumente corespunzătoare și cu echipamente de navigație adecvate rutei pe care urmează să zboare și în conformitate cu legislația aplicabilă referitoare la operațiunile aeriene.

(b) Niveluri minime

Cu excepția cazului în care este necesar pentru decolare sau aterizare sau a cazurilor autorizate expres de autoritatea competentă, un zbor IFR se efectuează la un nivel care nu este situat sub altitudinea minimă de zbor stabilită de statul al cărui teritoriu este survolat sau, în cazurile în care nu s-a stabilit o astfel de altitudine minimă de zbor:

1. deasupra terenurilor înalte sau în zonele muntoase, la un nivel care este la cel puțin 600 m (2 000 ft) deasupra celui mai înalt obstacol situat pe o rază de 8 km de la poziția estimată a aeronavei;

2. în alte locuri decât cele menționate la punctul 1, la un nivel care este la cel puțin 300 m (1 000 ft) deasupra celui mai înalt obstacol situat pe o rază de 8 km de la poziția estimată a aeronavei.

(c) Trecerea de la zborul IFR la zborul VFR

1. O aeronavă care decide să schimbe modul de desfășurare a zborului său de la conformarea cu regulile de zbor instrumental la conformarea cu regulile de zbor la vedere trebuie să notifice în mod expres unitatea de servicii de trafic aerian competentă că zborul IFR este anulat și trebuie să îi comunice modificările care trebuie aduse planului său de zbor curent.

2. Atunci când o aeronavă care desfășoară operațiuni în conformitate cu regulile de zbor instrumental zboară în condiții meteorologice de zbor la vedere sau întâlnește astfel de condiții, aceasta nu își anulează zborul IFR decât dacă se anticipează și se intenționează ca zborul să fie continuat pentru o perioadă rezonabilă în condiții meteorologice de zbor la vedere neîntrerupte.

▼M2

3. Trecerea de la zborul IFR la zborul VFR este admisibilă numai în cazul în care o unitate ATS primește un mesaj lansat de pilotul comandant, care conține expresia specifică „ANULEZ ZBORUL IFR” (în engleză „CANCELLING MY IFR FLIGHT”), împreună cu eventualele modificări care trebuie aduse planului de zbor curent. ATS nu face, nici în mod direct, nici prin deducție, invitații de trecere de la zborul IFR la zborul VFR.

▼B

SERA.5020 IFR – Reguli aplicabile zborurilor IFR în spațiul aerian controlat

(a) Zborurile IFR trebuie să respecte dispozițiile din secțiunea 8 dacă sunt efectuate în spațiul aerian controlat.

▼B

(b) Un zbor IFR care operează în zbor de croazieră în spaţiul aerian controlat trebuie efectuat la un nivel de croazieră sau, în cazul în care este autorizat de unitatea ATS să utilizeze tehnici de urcare de croazieră, între două niveluri sau deasupra unui nivel care sunt alese din tabelul cu nivelurile de croazieră din apendicele 3, însă corelarea nivelurilor cu traiectul prevăzută în respectivul tabel nu se aplică în cazul unor indicaţii contrare cuprinse în autorizările din partea controlului traficului aerian sau în publicaţiile de informare aeronautică ale autorităţii competente.

SERA.5025 IFR – Reguli aplicabile zborurilor IFR în afara spaţiului aerian controlat

(a) Niveluri de croazieră

Un zbor IFR care operează la nivelul de croazieră în afara spaţiului aerian controlat trebuie efectuat la un nivel de croazieră corespunzător traiectului său, după cum se specifică în tabelul cu nivelurile de croazieră din apendicele 3, cu excepţia cazurilor în care autoritatea competentă prevede altfel pentru zborul la sau sub 900 m (3 000 ft) deasupra nivelului mediu al mării.

(b) Comunicaţii

Un zbor IFR efectuat în afara spaţiului aerian controlat, însă în interiorul unor zone sau către zone sau de-a lungul unor rute desemnate de autoritatea competentă în conformitate cu SERA.4001 litera (b) punctul 3 sau 4 trebuie să menţină supravegherea comunicaţiilor continue aer-sol prin voce pe canalul de comunicaţie adecvat și să stabilească comunicaţia bilaterală, după caz, cu unitatea de servicii de trafic aerian care asigură serviciul de informare a zborurilor.

(c) Rapoarte de poziţie

Un zbor IFR efectuat în afara spaţiului aerian controlat căruia autoritatea competentă îi solicită să menţină supravegherea comunicaţiilor continue aer-sol prin voce pe canalul de comunicaţie adecvat și să stabilească comunicaţia bilaterală, după caz, cu unitatea de servicii de trafic aerian care asigură serviciul de informare a zborurilor trebuie să raporteze poziţia, după cum se prevede la punctul SERA.8025 pentru zborurile controlate.

SECŢIUNEA 6

Clasificarea spaţiilor aeriene

▼M2

SERA.6001 Clasificarea spaţiilor aeriene

(a) Statele membre clasifică spaţiul aerian în conformitate cu clasificarea de mai jos a spaţiilor aeriene și în conformitate cu apendicele 4:

1. *Clasa A*. Sunt permise numai zborurile IFR. Tuturor zborurilor li se asigură serviciul de control al traficului aerian, iar acestea sunt toate eșalonate, fiecare faţă de celelalte. Pentru toate zborurile sunt obligatorii comunicaţiile continue aer-sol prin voce. Toate zborurile sunt supuse autorizării ATC.

2. *Clasa B*. Sunt permise zborurile IFR și VFR. Tuturor zborurilor li se asigură serviciul de control al traficului aerian, iar acestea sunt toate eșalonate, fiecare faţă de celelalte. Pentru toate zborurile sunt obligatorii comunicaţiile continue aer-sol prin voce. Toate zborurile sunt supuse autorizării ATC.

3. *Clasa C*. Sunt permise zborurile IFR și VFR. Tuturor zborurilor li se asigură serviciul de control al traficului aerian, iar zborurile IFR sunt eșalonate faţă de alte zboruri IFR și faţă de zborurile VFR. Zborurile VFR sunt eșalonate faţă de zborurile IFR și primesc informări de trafic cu privire la celelalte zboruri VFR și, la cerere, indicaţii de evitare a traficului. Pentru toate zborurile sunt obligatorii comunicaţiile continue aer-sol prin voce. Pentru zborurile VFR, se aplică o limită de viteză de 250 de noduri IAS (*indicated airspeed* – viteza faţă de aer indicată) sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL, cu excepţia cazurilor aprobate de autoritatea

▼M2

competentă pentru tipuri de aeronave care, din motive tehnice sau de siguranță, nu pot menține această viteză. Toate zborurile sunt supuse autorizării ATC.

4. *Clasa D*. Sunt permise zborurile IFR și VFR și se asigură serviciul de control al traficului aerian tuturor zborurilor. Zborurile IFR sunt eșalonate față de alte zboruri IFR și primesc informări de trafic cu privire la zborurile VFR și, la cerere, indicații de evitare a traficului. Zborurile VFR primesc informări de trafic cu privire la toate celelalte zboruri și indicații de evitare a traficului la cerere. Pentru toate zborurile sunt obligatorii comunicațiile continue aer-sol prin voce și se aplică o limită de viteză de 250 de noduri IAS pentru toate zborurile sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL, cu excepția cazurilor aprobate de autoritatea competentă pentru tipuri de aeronave care, din motive tehnice sau de siguranță, nu pot menține această viteză. Toate zborurile sunt supuse autorizării ATC.

5. *Clasa E*. Sunt permise zborurile IFR și VFR. Zborurilor IFR li se asigură serviciul de control al traficului aerian, acestea fiind eșalonate față de alte zboruri IFR. Toate zborurile primesc informări de trafic în măsura posibilului. Pentru zborurile IFR sunt obligatorii comunicațiile continue aer-sol prin voce. Se aplică o limită de viteză de 250 de noduri IAS pentru toate zborurile sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL, cu excepția cazurilor aprobate de autoritatea competentă pentru tipuri de aeronave care, din motive tehnice sau de siguranță, nu pot menține această viteză. Toate zborurile IFR sunt supuse autorizării ATC. Clasa E nu se utilizează pentru zonele de control.

6. *Clasa F*. Sunt permise zborurile IFR și VFR. Tuturor zborurilor IFR participante li se asigură serviciul consultativ de trafic aerian și toate zborurile beneficiază, la cerere, de serviciul de informare a zborurilor. Comunicațiile continue aer-sol prin voce sunt obligatorii în cazul zborurilor IFR care participă la serviciul consultativ, iar toate zborurile IFR trebuie să aibă capacitatea de a stabili comunicații aer-sol prin voce. Se aplică o limită de viteză de 250 de noduri IAS pentru toate zborurile sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL, cu excepția cazurilor aprobate de autoritatea competentă pentru tipuri de aeronave care, din motive tehnice sau de siguranță, nu pot menține această viteză. Autorizarea ATC nu este necesară.

7. *Clasa G*. Sunt permise zborurile IFR și VFR, iar acestea beneficiază, la cerere, de serviciul de informare a zborurilor. Toate zborurile IFR trebuie să aibă capacitatea de a stabili comunicații aer-sol prin voce. Se aplică o limită de viteză de 250 de noduri IAS pentru toate zborurile sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL, cu excepția cazurilor aprobate de autoritatea competentă pentru tipuri de aeronave care, din motive tehnice sau de siguranță, nu pot menține această viteză. Autorizarea ATC nu este necesară.

8. Folosirea clasei F se consideră a fi o măsură temporară până când poate fi înlocuită cu o clasificare alternativă.

(b) Stabilirea clasificării spațiului aerian trebuie să corespundă necesităților statelor membre, însă întreg spațiul aerian peste FL 195 se clasifică drept spațiu aerian de clasa C.

▼B

SERA.6005 Cerințe privind comunicațiile și transponderul SSR

(a) Spațiul aerian cu comunicație radio obligatorie (RMZ)

1. Zborurile VFR efectuate în zone din spațiul aerian de clasa E, F sau G și zborurile IFR efectuate în zone din spațiul aerian de clasa F sau G desemnat ca spațiu aerian cu comunicație radio obligatorie (RMZ) de către autoritatea competentă trebuie să mențină supravegherea

▼B

comunicațiilor continue aer-sol prin voce și să stabilească comunicația bilaterală, după caz, pe canalul de comunicație adecvat, cu excepția cazului în care respectă dispoziții alternative prevăzute pentru respectivul spațiu aerian de către ANSP.

2. Înainte de a intra într-un spațiu aerian cu comunicație radio obligatorie, piloții efectuează, pe canalul de comunicație corespunzător, un apel inițial care conține indicativul stației apelate, indicativul de apel, tipul de aeronavă, poziția, nivelul, intențiile de zbor și alte informații prevăzute de autoritatea competentă.

(b) Spațiul aerian cu comunicație prin transponder obligatorie (TMZ)

1. Toate zborurile efectuate în spațiul aerian desemnat de autoritatea competentă ca fiind spațiu aerian cu comunicație prin transponder obligatorie (TMZ) trebuie să aibă la bord și să utilizeze transpondere SSR care pot funcționa în modurile A și C sau în modul S, cu excepția cazului în care respectă dispoziții alternative prevăzute pentru respectivul spațiu aerian de către ANSP.

(c) Spațiile aeriene desemnate ca spații aeriene cu comunicație radio obligatorie și/sau spații aeriene cu comunicație prin transponder obligatorie se publică în mod corespunzător în publicațiile de informare aeronautică.

SECȚIUNEA 7

Servicii de trafic aerian

SERA.7001 Generalități – Obiectivele serviciilor de trafic aerian

Obiectivele serviciilor de trafic aerian sunt:

(a) prevenirea coliziunilor între aeronave;

(b) prevenirea coliziunilor între aeronavele aflate pe suprafața de manevră și obstacolele aflate pe suprafața respectivă;

(c) fluidizarea și menținerea unui flux ordonat al traficului aerian;

(d) furnizarea de indicații și informații utile pentru desfășurarea sigură și eficientă a zborurilor;

(e) notificarea organismelor corespunzătoare în privința aeronavelor care necesită ajutor în ceea ce privește operațiunile de căutare și salvare, precum și asistarea acestor organisme potrivit necesităților.

▼M2

SERA.7002 Informații despre pericolul de coliziune în contextul furnizării de servicii ATS bazate pe supraveghere

(a) Dacă se observă că un zbor controlat identificat are o traiectorie de zbor care intră în conflict cu cea a unei aeronave necunoscute, într-un mod considerat a constitui pericol de coliziune, pilotul zborului controlat trebuie, ori de câte ori este posibil:

1. să fie informat cu privire la aeronava necunoscută și, la cererea respectivului pilot sau dacă situația o impune în opinia controlorului, pilotului trebuie să i se sugereze o acțiune de evitare a coliziunii; și

2. să fie notificat atunci când nu mai există un astfel de conflict.

▼B

SERA.7005 Coordonarea între operatorul de aeronave și serviciile de trafic aerian

(a) În îndeplinirea obiectivelor lor, unitățile de servicii de trafic aerian trebuie să acorde atenția cuvenită cerințelor operatorilor de aeronave ce decurg din obligațiile care le revin acestora în conformitate cu legislația relevantă a Uniunii Europene cu privire la operațiunile aeriene și, la cererea operatorilor de aeronave, trebuie să pună la dispoziția acestora sau a reprezentanților lor desemnați, în funcție de posibilități, informații care să le permită acestora sau reprezentanților lor desemnați să își ducă la îndeplinire responsabilitățile.

▼B

(b) La cererea unui operator de aeronave, mesajele (inclusiv rapoartele de poziţie) primite de unităţile de servicii de trafic aerian referitoare la operarea aeronavelor pentru care respectivul operator de aeronave furnizează serviciul de control operaţional trebuie să fie, în măsura posibilului, puse imediat la dispoziţia operatorului de aeronave sau a unui reprezentant desemnat, în conformitate cu procedurile agreate la nivel local.

SECŢIUNEA 8

Serviciul de control al traficului aerian

SERA.8001 Aplicare

Se furnizează serviciul de control al traficului aerian:

(a) tuturor zborurilor IFR din spaţiile aeriene de clasa A, B, C, D și E;

(b) tuturor zborurilor VFR din spaţiile aeriene de clasa B, C și D;

(c) tuturor zborurilor VFR speciale;

(d) întregului trafic de aerodrom la aerodromurile controlate.

SERA.8005 Funcţionarea serviciului de control al traficului aerian

(a) Pentru a furniza serviciul de control al traficului aerian, o unitate de control al traficului aerian trebuie:

1. să primească informaţii privind intenţiile de mișcare ale fiecărei aeronave ori privind modificarea acestor intenţii, precum și informaţii actualizate privind evoluţia efectivă a fiecărei aeronave;

2. să determine, pe baza informaţiilor primite, poziţiile relative ale aeronavelor cunoscute una faţă de cealaltă;

3. să emită autorizări și să transmită informaţii în scopul prevenirii coliziunii între aeronavele aflate sub controlul său, precum și al fluidizării și menţinerii unui flux ordonat al traficului;

4. să coordoneze autorizările împreună cu alte unităţi, în funcţie de necesităţi:

(i) ori de câte ori o aeronavă ar putea intra, în caz contrar, în conflict cu traficul desfășurat sub controlul acestor alte unităţi;

(ii) înainte de a transfera controlul unei aeronave către aceste alte unităţi.

(b) Autorizările emise de unităţile de control al traficului aerian trebuie să asigure eșalonarea:

1. între toate zborurile desfășurate în spaţiile aeriene de clasa A și B;

2. între zborurile IFR desfășurate în spaţiile aeriene de clasa C, D și E;

3. între zborurile IFR și zborurile VFR desfășurate în spaţiile aeriene de clasa C;

4. între zborurile IFR și zborurile VFR speciale;

5. între zborurile VFR speciale, cu excepţia cazului în care autoritatea competentă dispune altceva,

însă, la cererea pilotului unei aeronave și cu acordul pilotului celeilalte aeronave și dacă autoritatea competentă dispune astfel pentru situaţiile indicate la litera (b) de mai sus în spaţiile aeriene de clasa D și E, zborul poate obţine o autorizare sub rezerva asigurării eșalonării proprii pe o anumită porţiune a zborului sub 3 050 m (10 000 ft) în timpul urcării sau coborârii, pe timp de zi, în condiţii meteorologice de zbor la vedere.

(c) Cu excepţia cazurilor în care se poate aplica o reducere a eșalonării minime în vecinătatea aerodromurilor, unitatea ATS realizează eșalonarea cel puţin printr-una dintre următoarele metode:

▼B

1. eșalonare verticală, obținută prin alocarea de niveluri diferite, alese din tabelul cu nivelurile de croazieră din apendicele 3 la anexa la prezentul regulament, însă corelarea nivelurilor cu traiectul prevăzută în respectivul tabel nu se aplică în cazul unor indicații contrare cuprinse în publicațiile de informare aeronautică corespunzătoare sau în autorizările din partea controlului traficului aerian. Minima eșalonării verticale este de 300 m (1 000 ft) în valoare nominală până la FL 410 inclusiv și de 600 m (2 000 ft) în valoare nominală deasupra acestui nivel;

2. eșalonare orizontală, obținută prin asigurarea:

(i) unei eșalonări longitudinale, prin menținerea unui interval, exprimat ca timp sau distanță, între aeronavele care zboară de-a lungul aceluiași traiect, pe traiecte convergente sau pe același traiect din sensuri opuse; sau

(ii) unei eșalonări laterale, prin menținerea aeronavelor pe rute diferite sau în zone geografice diferite.

SERA.8010 Eșalonarea minimă

(a) Eșalonarea minimă care urmează să fie aplicată în interiorul unei anumite porțiuni de spațiu aerian trebuie aleasă de ANSP responsabilă cu furnizarea serviciilor de trafic aerian și aprobată de către autoritatea competentă în cauză.

(b) Pentru traficul care va străbate spații aeriene învecinate și pentru rute care sunt mai apropiate de granița comună a spațiilor aeriene învecinate decât valoarea eșalonării minime aplicabilă în circumstanțele respective, alegerea eșalonării minime se face prin consultare între ANSP-urile responsabile cu furnizarea serviciilor de trafic aerian în spații aeriene învecinate.

(c) Detaliile referitoare la eșalonările minime alese și la zonele în care se aplică trebuie notificate:

1. unităților de servicii de trafic aerian vizate; și

2. piloților și operatorilor de aeronave, prin intermediul publicațiilor de informare aeronautică, în cazurile în care asigurarea eșalonării se bazează pe utilizarea de către aeronave a unor mijloace ori tehnici specifice de navigație.

▼M2

SERA.8012 Aplicarea eșalonării în caz de turbulență de siaj

(a) Minimele de eșalonare în caz de turbulență de siaj se aplică în fazele de apropiere și de decolare ale zborului în următoarele situații:

1. o aeronavă zboară imediat în spatele unei alte aeronave la aceeași altitudine sau zboară la mai puțin de 300 m (1 000 ft) sub aceasta; sau

2. ambele aeronave utilizează aceeași pistă sau piste paralele aflate la o distanță mai mică 760 m (2 500 ft); sau

3. o aeronavă traversează în spatele unei alte aeronave la aceeași altitudine sau la mai puțin de 300 m (1 000 ft) sub aceasta.

▼B

SERA.8015 Autorizările din partea controlului traficului aerian

▼M2

(a) Autorizările din partea controlului traficului aerian se bazează exclusiv pe următoarele cerințe aplicabile furnizării serviciului de control al traficului aerian:

1. Autorizările se acordă exclusiv pentru fluidizarea și eșalonarea traficului aerian și se bazează pe condiții de trafic cunoscute care afectează siguranța operării aeronavelor. Respectivele condiții de trafic includ nu numai aeronavele aflate în aer și pe suprafața de manevră asupra cărora se exercită controlul, ci și orice trafic de vehicule sau alte obstacole temporare de pe suprafața de manevră utilizată.

▼M2

2. Unitățile ATC acordă astfel de autorizări ATC dacă sunt necesare pentru prevenirea coliziunilor și pentru fluidizarea și regularizarea traficului aerian.

3. Autorizările ATC se acordă cu suficient timp înainte, astfel încât să se asigure faptul că sunt transmise aeronavei în timp util pentru ca aceasta să li se poată conforma.

▼B

(b) Operațiuni care fac obiectul autorizării

1. Înainte de efectuarea unui zbor controlat sau a unei porțiuni de zbor ca zbor controlat, trebuie să se obțină o autorizare din partea controlului traficului aerian. O astfel de autorizare se solicită prin depunerea unui plan de zbor la o unitate de control al traficului aerian.

2. Pilotul comandant al unei aeronave informează controlul traficului aerian dacă o autorizare ATC nu este satisfăcătoare. În astfel de cazuri, ATC va emite o autorizare modificată, în măsura posibilului.

3. Ori de câte ori o aeronavă solicită o autorizare care presupune acordarea unei priorități, la solicitarea unității de control al traficului aerian competente trebuie depus un raport care să explice necesitatea acordării unei astfel de priorități.

4. *Posibilitatea reautorizării în zbor.* În cazul în care, înainte de plecare, se anticipează că, în funcție de autonomia aeronavei și sub rezerva reautorizării în zbor, se poate decide ca aeronava să se îndrepte spre un nou aerodrom de destinație, unitățile de control al traficului aerian competente trebuie notificate în consecință prin includerea în planul de zbor a informațiilor referitoare la ruta modificată (dacă se cunoaște) și la destinația modificată.

5. O aeronavă utilizată pe un aerodrom controlat nu poate rula pe suprafața de manevră fără autorizarea turnului de control de aerodrom și trebuie să respecte orice instrucțiune dată de această unitate.

(c) Autorizări pentru zborurile transsonice

1. Autorizarea din partea controlului traficului aerian referitoare la faza de accelerare transsonică a unui zbor supersonic durează cel puțin până sfârșitul acestei faze.

2. Se recomandă ca autorizarea din partea controlului traficului aerian referitoare la decelerarea și coborârea unei aeronave de la croaziera supersonică la zbor subsonic să permită coborârea neîntreruptă cel puțin pe durata fazei transsonice.

(d) Conținutul autorizărilor

O autorizare din partea controlului traficului aerian trebuie să indice:

1. identificarea aeronavei, așa cum este indicată în planul de zbor;

2. limita autorizării;

▼M2

3. ruta de zbor;…

(i) atunci când se consideră că este necesar, ruta de zbor se detaliază în fiecare autorizare, și

(ii) expresia „autorizat conform rutei din planul de zbor” (în engleză „cleared via flight planned route”) nu se utilizează atunci când se acordă o reautorizare;

▼B

4. nivelul (nivelurile) de zbor pentru întreaga rută sau o porțiune a acesteia, precum și modificările de nivel cerute, după caz;

5. orice instrucțiune sau informație necesară în legătură cu alte aspecte, precum manevre la apropiere sau la plecare, comunicații și ora la care expiră autorizarea.

▼B

(e) Confirmarea prin repetare a autorizărilor și a informațiilor legate de siguranță

1. Echipajul de zbor trebuie să repete controlorului de trafic aerian elementele autorizărilor și instrucțiunilor ATC care sunt legate de siguranță și care sunt transmise prin voce. Următoarele elemente se confirmă întotdeauna prin repetare:

(i) autorizările ATC de rută;

(ii) autorizările și instrucțiunile pentru intrarea, aterizarea, decolarea, așteptarea înainte, traversarea, rularea și întoarcerea pe orice pistă; și

(iii) pista în serviciu, calajele altimetrice, codurile SSR, canalele de comunicație nou repartizate, instrucțiunile de nivel, instrucțiunile de cap și viteză; și

(iv) nivelurile de tranziție, indiferent dacă sunt primite de la controlor sau sunt cuprinse în transmisiunile ATIS.

2. Alte autorizări sau instrucțiuni, inclusiv autorizările condiționate și instrucțiunile de rulare, trebuie repetate sau confirmate astfel încât să indice clar că au fost înțelese și că vor fi respectate.

3. Controlorul trebuie să asculte confirmarea prin repetare pentru a se asigura că autorizarea sau instrucțiunea a fost corect confirmată de echipajul de zbor și trebuie să ia măsuri imediate pentru a corecta orice diferențe relevate prin repetare.

4. Nu se solicită confirmarea prin repetare prin voce a mesajelor CPDLC, cu excepția cazurilor în care ANSP prevede altceva.

▼M2

(ea) Modificări ale autorizării legate de rută sau de nivel

1. Atunci când se acordă o autorizare care se referă la o solicitare de modificare a unei rute sau a unui nivel, autorizarea respectivă trebuie să includă natura exactă a modificării.

2. Atunci când condițiile de trafic nu permit autorizarea unei modificări solicitate, se utilizează expresia „NU SE APROBĂ” (în engleză „UNABLE”). Atunci când este justificat de circumstanțe, se oferă o rută alternativă sau un nivel alternativ.

(eb) Autorizare legată de altimetrie

1. Pentru zborurile în zonele în care se stabilește o altitudine de tranziție, poziția verticală a aeronavei se exprimă în altitudini corespunzătoare sau inferioare altitudinii de tranziție și în niveluri de zbor corespunzătoare sau superioare nivelului de tranziție, cu excepția cazurilor prevăzute la punctul 5 de mai jos. La trecerea prin stratul de tranziție, poziția verticală se exprimă în niveluri de zbor la urcare și în altitudini la coborâre.

2. Echipajului de zbor i se indică nivelul de tranziție în timp util înainte de atingerea acestuia în timpul coborârii.

3. Un calaj al altimetrului QNH trebuie inclus în autorizarea de coborâre atunci când se acordă prima autorizare la o altitudine inferioară nivelului de tranziție, în autorizările de apropiere sau în autorizările de intrare în turul de pistă, precum și în autorizările de rulaj la sol pentru aeronavele care decolează, cu excepția cazurilor în care se cunoaște că aeronava a recepționat deja aceste informații printr-o transmisie direcționată.

4. Aeronavelor li se transmite un calaj al altimetrului QFE la cerere sau în mod regulat în conformitate cu procedurile locale.

▼M2

5. Atunci când o aeronavă care a primit autorizarea de aterizare își finalizează apropierea utilizând presiunea atmosferică la cota aerodromului (QFE), poziția verticală a aeronavei se exprimă în înălțimea față de cota aerodromului în cursul etapei de zbor pentru care se poate utiliza QFE, cu excepția cazului în care respectiva poziție se exprimă în înălțimea față de cota pragului pistei:

   (i) în cazul pistelor instrumentale dacă pragul este cu 2 m (7 ft) sau mai mult sub cota aerodromului; și

   (ii) în cazul pistelor pentru apropiere de precizie.

(ec) Autorizări condiționate

Pentru mișcările care afectează pista (pistele) în serviciu nu se utilizează expresii condiționale precum „în spatele aeronavei care aterizează” (în engleză „behind landing aircraft”) sau „după aeronava care decolează” (în engleză „after departing aircraft”), cu excepția cazului în care aeronava sau vehiculele vizate sunt văzute de controlorul și de pilotul în cauză. Aeronava sau vehiculul care determină condiția din autorizarea acordată trebuie să fie prima aeronavă/primul vehicul care trece prin fața celeilalte aeronave vizate. În toate cazurile, autorizarea condiționată trebuie să cuprindă elementele următoare, în ordinea în care sunt indicate:

1. indicativul de apel;
2. condiția;
3. autorizarea; și
4. o scurtă reiterare a condiției.

▼B

(f) Coordonarea autorizărilor

1. O autorizare din partea controlului traficului aerian trebuie coordonată între unitățile de control al traficului aerian, astfel încât să acopere întreaga rută a unei aeronave sau o porțiune precizată din aceasta, după cum se descrie la punctele 2-6.
2. O aeronavă trebuie autorizată pentru întreaga rută până la aerodromul unde se intenționează prima aterizare:

   (i) atunci când a fost posibil, înainte de plecare, ca autorizarea să fie coordonată între toate unitățile de control sub al căror control urmează să intre aeronava; sau

   (ii) atunci când există suficientă certitudine că se va realiza o coordonare prealabilă între unitățile sub al căror control urmează să intre aeronava.

3. Atunci când coordonarea prevăzută la punctul 2 nu a putut fi realizată sau nu este anticipată, aeronava se autorizează numai până la acel punct până la care coordonarea este în mod rezonabil asigurată; înainte de a ajunge în acel punct ori chiar în acel punct, aeronava primește o nouă autorizare, putând fi emise, după caz, instrucțiuni de așteptare.
4. Atunci când o unitate ATS dispune acest lucru, aeronava trebuie să contacteze o unitate de control al traficului aerian din aval, în scopul de a primi o autorizare în aval înainte de a ajunge la punctul de transfer al controlului.

   (i) Aeronava menține comunicația bilaterală necesară cu unitatea de control al traficului aerian curentă pe perioada cât durează obținerea autorizării în aval.

   (ii) O autorizare emisă ca autorizare în aval trebuie să poată fi clar identificată ca atare de pilot.

   (iii) În afara cazului în care se coordonează acest lucru, autorizările în aval nu afectează profilul de zbor original al aeronavei în niciun alt spațiu aerian decât cel al unității de control al traficului aerian responsabile cu acordarea autorizării în aval.

5. Atunci când o aeronavă intenționează să plece de la un aerodrom dintr-o regiune de control spre a intra în altă regiune de control într-un interval de treizeci de minute ori în cuprinsul unei alte perioade de timp specifice convenite de centrele de control regional vizate, coordonarea cu următorul centru de control regional se efectuează înainte de acordarea autorizării de plecare.

▼B

6. Atunci când o aeronavă intenționează să părăsească o regiune de control spre a zbura în afara unui spațiu controlat, urmând să reintre în aceeași sau în altă regiune de control, se poate emite o autorizare de la punctul de plecare la aerodromul unde se intenționează prima aterizare. O asemenea autorizare, precum și modificările aduse acesteia se aplică numai porțiunilor de zbor efectuate în interiorul spațiului aerian controlat.

SERA.8020 Respectarea planului de zbor

(a) Cu excepția cazurilor prevăzute la literele (b) și (d), o aeronavă trebuie să se conformeze planului de zbor curent sau părții aplicabile a planului de zbor curent depus pentru un zbor controlat, dacă nu s-a făcut o cerere de modificare și nu s-a obținut o autorizare de la unitatea de control al traficului aerian competentă sau dacă nu apare o situație de urgență care necesită o acțiune imediată din partea aeronavei, caz în care, de îndată ce circumstanțele permit, după aplicarea măsurilor impuse de starea de urgență, unitatea de servicii de trafic aerian competentă trebuie informată cu privire la acțiunile întreprinse și la faptul că acestea au fost impuse de starea de urgență.

1. Cu excepția cazului în care există o autorizare contrară din partea autorității competente sau instrucțiuni contrare de la unitatea de control al traficului aerian competentă, zborurile controlate trebuie să fie efectuate, în măsura posibilului:

(i) de-a lungul axului definit al rutei, atunci când se desfășoară pe o rută ATS stabilită; sau

(ii) direct între mijloacele de navigație și/sau punctele care definesc ruta, atunci când se desfășoară pe orice altă rută.

2. Cu excepția cazului în care există o autorizare contrară din partea autorității competente sau instrucțiuni contrare de la unitatea de control al traficului aerian competentă, o aeronavă care zboară pe un segment de rută ATS definit prin raportare la radiofaruri omnidirecționale de frecvență foarte înaltă trebuie să își schimbe mijlocul primar de ghidare a navigației de la mijlocul din spatele său la cel din față la punctul de schimbare a frecvenței sau cât mai aproape posibil, din punct de vedere operațional, de acesta, în cazul în care este stabilit un astfel de punct.

▼M2

3. Abaterile de la cerințele prevăzute la punctul 1 trebuie notificate unității ATS corespunzătoare.

▼B

(b) *Modificări involuntare.* În cazul în care un zbor controlat se abate involuntar de la planul său de zbor curent, se iau următoarele măsuri:

1. Abaterea de la traiect: dacă aeronava este în afara traiectului, se iau de îndată măsuri pentru modificarea capului aeronavei astfel încât să revină la traiect cât mai curând posibil.

2. Variația vitezei reale față de aer: dacă valoarea medie a vitezei reale față de aer la nivelul de croazieră variază sau se estimează ca va varia între punctele de raport cu plus sau minus 5 % din valoarea acestei viteze indicată în planul de zbor, trebuie informată în acest sens unitatea de servicii de trafic aerian competentă.

▼M2

3. Modificarea orei estimate: dacă se constată că ora estimată pentru următorul punct de raport, pentru următoarea limită a unei regiuni de informare a zborurilor sau pentru aerodromul de destinație, luându-se în considerare primul dintre aceste puncte care este atins, este diferită cu mai mult de 2 minute față de cea notificată ATS sau față de orice altă perioadă de timp prevăzută de autoritatea competentă, ora estimată revizuită trebuie notificată cât mai curând posibil unității ATS corespunzătoare.

▼B

4. În plus, atunci când este în vigoare un acord ADS-C, unitatea de servicii de trafic aerian trebuie informată automat prin intermediul legăturii de date de fiecare dată când apar modificări care depășesc valorile-limită prevăzute în contractul de eveniment ADS-C.

▼B

(c) *Modificări intenționate.* Cererile de modificare a planului de zbor trebuie să includă informațiile indicate mai jos:

1. Modificarea nivelului de croazieră: identificarea aeronavei; noul nivel de croazieră solicitat și viteza de croazieră la acest nivel, orele estimate revizuite (dacă este cazul) la limitele regiunilor de informare a zborului care urmează.

2. Modificarea rutei:

(i) *Destinație neschimbată:* identificarea aeronavei; regulile de zbor; descrierea noii rute de zbor incluzând datele corespunzătoare din planul de zbor, începând cu poziția de la care urmează să se facă modificarea de rută solicitată; orele estimate revizuite; orice altă informație pertinentă.

(ii) *Destinație schimbată:* identificarea aeronavei; regulile de zbor; descrierea rutei de zbor revizuite către noul aerodrom de destinație, incluzând datele corespunzătoare din planul de zbor, începând cu poziția de la care urmează să se facă modificarea de rută solicitată; orele estimate revizuite; aerodromul (aerodromurile) de rezervă; orice altă informație pertinentă.

(d) *Deteriorarea condițiilor meteorologice sub valorile VMC.* Atunci când devine evident că nu va fi posibil zborul în VMC în conformitate cu planul de zbor curent, un zbor VFR efectuat ca zbor controlat:

1. solicită o autorizare modificată care să permită aeronavei să continue zborul în VMC către destinație sau către un aerodrom de rezervă sau să părăsească spațiul aerian în care este necesară o autorizare ATC; sau

2. dacă nu se poate obține o autorizare în conformitate cu litera (a), continuă să opereze în VMC și notifică unității ATC competente măsurile luate, fie pentru a părăsi respectivul spațiu aerian, fie pentru a ateriza la cel mai apropiat aerodrom corespunzător; sau

3. dacă se desfășoară într-o zonă de control, solicită autorizarea de a opera ca zbor VFR special; sau

4. solicită autorizarea de a opera în conformitate cu regulile de zbor instrumental.

SERA.8025 Rapoarte de poziție

(a) Cu excepția cazului în care este scutită de autoritatea competentă sau de unitatea de servicii de trafic aerian competentă în condițiile specificate de autoritatea respectivă, o aeronavă care efectuează un zbor controlat trebuie să raporteze unității de servicii de trafic aerian competente, de îndată ce este posibil, ora și nivelul la care trece prin fiecare punct de raport obligatoriu desemnat, precum și orice altă informație solicitată. La cererea unității de servicii de trafic aerian competente, se fac, în mod similar, rapoarte de poziție cu privire la puncte suplimentare. Dacă nu sunt desemnate puncte de raport, rapoartele de poziție trebuie să fie făcute la intervalele prevăzute de autoritatea competentă sau specificate de unitatea de servicii de trafic aerian competentă.

1. Aeronavele care efectuează zboruri controlate și care furnizează unității de servicii de trafic aerian competente informații privind poziția prin intermediul legăturilor de date transmit rapoarte de poziție prin voce numai la cerere.

▼M2

2. Dacă un zbor controlat a fost scutit de cerința de a raporta la punctele de raport obligatoriu, cu excepția cazului în care are loc o raportare a automată a poziției, piloții trebuie să reia raportarea poziției prin voce sau prin CPDLC:

(i) atunci când li se solicită acest lucru;

(ii) atunci când sunt informați că serviciul de supraveghere ATS s-a încheiat; sau

(iii) atunci când sunt informați că identificarea de supraveghere ATS a fost pierdută.

3. Formatul rapoartelor de poziție trebuie să fie în conformitate cu apendicele 5 punctul A.

▼B

SERA.8030 Ieşirea de sub control

Cu excepţia cazului în care aterizează pe un aerodrom controlat, o aeronavă care efectuează un zbor controlat informează unitatea ATC competentă de îndată ce zborul nu mai face obiectul serviciului de control al traficului aerian.

SERA.8035 Comunicaţii

(a) O aeronavă care operează ca zbor controlat trebuie să supravegheze în permanenţă comunicaţiile aer-sol prin voce pe canalul de comunicaţie corespunzător al unităţii de control al traficului aerian competente și să stabilească comunicaţia bilaterală cu această unitate, exceptând cazurile care pot fi prevăzute de ANSP relevant în ceea ce privește aeronavele care fac parte din traficul de aerodrom de la un aerodrom controlat.

1. Cerinţa ca o aeronavă să menţină supravegherea comunicaţiilor aer-sol prin voce rămâne în vigoare și atunci când a fost stabilită CPDLC.

▼M2

(b) Statele membre trebuie să respecte dispoziţiile corespunzătoare referitoare la întreruperea comunicaţiei adoptate în temeiul Convenţiei de la Chicago. Comisia ia măsurile necesare pentru transpunerea acestor dispoziţii în dreptul Uniunii pentru a stabili proceduri europene comune referitoare la întreruperea comunicaţiei cel târziu până la 31 decembrie 2017.

▼B

SECŢIUNEA 9

Serviciul de informare a zborurilor

SERA.9001 Aplicare

(a) Serviciul de informare a zborurilor este furnizat de unităţile de servicii de trafic aerian competente tuturor aeronavelor care pot fi afectate de aceste informaţii și:

1. cărora li se furnizează serviciul de control al traficului aerian; sau

2. despre care unităţile de servicii de trafic aerian competente au cunoștinţă în alt mod.

(b) Recepţionarea serviciului de informare a zborurilor nu îl absolvă pe pilotul comandant al unei aeronave de niciuna dintre responsabilităţi, iar acesta ia decizia finală referitor la orice modificare sugerată a planului de zbor.

(c) Atunci când unităţile de servicii de trafic aerian furnizează atât serviciul de informare a zborurilor, cât și serviciul de control al traficului aerian, furnizarea serviciului de control al traficului aerian are prioritate faţă de serviciul de informare a zborurilor ori de câte ori furnizarea serviciului de control al traficului aerian necesită acest lucru.

SERA.9005 Sfera serviciului de informare a zborurilor

(a) Serviciul de informare a zborurilor cuprinde furnizarea de informaţii corecte și pertinente:

1. SIGMET și AIRMET;

2. privind activitatea anterioară unei erupţii vulcanice, erupţiile vulcanice și norii de cenușă vulcanică;

3. privind eliberarea în atmosferă de materii radioactive sau substanţe chimice toxice;

4. privind modificările în ceea ce privește disponibilitatea mijloacelor de navigaţie radio;

5. privind modificările în ceea ce privește starea aerodromurilor și a mijloacelor tehnice asociate, inclusiv informaţii privind starea suprafeţelor de mișcare ale aerodromului atunci când sunt afectate de zăpadă, gheaţă sau de o grosime semnificativă a stratului de apă;

6. privind baloanele libere nepilotate,

precum și orice altă informaţie care poate afecta siguranţa.

▼B

(b) Serviciul de informare a zborurilor oferit zborurilor include, în plus față de cele indicate la litera (a), furnizarea de informații privind:

1. condițiile meteorologice observate sau prognozate la aerodromurile de plecare, de destinație și de rezervă;

2. pericolele de coliziune pentru aeronavele care zboară în spațiul aerian de clasa C, D, E, F și G;

3. pentru zborurile peste întinderi de apă, în măsura posibilului și atunci când sunt solicitate de pilot, orice informații disponibile, precum indicativul de apel radio, poziția, drumul adevărat, viteza etc. ale navelor de suprafață din zonă.

(c) Serviciul de informare a zborurilor furnizat zborurilor VFR trebuie să includă, în plus față de cele indicate la litera (a), furnizarea de informații disponibile privind condițiile de trafic și meteorologice pe rută care pot face imposibilă efectuarea zborului în conformitate cu regulile de zbor la vedere.

SERA.9010 Serviciul de informare terminală automată (ATIS)

(a) Utilizarea mesajelor ATIS în transmisiile direcționate de tip cerere/răspuns

1. La cererea pilotului, unitatea de servicii de trafic aerian competentă transmite mesajul sau mesajele ATIS corespunzătoare.

2. Ori de câte ori se furnizează servicii Voice-ATIS și/sau D-ATIS:

(i) aeronava trebuie să confirme recepționarea informațiilor la stabilirea legăturii de comunicații cu unitatea ATS care furnizează serviciul de control de apropiere, cu turnul de control de aerodrom sau cu serviciul de informare a zborurilor al aerodromului (AFIS), după caz; și

(ii) atunci când răspunde mesajului de confirmare a recepționării unui ATIS transmis de o aeronavă sau, în cazul unei aeronave care sosește, la un alt moment stabilit de autoritatea competentă, unitatea de servicii de trafic aerian competentă transmite aeronavei valoarea actualizată a calajului altimetric.

3. Nu este necesar ca informațiile conținute într-un mesaj ATIS în vigoare, a cărui recepționare a fost confirmată de aeronava vizată, să mai fie incluse într-o transmisie direcționată către aeronava respectivă, cu excepția valorii calajului altimetric, care trebuie furnizată în conformitate cu punctul 2.

4. Dacă o aeronavă confirmă recepționarea unui mesaj ATIS care nu mai este în vigoare, atunci orice element din mesaj care necesită actualizare trebuie transmis fără întârziere aeronavei.

(b) ATIS pentru aeronavele care sosesc și care pleacă

Mesajele ATIS care conțin informații atât pentru sosire, cât și pentru plecare trebuie să cuprindă următoarele elemente, în ordinea de mai jos:

1. numele aerodromului;

2. indicativul procedurii de sosire și/sau de plecare;

3. tipul contractului, în cazul comunicației prin D-ATIS;

4. indicativul;

5. ora observației, dacă este cazul;

6. tipul de apropiere (apropieri) preconizat;

7. pista (pistele) în serviciu; starea sistemului de oprire care ar putea constitui un pericol potențial, după caz;

▼B

8. condiţiile semnificative ale suprafeţei pistei și, dacă este cazul, acţiunea de frânare;

9. întârzierea în zona de așteptare, dacă este cazul;

10. nivelul de tranziţie, dacă este cazul;

11. alte informaţii esenţiale din punct de vedere operaţional;

▼M2

12. viteza și direcţia (în grade magnetice) ale vântului la suprafaţă, inclusiv variaţiile semnificative și, în caz că sunt disponibili senzori de vânt instalaţi special pe secţiuni ale pistei (pistelor) în serviciu, iar aceste informaţii sunt necesare operatorilor de aeronave, trebuie să se indice pista și secţiunea pistei la care se referă informaţiile respective;

13. valorile vizibilităţii și, dacă este cazul, RVR ([1]), și, în caz că sunt disponibili senzori de vizibilitate/RVR instalaţi special pe secţiuni ale pistei (pistelor) în serviciu, iar aceste informaţii sunt necesare operatorilor, trebuie să se indice pista și secţiunea pistei la care se referă informaţiile respective;

▼B

14. condiţiile meteorologice prezente ([1]);

15. norii sub 1 500 m (5 000 ft) sau sub cea mai mare altitudine minimă de sector, luându-se în considerare valoarea mai mare; norii cumulonimbus; atunci când cerul este acoperit, vizibilitatea verticală, dacă este disponibilă ([1]);

16. temperatura aerului;

17. temperatura punctului de rouă;

18. valoarea calajului altimetric (calajelor altimetrice);

19. orice informaţii disponibile privind fenomenele meteorologice semnificative în zonele de apropiere și urcare iniţială, inclusiv forfecarea vântului, precum și informaţii semnificative din punct de vedere operaţional asupra fenomenelor meteorologice recente;

20. prognoza tendinţelor, dacă este disponibilă; și

21. instrucţiuni specifice ATIS.

(c) ATIS pentru aeronavele care sosesc

Mesajele ATIS care conţin informaţii destinate numai sosirii aeronavelor conţin următoarele informaţii, în ordinea de mai jos:

1. numele aerodromului;

2. indicativul procedurii de sosire;

3. tipul contractului, în cazul comunicaţiei prin D-ATIS;

4. indicativul;

5. ora observaţiei, dacă este cazul;

6. tipul de apropiere (apropieri) preconizat;

7. pista (pistele) în serviciu pentru aterizare; starea sistemului de oprire care ar putea constitui un pericol potenţial, după caz;

([1]) Aceste elemente se înlocuiesc cu abrevierea „CAVOK” atunci când sunt îndeplinite simultan la momentul observării condiţiile următoare: (a) vizibilitate: 10 km sau mai mult și cea mai mică vizibilitate neraportată; (b) lipsa oricăror nori semnificativi din punct de vedere operaţional; și (c) lipsa oricăror fenomene meteorologice semnificative pentru aviaţie.

▼B

8. condițiile semnificative ale suprafeței pistei și, dacă este cazul, acțiunea de frânare;

9. întârzierea în zona de așteptare, dacă este cazul;

10. nivelul de tranziție, dacă este cazul;

11. alte informații esențiale din punct de vedere operațional;

▼M2

12. viteza și direcția (în grade magnetice) ale vântului la suprafață, inclusiv variațiile semnificative și, în caz că sunt disponibili senzori de vânt instalați special pe secțiuni ale pistei (pistelor) în serviciu, iar aceste informații sunt necesare operatorilor de aeronave, se va indica pista și secțiunea pistei la care se referă informațiile respective;

13. valorile vizibilității și, dacă este cazul, RVR ([1]), și, în caz că sunt disponibili senzori de vizibilitate/RVR instalați special pe secțiuni ale pistei (pistelor) în serviciu, iar aceste informații sunt necesare operatorilor, trebuie să se indice pista și secțiunea pistei la care se referă informațiile respective;

▼B

14. condițiile meteorologice prezente ([1]);

15. norii sub 1 500 m (5 000 ft) sau sub cea mai mare altitudine minimă de sector, luându-se în considerare valoarea mai mare; norii cumulonimbus; atunci când cerul este acoperit, vizibilitatea verticală, dacă este disponibilă ([1]);

16. temperatura aerului;

17. temperatura punctului de rouă;

18. valoarea calajului altimetric (calajelor altimetrice);

19. orice informații disponibile privind fenomenele meteorologice semnificative în zona de apropiere, inclusiv forfecarea vântului, precum și informații semnificative din punct de vedere operațional asupra fenomenelor meteorologice recente;

20. prognoza tendințelor, dacă este disponibilă; și

21. instrucțiuni specifice ATIS.

(d) ATIS pentru aeronavele care pleacă

Mesajele ATIS care conțin informații destinate numai plecării aeronavelor conțin următoarele informații, în ordinea de mai jos:

1. numele aerodromului;

2. indicativul procedurii de plecare;

3. tipul contractului, în cazul comunicației prin D-ATIS;

4. indicativul;

5. ora observației, dacă este cazul;

6. pista (pistele) de folosit pentru decolare; starea sistemului de oprire care ar putea constitui un pericol potențial, după caz;

7. condițiile semnificative ale suprafeței pistei (pistelor) ce urmează a fi folosită (folosite) la decolare și, dacă este cazul, acțiunea de frânare;

([1]) Aceste elemente se înlocuiesc cu abrevierea „CAVOK” atunci când sunt îndeplinite simultan la momentul observării condițiile următoare: (a) vizibilitate: 10 km sau mai mult și cea mai mică vizibilitate neraportată; (b) lipsa oricăror nori semnificativi din punct de vedere operațional; și (c) lipsa oricăror fenomene meteorologice semnificative pentru aviație.

▼B

8. întârzierea la plecare, dacă este cazul;

9. nivelul de tranziţie, dacă este cazul;

10. alte informaţii esenţiale din punct de vedere operaţional;

▼M2

11. viteza și direcţia (în grade magnetice) ale vântului la suprafaţă, inclusiv variaţiile semnificative și, în caz că sunt disponibili senzori de vânt instalaţi special pe secţiuni ale pistei (pistelor) în serviciu, iar aceste informaţii sunt necesare operatorilor de aeronave, se va indica pista și secţiunea pistei la care se referă informaţiile respective;

12. valorile vizibilităţii și, dacă este cazul, RVR ([1]), și, în caz că sunt disponibili senzori de vizibilitate/RVR instalaţi special pe secţiuni ale pistei (pistelor) în serviciu, iar aceste informaţii sunt necesare operatorilor, trebuie să se indice pista și secţiunea pistei la care se referă informaţiile respective;

▼B

13. condiţiile meteorologice prezente ([1]);

14. norii sub 1 500 m (5 000 ft) sau sub cea mai mare altitudine minimă de sector, luându-se în considerare valoarea mai mare; norii cumulonimbus; atunci când cerul este acoperit, vizibilitatea verticală, dacă este disponibilă ([1]);

15. temperatura aerului;

16. temperatura punctului de rouă;

17. valoarea calajului altimetric (calajelor altimetrice);

18. orice informaţii disponibile privind fenomenele meteorologice semnificative în zona de urcare iniţială, inclusiv forfecarea vântului;

19. prognoza tendinţelor, dacă este disponibilă; și

20. instrucţiuni specifice ATIS.

SECŢIUNEA 10

Serviciul de alarmare

SERA.10001 Aplicare

(a) Serviciul de alarmare se furnizează de către unităţile de servicii de trafic aerian:

1. tuturor aeronavelor cărora li se furnizează serviciul de control al traficului aerian;

2. în măsura posibilului, tuturor celorlalte aeronave care au depus un plan de zbor sau despre care serviciile de trafic aerian au cunoștinţă în alt mod; și

3. oricărei aeronave despre care se cunoaște sau se presupune că este supusă unei intervenţii ilicite.

▼M2

(b) Cu excepţia cazului în care autoritatea competentă dispune altceva, aeronavele echipate cu comunicaţii radio bidirecţionale corespunzătoare trebuie să raporteze în perioada de douăzeci și patruzeci de minute de la ora ultimului contact, indiferent de scopul contactului respectiv, pur și simplu pentru a indica faptul că zborul evoluează conform planului de zbor, iar respectivul raport trebuie să cuprindă identificarea aeronavei și cuvintele „operaţiuni normale” (în engleză „Operations normal”).

(c) Mesajul „operaţiuni normale” se transmite aer-sol unităţii ATS corespunzătoare.

([1]) Aceste elemente se înlocuiesc cu abrevierea „CAVOK” atunci când sunt îndeplinite simultan la momentul observării condiţiile următoare: (a) vizibilitate: 10 km sau mai mult și cea mai mică vizibilitate neraportată; (b) lipsa oricăror nori semnificativi din punct de vedere operaţional; și (c) lipsa oricăror fenomene meteorologice semnificative pentru aviaţie.

▼B

SERA.10005 Informarea aeronavelor care operează în vecinătatea unei aeronave aflate în situație de urgență

(a) Atunci când o unitate de servicii de trafic aerian a stabilit că o aeronavă se află în stare de urgență, celelalte aeronave despre care se cunoaște că se găsesc în vecinătatea aeronavei în cauză trebuie informate cu privire la natura urgenței cât de curând posibil, cu excepția situațiilor prevăzute la litera (b).

(b) Atunci când o unitate de trafic aerian cunoaște sau suspectează că o aeronavă este supusă unei intervenții ilicite, nu se face nicio referire la natura urgenței în comunicațiile ATS aer-sol, cu excepția cazului în care aeronava în cauză se referă prima la aceasta în comunicații și există certitudinea că o asemenea referire nu va agrava situația.

SECȚIUNEA 11

Intervenție, intervențiile în caz de urgență și interceptarea

▼M2

SERA.11001 Dispoziții generale

_____

(c) Unitățile ATS acordă atenție, asistență și prioritate maxime în raport cu orice altă aeronavă, potrivit necesităților impuse de circumstanțe, oricărei aeronave despre care se cunoaște sau se suspectează că se află într-o stare de urgență, inclusiv în situația în care este supusă unei intervenții ilicite.

(d) Acțiunile ATC ulterioare se bazează pe intențiile pilotului, pe traficul aerian general și pe dinamica în timp real a situației neprevăzute.

SERA.11005 Intervenție ilicită

_____

(aa) O aeronavă care este supusă unei intervenții ilicite face tot posibilul să selecteze pe transponder codul 7500 și să notifice unității ATS corespunzătoare orice circumstanță semnificativă asociată și orice abatere de la planul de zbor curent impusă de împrejurări, pentru a permite unității ATS să acorde prioritate aeronavei și să reducă la minimum conflictele cu alte aeronave.

(ab) În cazul în care o aeronavă este supusă unei intervenții ilicite, pilotul comandant trebuie să încerce să aterizeze cât mai repede posibil la cel mai apropiat aerodrom adecvat sau la un aerodrom specific desemnat de autoritatea competentă, cu excepția cazului în care situația de la bordul aeronavei impune alte măsuri.

(b) Atunci când are loc sau se suspectează că are loc o intervenție ilicită asupra unei aeronave, unitățile de servicii de trafic aerian răspund prompt cererilor din partea aeronavei. Se continuă transmiterea de informații pertinente pentru desfășurarea în siguranță a zborului și se iau măsurile necesare în scopul fluidizării modului de desfășurare a tuturor fazelor zborului, în mod special a aterizării în siguranță a aeronavei.

(c) Atunci când are loc sau se suspectează că are loc o intervenție ilicită asupra unei aeronave, unitățile ATS trebuie să informeze imediat, în concordanță cu procedurile convenite local, autoritatea corespunzătoare desemnată de stat și trebuie să schimbe informațiile necesare cu operatorul aeronavei sau cu reprezentantul desemnat al acestuia.

▼M2

SERA.11010 Aeronave rătăcite sau neidentificate

▼B

Aeronave rătăcite sau neidentificate

(a) De îndată ce o unitate de servicii de trafic aerian află despre o aeronavă rătăcită, unitatea trebuie să ia toate măsurile necesare indicate la punctele 1 și 3 în scopul asistării aeronavei și asigurării siguranţei zborului acesteia.

1. Dacă poziţia aeronavei nu este cunoscută, unitatea de servicii de trafic aerian trebuie:

(i) să încerce să stabilească comunicaţia bilaterală cu aeronava, exceptând situaţia în care există deja o astfel de comunicaţie;

(ii) să utilizeze toate mijloacele disponibile pentru a determina poziţia aeronavei;

(iii) să informeze celelalte unităţi de servicii de trafic aerian în ale căror zone de responsabilitate este posibil ca aeronava să se fi rătăcit sau să se rătăcească, luând în considerare toţi factorii care ar fi putut să afecteze navigaţia aeronavei în circumstanţele respective;

(iv) să informeze, potrivit procedurilor convenite local, unităţile militare corespunzătoare și să le furnizeze date despre planul de zbor și alte date pertinente referitoare la aeronava rătăcită;

(v) să solicite, din partea unităţilor menţionate la subpunctele (iii) și (iv), precum și din partea altor aeronave aflate în zbor, toată asistenţa posibilă pentru a stabili comunicaţia cu aeronava și pentru a determina poziţia acesteia.

2. Cerinţele de la punctul 1 subpunctele (iv) și (v) se aplică și unităţilor de servicii de trafic aerian informate în conformitate cu punctul 1 subpunctul (iii).

3. În situaţia în care se stabilește poziţia aeronavei, unitatea de servicii de trafic aerian trebuie:

▼M2

(i) să îi indice aeronavei poziţia și măsura corectivă care trebuie luată. Aceste indicaţii se furnizează imediat, cu condiţia ca unitatea ATS să aibă cunoștinţă de faptul că există posibilitatea de interceptare sau de alte pericole pentru siguranţa aeronavei; și

▼B

(ii) să furnizeze, potrivit necesităţilor, celorlalte unităţi de servicii de trafic aerian și unităţilor militare corespunzătoare informaţii relevante privind aeronava rătăcită, precum și orice indicaţii transmise respectivei aeronave.

(b) De îndată ce o unitate de servicii de trafic aerian află despre existenţa unei aeronave neidentificate în zona sa de responsabilitate, aceasta se străduiește să stabilească identitatea aeronavei, ori de câte ori acest lucru este necesar pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian sau este solicitat de autorităţile militare corespunzătoare potrivit procedurilor convenite local. În acest scop, unitatea de servicii de trafic aerian trebuie să ia, dintre cele prezentate în continuare, măsurile potrivite circumstanţelor respective:

1. încearcă să stabilească comunicaţia bilaterală cu aeronava;

2. solicită informaţii despre zbor de la alte unităţi de servicii de trafic aerian din cadrul respectivei regiuni de informare a zborurilor și le solicită sprijinul în vederea stabilirii comunicaţiei bilaterale cu aeronava;

3. solicită informaţii despre zbor de la unităţile de servicii de trafic aerian care deservesc regiunile de informare a zborurilor adiacente și le solicită sprijin în vederea stabilirii comunicaţiei bilaterale cu aeronava;

▼B

4. încearcă să obţină informaţii de la alte aeronave aflate în zona respectivă;

5. unitatea de servicii de trafic aerian informează, potrivit necesităţilor, unitatea militară corespunzătoare de îndată ce este stabilită identitatea aeronavei.

(c) În cazul unei aeronave rătăcite sau neidentificate trebuie avută în vedere posibilitatea ca aeronava să facă obiectul unei intervenţii ilicite. Atunci când unitatea de servicii de trafic aerian consideră că o aeronavă rătăcită sau neidentificată poate face obiectul unei intervenţii ilicite, aceasta trebuie să informeze imediat autoritatea corespunzătoare desemnată de stat, conform procedurilor convenite local.

▼M2

SERA.11012 Combustibil minim și urgențe legate de combustibil

(a) Atunci când un pilot raportează o situaţie de combustibil minim, controlorul informează respectivul pilot cât mai curând posibil cu privire la orice întârziere anticipată sau la faptul că nu se anticipează întârzieri.

(b) Atunci când nivelul combustibilului impune declararea unei situaţii de pericol, pilotul face o astfel de declaraţie, în conformitate cu SERA.14095, cu ajutorul semnalului radiotelefonic de pericol (MAYDAY), rostit de preferinţă de trei ori, urmat de natura situaţiei de pericol (COMBUSTIBIL, în engleză FUEL).

SERA.11013 Funcţionarea aeronavei în condiţii de avarie

(a) Ori de câte ori, ca urmare a unei defecţiuni sau avarii a sistemelor de navigaţie, de comunicaţii, de altimetrie, a comenzilor de zbor sau a altor sisteme, performanţele aeronavei scad sub nivelul impus pentru spaţiul aerian în care operează, echipajul de zbor anunţă fără întârziere unitatea ATC competentă. În cazul în care defectarea sau avaria afectează eșalonarea minimă aplicată la momentul respectiv, controlorul ia măsuri adecvate pentru a stabili un alt tip de eșalonare corespunzător sau o altă eșalonare minimă.

(b) Avaria sau defectarea sistemului RNAV

Atunci când o aeronavă nu poate respecta specificaţiile impuse de ruta sau procedura RNAV din cauza unei defectări sau a unei avarii a sistemului RNAV, pilotul trebuie să solicite o autorizare revizuită.

(c) Pierderea performanţei de navigaţie verticală impuse în spaţiul aerian în care se aplică o eșalonare verticală minimă redusă (*reduced vertical separation minima* – RVSM)

1. Pilotul trebuie să informeze ATC cât mai curând posibil cu privire la orice circumstanţe în care nu se pot respecta cerinţele de performanţă a navigaţiei verticale aplicabile spaţiului aerian RVSM. În astfel de cazuri, pilotul trebuie să obţină, ori de câte ori este posibil, o autorizare revizuită din partea ATC înainte de a iniţia orice deviere de la ruta și/sau nivelul de zbor autorizate. Atunci când nu se poate obţine o autorizare revizuită din partea ATC înainte de devierea respectivă, pilotul trebuie să obţină o autorizare revizuită cât mai repede posibil după iniţierea devierii.

2. În timpul operaţiunilor efectuate în spaţiul aerian RVSM sau al tranzitului printr-un astfel de spaţiu cu aeronave care nu deţin aprobare pentru operaţiuni RVSM, piloţii trebuie să raporteze statutul de aeronavă neaprobată după cum urmează:

(i) la apelul iniţial pe orice canal din interiorul spaţiului aerian RVSM;

(ii) în toate solicitările de schimbare de nivel; și

(iii) în toate repetările autorizărilor de nivel.

3. Controlorii de trafic aerian trebuie să confirme explicit recepţionarea mesajelor de la aeronavele care raportează statutul de aeronavă neaprobată RVSM.

▼**M2**

4. Avaria echipamentelor aeronavei raportată de pilot:

(i) Atunci când este informat de pilotul unei aeronave aprobate RVSM care operează în spaţiul aerian RVSM că echipamentele aeronavei nu mai respectă cerinţele RVSM, ATC consideră că aeronava respectivă este neaprobată RVSM.

(ii) ATC trebuie să ia imediat măsuri pentru a furniza o eșalonare verticală minimă de 600 m (2 000 ft) sau o eșalonare orizontală corespunzătoare faţă de toate celelalte aeronave care operează în spaţiul aerian RVSM. În mod normal, o aeronavă considerată neaprobată RVSM trebuie să primească de la ATS autorizarea de a părăsi spaţiul aerian RVSM atunci când acest lucru este posibil.

(iii) Piloţii trebuie să informeze ATC, cât mai curând posibil, cu privire la orice restabilire a funcţionării corespunzătoare a echipamentelor necesare pentru a respecta cerinţele RVSM.

(iv) Primul ACC care ia cunoștinţă de modificarea statutului RVSM al unei aeronave trebuie să se coordoneze cu ACC-urile adiacente, după caz.

5. Turbulenţe puternice neprevăzute:

(i) Atunci când o aeronavă care desfășoară operaţiuni într-un spaţiu aerian RVSM se confruntă cu turbulenţe puternice din cauza condiţiilor meteorologice sau cu turbulenţe de siaj despre care pilotul consideră că vor afecta capacitatea aeronavei de a-și menţine nivelul de zbor autorizat, pilotul trebuie să informeze ATC. ATC trebuie să stabilească fie o eșalonare orizontală corespunzătoare, fie o eșalonare verticală minimă mai mare.

(ii) În măsura în care este posibil, ATC trebuie să dea curs solicitărilor de modificare a nivelului de zbor și/sau a rutei din partea piloţilor și trebuie să transmită mai departe informaţiile despre trafic, în funcţie de necesităţi.

(iii) ATC trebuie să solicite rapoarte din partea altor aeronave pentru a stabili dacă RVSM ar trebui suspendată în întregime sau numai în cadrul unei anumite benzi de niveluri de zbor și/sau al unei regiuni.

(iv) ACC care suspendă RVSM trebuie să se coordoneze cu ACC-urile adiacente în ceea ce privește astfel de suspendări și toate adaptările necesare ale capacităţilor sectorului, după caz, pentru a asigura o desfășurare ordonată a transferului de trafic.

6. Turbulenţe puternice prevăzute:

(i) În cazul în care prognoza meteorologică prevede o turbulenţă puternică în spaţiul aerian RVSM, ATC stabilește dacă ar trebui suspendată RVSM și, în caz afirmativ, pentru cât timp și pentru ce nivel (niveluri) de zbor și/sau regiune anume.

(ii) În cazurile în care se suspendă RVSM, ACC care efectuează suspendarea RVSM se coordonează cu ACC-urile adiacente în ceea ce privește nivelurile de zbor corespunzătoare pentru transferul de trafic, cu excepţia cazului în care s-a stabilit printr-un acord scris un sistem de alocare a nivelurilor de zbor în situaţii de urgenţă. ACC care efectuează suspendarea RVSM se coordonează cu ACC-urile adiacente și în privinţa capacităţilor aplicabile ale sectorului, după caz.

▼M2

SERA.11014 Avertizarea de decizie (*Resolution Advisory* – RA) furnizată de ACAS

(a) În timpul zborului se utilizează ACAS II, cu excepţia cazurilor prevăzute în lista echipamentului minim indicată în Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ([1]), într-un mod care să permită afișarea avertizărilor de decizie pentru echipajul de zbor la detectarea unei apropieri nedorite faţă de o altă aeronavă. Această dispoziţie nu se aplică în cazul în care se impune blocarea modului de afișare a avertizărilor de decizie [utilizându-se numai afișarea avertizărilor de trafic (*traffic advisory*, TA) sau a unui sistem echivalent] din cauza unei proceduri anormale sau a unor condiţii care limitează performanţa.

(b) În cazul unei avertizări de decizie furnizate de ACAS, un pilot trebuie:

1. să reacţioneze imediat conformându-se instrucţiunilor din avertizarea de decizie, cu condiţia ca respectiva acţiune să nu pericliteze siguranţa aeronavei;

2. să se conformeze avertizării de decizie chiar dacă respectiva avertizare este în contradicţie cu o instrucţiune ATC referitoare la manevre;

3. să nu facă manevre în sens contrar unei avertizări de decizie;

4. imediat ce volumul de lucru al echipajului de zbor îi permite, să notifice unităţii ATC competente orice avertizare de decizie care necesită o abatere de la instrucţiunea sau autorizarea curentă primită de la ATC;

5. să se conformeze prompt oricăror avertizări de decizie modificate;

6. să limiteze modificările traiectoriei de zbor în măsura minim necesară pentru a se conforma avertizărilor de decizie;

7. să revină imediat la termenii instrucţiunii sau autorizării primite de la ATC după remedierea conflictului; și

8. să notifice ATC atunci când revine la autorizarea curentă.

(c) Atunci când un pilot raportează o avertizare de decizie furnizată de ACAS, controlorul trebuie să nu încerce să modifice traiectoria de zbor a aeronavei până când pilotul nu raportează „CONFLICT DEPĂȘIT” (în engleză „CLEAR OF CONFLICT”).

(d) Odată ce o aeronavă s-a abătut de la autorizarea sau instrucţiunea primită de la ATC pentru a respecta o avertizare de decizie sau odată ce un pilot a raportat o avertizare de decizie, controlorul nu mai este responsabil pentru asigurarea eșalonării dintre aeronava respectivă și orice altă aeronavă afectată direct ca urmare a manevrei indicate de avertizarea de decizie. Controlorul își asumă din nou responsabilitatea de a asigura eșalonarea tuturor aeronavelor afectate atunci când:

1. respectivul controlor confirmă un raport al echipajului de zbor potrivit căruia aeronava a revenit la autorizarea curentă, sau

2. respectivul controlor confirmă un raport al echipajului de zbor potrivit căruia aeronava revine la autorizarea curentă și acordă o autorizare alternativă care este confirmată de echipajul de zbor.

▼B

SERA.11015 Interceptare

(a) Cu excepţia serviciilor de interceptare și escortă furnizate la cerere unei aeronave, interceptarea aeronavelor civile este guvernată de reglementările și directivele administrative corespunzătoare emise de statele membre în conformitate cu Convenţia privind aviaţia civilă internaţională, în special articolul 3 litera (d), potrivit căruia statele contractante ale OACI se angajează ca, în momentul emiterii de reglementări pentru aeronavele lor de stat, să ţină cont în mod corespunzător de siguranţa navigaţiei aeronavelor civile.

(b) Pilotul comandant al unei aeronave civile interceptate trebuie:

([1]) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerinţelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operaţiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

▼B

1. să urmeze imediat instrucţiunile date de aeronava interceptoare, interpretând și răspunzând la semnale vizuale în conformitate cu specificaţiile din tabelele S11-1 și S11-2;

2. să notifice, dacă este posibil, unitatea de servicii de trafic aerian competentă;

3. să încerce să stabilească comunicaţia radio cu aeronava interceptoare sau cu unitatea corespunzătoare de control al interceptării, efectuând un apel general pe frecvenţa de urgenţă de 121,5 MHz, comunicând identitatea aeronavei interceptate și natura zborului și, dacă nu s-a stabilit contactul și dacă este posibil, repetând acest apel pe frecvenţa de urgenţă de 243 MHz;

4. dacă este echipată cu transponder SSR, să selecteze modul A și codul 7700, cu excepţia cazului în care unitatea de servicii de trafic aerian competentă îi transmite alte instrucţiuni;

5. dacă este echipată cu ADS-B sau ADS-C, să selecteze funcţia de urgenţă adecvată, dacă este disponibilă, cu excepţia cazului în care unitatea de servicii de trafic aerian competentă îi transmite alte instrucţiuni.

Tabelul S11-1

Semnale iniţiate de aeronava interceptoare și răspunsurile aeronavei interceptate

Seria	Semnale ale aeronavei INTERCEPTOARE	Înţeles	Răspunsurile aeronavei INTERCEPTATE	Înţeles
1	ZIUA sau NOAPTEA – Balansează aeronava și aprinde intermitent, la intervale neregulate, luminile de navigaţie (și luminile de aterizare în cazul unui elicopter) dintr-o poziţie ușor deasupra și în faţa, normal în stânga, aeronavei interceptate (sau în dreapta dacă aeronava interceptată este un elicopter) și, după confirmare, un ușor viraj, normal către stânga (sau către dreapta în cazul unui elicopter) în direcţia dorită. *Nota 1 –* *Condiţiile meteorologice sau de relief pot impune aeronavei interceptoare să inverseze poziţiile și direcţia virajului prevăzute la seria 1 de mai sus.* *Nota 2 –* *Dacă aeronava interceptată nu poate zbura la fel de rapid ca aeronava interceptoare, aceasta din urmă trebuie să execute o serie de viraje circulare și să balanseze aeronava de fiecare dată când depășește aeronava interceptată.*	Aţi fost interceptat. Urmaţi-mă!	ZIUA sau NOAPTEA – Balansează aeronava și aprinde/stinge luminile de navigaţie la intervale neregulate și urmează aeronava interceptoare.	Am înţeles. Mă voi conforma.
2	ZIUA sau NOAPTEA – O manevră hotărâtă de degajare din dreptul aeronavei interceptate, constând în executarea unui viraj în urcare de 90 de grade sau mai mare, fără traversarea direcţiei de zbor a aeronavei interceptate.	Puteţi continua.	ZIUA sau NOAPTEA – Balansează aeronava.	Am înţeles. Mă voi conforma.

▼B

Seria	Semnale ale aeronavei INTERCEPTOARE	Înţeles	Răspunsurile aeronavei INTERCEPTATE	Înţeles
3	ZIUA sau NOAPTEA – Coboară trenul de aterizare (dacă are în dotare), aprinde continuu luminile de aterizare și survolează pista în serviciu sau, dacă aeronava interceptată este un elicopter, survolează zona de aterizare pentru elicoptere. În cazul elicopterelor, elicopterul interceptor execută o apropiere pentru aterizare, zburând la punct fix în apropierea zonei de aterizare.	Aterizaţi la acest aerodrom.	ZIUA sau NOAPTEA – Coboară trenul de aterizare (dacă are în dotare), aprinde continuu luminile de aterizare, urmează aeronava interceptoare și, dacă după survolarea pistei în serviciu sau a zonei de aterizare pentru elicoptere, se consideră că aterizarea este sigură, aterizează.	Am înţeles. Mă voi conforma.

Tabelul S11 – 2

Semnale iniţiate de aeronava interceptată și răspunsurile aeronavei interceptoare

Seria	Semnale ale aeronavei INTERCEPTATE	Înţeles	Răspunsurile aeronavei INTERCEPTOARE	Înţeles
4	ZIUA sau NOAPTEA – Escamotează trenul de aterizare (dacă are în dotare) și aprinde intermitent luminile de aterizare în timp ce survolează pista în serviciu sau zona de aterizare a elicopterelor la o înălţime mai mare de 300 m (1 000 ft), dar nu mai mare de 600 m (2 000 ft) [în cazul unui elicopter, la o înălţime mai mare de 50 m (170 ft), dar nu mai mare de 100 m (330 ft)] peste nivelul aerodromului și continuând să se rotească în jurul pistei în serviciu sau al zonei de aterizare a elicopterelor. Dacă nu este posibilă utilizarea intermitentă a luminilor de aterizare, aprinde alte lumini disponibile.	Aerodromul pe care l-aţi desemnat este inadecvat.	ZIUA sau NOAPTEA – Dacă se dorește ca aeronava interceptată să urmeze aeronava interceptoare la un aerodrom de rezervă, aeronava interceptoare escamotează trenul de aterizare (dacă are în dotare) și utilizează semnalele de la seria 1 prevăzute pentru aeronava interceptoare. Dacă se decide eliberarea aeronavei interceptate, aeronava interceptoare utilizează semnalele de la seria 2 prevăzute pentru aeronava interceptoare.	Am înţeles. Urmaţi-mă. Am înţeles. Puteţi continua.
5	ZIUA sau NOAPTEA – Aprinde și stinge regulat toate luminile, dar într-un mod diferit de aprinderea intermitentă a luminilor.	Nu ne putem conforma.	ZIUA sau NOAPTEA – Utilizează semnalele de la seria 2 prevăzute pentru aeronava interceptoare.	Am înţeles.
6	ZIUA sau NOAPTEA - Aprinde intermitent, la intervale neregulate, toate luminile disponibile.	În pericol.	ZIUA sau NOAPTEA – Utilizează semnalele de la seria 2 prevăzute pentru aeronava interceptoare.	Am înţeles.

(c) Dacă se primesc, prin radio, din orice surse, instrucţiuni care sunt în contradicţie cu cele transmise de aeronava interceptoare prin semnale vizuale, aeronava interceptată trebuie să solicite imediat clarificări, continuând să se conformeze instrucţiunilor vizuale transmise de aeronava interceptoare.

(d) Dacă se primesc, prin radio, din orice surse, instrucţiuni care sunt în contradicţie cu cele transmise de aeronava interceptoare prin radio, aeronava interceptată trebuie să solicite imediat clarificări, continuând să se conformeze instrucţiunilor transmise prin radio de aeronava interceptoare.

(e) Dacă se stabilește contactul radio în timpul interceptării, dar comunicarea nu este posibilă într-o limbă comună, se încearcă să se transmită instrucţiuni, confirmarea instrucţiunilor și informaţii esenţiale prin utilizarea frazelor și pronunţiilor din tabelul S11-3, fiecare frază fiind transmisă de două ori:

▼B

Tabelul S11-3

Frazele utilizate de aeronava INTERCEPTOARE			Frazele utilizate de aeronava INTERCEPTATĂ		
Fraza	Pronunţia (1)	Înţeles	Fraza	Pronunţia (1)	Înţeles
CALL SIGN	KOL SAIN	Care este indicativul dvs. de apel?	CALL SIGN (indicativ de apel) (2)	KOL SAIN (indicativ de apel)	Indicativul meu este (indicativ de apel)
FOLLOW	FOL-LOU	Urmaţi-mă	WILCO	UIL-KO	►**M2** Am înţeles, mă voi conforma ◄
DESCEND	DI-SEND	Coborâţi pentru aterizare	►**M2** — ◄		
			CAN NOT	KEN NOT	Nu mă pot conforma
YOU LAND	IU LEND	Aterizaţi la acest aerodrom	REPEAT	RI-PIIT	Repetaţi instrucţiunile
			AM LOST	EM LOST	Poziţie necunoscută
PROCEED	PRO-SIID	Puteţi continua			
			MAYDAY	MEIDEI	Sunt în pericol
			HIJACK (3)	HAI-GEK	Sunt deturnat
			LAND (numele locului)	LEND (numele locului)	Cer să aterizez la (numele locului)
			DESCEND	DI-SEND	Cer să cobor

(1) În coloana a doua silabele care trebuie accentuate sunt subliniate.
(2) Indicativul de apel solicitat este cel utilizat în comunicaţiile radiotelefonice cu unităţile de servicii de trafic aerian şi corespunde identificării aeronavei din planul de zbor.
(3) S-ar putea ca împrejurările să nu permită întotdeauna utilizarea frazei „HIJACK” sau ca acest lucru să nu fie de dorit.

(f) De îndată ce o unitate de servicii de trafic aerian află că o aeronavă este interceptată în zona sa de responsabilitate, aceasta trebuie să ia, dintre cele prezentate în continuare, măsurile potrivite circumstanţelor respective:

1. să încerce să stabilească comunicaţia bilaterală cu aeronava interceptată prin orice mijloace disponibile, inclusiv utilizând frecvenţa radio de urgenţă de 121,5 MHz, exceptând situaţia în care s-a stabilit deja o astfel de comunicaţie;

2. să informeze pilotul aeronavei interceptate despre interceptare;

3. să stabilească contactul cu unitatea de control al interceptării care menţine comunicaţia bilaterală cu aeronava interceptoare și să îi furnizeze acesteia informaţiile disponibile despre aeronavă;

4. să efectueze releu pentru mesajele dintre aeronava interceptoare sau unitatea de control al interceptării și aeronava interceptată, potrivit necesităţilor;

5. în strânsă coordonare cu unitatea de control al interceptării, să ia toate măsurile necesare pentru a asigura siguranţa aeronavei interceptate;

6. să informeze unităţile de servicii de trafic aerian care deservesc regiunile de informare a zborurilor adiacente dacă pare că aeronava s-a rătăcit venind dintr-o astfel de regiune de informare a zborurilor adiacentă.

▼B

(g) De îndată ce o unitate de servicii de trafic aerian află că o aeronavă este interceptată în afara zonei sale de responsabilitate, aceasta trebuie să ia, dintre cele prezentate în continuare, măsurile potrivite circumstanţelor respective:

1. să informeze unitatea de servicii de trafic aerian care deservește spațiul aerian în care are loc interceptarea, furnizând acestei unități informaţiile disponibile care pot ajuta la identificarea aeronavei și solicitându-i să ia măsuri potrivit literei (f);

2. să efectueze releu pentru mesajele între aeronava interceptată și unitatea de servicii de trafic aerian corespunzătoare, unitatea de control al interceptării sau aeronava interceptoare.

SECŢIUNEA 12

Servicii legate de meteorologie – Observaţii de la aeronava în zbor și rapoarte prin comunicaţii de voce

SERA.12001 Tipuri de observaţii de la aeronavele în zbor

(a) În orice fază a zborului se efectuează următoarele observaţii de la aeronave:

1. observaţii speciale de la aeronava în zbor; și

2. alte observaţii excepţionale de la aeronava în zbor.

SERA.12005 Observaţii speciale de la aeronava în zbor

(a) Observaţiile speciale trebuie să fie efectuate și raportate de către toate aeronavele ori de câte ori se întâlnesc sau se observă următoarele condiţii:

1. turbulenţă moderată sau puternică; sau

2. givraj moderat sau puternic; sau

3. undă orografică puternică; sau

4. oraje, fără grindină, obscurizate, înglobate în alte tipuri de nori, pe o zonă extinsă sau care formează linii de gren; sau

5. oraje, cu grindină, obscurizate, înglobate în alte tipuri de nori, pe o zonă extinsă sau care formează linii de gren; sau

6. furtună puternică de praf sau de nisip; sau

7. nor de cenușă vulcanică; sau

8. activitate vulcanică preeruptivă sau erupţie vulcanică; sau

▼M4

9. acţiunea de frânare pe pistă care este constatată nu este la fel de bună ca cea raportată.

▼B

(b) Autorităţile competente dispun, în funcţie de necesităţi, alte condiţii care, atunci când sunt întâlnite sau observate, trebuie raportate de către toate aeronavele.

▼M2

(c) Echipajele de zbor trebuie să întocmească rapoartele utilizând formulare bazate pe modelul AIREP SPECIAL care figurează la punctul A din apendicele 5. Rapoartele respective trebuie să respecte instrucţiunile detaliate de raportare prevăzute la punctul 2 din apendicele 5.

1. Instrucţiunile detaliate, inclusiv formatele mesajelor și frazeologia prevăzute în apendicele 5, sunt utilizate de către echipajele de zbor în momentul transmiterii de rapoarte din zbor și de către unităţile ATS în momentul retransmiterii respectivelor rapoarte.

2. Rapoartele speciale din zbor care conţin observaţii despre activitatea vulcanică se înregistrează pe formularul de raport special din zbor referitor la activitatea vulcanică. Echipajelor de zbor care efectuează zboruri pe rute ce ar putea fi afectate de nori de cenușă vulcanică li se furnizează formulare bazate pe modelul de formular pentru rapoartele speciale din zbor referitoare la activitatea vulcanică care figurează la punctul B din apendicele 5.

▼B

SERA.12010 Alte observaţii excepţionale de la aeronava în zbor

Atunci când se întâlnesc alte condiţii meteorologice, care nu sunt enumerate la punctul SERA.12005 litera (a), de exemplu forfecarea vântului, și care, în opinia pilotului comandant, pot afecta siguranţa sau pot afecta în mod semnificativ eficienţa altor operaţiuni ale aeronavei, pilotul comandant trebuie să anunţe unitatea de servicii de trafic aerian corespunzătoare în cel mai scurt timp posibil.

SERA.12015 Raportarea observaţiilor de la aeronavele în zbor prin comunicaţii de voce

(a) Observaţiile de la aeronave trebuie raportate în timpul zborului în momentul observării sau imediat după, cât mai curând posibil.

(b) Observaţiile de la aeronavele în zbor trebuie transmise sub formă de rapoarte din zbor și trebuie să respecte specificaţiile tehnice din apendicele 5.

SERA.12020 Schimbul de rapoarte din zbor

(a) Unităţile ATS trebuie să transmită, în cel mai scurt timp posibil, rapoartele speciale și excepţionale din zbor:

1. către alte aeronave vizate;

▼M2

2. centrul de veghe meteorologică asociat (MWO) în conformitate cu punctul 3 din apendicele 5; și

▼B

3. către alte unităţi ATS vizate.

(b) Transmisiile către aeronave se repetă cu o frecvenţă și pe o durată care se stabilesc de către unitatea ATS în cauză.

▼M2

SECŢIUNEA 13

Transponder SSR

SERA.13001 Utilizarea unui transponder SSR

(a) Atunci când o aeronavă are la bord un transponder SSR în stare de funcţionare, pilotul trebuie să utilizeze respectivul transponder pe întreg parcursul zborului, indiferent dacă aeronava se află în interiorul sau în afara unui spaţiu aerian în care se folosește SSR în scopuri ATS.

(b) Piloţii nu trebuie să utilizeze funcţia IDENT decât dacă ATS le solicită acest lucru.

(c) Cu excepţia zborurilor efectuate într-un spaţiu aerian desemnat de autoritatea competentă pentru utilizarea obligatorie a transponderului, aeronavele care nu dispun de suficientă alimentare cu energie electrică sunt scutite de cerinţa de a utiliza transponderul pe întreg parcursul zborului.

SERA.13005 Setarea codurilor în modul A al transponderului SSR

(a) Pentru a indica faptul că se găsește într-o anumită situaţie de urgenţă, pilotul unei aeronave echipate cu SSR trebuie:

1. să selecteze codul 7700 pentru a indica o stare de urgenţă, cu excepţia cazului în care ATC a îndrumat în prealabil pilotul să utilizeze transponderul cu un anumit cod. În acest ultim caz, un pilot poate totuși să selecteze codul 7700 ori de câte ori există un motiv anume care îl face să considere că aceasta este cea mai bună cale de urmat;

2. să selecteze codul 7600 pentru a indica o stare de întrerupere a radiocomunicaţiilor;

▼M2

3. să încerce să selecteze codul 7500 pentru a indica o stare de intervenţie ilicită. În cazul în care este justificat de circumstanţe, ar trebui folosit în schimb codul 7700.

(b) Cu excepţia cazurilor descrise la litera (a) de mai sus, pilotul trebuie:

1. să selecteze codurile potrivit instrucţiunilor unităţii ATS; sau

2. dacă nu primește instrucţiuni din partea ATS referitoare la setarea codurilor, să selecteze codul 2000 sau un alt cod prevăzut de autoritatea competentă; sau

3. atunci când nu beneficiază de servicii de trafic aerian, să selecteze codul 7000 pentru a îmbunătăţi detectarea aeronavelor echipate corespunzător, cu excepţia cazului în care autoritatea competentă dispune altceva.

(c) Atunci când se observă că codul afișat pe ecran este diferit de cel care i-a fost atribuit aeronavei:

1. pilotului i se cere să confirme codul selectat și, dacă acest lucru este justificat de situaţie, să selecteze din nou codul corect; și

2. dacă diferenţa dintre codul atribuit și cel afișat continuă să existe, pilotului i se poate solicita să întrerupă utilizarea transponderului aeronavei. Trebuie informate în mod corespunzător următoarea poziţie de control și orice altă unitate vizată care utilizează SSR și/sau un sistem multisenzor (*multilateration* – MLAT) în activitatea de furnizare a ATS.

SERA.13010 Informaţii rezultate din altitudinea barometrică

(a) Atunci când aeronava are la bord un echipament în modul C în stare de funcţionare, pilotul trebuie utilizeze acest mod încontinuu, cu excepţia situaţiilor în care ATC impune altceva.

(b) Cu excepţia cazului în care autoritatea competentă dispune altceva, informaţiile despre nivel rezultate din altitudinea barometrică care îi sunt afișate controlorului trebuie verificate cel puţin o dată, la momentul contactului iniţial cu aeronava în cauză sau, dacă acest lucru nu este fezabil, cât mai curând după aceea, de către fiecare unitate ATC echipată corespunzător.

SERA.13015 Setarea identificării aeronavei în modul S al transponderului SSR

(a) Aeronavele echipate cu modul S cu funcţie de identificare a aeronavelor transmit identificarea aeronavei indicată în câmpul 7 al planului de zbor OACI sau, dacă nu s-a depus un plan de zbor, transmit codul de înmatriculare al aeronavei.

(b) Ori de câte ori se observă pe ecran că identificarea aeronavei transmisă de aeronava echipată cu modul S este diferită de cea așteptată de la respectiva aeronavă, trebuie să se solicite pilotului să confirme și, dacă este necesar, să reintroducă identificarea corectă a aeronavei.

(c) În cazul în care, în urma confirmării de către pilot că în funcţia de identificare a modului S s-a introdus identificarea corectă a aeronavei, diferenţa persistă, controlorul trebuie să întreprindă următoarele acţiuni:

1. să informeze pilotul că diferenţa persistă;

2. în cazul în care este posibil, să corecteze eticheta care afișează identificarea aeronavei pe ecran; și

▼M2

3. să înștiințeze următoarea poziţie de control și orice altă unitate vizată care utilizează modul în scopuri de identificare că identificarea aeronavei transmisă de aeronavă este incorectă.

SERA.13020 Defectarea transponderului SSR atunci când prezenţa la bord a unui transponder în stare de funcţionare este obligatorie

(a) În cazul defectării transponderului după decolare, unităţile ATC trebuie să încerce să asigure continuarea zborului către aerodromul de destinaţie în conformitate cu planul de zbor. Se poate însă ca piloţii să trebuiască să respecte restricţii specifice.

(b) În cazul unui transponder care s-a defectat și nu poate fi reparat înainte de decolare, piloţii trebuie:

1. să informeze ATS cât mai curând posibil, de preferinţă înainte de depunerea unui plan de zbor;

2. să insereze în câmpul 10 al planului de zbor OACI, la rubrica SSR, litera „N” în cazul defectării totale a transponderului sau litera corespunzătoare funcţiei transponderului care a rămas activă în cazul defectării parţiale a transponderului; și

3. să respecte orice proceduri publicate de solicitare a unei scutiri de la cerinţele de avea la bord un transponder SSR în stare de funcţionare.

SECŢIUNEA 14

Proceduri de comunicaţii prin voce

SERA.14001 Dispoziţii generale

Frazeologia standardizată trebuie utilizată în toate situaţiile pentru care a fost specificată. Limbajul uzual trebuie utilizat numai atunci când frazeologia standardizată nu poate servi unei transmisii deliberate.

SERA.14005 Categorii de mesaje

(a) Categoriile de mesaje administrate de serviciul aeronautic mobil și ordinea de prioritate în stabilirea comunicaţiilor și în transmisia mesajelor trebuie să respecte tabelul S14-1.

Tabelul S14-1

Categoria de mesaje și semnalul ordinii de prioritate în radiotelefonie	Semnalul de radiotelefonie
(a) Apeluri de pericol, mesaje de pericol și trafic în situaţie de pericol	**MAYDAY**
(b) Mesaje de urgenţă, inclusiv mesaje precedate de semnalul pentru transporturi medicale	**PAN PAN** *sau* **PAN PAN MEDICAL**
(c) Comunicaţii referitoare la determinarea direcţiei	—
(d) Mesaje privind siguranţa zborului	—
(e) Mesaje meteorologice	—
(f) Mesaje pentru regularitatea zborului	—

(b) Mesajele de pericol și traficul în situaţie de pericol trebuie tratate în conformitate cu dispoziţiile de la punctul SERA.14095.

▼M2

(c) Mesajele de urgență și traficul în situație de urgență, inclusiv mesajele precedate de semnalul pentru transporturi medicale, trebuie tratate în conformitate cu dispozițiile de la punctul SERA.14095.

SERA.14010 Mesajele privind siguranța zborului

Mesajele privind siguranța zborului cuprind următoarele:

(a) mesajele de mișcare și control;

(b) mesajele provenite de la un operator aerian sau de la o aeronavă, de importanță imediată pentru o aeronavă aflată în zbor;

(c) informațiile meteorologice de importanță imediată pentru o aeronavă aflată în zbor sau pe punct de plecare (comunicate individual sau pentru transmisie prin radio);

(d) alte mesaje privind aeronave în zbor sau pe punct de plecare.

SERA.14015 Limba utilizată în comunicațiile aer-sol

(a) Comunicațiile prin radiotelefonie aer-sol trebuie să aibă loc în limba engleză sau în limba utilizată în mod normal de stația de la sol.

(b) La cererea oricărei aeronave, toate stațiile de la sol care deservesc aeroporturi desemnate și rute utilizate de serviciile internaționale de trafic aerian trebuie să folosească limba engleză. Cu excepția cazului în care autoritatea competentă dispune altceva în cazuri specifice, trebuie să se folosească limba engleză în comunicațiile dintre unitatea ATS și aeronave pe aerodromurile cu peste 50 000 de mișcări internaționale în condiții IFR pe an. Statele membre în care, la data intrării în vigoare a prezentului regulament, limba engleză nu este singura limbă utilizată pe astfel de aerodromuri pentru comunicațiile dintre unitatea ATS și aeronave pot decide să nu aplice cerința de a folosi limba engleză și trebuie să informeze Comisia în consecință. În acest caz, respectivele state membre trebuie să realizeze, până cel târziu la 31 decembrie 2017, un studiu referitor la posibilitatea de a solicita utilizarea limbii engleze pentru comunicațiile dintre unitatea ATS și aeronave la respectivele aerodromuri din motive de siguranță, astfel încât să se evite incursiunile aeronavelor pe o pistă ocupată sau alte riscuri la adresa siguranței, ținând totodată seama de dispozițiile aplicabile din legislația Uniunii și din legislația națională referitoare la utilizarea limbilor. Statele membre în cauză trebuie să facă publice studiile respective și să comunice agenției și Comisiei concluziile acestora.

(c) Limbile utilizate de o anumită stație de la sol trebuie incluse în publicațiile de informare aeronautică și în alte informații aeronautice publicate referitoare la respectivele facilități.

SERA.14020 Pronunțarea pe litere a cuvintelor în radiotelefonie

Atunci când în radiotelefonie se pronunță pe litere nume proprii, abrevieri ale serviciilor și cuvinte a căror rostire pe litere ridică îndoieli, trebuie utilizat alfabetul din tabelul S14-2.

Tabelul S14-2

Alfabetul fonetic de radiotelefonie

Literă	Cuvânt	Pronunție aproximativă (Reprezentarea în alfabetul latin)
A	Alfa	AL FAH
B	Bravo	BRAH VOH
C	Charlie	CHAR LEE *sau* SHAR LEE
D	Delta	DELL TAH
E	Echo	ECK OH

▼**M2**

Literă	Cuvânt	Pronunție aproximativă (Reprezentarea în alfabetul latin)
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TELL
I	India	IN DEE AH
J	Juliett	JEW LEE ETT
K	Kilo	KEY LOH
L	Lima	LEE MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OSS CAH
P	Papa	PAH PAH
Q	Quebec	KEH BECK
R	Romeo	ROW ME OH
S	Sierra	SEE AIR RAH
T	Tango	TANG GO
U	Uniform	YOU NEE FORM *sau* OO NEE FORM
V	Victor	VIK TAH
W	Whiskey	WISS KEY
X	X-ray	ECKS RAY
Y	Yankee	YANG KEY
Z	Zulu	ZOO LOO

În reprezentarea aproximativă care utilizează alfabetul latin sunt subliniate silabele care trebuie accentuate.

SERA.14025 Principiile care stau la baza identificării rutelor ATS, altele decât rutele standard de plecare și de sosire

(a) Utilizarea identificatorilor de rute ATS în comunicații:

1. În comunicațiile prin voce litera de bază a identificatorului trebuie rostită în conformitate cu alfabetul fonetic definit în tabelul S14-2.

2. Atunci când se utilizează prefixele K, U sau S, acestea se pronunță, în comunicațiile prin voce, după cum urmează:

(i) K – KOPTER

(ii) U – UPPER

(iii) S – SUPERSONIC

(b) Cuvântul „kopter” se pronunță ca „helicopter” în limba engleză, iar cuvintele „upper” și „supersonic” se pronunță ca în limba engleză.

▼M2

SERA.14026 Puncte semnificative

În mod normal, pentru a se face referire la puncte semnificative, în comunicaţiile prin voce se folosesc numele în limbaj uzual ale punctelor semnificative marcate de locaţia unui mijloc de radionavigaţie sau numele-cod unic pronunţabil, format din cinci litere, al punctelor semnificative nemarcate de locaţia unui mijloc de radionavigaţie. În cazul în care nu se folosește numele în limbaj uzual al locației unui mijloc de radionavigație, aceasta se înlocuiește cu un identificator codificat care, în comunicațiile prin voce, trebuie rostit în conformitate cu alfabetul fonetic.

SERA.14030 Utilizarea identificatorilor pentru rutele standard de plecare și de sosire instrumentală

În comunicaţiile prin voce, pentru rutele standard de plecare sau de sosire instrumentală trebuie utilizat identificatorul în limbaj uzual.

SERA.14035 Transmisia numerelor în radiotelefonie

(a) Transmisia numerelor

1. Toate numerele utilizate pentru transmisia indicativului de apel al aeronavei, a direcţiilor, a pistei, a direcţiei și vitezei vântului trebuie transmise prin pronunţarea separată a fiecărei cifre.

   (i) Nivelurile de zbor trebuie transmise prin pronunţarea separată a fiecărei cifre, cu excepţia nivelurilor de zbor formate din sute întregi.

   (ii) Calajul altimetrului trebuie transmis prin pronunţarea separată a fiecărei cifre, cu excepţia cazului unui reglaj la 1 000 hPa, care trebuie transmis ca „O MIE” (în engleză „ONE THOUSAND”).

   (iii) Toate numerele utilizate pentru transmisia codurilor de transponder trebuie transmise prin pronunţarea separată a fiecărei cifre, însă, atunci când codurile de transponder conţin numai mii întregi, informaţiile trebuie transmise prin pronunţarea cifrei din numărul miilor, urmată de cuvântul „MIE”/„MII” (în engleză „THOUSAND”).

2. Toate numerele utilizate pentru transmisia altor informaţii decât cele descrise la litera (a) punctul 1 trebuie transmise prin pronunţarea separată a fiecărei cifre, însă toate numerele care conţin sute întregi și mii întregi trebuie transmise prin pronunţarea fiecărei cifre din numărul sutelor sau al miilor, urmată de cuvintele „SUTĂ”/„SUTE” (în engleză „HUNDRED”) sau „MIE”/„MII” (în engleză „THOUSAND”), după caz. Combinaţiile de mii și sute întregi trebuie transmise prin pronunţarea fiecărei cifre din numărul miilor, urmată de cuvântul „MIE”/„MII” (în engleză „THOUSAND”), urmat apoi de numărul sutelor, urmat la rândul său de cuvântul „SUTĂ” sau „SUTE” (în engleză „HUNDRED”).

3. În cazurile în care este necesar să se clarifice numărul transmis ca mii întregi și/sau sute întregi, respectivul număr trebuie transmis prin pronunţarea separată a fiecărei cifre.

4. Atunci când se furnizează informaţii despre poziţia relativă faţă de un obiect sau faţă de un trafic care prezintă pericol de conflict prin raportarea la cele 12 ore ale ceasului, informaţiile trebuie transmise prin pronunţarea cifrelor împreună, precum „ORA ZECE” sau „ORA UNSPREZECE” (în engleză „TEN O'CLOCK” sau „ELEVEN O'CLOCK”).

5. Numerele care conţin un punct zecimal trebuie transmise conform literei (a) punctul 1, punctul zecimal, în secvenţa corespunzătoare, fiind indicat de cuvântul „ZECIMALĂ”/„CU” (în engleză „DECIMAL”).

6. Pentru identificarea canalului de emisie în comunicaţiile prin radiotelefonie de frecvenţă foarte înaltă (VHF) trebuie utilizate toate cele șase cifre ale identificatorului numeric, cu excepţia cazului în care atât a cincea, cât și a șasea cifră este zero, caz în care trebuie folosite numai primele patru cifre.

▼M2

SERA.14040 Pronunţarea numerelor

Atunci când limba utilizată pentru comunicare este engleza, numerele trebuie transmise utilizându-se pronunţia indicată în tabelul S14-3:

Tabelul S14-3

Număr sau parte dintr-un număr	Pronunţie
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Zeci	DAY-SEE-MAL
Sute	HUN-dred
Mii	TOU-SAND

SERA.14045 Tehnica transmisiei

(a) Transmisiile trebuie realizate concis, pe un ton de conversaţie normal.

(b) Cuvintele și expresiile prezentate în continuare trebuie utilizate în comunicaţiile prin radiotelefonie după caz și trebuie să aibă înţelesul atribuit în tabelul S14-4:

Tabelul S14-4

Expresie	Înţeles
ACKNOWLEDGE (CONFIRMARE)	„Anunţă-mă că ai primit și ai înţeles acest mesaj.”
AFFIRM (AFIRMAŢIE)	„Da.”
APPROVED (APROBAT)	„Autorizare obţinută pentru acţiunea propusă.”
BREAK (ÎNTRERUPERE)	„Prin aceasta indic separarea între porţiunile din mesaj.”
BREAK, BREAK (ÎNTRERUPERE ÎNTRERUPERE)	„Prin aceasta indic separarea între mesajele transmise la diferite aeronave într-un spaţiu foarte aglomerat.”
CANCEL (ANULARE)	„Anulează autorizarea transmisă anterior.”

▼**M2**

Expresie	Înţeles
CHECK (VERIFICARE)	„Examinează un sistem sau o procedură”.
CLEARED (AUTORIZAT)	„Autorizat să acţioneze în condiţiile specificate.”
CONFIRM (CONFIRMARE)	„Cer verificarea: (*autorizării, instrucţiunii, acţiunii, informaţiilor*).”
CONTACT (CONTACT)	„Stabilește comunicaţiile cu…”
CORRECT (CORECT)	„Adevărat” sau „Corect”.
CORRECTION (CORECŢIE)	„S-a făcut o eroare în această transmisie (*sau* mesaj indicat). Versiunea corectă este […]”
DISREGARD (IGNORĂ)	„Ignoră.”
HOW DO YOU READ (CUM MĂ AUZI)?	„Care este inteligibilitatea transmisiei mele?” [a se vedea punctul SERA.14070 litera (c)]
I SAY AGAIN (REPET)	„Repet mesajul pentru claritate sau accentuare.”
MAINTAIN (MENŢINE)	„Continuă în conformitate cu condiţia (condiţiile) specificate” sau în sensul său literal.
MONITOR (MONITORIZEAZĂ)	„Ascultă pe (frecvenţa).”
NEGATIVE (NEGATIV)	„Nu” *sau* „Permisiune neacordată” *sau* „Nu este corect” *sau* „Imposibil.”
OVER (TERMINAT)	„Transmisia mea s-a terminat și aștept răspunsul tău.”
OUT (TERMINAT)	„Acest schimb de transmisii s-a terminat și nu se așteaptă niciun răspuns.”
READ BACK (REPETĂ CE AI RECEPŢIONAT)	„Repetă-mi tot sau partea specificată din acest mesaj, exact așa cum ai recepţionat.”
RECLEARED (REAUTORIZARE)	„A fost făcută o schimbare la ultima ta autorizare și această nouă autorizare o înlocuiește pe prima total sau parţial.”
REPORT (RAPORT)	„Trimite-mi următoarea informaţie…”
REQUEST (CERERE)	„Aș vrea să știu…” *sau* „Doresc să obţin…”
ROGER (CONFIRMARE)	„Am recepţionat ultima transmisie a ta integral.”
SAY AGAIN (SPUNE ÎNCĂ O DATĂ)	„Repetă tot, sau următoarea parte, din ultima transmisie a ta.”
SPEAK SLOWER (VORBEȘTE MAI RAR)	„Încetinește ritmul vorbirii.”
STANDBY (AȘTEAPTĂ)	„Rămâi pe recepţie și te voi apela.”
UNABLE (NU POT SĂ)	„Nu mă pot conforma cererii, instrucţiunii sau aprobării tale.”

▼M2

Expresie	Înţeles
WILCO (CONFIRM)	*(Abreviere pentru „will comply”)* „Înţeleg mesajul tău şi mă voi conforma.”
WORDS TWICE (CUVINTE REPETATE)	(a) *Ca cerere:* „Comunicarea este dificilă. Te rog, repetă fiecare cuvânt sau grup de cuvinte.” (b) *Ca informare:* „Deoarece comunicarea este dificilă, fiecare cuvânt sau grup de cuvinte din acest mesaj va fi repetat.”

SERA.14050 Indicativele de apel radiotelefonic pentru aeronave

(a) Indicative de apel complete:

Un indicativ de apel radiotelefonic al unei aeronave trebuie să fie de unul dintre următoarele tipuri:

1. Tipul a) – caracterele corespunzătoare însemnelor de înmatriculare ale aeronavei; sau

2. Tipul b) – indicativul telefonic al operatorului aeronavei, urmat de cel puţin ultimele patru caractere ale însemnelor de înmatriculare ale aeronavei;

3. Tipul c) – indicativul telefonic al operatorului aerian, urmat de identificarea zborului.

(b) Indicative de apel abreviate:

Indicativele de apel radiotelefonic pentru aeronave indicate la litera (a), cu excepţia tipului c), pot fi abreviate în circumstanţele specificate la punctul SERA.14055 litera (c). Indicativele de apel abreviate trebuie să aibă formele următoare:

1. Tipul a) – primul caracter al codului de înmatriculare şi cel puţin ultimele două caractere ale indicativului de apel;

2. Tipul b) – indicativul telefonic al operatorului aeronavei, urmat de cel puţin ultimele două caractere ale indicativului de apel;

3. Tipul c) – nicio formă abreviată.

SERA.14055 Proceduri de radiotelefonie

(a) O aeronavă nu trebuie să își schimbe tipul indicativului de apel radiotelefonic în timpul zborului, cu excepţia cazului în care face acest lucru temporar în urma unor instrucţiuni din partea unităţii ATC, din motive de siguranţă. Cu excepţia unor motive de siguranţă, nicio transmisie nu trebuie adresată unei aeronave în timpul decolării, în timpul ultimei părţi a apropierii finale sau în timpul rulajului la aterizare.

(b) Stabilirea comunicaţiilor prin radiotelefonie:

1. Atunci când se stabilește comunicaţia, trebuie utilizat întotdeauna indicativul complet de apel radiotelefonic. Atunci când stabilesc comunicaţia, aeronavele trebuie să își înceapă apelul cu denumirea staţiei apelate, urmată de denumirea staţiei care apelează.

2. Răspunsul la apelurile de mai sus trebuie să folosească indicativul de apel al staţiei care apelează, urmat de indicativul de apel al staţiei care răspunde și trebuie considerat drept solicitare de începere a transmisiei de către staţia care apelează. În cazul transferurilor de comunicaţii în cadrul unei unităţi ATS, se poate omite indicativul de apel al unităţii ATS atunci când se primește o autorizare în acest sens din partea autorităţii competente.

▼M2

3. Comunicațiile trebuie să înceapă cu un apel și cu un răspuns când se dorește stabilirea contactului, dar, atunci când este sigur faptul că stația apelată va recepționa apelul, stația care apelează poate transmite mesajul fără a aștepta un răspuns de la stația apelată.

(c) Comunicații ulterioare prin radiotelefonie

1. Indicativele abreviate de apel radiotelefonic, astfel cum sunt stabilite la punctul SERA.14050 litera (b), trebuie utilizate numai după stabilirea unei comunicații satisfăcătoare și cu condiția să nu existe posibilitatea de a apărea confuzii. O aeronavă nu își utilizează indicativul abreviat de apel decât după ce a fost apelată în acest mod de către stația aeronautică.

2. Atunci când acordă autorizări ATC și când repetă respectivele autorizări recepționate, controlorii și piloții trebuie să adauge întotdeauna indicativul de apel al aeronavei căreia i se acordă autorizarea. Pentru alte situații decât cele de mai sus, după stabilirea contactului se permite comunicația duplex, fără identificare sau apeluri ulterioare până la terminarea legăturii.

SERA.14060 Transferul comunicațiilor VHF

(a) O aeronavă trebuie informată de către unitatea ATS corespunzătoare să facă transferul de pe o frecvență radio pe alta în conformitate cu procedurile convenite. Dacă nu primește informații în acest sens, aeronava trebuie să înștiințeze unitatea ATS înainte ca un astfel de transfer să aibă loc.

(b) La stabilirea contactului inițial pe o frecvență VHF sau la părăsirea acesteia, o aeronavă trebuie să transmită informațiile prescrise de ANSP responsabil cu furnizarea serviciilor și aprobat de autoritatea competentă.

SERA.14065 Proceduri de radiotelefonie pentru schimbarea canalului de comunicație aer-sol prin voce

(a) Cu excepția cazului în care ANSP responsabil cu furnizarea serviciilor și aprobat de autoritatea competentă dispune altceva, apelul inițial către o unitate ATS după o schimbare a canalului de comunicație aer-sol prin voce trebuie să conțină următoarele elemente:

1. denumirea unității ATS apelate;

2. indicativul de apel și, pentru aeronavele din categoria grea de turbulență de siaj, cuvântul „grea” sau „super” (în engleză „Heavy” sau „Super”) dacă aeronava a fost identificată ca aparținând respectivei categorii de către autoritatea competentă;

3. nivelul, inclusiv nivelurile traversate și cele autorizate, dacă nu menține nivelul autorizat;

4. viteza, dacă este atribuită de ATC; și

5. elementele suplimentare solicitate de ANSP responsabil cu furnizarea serviciilor și aprobat de autoritatea competentă.

(b) Piloții trebuie să furnizeze informații referitoare la nivel la valoarea cea mai apropiată de 30 m sau 100 ft indicată de altimetrul pilotului.

(c) Apelul inițial către turnul de control de aerodrom

În cazul aeronavelor cărora li se furnizează serviciul de control de aerodrom, apelul inițial trebuie să conțină:

1. denumirea unității ATS apelate;

2. indicativul de apel și, pentru aeronavele din categoria grea de turbulență de siaj, cuvântul „grea” sau „super” (în engleză „Heavy” sau „Super”) dacă aeronava a fost identificată ca aparținând respectivei categorii de către autoritatea competentă;

▼M2

3. poziția; și

4. elementele suplimentare solicitate de ANSP responsabil cu furnizarea serviciilor și aprobat de autoritatea competentă.

SERA.14070 Proceduri de test

(a) Forma transmisiunilor test trebuie să fie după cum urmează:

1. identificarea stației apelate;

2. identificarea stației care apelează;

3. cuvintele „VERIFICARE RADIO” (în engleză „RADIO CHECK”);

4. frecvența care este utilizată.

(b) Răspunsul la o transmisiune test trebuie să fie după cum urmează:

1. identificarea stației care solicită testul;

2. identificarea stației care răspunde;

3. informații privind inteligibilitatea transmisiei stației care solicită respectiva transmisiune test.

(c) Atunci când se realizează testele, trebuie utilizată următoarea scară de inteligibilitate:

Scară de inteligibilitate

1. 1 Neinteligibil

2. 2 Inteligibil pe alocuri

3. 3 Inteligibil, dar cu dificultate

4. 4 Inteligibil

5. 5 Perfect inteligibil

SERA.14075 Schimbul de comunicații

(a) Comunicațiile trebuie să fie concise și neambigue, utilizând frazeologia standard ori de câte ori este disponibilă.

1. Atunci când este transmisă de o aeronavă, confirmarea recepției unui mesaj trebuie să includă indicativul de apel al respectivei aeronave.

2. Atunci când este transmisă de o unitate ATS către o aeronavă, confirmarea recepției trebuie să includă indicativul de apel al respectivei aeronave, urmat, dacă se consideră necesar, de indicativul de apel al unității ATS.

(b) Sfârșitul conversației.

O conversație radiotelefonică trebuie încheiată de către unitatea ATS care recepționează apelul sau de către aeronavă folosind propriul indicativ de apel.

(c) Corecții și repetiții

1. Când s-a comis o eroare în transmisie, trebuie rostit cuvântul „CORECȚIE” (în engleză „CORRECTION”), trebuie repetat ultimul grup sau ultima expresie corectă și apoi trebuie transmisă versiunea corectă.

2. Dacă o corecție poate fi cel mai bine făcută prin repetarea întregului mesaj, trebuie folosită expresia „CORECȚIE, SPUN ÎNCĂ O DATĂ” (în engleză „CORRECTION, I SAY AGAIN”) înainte de a transmite încă o dată mesajul.

3. Dacă are dubii asupra corectitudinii mesajului recepționat, stația care recepționează apelul trebuie să ceară repetarea integrală sau parțială a acestuia.

▼M2

4. Dacă se solicită repetarea întregului mesaj, trebuie rostite cuvintele „SPUNE ÎNCĂ O DATĂ” (în engleză „SAY AGAIN”). Dacă se solicită repetarea unei porţiuni a unui mesaj, trebuie folosită expresia: „SPUNE ÎNCĂ O DATĂ TOT DINAINTE DE… (primul cuvânt recepţionat satisfăcător)” (în engleză „SAY AGAIN ALL BEFORE…”); sau „SPUNE ÎNCĂ O DATĂ …(cuvântul de dinaintea porţiunii ce lipseşte) PÂNĂ LA …(cuvântul de după porţiunea ce lipseşte)” (în engleză „SAY AGAIN… TO…”); sau „SPUNE ÎNCĂ O DATĂ TOTUL DUPĂ…(ultimul cuvânt recepţionat satisfăcător)” (în engleză „SAY AGAIN ALL AFTER…”).

(d) Dacă la verificarea corectitudinii unei repetări, se observă elemente incorecte, trebuie transmise cuvintele „NEGATIV, SPUN ÎNCĂ O DATĂ” (în engleză „NEGATIVE I SAY AGAIN”) la terminarea repetării, urmată de versiunea corectă a elementelor vizate.

SERA.14080 Supravegherea comunicaţiilor/Orar de lucru

(a) În timpul zborului, aeronavele trebuie să menţină supravegherea conform celor prevăzute de autoritatea competentă și nu trebuie să înceteze supravegherea fără a informa unitatea ATS vizată, cu excepţia cazului în care procedează astfel din motive de siguranţă.

1. Aeronavele în zboruri lungi deasupra întinderilor de apă sau în zboruri deasupra unor zone prestabilite deasupra cărora este necesară echiparea cu un emiţător pentru localizare în caz de urgenţă (*emergency locator transmitter* – ELT) trebuie să menţină continuu frecvenţa de urgenţă VHF 121,5 MHz, cu excepţia perioadelor în care aeronavele respective efectuează comunicaţii pe alte canale VHF sau când limitările echipamentului de bord sau sarcinile echipajului din carlingă nu permit menţinerea simultană a două canale.

2. Aeronavele trebuie să menţină în mod continuu frecvenţa de urgenţă VHF 121,5 MHz în zonele sau pe rutele unde există posibilitatea de interceptare a aeronavelor sau alte situaţii periculoase, precum și dacă autoritatea competentă a stabilit o cerinţă în acest sens.

(b) Staţiile aeronautice trebuie să menţină o ascultare continuă pe canalul frecvenţei de urgenţă VHF de 121,5 MHz în timpul orelor de lucru ale unităţilor care îl au instalat. În cazul în care două sau mai multe astfel de staţii se situează în același punct (sunt asociate), ascultarea frecvenţei de 121,5 MHz la una dintre ele îndeplinește această cerinţă.

(c) Atunci când o aeronavă sau o unitate ATS necesită să suspende operarea din orice motiv, ea trebuie, dacă este posibil, să informeze în acest sens celelalte staţii implicate, indicând ora la care se așteaptă reluarea operării. Atunci când se reia operarea, trebuie informate în consecinţă celelalte staţii implicate. Atunci când este necesară suspendarea operării după ora indicată în înștiinţarea iniţială, trebuie transmisă, dacă este posibil, la ora indicată prima dată sau cât mai aproape de aceasta, o oră revizuită de reluare a operării.

SERA.14085 Utilizarea transmisiunii în gol (fără confirmarea recepţiei)

(a) Atunci când o aeronavă nu reușește să stabilească contactul pe canalul desemnat, pe canalul utilizat anterior sau pe un alt canal corespunzător rutei și nu reușește ca, folosind toate mijloacele disponibile, să stabilească comunicaţia cu unitatea ATS corespunzătoare, cu o altă unitate ATS sau cu alte aeronave, respectiva aeronavă trebuie să își transmită mesajul de două ori pe canalul sau canalele desemnate, precedat de expresia „TRANSMIT ÎN GOL” (în engleză „TRANSMITTING BLIND”) și, dacă este necesar, să includă destinatarul sau destinatarii cărora li se adresează mesajul.

(b) Atunci când o aeronavă nu poate să stabilească comunicaţia din cauza defectării receptorului, ea trebuie să transmită rapoarte la orele prevăzute sau rapoarte de poziţie, pe canalul în uz, precedate de expresia „TRANSMIT ÎN GOL DIN CAUZA DEFECTĂRII RECEPTORULUI” (în engleză „TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE”). Aeronava trebuie:

1. să transmită mesajul propus, urmat de o repetare în întregime a acestuia;

2. să informeze asupra orei la care intenţionează să efectueze următoarea transmisiune;

▼M2

3. atunci când i se furnizează ATS, să transmită informații referitoare la intenția pilotului comandant în ceea ce privește continuarea zborului.

SERA.14087 Utilizarea tehnicii de retransmitere a comunicațiilor

(a) Atunci când o unitate ATS nu a putut să stabilească contactul cu o aeronavă după ce a transmis apeluri pe frecvențele considerate a fi ascultate de respectiva aeronavă, unitatea ATS trebuie:

1. să solicite altor unități ATS să îi acorde asistență apelând aeronava și retransmițând comunicațiile, dacă este necesar; și

2. să solicite aeronavelor de pe rută să încerce să stabilească comunicația cu aeronava respectivă și să retransmită comunicațiile, dacă este necesar.

(b) Dispozițiile de la litera (a) se aplică, de asemenea:

1. la cererea unității ATS în cauză;

2. atunci când nu s-a recepționat într-un anumit termen o comunicație așteptată din partea unei aeronave, astfel încât se suspectează apariția unei defecțiuni legate de comunicații.

SERA.14090 Proceduri specifice de comunicații

(a) Mișcarea vehiculelor

Frazeologia standardizată pentru mișcarea vehiculelor, altele decât vehiculele care tractează aeronave, pe suprafața de manevră trebuie să fie aceeași ca cea folosită pentru mișcarea aeronavelor, cu excepția instrucțiunilor de rulaj la sol, caz în care, în comunicațiile adresate vehiculelor se folosește cuvântul \„CONTINUAȚI” (în engleză „PROCEED”) în locul cuvântului „RULAȚI” (în engleză „TAXI”).

(b) Serviciul consultativ de trafic aerian

Serviciul consultativ de trafic aerian nu acordă „autorizări”, ci numai „informații consultative” și utilizează termenii „a recomanda” sau „a sugera” atunci când propune aeronavei o anumită acțiune.

(c) Indicarea categoriei grele de turbulență de siaj

1. Pentru aeronavele din categoria grea de turbulență de siaj, cuvântul „grea” (în engleză „Heavy”) trebuie inclus imediat după indicativul de apel al aeronavei la stabilirea contactului inițial prin radiotelefonie între astfel de aeronave și unitățile ATS.

2. Pentru anumite aeronave din categoria grea de turbulență de siaj, identificate de autoritatea competentă, cuvântul „super” trebuie inclus imediat după indicativul de apel al aeronavei la stabilirea contactului radiotelefonic inițial între astfel de aeronave și unitățile ATS.

(d) Proceduri referitoare la devierile din cauze meteorologice

Atunci când pilotul stabilește comunicația cu ATC, se poate obține o reacție rapidă atunci când se specifică „DEVIERE NECESARĂ CAUZĂ METEO” (în engleză „WEATHER DEVIATION REQUIRED”) pentru a indica faptul că se solicită prioritate pe frecvență și în obținerea răspunsului ATC. Atunci când este necesar, pilotul trebuie să stabilească comunicația folosind apelul de urgență „PAN PAN” (de preferință rostit de trei ori).

▼M2

SERA.14095 Proceduri de comunicaţii prin radiotelefonie pentru situaţiile de pericol şi de urgenţă

(a) Dispoziţii generale

1. Traficul în situaţie de pericol şi de urgenţă cuprinde toate mesajele radiotelefonice referitoare la condiţii de pericol, respectiv de urgenţă. Condiţiile de pericol şi de urgenţă se definesc după cum urmează:

(i) *pericol:* condiţia de a fi ameninţat(ă) de un pericol serios şi/sau iminent şi de a necesita asistenţă imediată;

(ii) *urgenţă:* o condiţie care priveşte siguranţa unei aeronave sau a unui alt vehicul ori a unei persoane aflate la bord sau în raza vizuală, dar care nu necesită asistenţă imediată.

2. La începutul primei comunicaţii de pericol sau de urgenţă, trebuie utilizate semnalul radiotelefonic de pericol „MAYDAY”, respectiv semnalul radiotelefonic de urgenţă „PAN PAN”. Este permisă utilizarea semnalelor radiotelefonice de pericol şi de urgenţă la începutul oricărei comunicaţii ulterioare în traficul în situaţie de pericol şi de urgenţă.

3. Iniţiatorul mesajelor adresate unei aeronave aflate într-o condiţie de pericol sau de urgenţă trebuie să restricţioneze la minimum numărul, volumul şi conţinutul unor astfel de mesaje, în funcţie de condiţia respectivă.

4. Dacă unitatea ATS apelată de aeronavă nu confirmă recepţionarea mesajului de pericol sau de urgenţă, alte unităţi ATS trebuie să acorde asistenţă, după cum se prevede la litera (b) punctul 2, respectiv la litera (b) punctul 3.

5. Traficul în situaţie de pericol şi de urgenţă trebuie menţinut în mod normal pe frecvenţa pe care a fost iniţiat până când se consideră că se poate asigura o asistenţă mai bună prin transferul traficului pe o altă frecvenţă.

6. În caz de comunicaţii de pericol şi urgenţă, în general, transmisiile prin radiotelefonie trebuie făcute rar şi distinct, fiecare cuvânt fiind pronunţat clar pentru a înlesni transcrierea.

(b) Comunicaţii radiotelefonice în caz de pericol

1. Acţiuni întreprinse de aeronava aflată în pericol

În plus faţă de faptul că trebuie să fie precedat de semnalul radiotelefonic de pericol MAYDAY în conformitate cu litera (a) punctul 2, rostit de preferinţă de trei ori, mesajul de pericol care trebuie transmis de o aeronavă aflată în pericol trebuie:

(i) să fie pe frecvenţa aer-sol în uz în acel moment;

(ii) să fie alcătuit din cât mai multe dintre următoarele elemente, rostite distinct şi, dacă este posibil, în următoarea ordine:

(A) numele unităţii ATS apelate (dacă timpul şi circumstanţele permit acest lucru);

(B) identificarea aeronavei;

(C) natura condiţiei de pericol;

(D) intenţia pilotului comandat;

(E) poziţia, nivelul şi direcţia de zbor curente.

▼M2

2. Acțiuni întreprinse de unitatea ATS apelată sau de prima unitate ATS care confirmă recepționarea mesajului de pericol

Unitatea ATS apelată de o aeronavă aflată în pericol sau prima unitate ATS care confirmă recepționarea mesajului de pericol trebuie:

(i) să confirme imediat recepționarea mesajului de pericol;

(ii) să preia controlul comunicațiilor sau să transfere în mod specific și clar această responsabilitate, informând aeronava dacă se face un transfer; și

(iii) să ia imediat măsuri pentru a se asigura că toate informațiile necesare sunt puse, cât mai curând posibil, la dispoziția:

(A) unității ATS implicate;

(B) operatorului aerian implicat sau a reprezentantului acestuia, conform acordurilor prestabilite;

(iv) să avertizeze alte unități ATS, după caz, pentru a preveni transferul traficului pe frecvența comunicației în caz de pericol.

3. Impunerea tăcerii radio

(i) Aeronavei aflate în pericol sau unității ATS care controlează traficul în situație de pericol i se permite să impună tăcerea radio tuturor stațiilor serviciului mobil din zonă sau oricărei stații care interferează cu traficul în situație de pericol. Aeronava sau unitatea ATS respectivă trebuie să transmită instrucțiuni în acest sens „tuturor stațiilor” sau numai unei singure stații, în funcție de circumstanțe. În oricare dintre aceste două cazuri, ea trebuie să utilizeze:

(A) „STOP EMISIE” (în engleză „STOP TRANSMITTING”);

(B) semnalul radiotelefonic de pericol „MAYDAY”.

(ii) Utilizarea semnalelor indicate la litera (b) punctul 3 subpunctul (i) este rezervată aeronavei aflate în pericol și unității ATS care controlează traficul în situație de pericol.

4. Acțiuni întreprinse de către toate celelalte unități ATS/aeronave

(i) Comunicațiile în caz de pericol au prioritate absolută față de toate celelalte comunicații, iar unitățile ATS/aeronavele care au cunoștință de aceste situații trebuie să nu transmită pe frecvența în cauză, decât dacă:

(A) pericolul este anulat sau traficul în situație de pericol s-a încheiat;

(B) tot traficul în situație de pericol a fost transferat pe alte frecvențe;

(C) unitatea ATS care controlează comunicațiile acordă permisiunea în acest sens;

(D) ele însele trebuie să acorde asistență.

(ii) Orice unitate ATS/aeronavă care are cunoștință despre un trafic în situație de pericol și care nu poate acorda asistență ea însăși aeronavei aflate în pericol trebuie să continue, totuși, să asculte acest trafic până când este evident că se furnizează asistență.

5. Încheierea comunicațiilor în caz de pericol și a tăcerii radio

(i) Atunci când nu mai este în pericol, o aeronavă trebuie să transmită un mesaj care anulează condiția de pericol.

▼**M2**

(ii) Atunci când unitatea ATS care a controlat traficul comunicațiilor de pericol realizează că respectiva condiție de pericol s-a încheiat, ea trebuie să ia imediat măsuri pentru a asigura că această informație este pusă, cât mai curând posibil, la dispoziția:

(A) unităților ATS implicate;

(B) operatorului aerian implicat sau a reprezentantului acestuia, conform acordurilor prestabilite.

(iii) Condițiile de comunicații în caz de pericol și de tăcere radio trebuie încheiate prin transmiterea unui mesaj care cuprinde cuvintele „TRAFIC ÎN SITUAȚIE DE PERICOL TERMINAT” (în engleză „DISTRESS TRAFFIC ENDED”), pe frecvența sau frecvențele utilizate pentru traficul în situație de pericol. Acest mesaj trebuie inițiat numai de către unitatea ATS care controlează comunicațiile când, după recepția mesajului prevăzut la litera (b) punctul 5 subpunctul (i), este autorizată să procedeze astfel de către autoritatea competentă.

(c) Comunicații radiotelefonice în caz de urgență

1. Acțiuni întreprinse de aeronava care raportează o condiție de urgență, cu excepția celor indicate la litera (c) punctul 4

În plus față de faptul că trebuie să fie precedat de semnalul radiotelefonic de urgență „PAN PAN” în conformitate cu litera (a) punctul 2, rostit de preferință de trei ori și fiecare cuvânt al grupului pronunțat precum cuvântul francez „panne”, mesajul de urgență ce urmează a fi trimis de o aeronavă care raportează o situație de urgență trebuie:

(i) să fie pe frecvența aer-sol în uz în acel moment;

(ii) să fie alcătuit din atât de multe dintre următoarele elemente cât este necesar, rostite distinct și, dacă este posibil, în următoarea ordine:

(A) numele unității ATS apelate;

(B) identificarea aeronavei;

(C) natura condiției de urgență;

(D) intenția pilotului comandat;

(E) poziția, nivelul și direcția de zbor curente;

(F) orice alte informații utile.

2. Acțiuni întreprinse de unitatea ATS apelată sau de prima unitate ATS care confirmă recepționarea mesajului de urgență

Unitatea ATS apelată de o aeronavă care raportează o condiție de urgență sau prima unitate ATS care confirmă recepționarea mesajului de urgență trebuie:

(i) să confirme recepționarea mesajului de urgență;

(ii) să ia imediat măsuri pentru a se asigura că toate informațiile necesare sunt puse, cât mai curând posibil, la dispoziția:

(A) unității ATS implicate;

(B) operatorului aerian implicat sau a reprezentantului acestuia, conform acordurilor prestabilite;

(iii) să exercite controlul comunicațiilor, dacă este necesar.

▼**M2**

3. Acţiuni întreprinse de către toate celelalte unităţi ATS/aeronave

Comunicaţiile de urgenţă au prioritate faţă de toate celorlalte comunicaţii, cu excepţia celor de pericol şi toate unităţile ATS/aeronavele trebuie să aibă grijă să nu interfereze cu transmisiile traficului în situaţie de urgenţă.

4. Acţiuni întreprinse de o aeronavă utilizată pentru transporturi medicale

(i) Utilizarea semnalului descris la litera (c) punctul 4 subpunctul (ii) trebuie să indice faptul că mesajul care urmează se referă la un transport medical în temeiul Convenţiei de la Geneva din 1949 și al protocoalelor adiţionale.

(ii) În scopul de a declara și de a identifica aeronavele utilizate pentru transporturi medicale, transmisia semnalului radiotelefonic de urgenţă „PAN PAN”, rostit de preferinţă de trei ori, iar fiecare cuvânt din grup pronunţat precum cuvântul franţuzesc „panne”, trebuie urmat de semnalul radiotelefonic pentru transporturi medicale „MAY-DEE-CAL”, pronunţat ca franţuzescul „médical”. Utilizarea semnalelor descrise mai sus indică faptul că mesajul care urmează se referă la un transport medical protejat.

Mesajul trebuie să transmită următoarele date:

(A) indicativul de apel sau un alt mijloc de identificare a transporturilor medicale;

(B) poziţia transporturilor medicale;

(C) numărul și tipul transporturilor medicale;

(D) ruta avută în vedere;

(E) timpul estimat pe rută și ora estimată de plecare și de sosire, după caz; și

(F) orice altă informaţie, cum ar fi altitudinea de zbor, frecvenţele radio menţinute, limbile utilizate, precum și modurile și codurile radarului secundar de supraveghere.

5. Acţiuni întreprinse de unitatea ATS apelată sau de alte staţii care recepţionează un mesaj privind transporturile medicale

Dispoziţiile de la litera (c) punctele 2 și 3 se aplică, după caz, unităţilor ATS care recepţionează un mesaj privind transporturile medicale.

▼B

Apendicele 1

Semnale

1. SEMNALE DE PERICOL ȘI DE URGENȚĂ

1.1. **Generalități**

1.1.1. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctele 1.2 și 1.3, o aeronavă aflată în pericol trebuie să utilizeze orice mijloc de care dispune pentru a atrage atenția, pentru a-și face cunoscută poziția și pentru a obține ajutor.

▼M2

1.1.2. Procedurile de telecomunicație pentru transmiterea semnalelor de pericol și de urgență trebuie să fie conforme cu secțiunea 14.

▼B

1.2. **Semnale de pericol**

1.2.1. Următoarele semnale, utilizate împreună sau separat, înseamnă că există amenințarea unui pericol grav și iminent și că se solicită ajutor imediat:

(a) un semnal emis prin radiotelegrafie sau prin orice altă metodă de semnalizare, constând în grupul SOS (.. .— — —. .. în Codul Morse);

(b) un semnal de pericol în radiotelefonie, constând în rostirea cuvântului MAYDAY;

(c) un mesaj de pericol transmis prin legătură de date, a cărui emitere are sensul cuvântului MAYDAY;

(d) rachete sau proiectile luminoase de culoare roșie, aprinse câte una la intervale scurte;

(e) o parașută de semnalizare cu lumină roșie;

(f) setarea transponderului la modul A și codul 7700.

1.3. **Semnale de urgență**

1.3.1. Următoarele semnale, utilizate împreună sau separat, înseamnă că o aeronavă dorește să notifice dificultăți care o constrâng să aterizeze fără a solicita ajutor imediat:

(a) aprinderea și stingerea repetată a luminilor de aterizare; sau

(b) aprinderea și stingerea repetată a luminilor de navigație într-un mod diferit de aprinderea intermitentă a luminilor de navigație.

1.3.2. Următoarele semnale, utilizate împreună sau separat, înseamnă că o aeronavă are de transmis un mesaj foarte urgent referitor la siguranța unei nave, aeronave sau a altui vehicul sau a unei persoane aflate la bord sau în raza sa vizuală:

(a) un semnal emis prin radiotelegrafie sau prin orice altă metodă de semnalizare, constând în grupul XXX (—..— –..— –..— în Codul Morse);

(b) un semnal de urgență în radiotelefonie, constând în rostirea cuvintelor PAN, PAN;

(c) un mesaj de urgență transmis prin legătură de date, a cărui emitere are sensul cuvintelor PAN, PAN.

2. SEMNALE VIZUALE UTILIZATE PENTRU A AVERTIZA O AERONAVĂ NEAUTORIZATĂ CARE ZBOARĂ SAU ESTE PE PUNCTUL DE A INTRA ÎNTR-O ZONĂ RESTRICȚIONATĂ, INTERZISĂ SAU PERICULOASĂ

▼B

2.1. Atunci când, ziua sau noaptea, se folosesc semnalele vizuale pentru a avertiza o aeronavă neautorizată care zboară sau este pe punctul de a intra într-o zonă restricționată, interzisă sau periculoasă, o serie de proiectile lansate de la sol la intervale de 10 secunde, fiecare degajând, prin explozie, lumini sau steluțe roșii și verzi indică unei aeronave neautorizate faptul că zboară sau este pe punctul de a intra într-o zonă restricționată, interzisă sau periculoasă și că trebuie să ia măsurile corective necesare.

3. SEMNALE PENTRU TRAFICUL DE AERODROM

3.1. **Semnale luminoase și pirotehnice**

3.1.1. *Instrucțiuni*

Tabelul AP 1-1

Lumină		De la controlul de aerodrom către:	
		Aeronava în zbor	Aeronava de la sol
Pe direcția aeronavei în cauză (a se vedea figura A1-1).	Verde continuu	Aprob aterizarea	Aprob decolarea
	Roșu continuu	Acordați prioritate altei aeronave și continuați în tur de pistă la vedere	Opriți!
	Serii de verde intermitent	Reveniți pentru aterizare (*)	Aprobat pentru rulare
	Serii de roșu intermitent	Aerodrom nesigur, nu aterizați	Rulați în afara zonei de aterizare în serviciu
	Serii de alb intermitent	Aterizați pe acest aerodrom și continuați deplasarea la platformă (*)	Reveniți la punctul de start de pe aerodrom
Roșu pirotehnic		Contrar oricărei instrucțiuni anterioare, aterizarea este interzisă pentru moment	

(*) Autorizările de aterizare și de rulare vor fi comunicate în timp util.

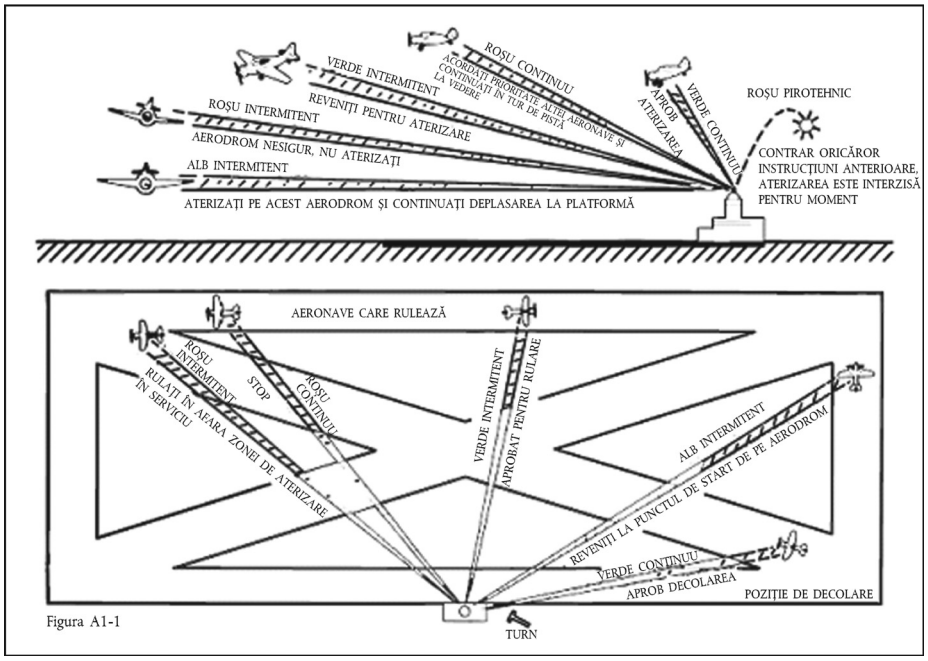


Figura A1-1

▼B

3.1.2. *Confirmarea de către o aeronavă*

(a) Atunci când se află în zbor:

1. pe timpul orelor de zi:

— prin balansarea aripilor aeronavei, cu excepția situației în care se află pe laturile de bază și finale ale apropierii;

2. pe timpul orelor de întuneric:

— prin aprinderea și stingerea de două ori a luminilor de aterizare ale aeronavei sau, dacă nu este echipată cu acestea, prin aprinderea și stingerea de două ori a luminilor de navigație.

(b) Atunci când se află la sol:

1. pe timpul orelor de zi:

— prin mișcarea eleroanelor sau a direcției aeronavei;

2. pe timpul orelor de întuneric:

— prin aprinderea și stingerea de două ori a luminilor de aterizare ale aeronavei sau, dacă nu este echipată cu acestea, prin aprinderea și stingerea de două ori a luminilor de navigație.

3.2. **Semnale vizuale dispuse la sol**

3.2.1. *Interzicerea aterizării*

3.2.1.1. Un panou pătrat roșu cu diagonale galbene (figura A1-2) dispus orizontal pe o suprafață de semnalizare indică faptul că aterizarea este interzisă și că interdicția poate fi de lungă durată.



Figura A1-2

3.2.2. *Necesitatea unor precauții speciale în timpul apropierii sau aterizării*

3.2.2.1. Un panou pătrat roșu cu o diagonală galbenă (figura A1-3) dispus orizontal pe o suprafață de semnalizare indică faptul că, din cauza stării necorespunzătoare a suprafeței de manevră sau din orice alt motiv, trebuie luate precauții speciale în timpul apropierii sau aterizării.



Figura A1-3

3.2.3. *Utilizarea pistelor și a căilor de rulare*

3.2.3.1. O figură albă de forma unei haltere (figura A1-4) dispusă pe o suprafață de semnalizare indică faptul că aeronavele trebuie să aterizeze, să decoleze și să ruleze numai pe piste și căi de rulare.

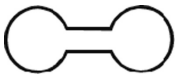


Figura A1-4

▼B

3.2.3.2. Aceeași figură albă de forma unei haltere ca în figura 3.2.3.1, dar cu cercurile tăiate cu bare negre amplasate transversal și paralele între ele, dispusă pe o suprafață de semnalizare, indică faptul că aeronavele trebuie să aterizeze și să decoleze numai de pe piste, însă celelalte manevre nu sunt limitate la piste și căi de rulare.

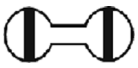


Figura A1-5

3.2.4. *Piste sau căi de rulare închise*

▼M2

3.2.4.1. Două bare încrucișate de o singură culoare contrastantă, albă pe piste și galbenă pe căile de rulare (figura A1-6), dispuse orizontal pe pistele și căile de rulare sau în părți ale acestora indică faptul că suprafața respectivă este necorespunzătoare pentru mișcarea aeronavelor.

▼B



Figura A1-6

3.2.5. *Direcțiile de aterizare sau decolare*

3.2.5.1. Un „T” de aterizare alb sau portocaliu (figura A1-7) expus orizontal indică direcția care trebuie utilizată de aeronavă pentru aterizare și decolare, axa T-ului fiind paralelă cu această direcție, iar brațele T-ului fiind către în față. Atunci când este utilizat pe timp de noapte, T-ul de aterizare trebuie să fie iluminat sau delimitat cu lumini albe.

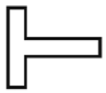


Figura A1-7

3.2.5.2. Un grup de două cifre (figura A1-8) dispuse vertical la turnul de control de aerodrom sau în apropierea acestuia indică aeronavei aflate pe suprafața de manevră direcția pentru decolare, exprimată în unități de câte 10 grade rotunjite la cea mai apropiată valoare divizibilă cu 10 a valorii capului magnetic.



Figura A1-8

3.2.6. *Turul de pistă pe dreapta*

3.2.6.1. Atunci când este dispusă pe o suprafață de semnalizare sau orizontal la capătul pistei sau benzii în serviciu, o săgeată în culori contrastante cu vârful îndreptat spre dreapta (figura A1-9) indică faptul că virajele trebuie executate înspre dreapta înainte de aterizare și după decolare.

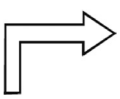


Figura A1-9

▼B

3.2.7. *Biroul de raportare al serviciilor de trafic aerian*

3.2.7.1. Litera C dispusă vertical și colorată cu negru pe fond galben (figura A1-10) indică locul unde se află biroul de raportare al serviciilor de trafic aerian.



Figura A1-10

3.2.8. *Zboruri de planoare în desfășurare*

3.2.8.1. O cruce dublă albă dispusă orizontal (figura A1-11) pe suprafața de semnalizare indică faptul că aerodromul este utilizat de planoare și zborul acestora este în curs de desfășurare.

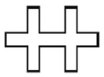


Figura A1-11

4. SEMNALE PENTRU DIRIJAREA LA SOL

4.1. **De la dispecerul semnalizator/dispecerul de sol către aeronavă**

4.1.1. Semnalele utilizate de dispecerul semnalizator/dispecerul de sol, cu mâinile iluminate potrivit necesităților pentru a facilita observarea de către pilot și poziționat cu fața la aeronavă și:

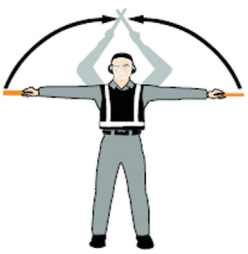
(a) pentru aeronave cu aripi fixe, pe partea stângă a aeronavei, în locul în care poate fi văzut cel mai bine de către pilot;

(b) pentru elicoptere, în locul în care dispecerul semnalizator/dispecerul de sol poate fi văzut cel mai bine de către pilot.

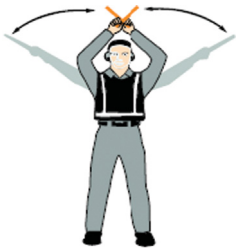
4.1.2. Înaintea utilizării semnalelor următoare, dispecerul semnalizator/dispecerul de sol trebuie să se asigure că zona în care urmează să fie dirijată aeronava este liberă de obiecte cu care aeronava, conformându-se cu punctul SERA.3301 litera (a), s-ar putea ciocni.

	1. **Însoțitorul de la capătul de plan/ ghidul** (*) Brațul drept întins deasupra capului cu bara îndreptată în sus; mâna dreaptă se mișcă spre corp cu bara îndreptată în jos. (*) Acest semnal reprezintă indicația persoanei poziționate la capătul planului aeronavei către pilot/dispecer de sol/operator tractare că mișcarea aeronavei către/dinspre poziția de parcare este neobstrucționată.
	2. **Identificați poarta** Brațele ridicate întinse complet deasupra capului, barele îndreptate în sus.

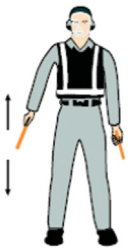
▼B

	3. **Urmați semnalele următorului dispecer semnalizator/dispecer de sol sau indicațiile turnului/controlului de sol** Ambele brațe sunt îndreptate în sus; brațele se mișcă și se întind în afara corpului, iar barele sunt îndreptate în direcția următorului dispecer semnalizator/dispecer de sol sau către următoarea zonă de rulare.
	4. **Drept înainte** Brațele întinse la nivelul umerilor se îndoaie la nivelul cotului, iar barele se mișcă în sus și în jos de la nivelul pieptului către cap.
	5a. **Virați spre stânga (din punctul de vedere al pilotului)** Cu brațul drept și bara extinse la un unghi de 90 de grade față de corp, se face semnul „înaintează” cu mâna stângă. Frecvența cu care se efectuează semnalul indică pilotului rata virării aeronavei.
	5b. **Virați spre dreapta (din punctul de vedere al pilotului)** Cu brațul stâng și bara extinse la un unghi de 90 de grade față de corp, se face semnul „înaintează” cu mâna dreaptă. Frecvența cu care se efectuează semnalul indică pilotului rata virării aeronavei.
	6a. **Opriți normal** Barele și brațele sunt complet extinse la un unghi de 90 de grade lateral și mișcate ușor în sus către cap, până când barele se încrucișează.

▼B

	6b. **Opriți de urgență** Brațele și barele sunt extinse brusc deasupra capului, încrucișând barele.
	7a. **Aplicați frânele** Mâna se ridică până la nivelul umărului cu palma deschisă. Se asigură contactul vizual cu echipajul de zbor, apoi se strânge pumnul. Dispecerul **nu** se mișcă până la primirea confirmării cu degetul mare în sus din partea echipajului de zor.
	7b. **Eliberați frânele** Mâna se ridică până la nivelul umărului cu pumnul strâns. Se asigură contactul vizual cu echipajul de zbor, apoi se desface pumnul. Dispecerul **nu** se mișcă până la primirea confirmării cu degetul mare în sus din partea echipajului de zor.
	8a. **Calele au fost puse** Cu brațele și barele complet extinse deasupra capului, barele se mișcă rectiliniu spre interior una către cealaltă, până când acestea se ating. Dispecerul **se asigură** că a primit confirmare din partea echipajului de zbor.
	8b. **Calele au fost scoase** Cu brațele și barele complet extinse deasupra capului, barele se mișcă rectiliniu spre în afară una față de cealaltă. Calele **nu** se scot decât cu acceptul echipajului de zbor.

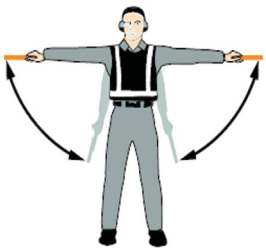
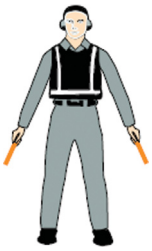
▼B

	9. **Porniți motorul (motoarele)** Brațul drept se ridică la nivelul capului cu bara îndreptată în sus și se începe o mișcare circulară cu mâna; simultan, cu brațul stâng ridicat deasupra nivelului capului, se indică motorul care trebuie pornit.
	10. **Opriți motoarele** Brațul se întinde cu bara în fața corpului la nivelul umărului; mâna cu bara se mișcă la nivelul umărului stâng cu deplasarea barei către umărul drept printr-o mișcare de translație la nivelul gâtului.
	11. **Încetiniți** Brațele extinse se mișcă în jos, flexând coatele, iar barele se mișcă în sus și în jos de la talie la genunchi.
	12. **Reduceți motorul (motoarele) din partea indicată** Cu brațele coborâte și barele îndreptate către sol, bara din *stânga* sau din *dreapta* se deplasează în sus și în jos, indicând motorul (motoarele) de pe partea *dreaptă* sau *stângă* care trebuie reduse.
	13. **Mișcați-vă înapoi** Cu brațele în fața corpului la nivelul taliei, acestea se rotesc într-o mișcare spre înainte. Pentru oprirea deplasării înapoi, se folosesc semnalele 6a sau 6b.

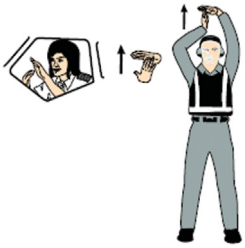
▼B

	14a. **Viraţi în timp ce daţi înapoi (pentru viraj spre dreapta)** Braţul stâng se îndreaptă cu bara în jos, iar braţul drept se coboară din poziţia verticală deasupra capului până la poziţia orizontală înainte, repetând mişcarea braţului drept.
	14b. **Viraţi în timp ce daţi înapoi (pentru viraj spre stânga)** Braţul drept se îndreaptă cu bara în jos, iar braţul stâng se coboară din poziţia verticală deasupra capului până la poziţia orizontală înainte, repetând mişcarea braţului stâng.
	15. **Afirmativ/totul în regulă** (*) Braţul drept se ridică la nivelul capului cu bara îndreptată în sus sau se arată mâna cu degetul mare ridicat; braţul stâng rămâne lângă coapsă. (*) Acest semnal este folosit și ca semnal de comunicare tehnic/de întreţinere.
	16. **Menţineţi-vă la punct fix** (*) Braţele se întind complet cu barele lateral la un unghi de 90 de grade. (*) Se utilizează pentru elicopterele care zboară la punct fix.
	17. **Urcaţi** (*) Cu braţele complet întinse și barele la un unghi de 90 de grade lateral și cu palmele întoarse în sus, mâinile se mișcă în sus. Frecvenţa mișcării indică rata de urcare. (*) Se utilizează pentru elicopterele care zboară la punct fix.

▼B

	18. **Coborâţi** (*) Cu braţele complet întinse și barele la un unghi de 90 de grade lateral și cu palmele întoarse în jos, mâinile se mișcă în jos. Frecvenţa mișcării indică rata de coborâre. (*) Se utilizează pentru elicopterele care zboară la punct fix.
	19a. **Mișcaţi-vă orizontal spre stânga (din punctul de vedere al pilotului)** (*) Se întinde brațul drept orizontal, la un unghi de 90 de grade față de corp. Celălalt braţ se mișcă în aceeași direcţie într-o mișcare de baleiaj. (*) Se utilizează pentru elicopterele care zboară la punct fix.
	19b. **Mișcaţi-vă orizontal spre dreapta (din punctul de vedere al pilotului)** (*) Se întinde brațul stâng orizontal, la un unghi de 90 de grade față de corp. Celălalt braţ se mișcă în aceeași direcţie într-o mișcare de baleiaj. (*) Se utilizează pentru elicopterele care zboară la punct fix.
	20. **Aterizaţi** (*) Braţele se încrucișează în fața corpului cu barele îndreptate în jos. (*) Se utilizează pentru elicopterele care zboară la punct fix.
	21. **Menţineţi-vă poziţia/așteptaţi următoarea semnalizare** Braţele și barele se întind complet în jos la un unghi de 45 de grade lateral. Poziţia se menţine până ce aeronavei i se aprobă următoarea manevră.

▼B

	22. **Liber la elice** Dispecerul execută un salut standard cu mâna dreaptă și/sau bara pentru a expedia aeronava. Se menține contactul vizual cu echipajul de zbor până când aeronava a început să ruleze.
	23. **Nu acționați comenzile (semnal de comunicare tehnic/de întreținere)** Brațul drept se îndoaie la nivelul capului și se închide pumnul sau se ține bara în poziție orizontală; brațul stâng rămâne lângă coapsă.
	24. **Conectați sursa de sol (semnal de comunicare tehnic/de întreținere)** Brațele se țin complet întinse deasupra capului; mâna stângă se desface orizontal și se mișcă vârful degetelor spre mâna dreaptă atingând palma deschisă cu mâna stânga (formând un „T”). Pe timp de noapte, se pot folosi și barele luminoase pentru a forma un „T” deasupra capului.
	25. **Deconectați sursa de putere (semnal de comunicare tehnic/de întreținere)** Brațele se țin complet întinse deasupra capului, iar cu vârfurile degetelor de la mâna dreaptă se atinge palma stângă deschisă, ținută orizontal (formând un „T”); apoi se mișcă mâna dreaptă de la stânga către înapoi. **Nu** se deconectează sursa de putere până nu se obține acceptul echipajului de zbor. Pe timp de noapte, se pot folosi și barele luminoase pentru a forma un „T” deasupra capului.
	26. **Negativ (semnal de comunicare tehnic/ de întreținere)** Se întinde brațul drept lateral la nivelul umărului la 90 de grade și se îndreaptă bara spre în jos sau se arată mâna cu degetul mare îndreptat în jos; mâna stângă rămâne lângă coapsă.

▼B

	27. **Stabiliți comunicația prin interfon (semnal de comunicare tehnic/de întreținere)** Se întind ambele brațe la 90 de grade față de corp și se acoperă urechile cu mâinile.
	28. **Coborâți/ridicați scările (semnal de comunicare tehnic/de întreținere)** (*) Cu brațul drept poziționat lateral pe lângă corp și brațul stâng ridicat deasupra capului la un unghi de 45 de grade, se mișcă brațul drept către umărul stâng într-o mișcare de baleiaj.

(*) Acest semnal este destinat în principal aeronavelor dotate cu scări în partea din față.

4.2. **De la pilotul unei aeronave către un dispecer semnalizator/dispecer de sol**

4.2.1. Aceste semnale trebuie utilizate de un pilot aflat carlingă cu mâinile la vederea dispecerului semnalizator/dispecerului de sol și iluminate, potrivit necesităților, pentru a facilita observarea de către dispecerul semnalizator/dispecerul de sol.

▼M2

	(a) Frâne puse: se ridică brațul și mâna, cu degetele întinse, orizontal în fața feței, apoi se strânge pumnul.
	(b) Frâne eliberate: se ridică brațul, cu pumnul strâns, orizontal în fața feței, apoi se extind degetele.
	(c) Puneți calele: se ridică mâinile cu fața palmelor în afară și se mișcă înspre interior pentru a fi încrucișate în fața feței.
	(d) Scoateți calele: se ridică mâinile cu fața palmelor în afară, se încrucișează în fața feței și se mișcă spre exterior.

▼M2

	(e) Gata pentru pornirea motorului (motoarelor): se indică numărul motorului ce urmează a fi pornit ridicând numărul corespunzător de degete de la o mână.

▼B

4.3. **Semnalele de comunicare tehnice/de întreţinere**

4.3.1. Se folosesc semnale manuale numai atunci când comunicarea verbală nu este posibilă în ceea ce privește semnalele de comunicare tehnice/de întreţinere.

4.3.2. Dispecerii semnalizatori/dispecerii de sol se asigură că primesc confirmarea echipajului de comandă cu privire la recepționarea semnalelor de comunicare tehnice/de întreţinere.

5. SEMNALE MANUALE DE URGENŢĂ STANDARD

5.1. Următoarele semnale manuale reprezintă minimul necesar pentru comunicarea de urgenţă între comandantul serviciilor de salvare și stingere a incendiilor la aeronave (ARFF) de la locul incidentului/pompierii ARFF și echipajul din carlingă și/sau echipajul de cabină al aeronavei implicate în incident. Semnalele manuale de urgenţă ale serviciilor de salvare și stingere a incendiilor la aeronave trebuie executate de pe partea stângă-faţă a aeronavei pentru echipajul din carlingă.

	1. **Evacuare recomandată** Evacuare recomandată pe baza evaluării situaţiei externe de către comandatul serviciilor de salvare și stingere a incendiilor la aeronave de la locul incidentului. Cu braţul ridicat orizontal și cu mâna ridicată la nivelul ochilor, se face semn de apropiere. Braţul imobil rămâne pe lângă corp. Pe timp de noapte – aceleași semnale cu barele.
	2. **Oprire recomandată** Recomand oprirea evacuării în curs de desfășurare. Opriți mișcarea aeronavei sau altă activitate aflată în curs de desfășurare. Braţele ridicate în faţa capului se încrucișează la încheieturi. Pe timp de noapte – aceleași semnale cu barele.
	3. **Urgenţă rezolvată** Niciun semn exterior de condiţii periculoase sau „totul în regulă”. Braţele întinse în afara corpului înspre în jos, la un unghi 45 de grade. Braţele se mișcă simultan înspre interior, sub nivelul taliei, până când se încrucișează la încheieturi, apoi se întind în exterior până la poziţia de pornire. Pe timp de noapte – aceleași semnale cu barele.

▼B

	4. **Incendiu** Mâna dreaptă se mișcă ca o suveică de la umăr la genunchi, în timp ce brațul stâng indică zona incendiului. Pe timp de noapte – aceleași semnale cu barele.

▼B

Apendicele 2

Baloanele libere nepilotate

1. CLASIFICAREA BALOANELOR LIBERE NEPILOTATE

1.1. **Baloanele libere nepilotate se clasifică în (a se vedea figura AP2-1):**

(a) *ușor:* un balon liber nepilotat care duce o încărcătură formată din unul sau mai multe colete cu o masă totală mai mică de 4 kg, exceptând cazul în care este calificat ca balon greu în conformitate cu litera (c) punctul 2, 3 sau 4; sau

(b) *mediu:* un balon liber nepilotat care duce o încărcătură formată din două sau mai multe colete cu o masă totală de 4 kg sau mai mare, dar mai mică de 6 kg, exceptând cazul în care este calificat ca balon greu în conformitate cu litera (c) punctul 2, 3 sau 4; sau

(c) *greu:* un balon liber nepilotat ce duce o încărcătură care:

1. are masa totală de 6 kg sau mai mare; sau

2. conține un colet de 3 kg sau mai mult; sau

3. conține un colet de 2 kg sau mai mult, cu masa pe unitatea de suprafață mai mare de 13 g/cm, determinată prin împărțirea masei totale a încărcăturii, exprimată în grame, la aria celei mai mici suprafețe ale sale, exprimată în centimetri pătrați;

4. utilizează o coardă sau un alt mijloc de suspendare a încărcăturii care necesită o forță de impact de 230 N sau mai mare pentru a detașa încărcătura suspendată de balon.

2. REGULI GENERALE DE OPERARE

2.1. Un balon liber nepilotat nu execută operațiuni fără autorizația statului din care se face lansarea.

2.2. Un balon liber nepilotat, altul decât un balon ușor utilizat exclusiv în scopuri meteorologice și operat într-o manieră stabilită de autoritatea competentă, nu poate fi operat deasupra teritoriului altui stat fără autorizația statului respectiv.

2.3. Autorizația menționată la punctul 2.2 trebuie obținută înaintea lansării balonului, dacă în timpul planificării operațiunilor se estimează că balonul poate fi purtat de vânt în spațiul aerian de deasupra teritoriului unui alt stat. O astfel de autorizație poate fi obținută pentru o serie de zboruri ale balonului sau pentru un tip particular de zboruri care se pot repeta periodic, de exemplu zboruri cu balonul pentru cercetarea atmosferei.

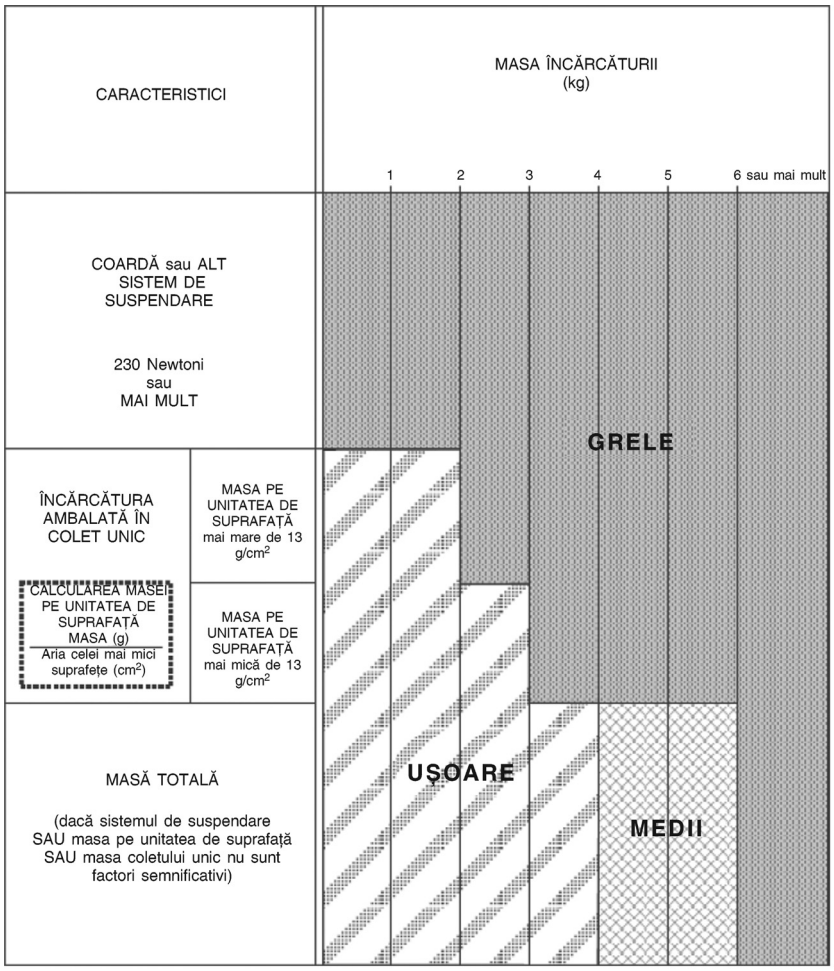
2.4. Un balon liber nepilotat trebuie operat numai în condițiile specificate de statul de înmatriculare și de statul sau statele pe care se estimează că le va survola.

2.5. Un balon liber nepilotat trebuie operat într-o manieră în care impactul balonului sau al oricărei părți a acestuia, inclusiv al încărcăturii sale, cu suprafața pământului să nu constituie un pericol pentru persoane sau bunuri.

2.6. Un balon liber nepilotat greu nu trebuie operat deasupra mării libere fără o coordonare prealabilă cu ANSP(-urile).

▼B

Figura AP2-1



3. LIMITĂRI DE OPERARE ȘI CERINȚE PRIVIND ECHIPAMENTELE

3.1. Un balon liber nepilotat greu nu poate fi operat fără autorizare din partea ANSP(-urilor) la altitudinea barometrică de 18 000 m (60 000 ft) sau prin orice altitudine sub aceasta la care:

(a) există nori sau fenomene de obscurizare cu o acoperire mai mare de 4 optimi; sau

(b) vizibilitatea orizontală este mai mică de 8 km.

3.2. Un balon liber nepilotat mediu sau greu nu poate fi lansat într-o manieră care să conducă la un zbor al balonului la înălțimi mai mici de 300 m (1 000 ft) deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări sau deasupra unor adunări de persoane în aer liber care nu au legătură cu respectiva operațiune.

3.3. Un balon liber nepilotat greu poate fi operat numai dacă:

(a) este echipat cu cel puțin două dispozitive sau sisteme de încheiere a zborului încărcăturii, automate sau acționate prin telecomandă, care funcționează independent unul față de celălalt;

(b) în cazul baloanelor zero-presiune din polietilenă, este dotat cu cel puțin două metode, sisteme, dispozitive sau combinații ale acestora, care funcționează independent unul față de celălalt și sunt acționate pentru a încheia zborul învelișului balonului;

▼B

(c) învelișul balonului este echipat cu un dispozitiv (dispozitive) sau material reflectorizant(e) radar, care să reflecte undele radar de suprafață din banda de frecvență 200 MHz-2 700 MHz, și/sau balonul este echipat cu orice altfel de dispozitiv(e) care să permită operatorului urmărirea continuă a deplasării sale în afara ariei de acoperire a staţiei radar de la sol.

3.4. Un balon liber nepilotat greu nu poate fi operat în următoarele condiţii:

(a) într-o zonă în care se utilizează un echipament SSR aflat la sol, decât dacă este echipat cu un transponder tip radar secundar de supraveghere capabil să raporteze altitudinea barometrică, care funcţionează continuu pe un cod alocat sau care poate fi pornit de către staţia de urmărire atunci când este necesar; sau

(b) într-o zonă în care se utilizează un echipament ADS-B aflat la sol, decât dacă este echipat cu un transmiţător ADS-B capabil să raporteze altitudinea barometrică, care funcţionează continuu sau care poate fi pornit de către staţia de urmărire atunci când este necesar.

3.5. Un balon liber nepilotat echipat cu o antenă suspendată, care pentru ruperea în orice punct necesită o forţă mai mare de 230 N, nu poate fi operat decât dacă antena are fanioane sau banderole colorate atașate la intervale nu mai mari de 15 m.

3.6. Un balon liber nepilotat greu nu poate fi operat sub 18 000 m (60 000 ft) altitudine barometrică, pe timp de noapte sau în orice altă perioadă prevăzută de autoritatea competentă, decât dacă balonul, atașamentele și încărcătura acestuia sunt luminate, indiferent dacă vor fi separate sau nu în timpul operaţiunilor.

3.7. Un balon liber nepilotat greu care este echipat cu un dispozitiv de suspendare (altul decât o parașută deschisă colorată foarte vizibil) cu o lungime mai mare de 15 m nu poate fi operat pe timp de noapte sub 18 000 m (60 000 ft) altitudine barometrică, decât dacă dispozitivul de suspendare este colorat în benzi alternante în culori foarte vizibile sau are atașate fanioane colorate.

4. ÎNCHEIEREA ZBORULUI

4.1. Operatorul unui balon liber nepilotat greu trebuie să acţioneze dispozitivele corespunzătoare de încheiere a zborului impuse de punctul 3.3 literele (a) și (b):

(a) atunci când se află că condiţiile meteorologice sunt inferioare celor prescrise pentru desfășurarea operaţiunilor;

(b) dacă o defecţiune sau orice alt motiv face ca desfășurarea în continuare a operaţiunilor să devină periculoasă pentru traficul aerian sau pentru persoanele sau bunurile aflate la sol; sau

(c) înainte de intrarea neautorizată în spaţiul aerian de deasupra unui alt stat.

5. NOTIFICAREA ZBORULUI

5.1. **Notificarea premergătoare zborului**

5.1.1. Se transmite unităţii de servicii de trafic aerian competente o notificare a intenţiei de a efectua un zbor al unui balon liber nepilotat mediu sau greu, din timp, cu cel puţin șapte zile înaintea datei la care se intenţionează efectuarea zborului.

5.1.2. Notificarea zborului intenţionat trebuie să conţină următoarele informaţii, în funcţie de solicitarea unităţii de servicii de trafic aerian competente:

(a) identificarea zborului balonului sau numele de cod al lansării;

(b) clasificarea și descrierea balonului;

▼B

(c) codul SSR, adresa aeronavei sau frecvența NDB, după caz;

(d) numele operatorului și numărul de telefon;

(e) locul de lansare;

(f) ora estimată a lansării (sau ora de începere și de încheiere a unor lansări multiple);

(g) numărul baloanelor lansate și intervalul planificat între lansări (pentru lansări multiple);

(h) direcția estimată a ascensiunii;

(i) nivelul (nivelurile) de croazieră (altitudine barometrică);

(j) timpul necesar estimat până la traversarea altitudinii barometrice de 18 000 m (60 000 ft) sau până la atingerea nivelului de croazieră, dacă acesta este la sau sub 18 000 m (60 000 ft), împreună cu poziția estimată. Dacă operațiunea constă în lansări continue, timpul precizat trebuie să fie timpul estimat la care primul și ultimul balon din serie vor atinge nivelul propus (de exemplu 122136Z-130330Z);

(k) data și ora estimate de încheiere a zborului și locul prevăzut al zonei de impact/recuperare. În cazul baloanelor destinate zborurilor de lungă durată la care data și ora încheierii zborului și locul impactului nu pot fi prevăzute cu acuratețe, se utilizează termenul de „durată lungă”. Dacă există mai mult de un loc de impact/recuperare, se indică fiecare loc, împreună cu ora estimată a impactului respectiv. Dacă există o serie continuă de impacturi, timpul indicat este ora estimată a primului impact și ora estimată a ultimului impact din serie (de exemplu 070330Z-072300Z).

▼M2

5.1.3. Orice modificări ale informațiilor premergătoare lansării notificate în conformitate cu punctul 5.1.2 trebuie transmise unității ATS competente, cu nu mai puțin de șase ore înainte de ora estimată a lansării sau, în cazul cercetărilor unor perturbații solare sau cosmice în care timpul este un element critic, cu nu mai puțin de 30 de minute înainte de ora estimată pentru începerea operațiunii.

▼B

5.2. **Notificarea lansării**

5.2.1. Imediat după ce este lansat un balon liber nepilotat mediu sau greu, operatorul trebuie să notifice următoarele informații unității de servicii de trafic aerian competente:

(a) identificarea zborului balonului;

(b) locul de lansare;

(c) ora reală a lansării;

(d) ora estimată la care va fi depășită altitudinea barometrică de 18 000 m (60 000 ft) sau ora estimată la care va fi atins nivelul de croazieră dacă acesta este la 18 000 m (60 000 ft) sau mai jos, precum și poziția estimată; și

(e) orice modificare a informațiilor notificate anterior în conformitate cu punctul 5.1.2 literele (g) și (h).

5.3. **Notificarea anulării**

5.3.1. De îndată ce are cunoștință de faptul că a fost anulat zborul planificat al unui balon liber nepilotat mediu sau greu, notificat anterior conform punctului 5.1, operatorul trebuie să notifice unitatea de servicii de trafic aerian competentă în acest sens.

▼B

6. ÎNREGISTRAREA POZIȚIEI ȘI RAPOARTE

6.1. Operatorul unui balon liber nepilotat greu care operează la o altitudine barometrică de 18 000 m (60 000 ft) sau mai mică trebuie să urmărească traiectoria de zbor a balonului și să transmită rapoarte privind poziția balonului, conform celor solicitate de serviciile de trafic aerian. Cu excepția cazului în care serviciile de trafic aerian solicită rapoarte privind poziția balonului la intervale mai mici de timp, operatorul trebuie să înregistreze poziția balonului la fiecare două ore.

6.2. Operatorul unui balon liber nepilotat greu care operează la o altitudine barometrică mai mare de 18 000 m (60 000 ft) trebuie să urmărească derularea zborului balonului și să transmită rapoarte privind poziția balonului, conform celor solicitate de serviciile de trafic aerian. Cu excepția cazului în care serviciile de trafic aerian solicită rapoarte privind poziția balonului la intervale mai mici de timp, operatorul trebuie să înregistreze poziția balonului la fiecare 24 de ore.

6.3. Operatorul notifică imediat unității de servicii de trafic aerian competente dacă o poziție nu poate fi înregistrată în conformitate cu punctele 6.1 și 6.2. Această notificare trebuie să includă ultima poziție înregistrată. Unitatea de servicii de trafic aerian competentă trebuie notificată imediat ce se reia urmărirea traiectoriei balonului.

6.4. Operatorul trebuie să transmită unității de servicii de trafic aerian competente, cu o oră înainte de începerea coborârii planificate a unui balon liber nepilotat greu, următoarele informații referitoare la balonul respectiv:

(a) poziția geografică curentă;

(b) nivelul actual (altitudine barometrică);

(c) ora prevăzută pentru atingerea altitudinii barometrice de 18 000 m (60 000 ft), dacă este cazul;

(d) ora prevăzută și locul de impact cu solul.

6.5. La încheierea operațiunii, operatorul unui balon liber nepilotat mediu sau greu trebuie să informeze unitatea de servicii de trafic aerian competentă că operațiunea s-a terminat.

▼B

Apendicele 3

Tabel cu nivelurile de croazieră

1.1. Nivelurile de croazieră care trebuie respectate sunt după cum urmează:

DRUM (*)											
De la 000 grade la 179 grade						De la 180 grade la 359 grade					
Zboruri IFR			Zboruri VFR			Zboruri IFR			Zboruri VFR		
Nivel			Nivel			Nivel			Nivel		
FL	ft	metri	FL	ft	metri	FL	ft	metri	FL	ft	metri
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

(*) Drumul magnetic sau, în regiunile polare la latitudini mai mari de 70 de grade și în interiorul extensiilor la aceste zone prevăzute la autoritățile competente, drumurile grilă (*grid*) determinate de o rețea de linii paralele cu meridianul Greenwich suprapuse pe o hartă polară stereografică în care direcția către Polul Nord este suplinită de Nordul grilă (*Grid North*)

▼B

Apendicele 4

Clasificarea spaţiilor aeriene ATS – Serviciile furnizate şi cerinţele pentru zboruri

[SERA.6001 şi SERA.5025 litera (b)]

Clasa	Tipul de zbor	Eşalonare furnizată	Serviciu furnizat	Limita de viteză (*)	Cerinţă privind capacitatea de radiocomunicaţie	Necesitatea comunicaţiei aer-sol bilaterale continue prin voce	Supuse autorizării ATC
A	Numai IFR	Toate aeronavele	Serviciul de control al traficului aerian	Nu se aplică	Da	Da	Da
B	IFR	Toate aeronavele	Serviciul de control al traficului aerian	Nu se aplică	Da	Da	Da
	VFR	Toate aeronavele	Serviciul de control al traficului aerian	Nu se aplică	Da	Da	Da
C	IFR	IFR faţă de IFR IFR faţă de VFR	Serviciul de control al traficului aerian	Nu se aplică	Da	Da	Da
	VFR	VFR faţă de IFR	1. Serviciul de control al traficului aerian pentru eşalonarea faţă de IFR ►**M2** 2. Serviciul de control al traficului aerian, informări de trafic VFR/VFR (şi indicaţii de evitare a traficului aerian, la cerere) ◄	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da	Da	Da
D	IFR	IFR faţă de IFR	Serviciul de control al traficului aerian, informări de trafic despre zborurile VFR (şi indicaţii pentru evitarea traficului aerian, la cerere)	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da	Da	Da

▼B

Clasa	Tipul de zbor	Eşalonare furnizată	Serviciu furnizat	Limita de viteză (*)	Cerinţă privind capacitatea de radiocomunicaţie	Necesitatea comunicaţiei aer-sol bilaterale continue prin voce	Supuse autorizării ATC
	VFR	Nu	►M2 Serviciul de control al traficului aerian, informări de trafic IFR/VFR și VFR/VFR (și indicaţii de evitare a traficului aerian, la cerere) ◄	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da	Da	Da
E	IFR	IFR faţă de IFR	Serviciul de control al traficului aerian și, dacă este posibil, informări de trafic despre zborurile VFR	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da	Da	Da
	VFR	Nu	Informări de trafic, dacă este posibil	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nu (**)	Nu (**)	Nu
F	IFR	IFR faţă de IFR, dacă este posibil	Serviciul consultativ de trafic aerian; serviciul de informare a zborurilor, la cerere	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da (***)	Nu (***)	Nu
	VFR	Nu	Serviciul de informare a zborurilor, la cerere	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nu (**)	Nu (**)	Nu
G	IFR	Nu	Serviciul de informare a zborurilor, la cerere	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da (**)	Nu (**)	Nu
	VFR	Nu	Serviciul de informare a zborurilor, la cerere	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nu (**)	Nu (**)	Nu

(*) Când nivelul altitudinii de tranziţie este mai mic de 10 000 ft (3 050 m) AMSL, trebuie folosit FL 100 în locul valorii de 10 000 ft. Autoritatea competentă poate de asemenea scuti anumite tipuri de aeronave care, din motive tehnice sau de siguranţă, nu pot menţine această viteză.

(**) Piloţii trebuie să menţină supravegherea comunicaţiei continue aer-sol prin voce și să stabilească comunicaţia bilaterală, dacă este cazul, pe canalul de comunicare corespunzător în RMZ.

(***) Comunicaţia aer-sol prin voce este obligatorie pentru zborurile care participă la serviciul consultativ. Piloţii trebuie să menţină supravegherea comunicaţiei continue aer-sol prin voce și să stabilească comunicaţia bilaterală, dacă este cazul, pe canalul de comunicare corespunzător în RMZ.

▼M2

Apendicele 5

Specificații tehnice referitoare la observațiile de la aeronave și rapoartele prin comunicații de voce

A. INSTRUCȚIUNI DE RAPORTARE

MODEL AIREP SPECIAL

	ELEMENT	PARAMETRU	TRANSMITE PRIN TELEFONIE, după caz
	—	Indicativul tipului de mesaj — raport special din zbor	[AIREP] SPECIAL
Secțiunea 1	1	Identificarea aeronavei	*(identificarea aeronavei)*
	2	Poziția	POZIȚIA *(latitudine și longitudine)* DEASUPRA *(punct semnificativ)* ABEAM *(punct semnificativ)* *(punct semnificativ) (relevment) (distanță)*
	3	Ora	*(ora)*
	4	Nivelul	NIVELUL DE ZBOR *(numărul)* sau *(numărul)* METRI sau PICIOARE ÎN URCARE CĂTRE NIVELUL DE ZBOR *(numărul)* sau *(numărul)* METRI sau PICIOARE ÎN COBORÂRE CĂTRE NIVELUL DE ZBOR *(numărul)* sau *(numărul)* METRI sau PICIOARE
	5	Poziția următoare și ora estimată de survol	*(poziția) (ora)*
	6	Punctul semnificativ următor	URMEAZĂ *(poziția)*
Secțiunea 2	7	Ora estimată de sosire	*(aerodromul) (ora)*
	8	Autonomia	AUTONOMIE *(ore și minute)*
Secțiunea 3	9	Fenomen întâlnit sau observat care impune un raport special din zbor: — Turbulență moderată — Turbulență puternică — Givraj moderat — Givraj puternic — Undă orografică puternică — Oraje fără grindină — Oraje cu grindină — Furtună puternică de praf/de nisip — Nor de cenușă vulcanică — Activitate vulcanică preeruptivă sau erupție vulcanică	 TURBULENȚĂ MODERATĂ TURBULENȚĂ PUTERNICĂ GIVRAJ MODERAT GIVRAJ PUTERNIC UNDĂ OROGRAFICĂ PUTERNICĂ ORAJE ORAJE CU GRINDINĂ FURTUNĂ PUTERNICĂ DE PRAF sau DE NISIP NOR DE CENUȘĂ VULCANICĂ ACTIVITATE VULCANICĂ PREERUPTIVĂ sau ERUPȚIE VULCANICĂ

▼M2

1. CONȚINUTUL RAPOARTELOR DIN ZBOR

1.1. **Rapoarte de poziție și rapoarte speciale din zbor**

1.1.1. Secțiunea 1 a modelului prevăzut la punctul A este obligatorie pentru rapoartele de poziție și pentru rapoartele speciale din zbor, însă punctele 5 și 6 pot fi omise. Secțiunea 2 se adaugă, în întregime sau parțial, numai la cererea operatorului sau a reprezentantului desemnat al acestuia sau atunci când pilotul comandant consideră că este necesar. Secțiunea 3 se include în rapoartele speciale din zbor.

1.1.2. Condițiile care au impus transmiterea raportului special din zbor se selectează din lista care figurează la punctul SERA.12005 litera (a).

1.1.3. În cazul rapoartelor speciale din zbor care conțin informații privind activitatea vulcanică, se întocmește un raport după zbor utilizând formularul de raportare a activității vulcanice (modelul VAR) care figurează la punctul B. Toate elementele observate trebuie înregistrate și indicate fiecare la rubrica corespunzătoare din formularul model VAR.

1.1.4. Trebuie transmise rapoarte speciale din zbor cât mai curând posibil după ce a fost observat un fenomen care impune necesitatea unui astfel de raport special din zbor.

2. INSTRUCȚIUNI DETALIATE DE RAPORTARE

2.1. Elementele unui raport din zbor trebuie raportate în ordinea în care sunt enumerate în modelul de formular AIREP SPECIAL.

— INDICATIVUL TIPULUI DE MESAJ. Raportați „SPECIAL” pentru un raport special din zbor.

Secțiunea 1

Elementul 1 – IDENTIFICAREA AERONAVEI. Raportați indicativul de apel radiotelefonic al aeronavei în conformitate cu dispozițiile de la punctul SERA.14050.

Elementul 2 – POZIȚIA. Raportați poziția ca latitudine (2 cifre pentru grade sau 4 cifre pentru grade și minute, urmate de „nord” sau „sud”) și longitudine (3 cifre pentru grade sau 5 cifre pentru grade și minute, urmate de „est” sau „vest”), ca punct semnificativ identificat printr-un identificator codificat (2-5 caractere) sau ca punct semnificativ urmat de relevmentul magnetic (3 cifre) și distanța în mile nautice de la punctul respectiv. Precedați punctul semnificativ de „ABEAM”, dacă este cazul.

Elementul 3 – ORA. Raportați ora în ore și minute UTC (4 cifre), cu excepția cazului în care ora se raportează în minute după ora întreagă (2 cifre) conform prevederilor acordurilor regionale de navigație aeriană. Ora raportată trebuie să fie ora reală la care aeronava se afla în poziția respectivă și nu ora creării sau a transmiterii raportului. Ora trebuie raportată întotdeauna în ore și minute UTC la transmiterea unui raport special din zbor.

Elementul 4 – NIVELUL DE ZBOR SAU ALTITUDINEA. Raportați nivelul de zbor în 3 cifre atunci când altimetrul este calibrat la presiunea standard. Raportați altitudinea în metri urmată de „METRI” (în engleză „METERS”) sau în picioare urmată de „PICIOARE” (în engleză „FEET”) atunci când altimetrul este calibrat la presiunea atmosferică la nivelul mării (QNH). Raportați „ÎN URCARE” (în engleză „CLIMBING”) (urmat de nivel) atunci când urcați sau „ÎN COBORÂRE” (în engleză „DESCENDING”) (urmat de nivel) atunci când coborâți la un nou nivel după depășirea punctului semnificativ.

▼M2

Elementul 5 – POZIȚIA URMĂTOARE ȘI ORA ESTIMATĂ DE SURVOL. Raportați următorul punct de raportare și ora estimată de survolare a respectivului punct de raportare sau raportați poziția estimată care va fi atinsă o oră mai târziu, în funcție de procedurile de raportare a poziției care sunt în vigoare. Utilizați convențiile referitoare la date indicate la elementul 2 pentru poziție. Raportați ora estimată de survolare a acestei poziții. Raportați ora în ore și minute UTC (4 cifre), cu excepția cazului în care ora se raportează în minute după ora întreagă (2 cifre) conform prevederilor acordurilor regionale de navigație aeriană.

Elementul 6 – PUNCTUL SEMNIFICATIV URMĂTOR. Raportați punctul semnificativ următor după „poziția următoare și ora estimată de survol”.

Secțiunea 2

Elementul 7 – ORA ESTIMATĂ DE SOSIRE. Raportați numele aerodromului unde se intenționează prima aterizare, urmat de ora estimată de sosire la acest aerodrom în ore și minute UTC (4 cifre).

Elementul 8 – AUTONOMIE. Raportați „AUTONOMIE” (în engleză „ENDURANCE”), urmat de autonomia oferită de combustibil în ore și minute (4 cifre).

Secțiunea 3

Elementul 9 – FENOMEN CARE IMPUNE UN RAPORT SPECIAL DIN ZBOR. Raportați unul dintre următoarele fenomene întâlnite sau observate:

— turbulență moderată drept „TURBULENȚĂ MODERATĂ” (în engleză „TURBULENCE MODERATE”); și

— turbulență puternică drept „TURBULENȚĂ PUTERNICĂ” (în engleză „TURBULENCE SEVERE”).

Se aplică următoarele specificații:

— Moderată – condiții în care pot apărea modificări moderate în ceea ce privește atitudinea și/sau altitudinea aeronavei, însă aeronava rămâne constant sub control. De obicei, mici variații ale vitezei față de aer. Modificări ale indicațiilor accelerometrului cuprinse între 0,5 și 1,0 g la centrul de greutate al aeronavei. Mersul dificil. Pasagerii simt tensiuni la nivelul centurilor de siguranță. Obiectele nefixate se deplasează.

— Puternică – condiții în care pot apărea modificări bruște în ceea ce privește atitudinea și/sau altitudinea aeronavei; se poate pierde controlul asupra aeronavei pe perioade scurte. De obicei, variații mari ale vitezei față de aer. Modificări ale indicațiilor accelerometrului de peste 1,0 g la centrul de greutate al aeronavei. Pasageri sunt împinși violent în centurile de siguranță. Obiectele nefixate sunt aruncate de colo-acolo.

— givraj moderat drept „GIVRAJ MODERAT” (în engleză „ICING MODERATE”), givraj puternic drept „GIVRAJ PUTERNIC” (în engleză „ICING SEVERE”);

Se aplică următoarele specificații:

— Moderat – condiții în care se poate considera preferabilă schimbarea direcției și/sau a altitudinii.

— Puternic – condiții în care se consideră esențială schimbarea imediată a direcției și/sau a altitudinii.

▼M2

— Undă orografică puternică drept „UNDĂ OROGRAFICĂ PUTERNICĂ” (în engleză „MOUNTAIN WAVE SEVERE”);

Se aplică următoarea specificaţie:

— Puternică – condiţii în care curentul descendent asociat este de 3,0 m/s (600 ft/min) sau mai mare și/sau aeronava se confruntă cu o turbulenţă puternică.

— Oraj fără grindină drept „ORAJ” (în engleză „THUNDERSTORM”), oraj cu grindină drept „ORAJ CU GRINDINĂ” (în engleză „THUNDERSTORM WITH HAIL”);

Se aplică următoarea specificaţie:

Se raportează numai orajele care sunt:

— obscurizate în ceaţă; sau

— înglobate în nori; sau

— pe o zonă extinsă; sau

— care formează o linie de gren.

— Furtună puternică de praf sau de nisip drept „FURTUNĂ PUTERNICĂ DE PRAF” (în engleză „DUSTSTORM HEAVY”) sau „FURTUNĂ PUTERNICĂ DE NISIP” (în engleză „SANDSTORM HEAVY”);

— Nor de cenușă vulcanică drept „NOR DE CENUȘĂ VULCANICĂ” (în engleză „VOLCANIC ASH CLOUD”);

— Activitate vulcanică preeruptivă sau erupţie vulcanică drept „ACTIVITATE VULCANICĂ PREERUPTIVĂ” (în engleză „PREERUPTION VOLCANIC ACTIVITY”) sau „ERUPŢIE VULCANICĂ” (în engleză „VOLCANIC ERRUPTION”);

Se aplică următoarea specificaţie:

În acest context, „activitate vulcanică preeruptivă” înseamnă o activitate vulcanică neobișnuită și/sau în creștere care ar putea anunţa o erupţie vulcanică.

2.2. Informaţiile înregistrate în formularul de raportare a activităţii vulcanice (modelul VAR) nu se transmit prin RTF, dar, la sosirea pe un aerodrom, respectivul formular trebuie predat fără întârziere de către operator sau de către un membru al echipajului de zbor biroului meteorologic de aerodrom. Dacă un astfel de birou nu este ușor accesibil, formularul completat trebuie predat în conformitate cu procedurile locale convenite de către furnizorii de MET și ATS și de către operatorul aeronavei.

3. TRANSMITEREA INFORMAŢIILOR METEOROLOGICE PRIMITE PRIN COMUNICAŢII DE VOCE

Atunci când recepţionează rapoarte speciale din zbor, unităţile ATS trebuie să le transmită fără întârziere centrului de veghe meteorologică asociat (MWO). Pentru a garanta integrarea rapoartelor speciale din zbor în sistemele automate de la sol, elementele respectivelor rapoarte trebuie transmise utilizând convenţiile referitoare la date menţionate mai jos, în ordinea specificată.

— DESTINATAR. Înregistraţi staţia apelată și, atunci când este necesar, retransmiterile necesare.

— INDICATIVUL TIPULUI DE MESAJ. Înregistraţi „ARS” pentru un raport special din zbor.

— IDENTIFICAREA AERONAVEI. Înregistraţi datele de identificare ale aeronavei utilizând convenţia referitoare la date indicată la câmpul 7 al planului de zbor, fără spaţiu între indicativul operatorului și codul de înmatriculare al aeronavei sau identificarea zborului, dacă se utilizează.

▼M2

Secţiunea 1

Elementul 0 – POZIŢIA. Înregistraţi poziţia ca latitudine (2 cifre pentru grade sau 4 cifre pentru grade și minute, urmate, fără spaţiu, de N sau S) și longitudine (3 cifre pentru grade sau 5 cifre pentru grade și minute, urmate, fără spațiu, de E sau V), ca punct semnificativ identificat printr-un identificator codificat (2-5 caractere) sau ca punct semnificativ urmat de relevmentul magnetic (3 cifre) și de distanţa în mile nautice (3 cifre) de la punctul respectiv. Precedaţi punctul semnificativ de „ABEAM”, dacă este cazul.

Elementul 1 – ORA. Înregistraţi ora în ore și minute UTC (4 cifre).

Elementul 2 – NIVELUL DE ZBOR SAU ALTITUDINEA. Înregistraţi „F” urmat de 3 cifre (de exemplu, „F310”) la raportarea unui nivel de zbor. Înregistraţi altitudinea în metri urmată de „M” sau în picioare urmată de „FT” la raportarea altitudinii. Înregistraţi „ASC” (nivelul) atunci când urcaţi sau „DES” (nivelul) atunci când coborâţi.

Secţiunea 2

Elementul 9 – FENOMEN CARE IMPUNE UN RAPORT SPECIAL DIN ZBOR. Înregistraţi fenomenul raportat după cum urmează:

— turbulenţă moderată drept „TURB MOD”;

— turbulenţă puternică drept „TUR SEV”;

— givraj moderat drept „ICE MOD”;

— givraj puternic drept „ICE SEV”;

— undă orografică puternică drept „MTW SEV”;

— oraj fără grindină drept „TS”;

— oraj cu grindină drept „TSGR”;

— furtună puternică de praf sau de nisip drept „HVY SS”;

— nor de cenușă vulcanică drept „VA CLD”;

— activitate vulcanică preeruptivă sau erupţie vulcanică drept „VA”;

— grindină drept „GR”;

— nori cumulonimbus drept „CB”.

ORĂ TRANSMISIE. Se înregistrează numai în cazul în care se transmite secţiunea 3.

4. PREVEDERI SPECIFICE REFERITOARE LA RAPORTAREA FORFECĂRII VÂNTULUI ȘI A ACTIVITĂŢII VULCANICE

4.1. **Raportarea forfecării vântului**

4.1.1. La raportarea observaţiilor de la aeronavă asupra forfecării vântului întâlnite în fazele de urcare iniţială sau de apropiere ale zborului, trebuie să se includă tipul de aeronavă.

▼M2

4.1.2. În situația în care s-au raportat sau prognozat, însă nu s-au întâlnit condiții de forfecare a vântului în faza de urcare inițială sau de apropiere a zborului, pilotul comandant informează cât mai curând posibil unitatea ATS corespunzătoare, cu excepția cazului în care pilotul comandant are cunoștință de faptul că unitatea de servicii de trafic aerian corespunzătoare a fost deja informată în acest sens de către o aeronavă precedentă.

4.2. **Raportarea după zbor a activității vulcanice**

4.2.1. La sosirea unei aeronave la un aerodrom, raportul completat privind activitatea vulcanică se predă de către operatorul aeronavei sau de către un membru al echipajului de zbor biroului meteorologic de aerodrom sau, dacă acest birou nu este ușor accesibil membrilor echipajelor de zbor la sosire, formularul completat trebuie tratat în conformitate cu procedurile locale convenite de către furnizorii de MET și ATS și de către operatorul aeronavei.

4.2.2. Raportul privind activitatea vulcanică, completat, pe care îl primește un birou meteorologic de aerodrom trebuie transmis fără întârziere centrului de veghe meteorologică responsabil cu asigurarea supravegherii meteorologice în regiunea de informare a zborurilor în care a fost observată activitatea vulcanică.

▼M2

B. RAPORTUL SPECIAL DIN ZBOR REFERITOR LA ACTIVITATEA VULCANICĂ (MODELUL VAR)

MODELUL VAR: de utilizat pentru raportarea după zbor

RAPORT PRIVIND ACTIVITATEA VULCANICĂ

Rapoartele de zbor sunt extrem de importante pentru a evalua pericolele prezentate de norii de cenușă vulcanică la adresa operațiunilor cu aeronave

OPERATOR:			IDENTIFICAREA A/C: (indicată în planul de zbor)		
PILOT COMANDANT:					
PLECARE DIN:	DATA:	ORA; UTC:	SOSIRE LA:	DATA:	ORA; UTC:
DESTINATAR			AIREP SPECIAL		
Elementele 1-8 trebuie raportate imediat unității ATS cu care sunteți în contact.					
1) IDENTIFICAREA AERONAVEI			2) POZIȚIA		
3) ORA			4) NIVELUL DE ZBOR SAU ALTITUDINEA		
5) ACTIVITATE VULCANICĂ OBSERVATĂ LA (poziția sau relevmentul, nivelul estimat al norului de cenușă și distanța de la aeronavă)					
6) TEMPERATURA AERULUI			7) VÂNTUL INSTANTANEU		
8) INFORMAȚII SUPLIMENTARE SO_2 DETECTAT da ☐ nu ☐ Cenușă întâlnită da ☐ nu ☐			Altele _____ (scurtă descriere a activității, în special a întinderii pe verticală și în lateral a norului de cenușă și, dacă e posibil, mișcarea pe orizontală, rata de creștere etc.)		
După aterizare, completați elementele 9-16, apoi trimiteți formularul prin fax la: (numărul de fax trebuie furnizat de către autoritatea în domeniul meteorologiei pe baza procedurilor locale convenite de autoritatea respectivă și operatorul în cauză.)					
9) DENSITATEA NORULUI DE CENUȘĂ	☐ (a) Mică		☐ (b) Moderată		☐ (c) Foarte mare
10) CULOAREA NORULUI DE CENUȘĂ	☐ (a) Albă		☐ (b) Gri deschis		☐ (c) Gri închis
	☐ (d) Neagră		☐ (e) Alta _____		
11) ERUPȚIE	☐ (a) continuă		☐ (b) intermitentă		☐ (c) nu este vizibilă
12) POZIȚIA ACTIVITĂȚII	☐ (a) Vârf		☐ (b) Pe o parte		☐ (c) Un singur loc
	☐ (d) Mai multe l		☐ (e) Nu se observă		
13) ALTE CARACTERISTICI OBSERVATE ALE ERUPȚIEI	☐ (a) Fulgere		☐ (b) Strălucire		☐ (c) Pietre mari
	☐ (d) Căderi de cenușă		☐ (e) Nor în formă de ciupercă		☐ (f) Toate cele enumerate
14) EFECTUL ASUPRA AERONAVEI	☐ (a) Comunicații		☐ (b) Sisteme de navigație		☐ (c) Motoare
	☐ (d) Pilot static		☐ (e) Parbriz		☐ (f) Ferestre
15) ALTE EFECTE	☐ (a) Turbulență		☐ (b) Foc St. Elmo		☐ (c) Alte emanații
16) ALTE INFORMAȚII (Orice informație considerată utilă.)					

▼B

Supliment la ANEXĂ

Lista diferenţelor stabilite de comun acord care trebuie notificate OACI în conformitate cu articolul 5 din prezentul regulament:

▼M2

Anexa 2 a OACI

Diferenţele dintre prezentul regulament și standardele internaţionale cuprinse în anexa 2 la Convenţia privind aviaţia civilă internaţională, astfel cum a fost modificată.

▼B

Diferenţa A2-01	
Anexa 2 OACI Capitolul 3 3.2.2	Dispoziţie nouă. Punctul SERA.3210 litera (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 prevede: „(b) *O aeronavă care cunoaște faptul că manevrabilitatea unei alte aeronave este afectată trebuie să acorde prioritate acelei aeronave.*”
Diferenţa A2-02	
Anexa 2 OACI Capitolul 3 3.2.3.2(b)	Punctul SERA.3215 litera (b) punctul 2 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 prevede [cu adăugarea textului subliniat la standardul OACI din anexa 2 punctul 3.2.3.2(b)]: „2. *cu excepţia cazului în care sunt staţionate și adecvat iluminate, toate aeronavele de pe suprafaţa de mișcare a unui aerodrom trebuie să aibă aprinse lumini destinate să indice extremităţile structurii lor, în măsura în care este posibil*;”
Diferenţa A2-03	
Anexa 2 OACI Capitolul 3 3.2.5(c) și (d)	Punctul SERA.3225 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 diferă faţă de standardul OACI din anexa 2, punctele 3.2.5(c) și 3.2.5(d) prin faptul că precizează că literele (c) și (d) nu se aplică în cazul baloanelor: „(c) exceptând baloanele, să execute toate virajele spre stânga atunci când efectuează o apropiere pentru aterizare și după decolare, cu excepţia cazului în care i s-a indicat altfel sau i s-au dat alte instrucţiuni de către ATC; (d) exceptând baloanele, să aterizeze și să decoleze cu vânt de faţă, cu excepţia cazului în care siguranţa zborului, configuraţia pistei sau considerentele de trafic aerian determină altă direcţie preferabilă.”
▼M2 **Diferenţa A2-04**	
Anexa 2 OACI Capitolul 3 3.3.1.2.	Punctul 3.3.1.2 din anexa 2 a OACI se înlocuiește cu punctul SERA.4001 litera (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012. Diferenţele dintre standardul OACI menţionat și respectivul regulament al Uniunii sunt următoarele: — Cu privire la zborurile VFR prevăzute să traverseze graniţele internaţionale, diferenţa dintre regulamentul Uniunii [punctul SERA.4001 litera (b) punctul 5] și standardul OACI din anexa 2 punctul 3.3.1.2 litera (e) constă în adăugarea textului subliniat, după cum urmează: *„oricărui zbor care traversează graniţele internaţionale, cu excepţia cazului în care statele în cauză prevăd altfel.”*

▼M2

	— Cu privire la zborurile VFR și IFR prevăzute să se desfășoare pe timp de noapte, la punctul SERA.4001 litera (b) punctul 6 din Regulamentul Uniunii se adaugă următoarea cerință: „6. *oricărui zbor prevăzut să se desfășoare pe timpul nopții, dacă se părăsește vecinătatea unui aerodrom.”*

▼B

Diferența A2-05	
Anexa 2 OACI Capitolul 3 3.2.2.4	Dispoziție nouă. Punctul SERA.3210 litera (c) punctul 3 subpunctul (i) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 este diferit de standardul OACI din anexa 2 punctul 3.2.2.4 prin faptul că precizează: „(i) *Planoare care depășesc. Un planor care depășește un alt planor își poate devia cursul spre dreapta sau spre stânga.*”

▼M2

_____	

▼B

Diferența A2-07	
Anexa 2 OACI Capitolul 4 4.6	Punctul 4.6 din anexa 2 OACI se înlocuiește cu punctul SERA.5005 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, introducând criterii de trecere a obstacolelor la litera (f), după cum urmează: „(f) *Cu excepția cazului în care este necesar pentru decolare sau aterizare sau doar cu permisiunea autorității competente, nu se efectuează un zbor VFR:* 1. *deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber, la o înălțime mai mică de 300 m (1 000 ft) deasupra celui mai înalt obstacol situat pe o rază de 600 m de la aeronavă*; 2. *în alte locuri decât cele menționate la punctul 1, la o înălțime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra solului sau a apei sau de 150 m (500 ft) deasupra celui mai înalt obstacol pe o rază de 150 m (500 ft) de la aeronavă*.”
Diferența A2-08	
Anexa 2 OACI Capitolul 3 punctul 3.8 și apendicele 2	Cuvintele „în pericol” din capitolul 3 partea 3.8 nu sunt incluse în legislația Uniunii, extinzând prin urmare domeniul de aplicare al misiunilor de escortă la orice tip de zbor care solicită astfel de servicii. În plus, dispozițiile cuprinse în apendicele 2 părțile 1.1-1.3 inclusiv, precum și cele care se regăsesc în apendicele A nu sunt cuprinse în legislația Uniunii.

▼M2

Anexa 3 OACI

Diferenţele dintre prezentul regulament şi standardele internaţionale cuprinse în anexa 3 la Convenţia privind aviaţia civilă internaţională, astfel cum a fost modificată.

Diferenţa A3-01	
Anexa 3 OACI Capitolul 5	Dispoziţie nouă. Punctul SERA.12005 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 prevede: (b) Autorităţile competente dispun, în funcţie de necesităţi, alte condiţii care, atunci când sunt întâlnite sau observate, trebuie raportate de către toate aeronavele.

Anexa 10 OACI

Diferenţele dintre prezentul regulament şi standardele internaţionale cuprinse în anexa 10 la Convenţia privind aviaţia civilă internaţională, astfel cum a fost modificată.

Diferenţa A10-01	
Anexa 10 OACI Volumul II Capitolul 5 5.2.1.4.1	Capitolul 5.2.1.4.1 din anexa 10 a OACI volumul II este transpus în punctul SERA.14035 din Regulamentul (UE) nr. 923/2012 cu unele diferenţe. Diferenţele dintre standardul OACI menţionat şi respectivul regulament al Uniunii sunt următoarele: SERA.14035 Transmisia numerelor în radiotelefonie (a) Transmisia numerelor 1. Toate numerele utilizate pentru transmisia indicativului de apel al aeronavei, a direcţiilor, a pistei, a direcţiei şi vitezei vântului trebuie transmise prin pronunţarea separată a fiecărei cifre. (i) Nivelurile de zbor trebuie transmise prin pronunţarea separată a fiecărei cifre, cu excepţia nivelurilor de zbor formate din sute întregi. (ii) Calajul altimetrului trebuie transmis prin pronunţarea separată a fiecărei cifre, cu excepţia cazului unui reglaj la 1 000 hPa, care trebuie transmis ca „O MIE” (în engleză„ONE THOUSAND”). (iii) Toate numerele utilizate pentru transmisia codurilor de transponder trebuie transmise prin pronunţarea separată a fiecărei cifre, însă, atunci când codurile de transponder conţin numai mii întregi, informaţiile trebuie transmise prin pronunţarea cifrei din numărul miilor, urmată de cuvântul „MIE”/„MII” (în engleză „THOUSAND”). 2. Toate numerele utilizate pentru transmisia altor informaţii decât cele descrise la litera (a) punctul 1 trebuie transmise prin pronunţarea separată a fiecărei cifre, însă toate numerele care conţin sute întregi şi mii întregi trebuie transmise prin pronunţarea fiecărei cifre din numărul sutelor sau al miilor, urmată de cuvintele „SUTĂ”/„SUTE” (în engleză „HUNDRED”) sau „MIE”/„MII” (în engleză „THOUSAND”), după caz. Combinaţiile de mii şi sute întregi trebuie transmise prin pronunţarea fiecărei cifre din numărul miilor, urmată de cuvântul „MIE”/„MII” (în engleză „THOUSAND”), urmat apoi de numărul sutelor, urmat la rândul său de cuvântul „SUTĂ” sau „SUTE” (în engleză „HUNDRED”).

▼M2

	3. În cazurile în care este necesar să se clarifice numărul transmis ca mii întregi și/sau sute întregi, respectivul număr trebuie transmis prin pronunţarea separată a fiecărei cifre. 4. Atunci când se furnizează, prin raportare la cele 12 ore ale ceasului, informaţii despre poziţia relativă faţă de un obiect sau faţă de traficul cu care se intră în conflict, respectivele informaţii trebuie transmise prin pronunţarea cifrelor împreună, precum „ORA ZECE” sau „ORA UNSPREZECE” (în engleză „TEN O'CLOCK” sau „ELEVEN O'CLOCK”). 5. Numerele care conţin un punct zecimal trebuie transmise conform literei (a) punctul 1, punctul zecimal, în secvenţa corespunzătoare, fiind indicat de cuvântul „ZECIMALĂ”/„CU” (în engleză „DECIMAL”). 6. Pentru identificarea canalului de transmisie în comunicaţiile prin radiotelefonie de frecvenţă foarte înaltă (VHF) trebuie utilizate toate cele șase cifre ale identificatorului numeric, cu excepţia cazului în care atât a cincea, cât și a șasea cifră este zero, caz în care trebuie folosite numai primele patru cifre.
Diferenţa A10-02	
Anexa 10 OACI Volumul II Capitolul 5 5.2.1.7.3.2.3	Capitolul 5.2.1.7.3.2.3 din anexa 10 a OACI volumul II este transpus în punctul SERA.14055 din Regulamentul (UE) nr. 923/2012 cu o diferenţă. Diferenţa dintre standardul OACI menţionat și respectivul regulament UE este următoarea: SERA.14055 Proceduri de radiotelefonie (b) 2. Răspunsul la apelurile de mai sus trebuie să folosească indicativul de apel al staţiei care apelează, urmat de indicativul de apel al staţiei care răspunde și trebuie considerat drept solicitare de începere a transmisiei de către staţia care apelează. În cazul transferurilor de comunicaţii în cadrul unei unităţi ATS, se poate omite indicativul de apel al unităţii ATS atunci când se primește o autorizare în acest sens din partea autorităţii competente.

▼M2

Anexa 11 OACI

Diferențele dintre prezentul regulament și standardele internaționale cuprinse în anexa 11 la Convenția privind aviația civilă internațională, astfel cum a fost modificată.

▼B

Diferența A11-01	
Anexa 11 OACI Capitolul 2 Punctul 2.25.5	*Diferența dintre punctul SERA.3401 litera (d) punctul 1 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 și standardul 2.25.5 din anexa 11 constă în faptul că se afirmă:* „*Verificările orei se furnizează cel puțin la ~~cea mai apropiată jumătate de~~ cel mai apropiat minut întreg.*”
Diferența A11-02	
Anexa 11 OACI Capitolul 2 Punctul 2.6.1	Posibilitate de scutire. Punctul SERA.6001 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 permite aeronavelor să depășească limita de viteză de 250 de noduri în cazurile aprobate de autoritatea competentă pentru tipurile de aeronave care, din motive tehnice sau de siguranță, nu pot menține această viteză
Diferența A11-03	
Anexa 11 OACI Capitolul 3	Dispoziție nouă. Punctul SERA.8005 litera (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 prevede: (b) Autorizările emise de unitățile de control al traficului aerian trebuie să asigure eșalonarea: 1. între toate zborurile desfășurate în spațiile aeriene de clasa A și B; 2. între zborurile IFR desfășurate în spațiile aeriene de clasa C, D și E; 3. între zborurile IFR și zborurile VFR desfășurate în spațiile aeriene de clasa C; 4. între zborurile IFR și zborurile VFR speciale; 5. între zborurile VFR speciale, cu excepția cazului în care autoritatea competentă dispune altceva, însă, la cererea pilotului unei aeronave și cu acordul pilotului celeilalte aeronave și dacă autoritatea competentă dispune astfel pentru situațiile indicate la litera (b) de mai sus în spațiile aeriene de clasa D și E, zborul poate obține o autorizare sub rezerva asigurării eșalonării proprii pe o anumită porțiune a zborului sub 3 050 m (10 000 ft) în timpul urcării sau coborârii, pe timp de zi, în condiții meteorologice de zbor la vedere.
Diferența A11-04	
Anexa 11 OACI Capitolul 3	Punctul SERA.8015 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 prevede (cu adăugarea textului subliniat la standardul OACI din anexa 11 punctul 3.7.3.1): (e) Confirmarea prin repetare a autorizărilor și a informațiilor legate de siguranță

▼B

	1. Echipajul de zbor trebuie să repete controlorului de trafic aerian elementele autorizărilor și instrucțiunilor ATC care sunt legate de siguranță și care sunt transmise prin voce. Următoarele elemente se confirmă întotdeauna prin repetare: (i) autorizările ATC de rută; (ii) autorizările și instrucțiunile pentru intrarea, aterizarea, decolarea, așteptarea înainte, traversarea, rularea și întoarcerea pe orice pistă; și (iii) pista în serviciu, calajele altimetrice, codurile SSR, canalele de comunicație nou repartizate, instrucțiunile de nivel, instrucțiunile de cap și viteză; și (iv) nivelurile de tranziție, indiferent dacă sunt primite de la controlor sau sunt cuprinse în transmisiunile ATIS.
Diferența A11-05	
Anexa 11 OACI Capitolul 3	Punctul SERA.8015 litera (e) punctul 2 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 prevede (cu adăugarea textului subliniat la standardul OACI din anexa 11 punctul 3.7.3.1.1): 2. Alte autorizări sau instrucțiuni, inclusiv autorizările condiționate și instrucțiunile de rulare, trebuie repetate sau confirmate astfel încât să indice clar că au fost înțelese și că vor fi respectate.

▼M2

Diferența A11-06	
Anexa 11 OACI Capitolul 3	Dispoziție nouă. Punctul SERA.5010 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 prevede: **SERA.5010 Zborurile VFR speciale în zone de control** Zborurile VFR speciale pot fi autorizate să se desfășoare într-o zonă de control, sub rezerva obținerii unei autorizări ATC. Cu excepția situațiilor în care sunt autorizate de autoritatea competentă pentru elicoptere în cazuri speciale, cum ar fi, printre altele, operațiunile polițienești, medicale, de căutare și salvare și zborurile de stingere a incendiilor, se aplică următoarele condiții suplimentare: (a) astfel de zboruri VFR speciale pot fi efectuate numai pe timp de zi, cu excepția unei autorizări contrare din partea autorității competente; ~~(a)~~ (b) de către pilot: 1. în absența norilor și în contact vizual cu suprafața; 2. vizibilitatea în zbor nu este mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, mai mică de 800 m; 3. să zboare la o viteză de 140 de noduri IAS sau mai puțin pentru a permite în mod corespunzător observarea la timp a altor aeronave sau a oricărui obstacol astfel încât să se evite coliziunea; și

▼M2

	(c) o unitate de control al traficului aerian trebuie să nu elibereze o autorizare de zbor VFR special aeronavelor pentru a decola de pe un aerodrom situat într-o zonă de control sau pentru a ateriza pe un astfel de aerodrom și nici pentru a intra în zona de trafic de aerodrom sau în procedura de trafic de aerodrom atunci când condițiile meteorologice raportate pentru respectivul aerodrom sunt sub următoarele minime: ~~(b) de către ATC:~~ ~~1. numai pe timpul zilei, cu excepția unei autorizări contrare din partea autorității competente;~~ ~~2.~~ 1. vizibilitatea la sol nu este mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, mai mică de 800 m; 2. plafonul este mai mic de 180 m (600 ft).

▼B

Diferența A03-07	
Anexa 3 OACI Capitolul 5	Dispoziție nouă. Punctul SERA.12005 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 prevede: (b) Autoritățile competente dispun, în funcție de necesități, alte condiții care, atunci când sunt întâlnite sau observate, trebuie raportate de către toate aeronavele.