REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2020/2148 AL COMISIEI

din 8 octombrie 2020

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește siguranța pistelor și datele aeronautice

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului ([1]), în special articolul 39 alineatul (1),

întrucât:

(1) Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei ([2]) stabilește cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la aerodromuri, inclusiv referitoare la managementul, funcționarea, certificarea și supravegherea acestora.

(2) Regulamentul (UE) nr. 139/2014 cuprinde cerințe generale aplicabile operatorilor de aerodromuri în ceea ce privește managementul datelor aeronautice și al informațiilor aeronautice. În vederea menținerii sau a consolidării nivelurilor existente de siguranță a operațiunilor desfășurate pe aerodromuri, operatorii de aerodromuri trebuie să aibă obligația de a asigura un nivel ridicat de calitate a datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice în cadrul lanțului de date aeronautice, de la generarea datelor la furnizarea lor în scopul serviciilor de informare aeronautică. În acest scop, cerințele de calitate a datelor trebuie să fie completate și la nivelul operațiunilor în mod similar cu cerințele aplicabile furnizorilor de ATM/ANS, în special în ceea ce privește protecția datelor, catalogul de date și schimbul de date.

(3) Siguranța pistelor se numără printre categoriile de evenimente cu risc ridicat de producere a accidentelor identificate de Organizația Aviației Civile Internaționale („OACI"). Din totalul accidentelor înregistrate la nivel mondial majoritatea sunt accidente legate de siguranța pistelor. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 139/2014 trebuie modificat pentru a se reduce numărul de accidente și incidente grave legate de siguranța pistelor, care implică incursiuni pe pistă, dar și al altor evenimente legate de siguranța pistelor, cum ar fi confundarea pistelor, coliziunile la sol și ieșirile în afara pistei.

(4) Programele de pregătire și de verificare a competenței, inclusiv de pregătire inițială și periodică, pentru personalul operațional trebuie armonizate în toate statele membre prin stabilirea unor cerințe comune de pregătire care să fie respectate de operatorii de aerodromuri.

(5) Operatorii de aerodromuri trebuie să păstreze înregistrări în ceea ce privește istoricul pregătirii, autorizațiile de conducere a vehiculelor, autorizațiile pentru vehicule și mentenanța acestora, precum și competența lingvistică.

(6) Actualul cadru de reglementare nu include cerința de generare a unui NOTAM (aviz către navigatori) de către operatorul de aerodrom. Din această cauză s-a creat insecuritate juridică cu privire la momentul, motivele și condițiile în care un operator de aerodrom trebuie să inițieze un NOTAM în legătură cu ceva ce ar putea afecta siguranța. Prin urmare, modificarea trebuie să completeze cadrul de reglementare în ceea ce privește generarea și publicarea NOTAM de către operatorul de aerodrom, ținând seama de dispozițiile anexei 15 la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 („Convenția de la Chicago").

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

([2]) Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 44, 14.2.2014, p. 1).

(7) Din investigarea accidentelor a reieșit că standardele de evaluare și de raportare a stării suprafeței pistei nu sunt armonizate și că acest fapt reprezintă un factor ce contribuie semnificativ la ieșirile în afara pistei, îndeosebi atunci când pista este udă sau contaminată. OACI a modificat în consecință o serie de standarde și practici recomandate („SARP") în mai multe dintre anexele la Convenția de la Chicago și a redactat o amplă documentație de îndrumare pentru a stabili un format de raportare armonizat la nivel mondial pentru evaluarea și raportarea stării suprafeței pistei.

(8) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 139/2014 trebuie modificat pentru a se pune în aplicare SARP-urile aplicabile ale OACI referitoare la evaluarea și raportarea stării suprafeței pistei, inclusiv prin adăugarea de definiții pentru termenii noi.

(9) Pentru a se reduce riscul apariției unui eveniment din cauza erorilor bazate pe supoziții la momentul predării activităților operaționale, personalului aerodromului trebuie să i se pună la dispoziție informații actualizate cu privire la situația operațională în momentul predării.

(10) Obiectele străine (FOD) prezente pe suprafețele de manevră și pe platformă prezintă un risc semnificativ pentru siguranța operațiunilor pe aerodromuri. Măsurile menite să diminueze în mod eficace acest risc trebuie să se bazeze pe SARP-urile, materialele de îndrumare și practicile acceptate la nivel internațional ale OACI.

(11) Conducătorii de vehicule, starea și caracterul adecvat al vehiculelor, precum și echipamentele de comunicații și de supraveghere ale acestora sunt, de asemenea, factori ce contribuie la apariția evenimentelor legate de siguranța pistelor și a daunelor provocate aeronavelor. Condițiile de autorizare a conducătorilor de vehicule și a vehiculelor trebuie consolidate și trebuie stabilite noi norme pentru operarea vehiculelor pe suprafața de mișcare și în alte zone operaționale ale aerodromului.

(12) Pe baza recomandărilor în materie de siguranță și a reacțiilor primite din partea statelor membre și a părților interesate, Comisia a identificat necesitatea de a spori capacitatea de apreciere a situației în rândul piloților, al personalului serviciilor de trafic aerian și al conducătorilor de vehicule atunci când operează pe suprafața de manevră, ca măsură de prevenire a incursiunilor pe pistă. Prin urmare, trebuie să existe dispoziții care să asigure un nivel operațional de competență lingvistică în engleză al conducătorilor de vehicule care își desfășoară activitatea pe suprafața de manevră a aerodromului. Cu toate acestea, s-ar putea ca pe anumite aerodromuri utilizarea acestei limbi să nu îmbunătățească neapărat siguranța operațiunilor de pe pistă. Prin urmare, autoritățile competente trebuie să aibă dreptul de a se abate de la cerința privind competența lingvistică în engleză, pe baza unei evaluări a siguranței ce acoperă unul sau mai multe aerodromuri.

(13) Numărul de vehicule de pe un aerodrom trebuie limitat numai la vehiculele relevante pentru asigurarea siguranței operațiunilor. Pentru a soluționa problema confundării indicativelor radio, vehiculele respective trebuie să fie echipate în mod corespunzător, inclusiv cu echipamente radio sau cu lumini. Trebuie prevăzute excepții pentru vehiculele care nu respectă condițiile de operare, dar care au nevoie, temporar, să intre și să efectueze operațiuni pe aerodrom. Pentru a se asigura că legislația Uniunii este armonizată cu standardele OACI, regulile de conducere a vehiculelor de pe un aerodrom trebuie să se bazeze pe anexele 2 și 14 la Convenția de la Chicago și pe documentul de îndrumare Doc 4444 PANS-ATM al OACI.

(14) Investigarea accidentelor și a incidentelor grave survenite în timpul operațiunilor de tractare a aeronavelor indică faptul că incapacitatea de apreciere a situației, autorizările insuficiente acordate aeronavelor și iluminarea insuficientă sau necorespunzătoare a aeronavelor tractate pe timp de noapte sunt factori care contribuie la apariția daunelor provocate aeronavelor. Prin urmare, trebuie introduse măsuri de îmbunătățire a siguranței în timpul operațiunii de remorcare a aeronavelor, în ceea ce privește stabilirea rutei, ghidarea, iluminarea, procedurile de comunicații, coordonarea diferiților actori, precum și măsuri specifice pentru a se face față condițiilor meteorologice sau de vreme nefavorabile.

(15) Este necesar să se stabilească norme care să prevadă clar ce obiecte mobile, altele decât vehiculele, trebuie să fie iluminate pe un aerodrom. Este vorba aici și de eliminarea unei neconcordanțe legate de zonele aerodromului cărora li i se aplică cerințele de marcare și de iluminare pentru vehicule.

(16) Pentru a se spori siguranța, regularitatea și eficiența operațiunilor, trebuie stabilite rute standard de rulare la sol pe aerodromuri. Trebuie să se țină seama de operarea transponderelor aeronavelor dacă acestea sunt asistate de sistemul de control și ghidare a mișcării pe suprafață al unui aerodrom.

(17) Investigarea accidentelor și incidentelor legate de incursiunile pe pistă indică o serie de deficiențe în procedurile aplicabile comunicațiilor dintre serviciile de trafic aerian și conducătorii de vehicule, precum și comunicațiilor dintre serviciile de trafic aerian și persoanele în necunoștință de cauză care se deplasează pedestru. Prin urmare, trebuie stabilite proceduri coordonate aplicabile comunicațiilor dintre operatorul aerodromului și unitatea de servicii de trafic aerian pentru a reglementa aspecte precum limbile utilizate, frecvențele, operațiunile desfășurate de persoanele care se deplasează pedestru pe suprafața de manevră, utilizarea semnalelor și alte mijloace de comunicare în caz de întrerupere a comunicațiilor. Respectivele proceduri trebuie să acopere diseminarea informațiilor semnificative legate de aerodromuri prin comunicații radio.

(18) Pentru a se preveni apariția altor incidente cauzate de prezența persoanelor care se deplasează pedestru pe suprafața de mișcare, trebuie interzisă intrarea personalului neautorizat pe suprafața de manevră și în alte zone de control. Trebuie luate măsuri de asigurare a controlului circulației pedestre a persoanelor.

(19) Regulamentul (UE) nr. 139/2014 nu prevede în mod explicit obligațiile operatorului de aerodrom în ceea ce privește operațiunile în condiții de iarnă. Pentru a alinia legislația Uniunii la standardele OACI din anexele 14 și 15 la Convenția de la Chicago, trebuie introduse obligații pentru aerodromurile care se confruntă cu perioade prelungite de iarnă în care pistele sunt acoperite cu zăpadă tasată sau cu gheață. Respectivele obligații trebuie să se bazeze pe practicile existente, în urma obținerii unui feedback din partea producătorilor de avioane și a OACI.

(20) Pentru a se asigura că legislația Uniunii este armonizată cu standardele OACI, operatorul de aerodrom trebuie să fie obligat să evalueze starea suprafeței pistei și să îi atribuie un cod de stare a pistei (*Runway Condition Code* - RWYCC).

(21) Programul de mentenanță al unui aerodrom trebuie să asigure că facilitățile, sistemele, vehiculele și echipamentele necesare pentru exploatarea aerodromului nu afectează siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene. Programul de mentenanță trebuie să respecte principiile factorilor umani în conformitate cu anexa 14 la Convenția de la Chicago, iar operatorul de aerodrom trebuie să dispună de mijloacele necesare pentru punerea în aplicare efectivă a programului de mentenanță.

(22) Cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 139/2014 cu privire la mentenanța pavajelor, în special cu privire la caracteristicile de fricțiune ale suprafeței pistei, trebuie armonizate cu standardele OACI pentru a se diminua riscul ieșirilor în afara pistei, dar și riscul care rezultă din prezența FOD.

(23) Pe baza dispozițiilor relevante din anexa 14 la Convenția de la Chicago, Regulamentul (UE) nr. 139/2014 trebuie completat cu cerințe îmbunătățite privind mentenanța sistemului de electroalimentare al aerodromului și cu cerințe noi privind mentenanța sistemului de iluminat al aerodromului. În plus, trebuie incluse cerințe specifice privind mentenanța panourilor și marcajelor aerodromurilor.

(24) Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației a pregătit un proiect de norme de punere în aplicare pe care l-a înaintat împreună cu avizele nr. 02/2018 și nr. 03/2019 în conformitate cu articolul 75 alineatul (2) literele (b) și (c) și cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139.

(25) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 139/2014 trebuie modificat în consecință.

(26) Având în vedere efectele pandemiei de COVID-19 asupra resurselor autorităților competente și asupra operatorilor vizați și în scopul de a le oferi acestora un ajutor imediat și suficient timp pentru a se pregăti în mod corespunzător, trebuie amânată aplicarea cerințelor referitoare la raportarea contaminanților de pe suprafață, a stărilor suprafeței pistei și a operațiunilor în condiții de iarnă până la 12 august 2021, iar aplicarea normelor referitoare la sistemul de management al calității trebuie amânată până la 27 ianuarie 2022,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificări aduse Regulamentului (UE) nr. 139/2014

Anexele I, III și IV la Regulamentul (UE) nr. 139/2014 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Data intrării în vigoare și a aplicării

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

Punctul 3 literele (d), (e), (q) și (r) din anexa la prezentul regulament, precum și punctul ADR.OPS.A.057 litera (d) punctul 4 din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 139/2014 se aplică de la 12 august 2021.

Punctul 2 litera (a) și punctul 3 literele (a) și (b) din anexă se aplică de la 27 ianuarie 2022.

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

Adoptat la Bruxelles, 8 octombrie 2020.

Pentru Comisie
Președintele
Ursula VON DER LEYEN

ANEXĂ

Anexele I, III și IV la Regulamentul (UE) nr. 139/2014 se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) se introduc următoarele puncte 6a, 6b și 6c:

„6a. «circulară de informare aeronautică (*Aeronautical Information Circular* – AIC)» înseamnă o notificare ce conține informații care nu îndeplinesc condițiile pentru generarea unui aviz către navigatori (NOTAM) sau pentru includerea în AIP, dar care privesc siguranța zborului, navigația aeriană, aspecte tehnice, administrative sau legislative;

6b. «produs de informare aeronautică» înseamnă date aeronautice și informații aeronautice furnizate fie ca seturi de date digitale, fie ca o prezentare standardizată pe suport de hârtie sau electronic. Produsele de informare aeronautică includ următoarele:

— AIP, cu modificări și completări;

— AIC;

— hărți aeronautice;

— NOTAM;

— seturi de date digitale;

6c. «publicație de informare aeronautică» (*Aeronautical Information Publication* – AIP) înseamnă o publicație editată de un stat membru sau în numele unui stat membru, care conține informații aeronautice de durată, esențiale pentru navigația aeriană;";

(b) se introduce următorul punct 15a:

„15a. «pistă contaminată» înseamnă o pistă a cărei suprafață este acoperită, într-o proporție semnificativă (indiferent dacă este în zone izolate sau nu) din cadrul lungimii și lățimii utilizate, de una sau mai multe dintre substanțele enumerate în lista descriptorilor stării suprafeței pistei;";

(c) se introduce următorul punct 17a:

„17a. «set de date» înseamnă o colecție identificabilă de date;";

(d) se introduce următorul punct 18a:

„18a. «uscată», cu referire la stările pistei, înseamnă că suprafața pistei nu prezintă umezeală vizibilă și nu este contaminată în zona destinată utilizării;";

(e) se introduce următorul punct 19a:

„19a. «obiect străin (*Foreign Object Debris* – FOD)» înseamnă un obiect fix de pe suprafața de mișcare care nu are funcție operațională sau aeronautică și care poate constitui un pericol pentru operarea aeronavelor;";

(f) se introduc următoarele puncte 24a și 24b:

„24a. «fiabilitate a sistemului de iluminat» înseamnă probabilitatea ca instalația completă să funcționeze în limitele toleranțelor specificate și ca sistemul să fie utilizabil din punct de vedere operațional;

24b. «indicatori de localizare» înseamnă cea mai recentă ediție în vigoare a «Indicatorilor de localizare» (Doc 7910), aprobată și publicată de Organizația Internațională a Aviației Civile;";

(g) se introduc următoarele puncte 34a și 34b:

„34a. «aviz către navigatori (NOTAM)» înseamnă un mesaj transmis prin mijloace de telecomunicație care conține informații privind instituirea, starea sau modificarea oricăror facilități, servicii, proceduri sau pericole aeronautice, a căror cunoaștere în timp util este esențială pentru personalul însărcinat cu operațiunile de zbor;

34b. «cod NOTAM» înseamnă codul inclus în cea mai recentă ediție a documentului «Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes» (Proceduri pentru serviciile de navigație aeriană – Abrevieri și coduri ale OACI) (PANS ABC – Doc 8400), aprobat și publicat de Organizația Aviației Civile Internaționale;";

(h) se introduc următoarele puncte 38a, 38b, 38c, 38d, 38e, 38f, 38g și 38h:

„38a. «grilă de evaluare a stării pistei (*Runway Condition Assessment Matrix* – RCAM)» înseamnă o grilă care permite evaluarea codului de stare a pistei (RWYCC) cu ajutorul procedurilor asociate, pe baza unui set de stări observate ale suprafeței pistei și a raportului piloților referitor la acțiunea de frânare;

38b. «cod de stare a pistei (*Runway Condition Code* – RWYCC)» înseamnă un număr, utilizat în raportul privind starea pistei (RCR), care descrie efectul stării suprafeței pistei asupra performanței de decelerare și a controlului lateral al avionului;

38c. «raport privind starea pistei (RCR)» înseamnă un raport standardizat cuprinzător referitor la starea suprafeței pistei și la efectele acesteia asupra performanței de aterizare și de decolare a avionului, descrisă cu ajutorul unui cod de stare a pistei;

38d. «suprafață de siguranță la capătul pistei» înseamnă o suprafață simetrică în raport cu axa pistei și adiacentă capătului benzii, având ca scop principal reducerea riscului de daune provocate unui avion care aterizează prea scurt sau care rulează dincolo de capătul pistei;

38e. «poziție de așteptare la pistă» înseamnă o înseamnă o poziție desemnată destinată să protejeze o pistă, o suprafață de limitare a obstacolelor sau o zonă critică sau sensibilă pentru sistemul de aterizare instrumentală (*Instrument Landing System* – ILS) sau 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;

38f. «bandă a pistei» înseamnă o zonă definită care include pista și prelungirea de oprire, dacă aceasta există, destinată:

(a) să reducă riscul de daune produse aeronavelor care ies în afara pistei;

(b) să protejeze aeronavele care zboară deasupra ei în timpul operațiunilor de decolare sau de aterizare;

38g. «stare a suprafeței pistei» înseamnă o descriere a stării suprafeței pistei utilizate în RCR care stabilește baza pentru determinarea RWYCC în scopuri de performanță a avioanelor;

38h. «descriptori ai stării suprafeței pistei» înseamnă una dintre următoarele substanțe prezentă pe suprafața pistei:

(a) zăpadă tasată: zăpadă care a fost tasată într-o masă solidă, astfel încât, la presiunile și sarcinile operaționale, pneurile avioanelor pot rula pe suprafață fără să o mai taseze semnificativ sau să o brăzdeze;

(b) zăpadă uscată: zăpadă din care nu se poate face imediat un bulgăre;

(c) chiciură: cristale de gheață formate de umezeala din aer la contactul cu o suprafață a cărei temperatură este egală cu punctul de îngheț sau mai mică; chiciura se deosebește de gheață prin faptul că cristalele de chiciură se formează independent unele de altele și, prin urmare, au o textură mai afânată;

(d) gheață: apă înghețată sau zăpadă tasată care s-a transformat în gheață în condiții de timp rece și uscat;

(e) zloată: zăpadă care este atât de saturată cu apă încât, luată în mână, va lăsa să se scurgă apă sau, calcată apăsat, va face să sară stropi în jur;

(f) bălți: apă cu adâncimea mai mare de 3 mm;

(g) gheață umedă: gheață acoperită de un strat apă sau gheață în curs de topire;

(h) zăpadă umedă: zăpadă care conține suficientă apă pentru a putea forma un bulgăre de zăpadă bine tasat, solid, fără a se scurge apă;";

(i) se introduc următoarele puncte 41 a, 41b și 41c:

„41a. «pistă udă alunecoasă» înseamnă o pistă udă ale cărei caracteristici de frecare au fost identificate ca fiind degradate pe o porțiune semnificativă;

41b. «SNOWTAM» înseamnă:

(a) de la 7 ianuarie 2021 până la 12 august 2021, o serie specială de NOTAM prin care se notifică, printr-un format specific, prezența sau eliminarea condițiilor periculoase datorate zăpezii, gheții, zloatei sau bălților asociate cu zăpada, zloata și gheața pe suprafața de mișcare;

(b) de la 12 august 2021, o serie specială de NOTAM, transmise într-un format standard, care furnizează un raport privind starea suprafeței prin care se notifică prezența sau încetarea condițiilor datorate zăpezii, gheții, zloatei, chiciurii sau apei asociate cu zăpada, zloata, gheața sau chiciura pe suprafața de mișcare;

41c. «pistă de iarnă pregătită special» înseamnă o pistă cu o suprafață înghețată uscată de zăpadă tasată sau de gheață sau de zăpadă tasată și gheață, care a fost tratată cu nisip sau cu pietriș sau care a fost tratată mecanic pentru a se îmbunătăți coeficientul de frecare al pistei;";

(j) punctul 47 se înlocuiește cu următorul text:

„47. «condiții ale certificatului» înseamnă următoarele:

— indicatorii de localizare ai OACI;

— condițiile de operare (VFR/IFR, zi/noapte);

— operațiunile cu avioane pe piste de iarnă pregătite special;

— pista;

— distanțele declarate;

— tipurile de pistă și de apropieri prevăzute;

— codul de referință al aerodromului;

— sfera operațiunilor cu aeronave cu o literă de cod de referință superioară;

— furnizarea de servicii de administrare a platformei (da/nu);

— nivelul de protecție asigurat prin serviciul de salvare și luptă împotriva incendiilor;";

(k) punctul 48 se înlocuiește cu următorul text:

„48. «mijloace vizuale» înseamnă indicatoare și dispozitive de semnalizare, marcaje, lumini, panouri și balize sau combinații ale acestora;";

(l) se adaugă următorul punct 49:

„49. «pistă udă» înseamnă o pistă pe a cărei suprafață există o umezeală vizibilă sau a cărei suprafață este acoperită de o peliculă de apă de până la 3 mm adâncime pe porțiunea destinată utilizării;".

2. Anexa III se modifică după cum urmează:

(a) punctul ADR.OR.D.007 se înlocuiește cu următorul text:

„**ADR.OR.D.007 Managementul datelor aeronautice și al informațiilor aeronautice**

(a) În cadrul sistemului său de management, operatorul de aerodrom implementează și menține un sistem de management al calității care cuprinde următoarele activități:

1. activitățile sale legate de datele aeronautice;

2. activitățile sale de furnizare de informații aeronautice.

(b) Operatorul de aerodrom stabilește, în cadrul sistemului său de management, un sistem de management al securității pentru a asigura securitatea datelor operaționale pe care le primește, le generează sau le utilizează în alt mod, astfel încât accesul la respectivele date operaționale să fie limitat numai la persoanele autorizate.

(c) Sistemul de management al securității instituit de operatorul de aerodrom definește următoarele elemente:

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

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

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

(d) Operatorul de aerodrom asigură autorizarea de securitate a personalului său în ceea ce privește securitatea datelor aeronautice.

(e) Operatorul de aerodrom ia măsurile necesare pentru a-și proteja datele aeronautice împotriva amenințărilor la adresa securității cibernetice.";

(b) punctul ADR.OR.D.017 se înlocuiește cu următorul text:

„**ADR.OR.D.017 Programe de pregătire și de verificare a competențelor**

(a) Operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare un program de pregătire pentru membrii personalului implicați în exploatarea, mentenanța și administrarea aerodromului, pentru a asigura competența lor continuă, precum și cunoașterea de către aceștia a normelor și a procedurilor relevante pentru exploatarea aerodromului, precum și a relației dintre funcțiile și sarcinile lor și exploatarea aerodromului în ansamblu.

(b) Pregătirea menționată la litera (a) trebuie:

1. să includă pregătirea inițială, periodică, continuă și de reîmprospătare a cunoștințelor;

(2) să fie corespunzătoare pentru funcțiile și sarcinile personalului;

(3) să includă procedurile și cerințele operaționale aplicabile ale aerodromului, precum și conducerea vehiculelor.

(c) Operatorul de aerodrom se asigură că orice alt membru al personalului, inclusiv al personalului altor organizații care operează sau furnizează servicii pe aerodrom, căruia i se permite accesul neînsoțit pe suprafața de mișcare și în alte zone operaționale ale aerodromului este pregătit și calificat în mod corespunzător pentru a beneficia de un astfel de acces neînsoțit.

(d) Pregătirea menționată la litera (c) trebuie:

(1) să includă pregătirea inițială, periodică, continuă și de reîmprospătare a cunoștințelor;

(2) să includă procedurile și cerințele operaționale aplicabile ale aerodromului, precum și conducerea vehiculelor.

(e) Operatorul de aerodrom se asigură că membrii personalului menționați la literele (a) și (c) au încheiat cu succes pregătirea inițială necesară înainte de a li se permite:

(1) să își execute sarcinile fără a fi supravegheați;

(2) accesul neînsoțit pe suprafața de mișcare și în alte zone operaționale ale aerodromului.

Pregătirea inițială trebuie să includă o pregătire teoretică și practică de o durată adecvată și evaluări ale competenței personalului după încheierea pregătirii.

(f) Pentru a putea continua să își execute sarcinile fără a fi supravegheați și pentru a li se permite în continuare accesul neînsoțit pe suprafața de mișcare și în alte zone operaționale ale aerodromului, dacă nu se prevede altfel în prezenta parte și în partea ADR.OPS, operatorul de aerodrom se asigură că membrii personalului menționați la literele (a) și (c) au beneficiat de pregătire în ceea ce privește normele și procedurile relevante pentru exploatarea aerodromului prin încheierea cu succes:

1. a pregătirii periodice, la intervale care nu depășesc 24 de luni de la finalizarea pregătirii lor inițiale. În cazul în care cursurile de pregătire periodică sunt urmate în ultimele 3 luni calendaristice ale intervalului, noul interval se calculează de la data de expirare a intervalului inițial;

2. a pregătirii de reîmprospătare a cunoștințelor, înainte de a-și executa sarcinile fără a fi supravegheați sau de a li se permite accesul pe suprafața de mișcare sau în altă zonă operațională a aerodromului, atunci când nu și-au exersat sarcinile pe o perioadă de cel puțin 3 și de cel mult 12 luni consecutive. În cazul unei absențe de peste 12 luni consecutive, personalul respectiv trebuie să urmeze o pregătire inițială în conformitate cu litera (c);

3. a pregătirii continue ca urmare a schimbărilor apărute în mediul operațional sau în sarcinile atribuite, după caz.

(g) Operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare un program de verificare a competenței pentru personalul menționat la litera (a) și se asigură că membrii personalului menționați la litera (c) și-au demonstrat capacitățile de a-și executa sarcinile, în conformitate cu un program de verificare a competenței, pentru a asigura:

1. competența lor continuă;

2. cunoașterea de către aceștia a normelor și a procedurilor relevante pentru funcțiile și sarcinile lor.

Cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezenta parte și în partea ADR.OPS, operatorul de aerodrom se asigură că persoanele menționate la literele (a) și (c) sunt supuse unor verificări ale competenței la intervale care nu depășesc 24 de luni de la încheierea pregătirii lor inițiale.

(h) Operatorul de aerodrom se asigură că:

1. instructorii la care se recurge pentru furnizarea pregătirii și evaluatorii utilizați pentru evaluări și pentru verificările competenței dețin calificări și o experiență corespunzătoare;

2. pentru furnizarea pregătirii și, dacă este cazul, pentru efectuarea verificărilor competenței, se folosesc facilități, mijloace și echipamente corespunzătoare.

(i) Operatorul de aerodrom stabilește și aplică proceduri pentru punerea în aplicare a programelor de pregătire și de verificare a competenței și:

1. păstrează înregistrări corespunzătoare cu privire la calificare, pregătire și verificarea competențelor pentru a demonstra conformarea cu această cerință;

2. la cerere, pune aceste înregistrări la dispoziția personalului vizat;

3. în cazul în care o persoană este angajată de un alt angajator, pune la dispoziția acestui nou angajator, la cerere, înregistrările referitoare la respectiva persoană.";

(c) la punctul ADR.OR.D.035, litera (d) se modifică după cum urmează:

(i) punctul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„6. versiunea curentă a registrului de evidență a pericolelor;";

(ii) se adaugă următoarele puncte 7 și 8:

„7. autorizațiile de conducere și, dacă este cazul, certificatele de competență lingvistică, timp de cel puțin patru ani de la încetarea contractului de muncă al unei persoane sau de la revocarea sau anularea unei autorizații de conducere sau până când acest domeniu de activitate a fost auditat de autoritatea competentă;

8. autorizațiile pentru vehicule și înregistrările operatorului de aerodrom referitoare la lucrările de mentenanță a vehiculelor, timp de cel puțin patru ani după scoaterea din funcțiune a unui vehicul sau până când acest domeniu de activitate a fost auditat de autoritatea competentă."

3. Anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) punctul ADR.OPS.A.010 se înlocuiește cu următorul text:

„**ADR.OPS.A.010 Cerințe privind calitatea datelor**

Operatorul de aerodrom trebuie să încheie acorduri oficiale cu organizațiile cu care face schimb de date aeronautice sau de informații aeronautice și trebuie să asigure următoarele:

(a) toate datele relevante pentru aerodrom și pentru serviciile disponibile sunt furnizate la nivelul de calitate necesar; cerințele privind calitatea datelor (DQR) sunt respectate la generarea datelor și sunt menținute în timpul transmiterii acestora;

(b) acuratețea datelor aeronautice este cea specificată în catalogul de date aeronautice;

(c) integritatea datelor aeronautice este menținută pe tot parcursul procesului de prelucrare a datelor, de la generare la transmitere, pe baza clasificării integrității specificate în catalogul de date aeronautice. În plus, trebuie instituite proceduri astfel încât:

1. pentru datele de rutină, coruperea să fie evitată pe întreg parcursul prelucrării acestora;

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

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

(d) rezoluția datelor aeronautice este proporțională cu acuratețea efectivă a datelor;

(e) trasabilitatea datelor aeronautice;

(f) actualitatea datelor aeronautice, inclusiv orice limită aplicabilă perioadei pe durata căreia datele sunt în vigoare;

(g) integralitatea datelor aeronautice;

(h) formatul datelor furnizate respectă cerințele specificate.";

(b) se adaugă următoarele puncte ADR.OPS.A.020-ADR.OPS.A.055:

„**ADR.OPS.A.020 Sisteme comune de referință**

În scopul navigației aeriene, operatorul de aerodrom utilizează:

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

(b) nivelul mediu al mării (MSL) ca sistem de referință vertical;

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

ADR.OPS.A.025 Detectarea erorilor datelor și autentificarea datelor

La generarea, prelucrarea sau transmiterea datelor către furnizorul de servicii de informare aeronautică (AIS), operatorul de aerodrom:

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

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

ADR.OPS.A.030 Catalogul de date aeronautice

La generarea, prelucrarea sau transmiterea datelor către furnizorul AIS, operatorul de aerodrom se asigură că datele aeronautice menționate în apendicele 1 la anexa III (partea ATM/ANS.OR) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei (*) sunt conforme cu specificațiile din catalogul de date.

ADR.OPS.A.035 Validarea și verificarea datelor

La generarea, prelucrarea sau transmiterea datelor către furnizorul AIS, operatorul de aerodrom se asigură că se utilizează tehnici de validare și de verificare, astfel încât datele aeronautice să respecte DQR asociate. În plus:

(a) verificarea trebuie să asigure că datele aeronautice sunt recepționate fără corupere și că procesul de prelucrare a datelor nu determină coruperea acestora;

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

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

ADR.OPS.A.040 Cerințe de gestionare a erorilor

Operatorul de aerodrom se asigură că:

(a) sunt abordate, corectate sau remediate erorile identificate în timpul generării datelor și după furnizarea datelor;

(b) se acordă prioritate gestionării erorilor identificate în datele aeronautice critice și esențiale.

ADR.OPS.A.045 Metadate

Operatorul de aerodrom se asigură că metadatele includ cel puțin următoarele elemente:

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

(b) acțiunea efectuată;

(c) data și ora la care s-a efectuat acțiunea.

ADR.OPS.A.050 Transmiterea datelor

Operatorul de aerodrom se asigură că datele aeronautice sunt transmise prin mijloace electronice.

ADR.OPS.A.055 Instrumente și programe software

La generarea, prelucrarea sau transmiterea datelor aeronautice către furnizorul AIS, operatorul de aerodrom se asigură că software-ul și instrumentele utilizate pentru sprijinirea sau automatizarea proceselor de prelucrare a datelor aeronautice își îndeplinesc funcțiile fără a afecta calitatea datelor aeronautice.

_____

(*) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 (JO L 62, 8.3.2017, p. 1).";

(c) se adaugă următorul punct ADR.OPS.A.057:

„**ADR.OPS.A.057 Generarea NOTAM**

(a) Operatorul de aerodrom:

1. stabilește și pune în aplicare proceduri conform cărora generează un NOTAM emis de furnizorul de servicii de informare aeronautică relevant:

   (i) care cuprinde informații despre stabilirea, starea sau modificarea tuturor facilităților, serviciilor, procedurilor sau pericolelor aeronautice a căror cunoaștere la timp este esențială pentru personalul implicat în operațiunile de zbor;

   (ii) care cuprinde informații cu caracter temporar și de scurtă durată sau care se referă la modificări permanente semnificative din punct de vedere operațional sau la modificări temporare de lungă durată efectuate într-un termen scurt, cu excepția textelor și/sau a graficelor exhaustive;

2. desemnează membri ai personalului aerodromului, care au încheiat cu succes pregătirea relevantă și și-au demonstrat competența, să genereze NOTAM și să furnizeze informații relevante furnizorilor de servicii de informare aeronautică cu care a încheiat acorduri;

3. se asigură că toți ceilalți membri ai personalului aerodromului ale căror sarcini implică utilizarea NOTAM au încheiat cu succes pregătirea relevantă și și-au demonstrat competența în acest sens.

(b) Operatorul de aerodrom generează un NOTAM în cazul în care este necesar să se furnizeze următoarele informații:

1. punerea în serviciu sau închiderea aerodromurilor, a heliporturilor sau a pistelor sau modificări semnificative intervenite în operarea acestora;

2. lansarea sau retragerea serviciilor aeronautice sau modificări semnificative intervenite în operarea acestora;

3. punerea în serviciu, retragerea sau modificări semnificative ale capacității operaționale a serviciilor de radionavigație și de comunicații aer-sol de care este responsabil operatorul aerodromului;

4. indisponibilitatea sistemelor de rezervă și a celor secundare, cu impact operațional direct;

5. instalarea sau retragerea mijloacelor vizuale sau modificări semnificative intervenite la nivelul acestora;

6. întreruperea sau repunerea în serviciu a unor componente principale ale sistemelor de iluminat ale aerodromului;

7. instituirea, retragerea sau modificări semnificative aduse procedurilor serviciilor de navigație aeriană de care este responsabil operatorul aerodromului;

8. apariția sau remedierea unor defecte sau impedimente majore pe suprafața de manevră;

9. modificări sau limitări privind disponibilitatea combustibilului, uleiului și oxigenului;

10. instalarea, desființarea sau repunerea în serviciu a farurilor de pericol care marchează obstacole semnificative pentru navigația aeriană;

11. emisii de raze laser, proiecții laser și lumini de căutare planificate în împrejurimile aerodromului, dacă există probabilitatea ca vederea pe timp de noapte a piloților să fie afectată;

12. ridicarea, înlăturarea sau modificarea unor obstacole pentru navigația aeriană în zonele de decolare, de urcare, de apropriere întreruptă, de apropiere, precum și pe banda pistei;

13. modificări ale categoriei serviciilor de salvare și de luptă împotriva incendiilor de pe aerodrom sau heliport;

14. prezența, înlăturarea sau modificări semnificative ale unor condiții periculoase datorate zăpezii, zloatei, gheții, materialelor radioactive, substanțelor chimice toxice, depunerilor de cenușă vulcanică sau apei pe suprafața de mișcare;

15. prezența unei piste sau a unei porțiuni a acesteia care este umedă și alunecoasă;

16. prezența unei piste care nu este disponibilă ca urmare a unor lucrări de marcare a pistei sau informații cu privire la intervalul de timp necesar pentru a face pista disponibilă, în cazul în care echipamentele utilizate pentru astfel de lucrări pot fi îndepărtate, atunci când este necesar;

17. prezența unor pericole care afectează navigația aeriană, inclusiv prezența animalelor sălbatice, a obstacolelor, a demonstrațiilor și a evenimentelor majore.

(c) În scopul aplicării dispozițiilor de la litera (b), operatorul de aerodrom se asigură că:

1. NOTAM este generat cu suficient timp înainte pentru ca părțile afectate să poată lua toate măsurile necesare, cu excepția cazurilor de indisponibilitate, eliberare de materiale radioactive, substanțe chimice toxice și a altor evenimente care nu pot fi prevăzute;

2. un NOTAM prin care se notifică indisponibilitatea facilităților conexe, serviciilor, mijloacelor de navigație aeriană de pe aerodrom furnizează o estimare a perioadei de indisponibilitate sau a momentului la care se estimează că va avea loc repunerea în serviciu;

3. în termen de trei luni de la emiterea unui NOTAM permanent, informațiile conținute în NOTAM sunt incluse în produsele de informare aeronautică afectate;

4. în termen de trei luni de la emiterea unui NOTAM temporar de lungă durată, informațiile conținute în NOTAM sunt incluse într-un supliment la AIP;

5. atunci când un NOTAM cu un termen de valabilitate estimat depășește în mod neașteptat perioada de trei luni, se generează un NOTAM de înlocuire, cu excepția cazului în care se estimează că situația în cauză se va menține pe o perioadă suplimentară de peste trei luni; în acest caz, operatorul de aerodrom se asigură că informațiile sunt publicate într-un supliment la AIP.

(d) În plus, operatorul de aerodrom se asigură că:

1. exceptând cazurile prevăzute la litera (d) punctul 4, fiecare NOTAM pe care îl generează conține informațiile aplicabile în ordinea prezentată în formatul NOTAM prevăzut în apendicele 1 la prezenta anexă;

2. textul NOTAM se compune din semnificații sau expresii abreviate uniforme ce aparțin Codului NOTAM al OACI, completate cu abrevieri ale OACI, indicatori, identificatori, indicative, indicative de apel radio, frecvențe, cifre și text în clar;

3. un NOTAM este generat în limba engleză sau în limba națională, după cum s-a convenit cu furnizorul de servicii de informare aeronautică relevant;

4. informațiile referitoare la zăpadă, zloată, gheață, chiciură, bălți sau apă asociate cu zăpada, zloata, gheața sau chiciura pe suprafața de mișcare se difuzează cu ajutorul SNOWTAM și cuprind informațiile în ordinea indicată în formatul SNOWTAM prevăzut în apendicele 2 la prezenta anexă;

5. atunci când un NOTAM conține informații eronate, se generează un NOTAM cu un număr nou pentru a-l înlocui pe cel eronat sau se anulează NOTAM eronat și se generează un NOTAM nou;

6. în cazul generării unui NOTAM care anulează sau înlocuiește un NOTAM emis anterior:

(a) se indică seria și numărul/anul NOTAM emis anterior;

(b) indicatorii de localizare și subiectul celor două NOTAM sunt identice;

7. un NOTAM nou anulează sau înlocuiește doar un singur NOTAM;

8. fiecare NOTAM generat se referă la un singur subiect și la o singură condiție aplicabilă subiectului respectiv;

9. conținutul fiecărui NOTAM generat este cât mai concis cu putință și redactat astfel încât înțelesul său să fie clar fără să fie necesară consultarea altui document;

10. un NOTAM generat care cuprinde informații cu caracter permanent sau informații temporare de lungă durată include trimiterile adecvate la AIP sau suplimentul la AIP în cauză;

11. indicatorul de localizare al OACI inclus în textul unui NOTAM generat pentru aerodrom este cel cuprins în indicatorii de localizare. Nu se permite utilizarea unor prescurtări ale acestor indicatori.

(e) În urma publicării unui NOTAM pe care l-a generat, operatorul de aerodrom îi revizuiește conținutul pentru a asigura acuratețea acestuia și asigură diseminarea informațiilor către toți membrii relevanți ai personalului aerodromului și către organizațiile relevante de pe aerodrom.

(f) Operatorul de aerodrom păstrează înregistrări:

1. cu NOTAM pe care l-a generat și cu cele care au fost emise;

2. în ceea ce privește punerea în aplicare a literei (a) punctele 2 și 3.";

(d) se adaugă următorul punct ADR.OPS.A.60:

„**ADR.OPS.A.060 Raportarea contaminanților de pe suprafață**

Operatorul de aerodrom trebuie să raporteze serviciilor de informare aeronautică și unităților de servicii de trafic aerian aspectele de importanță operațională care afectează exploatarea aeronavelor și a aerodromului pe suprafața de mișcare, în special prezența următoarelor elemente:

(a) apă;

(b) zăpadă;

(c) zloată;

(d) gheață;

(e) chiciură;

(f) produse chimice lichide antigivraj sau de degivrare sau alți contaminanți;

(g) maluri sau suluri de zăpadă.";

(e) se adaugă următorul punct ADR.OPS.065:

„**ADR.OPS.A.065 Raportarea stării suprafeței pistei**

(a) Operatorul de aerodrom trebuie să raporteze starea suprafeței pistei pe fiecare treime a pistei, utilizând un raport privind starea pistei (RCR). Raportul trebuie să includă un cod de stare a pistei (RWYCC) folosind numerele de la 0 la 6, acoperirea și grosimea/adâncimea contaminanților, precum și o descriere utilizând următorii termeni:

1. ZĂPADĂ TASATĂ;

2. USCATĂ;

3. ZĂPADĂ USCATĂ;

4. ZĂPADĂ USCATĂ PESTE ZĂPADĂ TASATĂ;

5. ZĂPADĂ USCATĂ PESTE GHEAȚĂ;

6. CHICIURĂ;

7. GHEAȚĂ;

8. UDĂ ALUNECOASĂ;

9. ZLOATĂ;

10. PISTĂ DE IARNĂ PREGĂTITĂ SPECIAL;

11. BĂLȚI;

12. APĂ PESTE ZĂPADĂ TASATĂ;

13. UDĂ;

14. GHEAȚĂ UMEDĂ;

15. ZĂPADĂ UMEDĂ;

16. ZĂPADĂ UMEDĂ PESTE ZĂPADĂ TASATĂ;

17. ZĂPADĂ UMEDĂ PESTE GHEAȚĂ;

18. TRATATĂ CHIMIC;

19. NISIP ÎMPRĂȘTIAT.

(b) Raportarea începe atunci când apare o modificare semnificativă a stării suprafeței pistei din cauza apei, a zăpezii, a zloatei, a gheții sau a chiciurii.

(c) Raportarea stării suprafeței pistei trebuie să continue să reflecte modificările semnificative până când pista nu mai este contaminată. Atunci când apare o astfel de situație, operatorul de aerodrom emite un RCR care enunță că pista este umedă sau uscată, după caz.

(d) Nu se raportează măsurători ale coeficientului de frecare.

(e) În cazul în care o pistă pavată sau o porțiune a unei astfel de piste este udă și alunecoasă, operatorul de aerodrom trebuie să pună această informație la dispoziția utilizatorilor relevanți ai aerodromului. Această informare se face prin generarea unui NOTAM și trebuie să descrie amplasarea porțiunii afectate.”;

(f) se adaugă următorul apendice 1:

„Apendicele 1

FORMATUL NOTAM

| | | |

(g) se adaugă următorul apendice 2:

„Apendicele 2

FORMATUL SNOWTAM

(Antet COM)	(Indicator de prioritate)	(Adrese)	<≡
	(Data și ora de completare)	(Indicatorul emitentului)	<≡
(Antet COM)	(NUMĂR DE SERIE SWAA*) S W * *	(INDICATORI LOCALIZARE) DEDATA ȘI ORA EVALUĂRII	(GRUP OPȚIONAL) <≡(
SNOWTAM →	(Număr de serie) <≡		

Secțiunea de calcul al performanței avionului			
(INDICATORII DE LOCALIZARE AI AERODROMULUI)	M	A)	<≡
[DATA/ORA EVALUĂRII *(Ora finalizării evaluării în UTC)*]	M	B)	→
(NUMĂRUL MAI MIC AL INDICATIVULUI PISTEI)	M	C)	→
[CODUL STĂRII PISTEI (RWYCC) PE FIECARE TREIME A PISTEI] [Din grila de evaluare a stării pistei (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 sau 6]	M	D)	// →
(GRADUL DE ACOPERIRE CU CONTAMINANȚI PENTRU FIECARE TREIME A PISTEI, ÎN PROCENTE)	C	E)	// →
GROSIMEA (mm) STRATULUI DE DEPUNERE PENTRU FIECARE TREIME A PISTEI)	C	F)	// →
(DESCRIEREA STĂRII PE TOATĂ LUNGIMEA PISTEI (observațiile se fac pentru fiecare treime a pistei, începând de la pragul pistei cu indicativ mai mic) ZĂPADĂ TASATĂ USCATĂ ZĂPADĂ USCATĂ ZĂPADĂ USCATĂ PESTE ZĂPADĂ TASATĂ ZĂPADĂ USCATĂ PESTE GHEAȚĂ CHICIURĂ GHEAȚĂ UDĂ ALUNECOASĂ ZLOATĂ PISTĂ DE IARNĂ PREGĂTITĂ SPECIAL BĂLȚI APĂ PESTE ZĂPADĂ TASATĂ UDĂ GHEAȚĂ UMEDĂ ZĂPADĂ UMEDĂ ZĂPADĂ UMEDĂ PESTE ZĂPADĂ TASATĂ ZĂPADĂ UMEDĂ PESTE GHEAȚĂ	M	G)	// →
(LĂȚIMEA PISTEI CĂREIA I SE APLICĂ CODURILE STĂRII PISTEI, DACĂ ESTE MAI MICĂ DECÂT LĂȚIMEA PUBLICATĂ)	O	H)	<≡≡
Secțiunea privind aprecierea situației			
(LUNGIMEA REDUSĂ A PISTEI, DACĂ ESTE MAI MICĂ DECÂT LUNGIMEA PUBLICATĂ (m)]	O	I)	→
(ZĂPADĂ VISCOLITĂ PE PISTĂ)	O	J)	→
(NISIP ÎMPRĂȘTIAT PE PISTĂ)	O	K)	→
(TRATAMENT CHIMIC PE PISTĂ)	O	L)	→
(MALURI DE ZĂPADĂ PE PISTĂ) [Dacă există, distanța de la axul pistei (m) urmată de «L», «R» sau «LR», după caz)]	O	M)	→
(MALURI DE ZĂPADĂ PE O CALE DE RULARE)	O	N)	→
(MALURI DE ZĂPADĂ LÂNGĂ PISTĂ)	O	O)	→
(CONDIȚIILE PE CALEA DE RULARE)	O	P)	→
(CONDIȚIILE PE PLATFORMĂ)	O	R)	→
(COEFICIENTUL DE FRECARE MĂSURAT)	O	S)	→
(OBSERVAȚII ÎN TEXT ÎN CLAR)	O	T)	) <<≡
OBSERVAȚII: 1. *Se introduc literele de naționalitate ale OACI, astfel cum sunt menționate în Doc 7910 OACI partea 2, sau identificatorul aplicabil al aerodromului. 2. Pentru informații despre alte piste, se completează din nou câmpurile B-H. 3. Informațiile din secțiunea privind aprecierea situației se repetă pentru fiecare pistă, cale de rulare și platformă. Repetați, după caz, dacă informațiile sunt raportate. 4. Cuvintele dintre paranteze () nu trebuie transmise. 5. Pentru literele A)-T), consultați *punctul 1 litera (b) din Instrucțiunile de completare a formatului SNOWTAM.*			

SEMNĂTURA EMITENTULUI *(nu se transmite)*

(h) se introduce următorul punct ADR.OPS.B.003:

„ADR.OPS.B.003 Predarea activităților – furnizarea de informații operaționale

(a) Operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare proceduri de predare a activităților operaționale între membrii personalului implicați în exploatarea și mentenanța aerodromului, pentru a se asigura că toți membrii noi ai personalului primesc informații operaționale legate de sarcinile lor.

(b) Operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare proceduri pentru a furniza organizațiilor care își desfășoară activitatea sau care furnizează servicii pe aerodrom informații operaționale legate de aerodrom care ar putea influența executarea sarcinilor personalului respectivelor organizații.";

(i) punctul ADR.OPS.B.010 se modifică după cum urmează:

(i) literele (c), (d) și (e) se înlocuiesc cu următorul text:

„(c) Programul de pregătire se desfășoară în conformitate cu punctul ADR.OR.D.017, cu următoarele excepții:

1. pregătirea periodică trebuie să includă pregătire teoretică și pregătire practică continuă;

2. verificările competenței trebuie efectuate la intervale care nu depășesc 12 luni de la finalizarea pregătirii inițiale.

(d) Pregătirea membrilor personalului de salvare și de luptă împotriva incendiilor este menită să transmită cunoștințe fundamentale și să formeze competențe practice legate de exercitarea sarcinilor lor.

(e) Reducerea temporară a nivelului de protecție asigurat pe aerodrom prin serviciile de salvare și de luptă împotriva incendiilor, din cauza unor circumstanțe neprevăzute, nu necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.";

(ii) litera (f) se elimină;

(j) se introduce următorul punct ADR.OPS.B.016:

„**ADR.OPS.B.016 Programul de control al obiectelor străine**

(a) Operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare un program de control al obiectelor străine (FOD) și solicită organizațiilor care își desfășoară activitatea sau care furnizează servicii pe aerodrom să participe la programul respectiv.

(b) În cadrul programului de control al FOD, operatorul de aerodrom:

1. asigură sensibilizarea și participarea personalului, precum și că respectivul personal a încheiat cu succes pregătirea relevantă și și-a demonstrat competența;

2. stabilește și pune în aplicare măsuri de prevenire a apariției de FOD;

3. stabilește și pune în aplicare proceduri pentru:

(i) detectarea FOD, inclusiv monitorizarea și inspectarea suprafeței de mișcare sau a suprafețelor adiacente pe baza unui program de inspecție și ori de câte ori este necesară o astfel de inspecție ca urmare a activităților, a fenomenelor meteorologice sau a evenimentelor care ar putea duce la apariția de FOD;

(ii) înlăturarea, izolarea și eliminarea rapidă a FOD și furnizarea tuturor mijloacelor relevante necesare;

(iii) notificarea, cât mai curând posibil, a operatorilor de aeronave în cazul identificării unor piese de aeronave;

(c) colectează și analizează date și informații pentru a identifica sursele de FOD și tendințele în materie, precum și pentru punerea în aplicarea unor măsuri corective și/sau preventive în vederea îmbunătățirii eficacității programului.";

(k) se introduce următorul punct ADR.OPS.B.024:

„**ADR.OPS.B.024 Autorizarea conducătorilor auto**

(a) Cu excepția cazurilor prevăzute la litera (d), conducerea unui vehicul pe orice parte a suprafeței de mișcare sau a altor zone operaționale ale unui aerodrom necesită o autorizație eliberată conducătorului auto de către operatorul aerodromului respectiv. Autorizația de conducere se eliberează unei persoane:

1. căreia i se alocă sarcini ce implică conducerea de vehicule în astfel de zone;

2. care deține un permis de conducere valabil și orice alt permis necesar pentru conducerea vehiculelor specializate;

3. care a absolvit cu succes un program relevant de pregătire în materie de conducere a vehiculelor și și-a demonstrat competența în conformitate cu litera (b);

4. care și-a demonstrat competența lingvistică în conformitate cu punctul ADR.OPS.B.029, dacă persoana respectivă intenționează să conducă un vehicul pe suprafața de manevră;

5. care a beneficiat de pregătire din partea angajatorului cu privire la utilizarea vehiculului destinat să opereze pe aerodrom.

(b) Operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare un program de pregătire pentru conducerea vehiculelor destinat conducătorilor auto care operează pe platformă sau în alte zone operaționale, cu excepția suprafeței de manevră, precum și conducătorilor auto care operează pe suprafața de manevră. Programul de pregătire trebuie:

1. să fie corespunzător caracteristicilor și exploatării aerodromului, funcțiilor și sarcinilor care trebuie executate de conducătorul auto, precum și zonelor aerodromului în care pot fi autorizați să opereze conducătorii auto;

2. să conțină:

(i) pregătire teoretică și practică cu o durată adecvată, cel puțin în următoarele domenii:

(A) cadru de reglementare și responsabilități personale;

(B) standarde aplicabile vehiculelor, cerințe și proceduri operaționale ale aerodromului;

(C) comunicații;

(D) radiotelefonie, în cazul conducătorilor auto care operează pe suprafața de manevră;

(E) performanțe umane;

(F) familiarizarea cu mediul de operare;

(ii) evaluarea competențelor conducătorilor auto.

(c) O autorizație de conducere eliberată în conformitate cu litera (a) precizează părțile suprafeței de mișcare sau celelalte zone operaționale în care conducătorul auto are dreptul de a conduce vehicule și rămâne valabilă atât timp cât:

1. sunt îndeplinite cerințele de la litera (a) punctele 1 și 2;

2. titularul autorizației de conducere:

(i) urmează și încheie cu succes pregătirea și verificările competenței în conformitate cu punctul ADR.OR.D.017 literele (f) și (g);

(ii) dacă este cazul, continuă să demonstreze că are nivelul necesar de competență lingvistică în conformitate cu ADR.OPS.B.029.

(d) În pofida dispozițiilor de la litera (a), operatorul de aerodrom poate permite unei persoane să conducă temporar un vehicul pe suprafața de mișcare sau în alte zone operaționale dacă:

1. persoana respectivă deține un permis de conducere valabil și orice alt permis necesar pentru conducerea vehiculelor specializate;

2. vehiculul respectiv este însoțit de un vehicul condus de un conducător auto autorizat în conformitate cu litera (a).

(e) Operatorul de aerodrom:

1. instituie un sistem și pune în aplicare proceduri pentru:

(i) eliberarea autorizațiilor de conducere și autorizarea temporară a conducerii vehiculelor;

(ii) asigurarea respectării în continuare a dispozițiilor de la litera (c) punctele 1 și 2 de către conducătorii auto cărora le-a fost eliberată o autorizație de conducere;

(iii) monitorizarea respectării de către conducătorii auto a oricărei cerințe de conducere a vehiculelor aplicabile la aerodrom și pentru luarea de măsuri corespunzătoare, inclusiv suspendarea și revocarea autorizațiilor de conducere a vehiculelor sau a permisiunilor de conducere temporară a unui vehicul;

2. păstrează înregistrările relevante.”;

(l) punctul ADR.OPS.B.25 se elimină;

(m) se introduc următoarele puncte ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 și ADR.OPS.B.029;

„**ADR.OPS.B.026 Autorizarea vehiculelor**

(a) Operarea unui vehicul pe suprafața de mișcare sau în alte zone operaționale necesită o autorizație eliberată de operatorul de aerodrom. Autorizația poate fi eliberată dacă vehiculul este utilizat în activități legate de exploatarea aerodromului și:

1. este funcțional și adecvat operațiunii avute în vedere;
2. respectă cerințele privind marcarea și iluminarea prevăzute la punctul ADR.OPS.B.080;
3. este dotat cu un echipament radio care permite comunicațiile bidirecționale pe frecvența corespunzătoare a serviciilor de trafic aerian, precum și pe orice altă frecvență necesară, dacă se are în vedere operarea lui în oricare dintre următoarele zone:
   (i) pe suprafața de manevră;
   (ii) în alte zone operaționale în care este necesar să se comunice cu unitatea de servicii de trafic aerian sau cu alte unități operaționale ale aerodromului;
4. este dotat cu un transponder sau cu alte echipamente care asistă supravegherea, dacă se are în vedere operarea lui pe suprafața de manevră, iar aerodromul este echipat cu un sistem de control și ghidare a mișcării pe suprafață a cărui funcționare necesită utilizarea unui transponder sau a altor echipamente de asistare a supravegherii cu care să fie dotate vehiculele.

(b) Operatorul de aerodrom limitează numărul de vehicule autorizate să opereze pe suprafața de mișcare și în alte zone operaționale la numărul minim necesar pentru exploatarea sigură și eficientă a aerodromului.

(c) Autorizația eliberată în conformitate cu litera (a):

1. trebuie să precizeze părțile suprafeței de mișcare sau ale altor zone operaționale în care poate fi operat vehiculul;
2. rămâne valabilă atât timp cât sunt îndeplinite cerințele de la litera (a).

(d) Operatorul de aerodrom atribuie un indicativ de apel radio unui vehicul autorizat în conformitate cu litera (a) să opereze pe aerodrom, dacă este necesar ca vehiculul respectiv să fie echipat cu echipament radio. Indicativul de apel radio atribuit unui vehicul trebuie:

1. să nu creeze confuzii cu privire la identitatea vehiculului;
2. să corespundă funcției acestuia;
3. pentru vehiculele care operează pe suprafața de manevră, să fie atribuit în coordonare cu unitatea de servicii de trafic aerian și să fie transmis organizațiilor relevante de pe aerodrom.

(e) Prin derogare de la litera (a), operatorul de aerodrom poate permite:

1. ca un vehicul autorizat în conformitate cu litera (a) punctele 1 și 2, care nu este dotat cu echipament radio în temeiul literei (a) punctul 3 și cu un transponder sau cu alte echipamente de asistare a supravegherii prevăzute la litera (a) punctul 4, să fie operat ocazional în zonele menționate la litera (a) punctele 3 și 4, cu condiția ca:
   (i) vehiculul să fie însoțit, în orice moment, de un vehicul autorizat care îndeplinește cerința de la litera (a) punctul 3 și, dacă este necesar, de la litera (a) punctul 4;
   (ii) vehiculul însoțitor să respecte cerințele privind marcarea și iluminarea prevăzute la punctul ADR.OPS. B.080;
   (iii) procedurile de operare în condiții de vizibilitate să nu fie în vigoare, dacă vehiculul însoțit urmează să fie operat pe suprafața de manevră;
2. pătrunderea temporară a unui vehicul pe aerodrom și operarea acestuia pe suprafața de mișcare sau în alte zone operaționale, sub rezerva următoarelor condiții:
   (a) să se constate în urma unei inspecții vizuale a vehiculului respectiv că starea acestuia nu pune în pericol siguranța;
   (b) vehiculul să fie însoțit, în orice moment, de un vehicul autorizat care:
      (i) îndeplinește cerința de la litera (a) punctul 3 și, dacă este necesar, de la litera (a) punctul 4 atunci când operează în zonele menționate la litera (a) punctele 3 și 4;
      (ii) respectă cerințele privind marcarea și iluminarea prevăzute la punctul ADR.OPS.B.080;

(c) să nu fie în vigoare procedurile de operare în condiții de vizibilitate, dacă vehiculul urmează să fie operat pe suprafața de manevră.

(f) Operatorul de aerodrom:

1. stabilește și pune în aplicare proceduri pentru:

(i) eliberarea autorizațiilor pentru vehicule și permiterea temporară a pătrunderii pe aerodrom și a operării vehiculelor;

(ii) atribuirea de indicative de apel radio vehiculelor;

(iii) monitorizarea conformării vehiculelor cu dispozițiile de la punctul ADR.OPS.B.026 și pentru luarea de măsuri corespunzătoare, inclusiv suspendarea și revocarea autorizațiilor de conducere a vehiculelor sau a permisiunilor de operare temporară a unui vehicul;

2. păstrează înregistrările relevante.

ADR.OPS.B.027 Operarea vehiculelor

(a) Conducătorul unui vehicul aflat pe suprafața de manevră trebuie să opereze vehiculul:

1. numai în limitele autorizării din partea unității de servicii de trafic aerian și în conformitate cu instrucțiunile emise de unitatea respectivă;

2. în conformitate cu toate instrucțiunile obligatorii transmise prin marcaje și panouri, cu excepția cazului în care unitatea de servicii de trafic aerian îl autorizează altfel;

3. în conformitate cu toate instrucțiunile obligatorii transmise prin lumini.

(b) Conducătorul unui vehicul pe suprafața de manevră trebuie să opereze vehiculul în conformitate cu următoarele reguli:

1. vehiculelor de intervenție de urgență care se deplasează spre a acorda asistență unei aeronave aflate în pericol li se acordă prioritate față de orice altă mișcare pe suprafață;

2. sub rezerva dispozițiilor de la punctul 1:

(i) vehiculele și vehiculele care tractează aeronave acordă prioritate aeronavelor care aterizează, decolează sau rulează la sol;

(ii) vehiculele care nu tractează aeronave acordă prioritate vehiculelor care tractează aeronave;

(iii) vehiculele care nu tractează aeronave acordă prioritate altor vehicule care nu tractează aeronave în conformitate cu instrucțiunile unității de servicii de trafic aerian;

(iv) în pofida dispozițiilor de la subpunctele (i), (ii) și (iii), vehiculele și vehiculele care tractează aeronave se conformează instrucțiunilor emise de unitatea de servicii de trafic aerian.

(c) Conducătorul unui vehicul dotat cu echipament radio care intenționează să opereze sau care operează pe suprafața de manevră are obligația:

1. să stabilească o comunicație radio bidirecțională satisfăcătoare cu unitatea de servicii de trafic aerian pe frecvența corespunzătoare a serviciilor de trafic aerian înainte de a intra pe suprafața de manevră, precum și să mențină ascultarea permanentă pe frecvența atribuită;

2. înainte de a intra pe suprafața de manevră, să obțină o autorizație din partea unității de servicii de trafic aerian și să opereze numai în limitele autorizației date de unitatea de servicii de trafic aerian. În pofida deținerii unei astfel de autorizații, intrarea pe o pistă sau pe o bandă a unei piste sau modificarea operațiunii autorizate este condiționată de obținerea unei noi autorizări specifice din partea unității de servicii de trafic aerian;

3. să confirme prin repetare personalului serviciilor de trafic aerian părțile referitoare la siguranță din instrucțiunile care sunt transmise prin voce. Instrucțiunile de a intra, de a aștepta la distanță, de a traversa și de a opera pe orice pistă, cale de rulare sau bandă de pistă trebuie întotdeauna confirmate prin repetare;

4. să confirme prin repetare personalului serviciilor de trafic aerian sau să confirme recepționarea altor instrucțiuni decât cele de la punctul 3, astfel încât să indice în mod clar că acestea au fost înțelese și că vor fi respectate.

(d) Atunci când are dubii cu privire la poziția vehiculului față de suprafața de manevră, conducătorul unui vehicul care operează pe suprafața de manevră:

1. notifică unității de servicii de trafic aerian circumstanțele, inclusiv ultima poziție cunoscută;

2. concomitent, cu excepția cazului în care unitatea de servicii de trafic aerian îi transmite alte instrucțiuni, eliberează cât mai rapid posibil pista, calea de rulare sau altă parte a suprafeței de manevră, îndepărtându-se la o distanță sigură;

3. după acțiunile menționate la punctele 1 și 2, oprește vehiculul.

(e) Conducătorul unui vehicul aflat pe suprafața de manevră:

1. la operarea unui vehicul pe o bandă a unei piste atunci când pista este utilizată pentru aterizare sau pentru decolare, trebuie să nu se apropie de pistă mai mult decât distanța la care a fost stabilită poziția de așteptare la pistă sau orice poziție de așteptare pe drumul de serviciu pentru pista respectivă;

2. atunci când o pistă este utilizată pentru aterizare sau pentru decolare, trebuie să nu opereze un vehicul pe:

(i) partea benzii pistei care se întinde dincolo de capetele de pistă ale pistei respective;

(ii) suprafețele de siguranță la capăt de pistă ale pistei respective;

(iii) o prelungire degajată, dacă este disponibilă, la o distanță care ar pune în pericol o aeronavă aflată în aer.

(f) Dacă la aerodrom se impune astfel, conducătorul unui vehicul dotat cu echipament radio pe platformă trebuie:

1. să stabilească o comunicație radio bidirecțională satisfăcătoare cu unitatea responsabilă desemnată de operatorul de aerodrom înainte de a intra pe platformă;

2. să mențină ascultarea permanentă pe frecvența atribuită.

(g) Conducătorul unui vehicul pe platformă trebuie să opereze vehiculul în conformitate cu următoarele prevederi:

1. numai în limitele autorizării date de unitatea responsabilă desemnată de operatorul aerodromului și în conformitate cu instrucțiunile emise de unitatea respectivă;

2. cu respectarea tuturor instrucțiunilor obligatorii transmise prin marcaje și panouri cu excepția cazului în care unitatea responsabilă desemnată de operatorul aerodromului îl autorizează altfel;

3. cu respectarea tuturor instrucțiunilor obligatorii transmise prin lumini;

4. acordă prioritate unui vehicul de intervenție de urgență, unei aeronave care rulează la sol sau care se pregătește să ruleze la sol sau care este împinsă sau tractată;

5. acordă prioritate altor vehicule în conformitate cu reglementările locale;

6. acordă întotdeauna prioritate vehiculelor de intervenție de urgență care răspund unei urgențe.

(h) Conducătorul unui vehicul aflat pe suprafața de mișcare și în orice alte zone operaționale trebuie:

1. să opereze vehiculul în conformitate cu limitele de viteză și traseele stabilite;

2. să nu fie angajat în activități care perturbă sau distrag atenția în timp ce conduce vehiculul;

3. să respecte cerințele privind comunicațiile și procedurile operaționale cuprinse în manualul aerodromului.

(i) Conducătorul unui vehicul care însoțește un alt vehicul trebuie să se asigure că vehiculul însoțit este operat de conducătorul său în conformitate cu instrucțiunile date.

(j) Conducătorul unui vehicul trebuie să parcheze vehiculul numai în zonele desemnate de operatorul de aerodrom.

(k) Operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare proceduri menite să asigure că toți conducătorii de vehicule care operează pe suprafața de mișcare și în alte zone operaționale respectă dispozițiile de la literele (a)-(j).

ADR.OPS.B.028 Tractarea aeronavelor

Operatorul de aerodrom:

(a) stabilește procedurile de manevrare a aeronavelor și desemnează rutele care urmează să fie utilizate în timpul operațiunilor de tractare a aeronavelor pe suprafața de mișcare pentru a asigura siguranța;

(b) asigură furnizarea de îndrumări adecvate și corespunzătoare în timpul operațiunilor de tractare;

(c) se asigură că aeronavele tractate au luminile aprinse în timpul operațiunilor de tractare, în conformitate cu dispozițiile de la punctul SERA.3215 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei (*);

(d) stabilește și pune în aplicare proceduri menite să asigure o comunicare și o coordonare corespunzătoare între organizația care execută operațiunea de tractare, unitatea de servicii de administrare a platformei și unitatea de servicii de trafic aerian, în funcție de operațiunea de tractare;

(e) stabilește și pune în aplicare proceduri menite să asigure siguranța operațiunilor de tractare în condiții meteorologice sau de vreme nefavorabile, inclusiv prin limitarea sau neacordarea permisiunii de desfășurare a unor astfel de operațiuni.

ADR.OPS.B.029 Competența lingvistică

(a) O persoană căreia, în temeiul punctului ADR.OPS.B.024, i se impune să își demonstreze competența lingvistică trebuie să își demonstreze competența, cel puțin la nivel operațional, atât în ceea ce privește utilizarea expresiilor convenționale, cât și a limbajului simplu, în conformitate cu litera (b):

1. în limba engleză și

2. în orice altă limbă sau limbi utilizate pe aerodrom în scopul radiocomunicațiilor cu unitatea de servicii de trafic aerian a aerodromului.

(b) Solicitantul trebuie să își demonstreze capacitatea:

1. de a comunica eficace atât în situațiile de comunicare exclusiv vocală, cât și atunci când interlocutorul este de față;

2. de a comunica pe teme comune și de natură profesională, cu acuratețe și claritate;

3. de a folosi strategii de comunicare corespunzătoare pentru a schimba mesaje și pentru a recunoaște și a rezolva neînțelegerile într-un context general sau profesional;

4. de a trata cu succes dificultățile lingvistice prezentate de o complicație sau de o conjunctură neașteptată care intervine în contextul unei situații profesionale de rutină sau al unei sarcini de comunicare cu care este în general familiarizat;

5. de a utiliza un dialect sau un accent care este inteligibil pentru comunitatea aeronautică.

(c) Competența lingvistică se demonstrează printr-un certificat eliberat de organizația care a efectuat evaluarea, prin care se atestă limba sau limbile, nivelul sau nivelurile de competență și data evaluării.

(d) Cu excepția persoanelor care și-au demonstrat competența lingvistică la nivel de expert, competența lingvistică trebuie reevaluată:

1. din patru în patru ani de la data evaluării, dacă nivelul demonstrat este nivelul operațional;

2. din șase în șase ani de la data evaluării, dacă nivelul demonstrat este nivelul extins.

(e) Demonstrarea competenței lingvistice se face printr-o metodă de evaluare care conține:

1. procedura prin care se realizează evaluarea;

2. calificările evaluatorilor care efectuează evaluări ale competenței lingvistice;

3. procedura de contestare.

(f) Operatorul de aerodrom trebuie să pună la dispoziție cursuri de limbă pentru a menține nivelul necesar de competență lingvistică al personalului său.

(g) Prin derogare de la litera (a), statul membru poate decide că limba engleză poate să nu îi fie necesară personalului menționat la punctul ADR.OPS.B.024, în scopuri de radiocomunicații cu unitatea de servicii de trafic aerian a aerodromului. Într-un astfel de caz, statul membru efectuează o evaluare a siguranței care acoperă unul sau mai multe aerodromuri.

(h) Operatorul aerodromului poate elibera o autorizație unei persoane care nu a demonstrat conformarea cu literele (a) și (b) până la:

1. 7 ianuarie 2026 în ceea ce privește limba engleză;

2. 7 ianuarie 2023 în ceea ce privește orice altă limbă decât limba engleză.

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

(n) punctul ADR.OPS.B.030 se înlocuiește cu următorul text:

„ADR.OPS.B.030 Sistemul de control și ghidare a mișcării pe suprafață

(a) Operatorul de aerodrom se asigură că aerodromul este prevăzut cu un sistem de control și ghidare a mișcării pe suprafață.

(b) În cadrul sistemului de control și ghidare a mișcării pe suprafață, operatorul de aerodrom evaluează, în coordonare cu furnizorul de servicii de trafic aerian, necesitatea de a stabili rute standard pentru aeronavele care rulează la sol pe aerodrom. În cazul în care sunt furnizate rute standard, operatorul de aerodrom:

1. se asigură că respectivele rute standard sunt adecvate și potrivite pentru traficul de aerodrom, pentru proiectare și pentru operațiunile avute în vedere și că sunt identificate în mod corespunzător;

2. furnizează informații relevante furnizorului de servicii de informare aeronautică în vederea publicării în AIP.

(c) În cazul în care funcționarea sistemului de control și ghidare a mișcării pe suprafață necesită utilizarea unui transponder de către aeronavele de pe suprafața de mișcare, operatorul de aerodrom trebuie să se coordoneze cu furnizorul de servicii de navigație aeriană în privința:

1. procedurilor relevante de operare a transponderelor care trebuie respectate de operatorii de aeronave;

2. furnizării informațiilor relevante furnizorului de servicii de informare aeronautică în vederea publicării în AIP.";

(o) se introduce următorul punct ADR.OPS.B.031:

„ADR.OPS.B.031 Comunicații

(a) Vehiculele și unitățile de servicii de trafic aerian comunică în conformitate cu cerințele aplicabile din secțiunea 14 a anexei la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012.

(b) Operatorul de aerodrom stabilește, prin coordonare cu furnizorul de servicii de trafic aerian, proceduri de comunicații, inclusiv:

1. frecvența și limba sau limbile utilizate pentru comunicațiile dintre unitatea de servicii de trafic aerian și vehiculele care intenționează să opereze sau care operează pe suprafața de manevră;

2. comunicațiile dintre unitatea de servicii de trafic aerian și persoanele care se deplasează pedestru și care intenționează să opereze sau care operează pe suprafața de manevră;

3. difuzarea, prin radiocomunicații, a unor informații semnificative legate de aerodromuri care ar putea afecta siguranța operațiunilor pe suprafața de manevră;

4. semnalele și alte mijloace de comunicare care urmează să fie utilizate în toate condițiile de vizibilitate, în cazul unei întreruperi a radiocomunicațiilor dintre unitatea de servicii de trafic aerian și vehiculele sau persoanele care se deplasează pedestru pe suprafața de manevră.";

(p) se introduce următorul punct ADR.OPS.B.033:

„ADR.OPS.B.033 Controlul persoanelor care se deplasează pedestru

(a) Operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare proceduri care:

1. să limiteze accesul pe suprafața de mișcare și în alte zone operaționale numai la persoanele ale căror sarcini necesită accesul la astfel de zone;
2. să asigure că respectivelor persoane li se permite accesul neînsoțit în astfel de zone numai dacă au beneficiat de pregătire relevantă și dacă și-au demonstrat competența;
3. să controleze circulația persoanelor pe platformă și să asigure că pasagerii care se îmbarcă sau debarcă de pe o aeronavă sau care trebuie să se deplaseze către, dinspre sau pe platformă:
   (i) sunt însoțiți de personal pregătit și competent;
   (ii) nu interferează cu activitățile aeronavelor staționare și cu activitățile de deservire de la sol;
   (iii) sunt protejați de aeronavele care operează, inclusiv de efectele motoarelor acestora, precum și de activitățile vehiculelor sau de alte activități.

(b) Operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare proceduri care să asigure:

1. intrarea și operarea în ordine și în siguranță pe suprafața de manevră a membrilor personalului ale căror sarcini implică accesul la această suprafață fără un vehicul;
2. că acești membri ai personalului:
   (i) sunt echipați în mod corespunzător, inclusiv cu îmbrăcăminte foarte vizibilă, cu mijloace de orientare și cu mijloace care permit comunicațiile bidirecționale cu unitatea de servicii de trafic aerian și cu unitatea corespunzătoare a operatorului de aerodrom pe durata unor astfel de operațiuni;
   (ii) obțin autorizare din partea unității de servicii de trafic aerian înainte de a intra pe suprafața de manevră. În pofida obținerii unei astfel de autorizări, intrarea pe o pistă sau pe o bandă a unei piste sau modificarea operațiunii autorizate este condiționată de obținerea unei noi autorizări specifice din partea unității de servicii de trafic aerian;
   (iii) nu intră pe suprafața de manevră atunci când sunt în vigoare proceduri de operare în condiții de vizibilitate redusă.";

(q) punctul ADR.OPS.B.035 se înlocuiește cu următorul text:

„ADR.OPS.B.035 Operațiuni în condiții de iarnă

(a) Atunci când se preconizează că aerodromul va funcționa în condiții în care se poate acumula zăpadă, zloată sau gheață pe suprafața de mișcare, operatorul de aerodrom elaborează și pune în aplicare un plan de deszăpezire. În cadrul planului de deszăpezire, operatorul de aerodrom trebuie:

1. să includă prevederi referitoare la utilizarea materialelor pentru a îndepărta sau pentru a preveni formarea gheții și a chiciurii sau pentru a îmbunătăți caracteristicile de frecare ale suprafeței pistei;
2. să asigure, în măsura în care este posibil din punct de vedere practic, îndepărtarea zăpezii, a zloatei sau a gheții de pe pistele în serviciu și de pe alte porțiuni ale suprafeței de mișcare destinate să fie utilizate pentru operarea aeronavelor.

(b) Operatorul de aerodrom trebuie să prevadă publicarea în AIP a informațiilor cu privire la:

1. disponibilitatea echipamentelor de deszăpezire și operațiunile de combatere a zăpezii și a gheții;
2. statutul aprobării, dacă este cazul, legate de utilizarea pistelor de iarnă pregătite special;
3. tipul de materiale utilizate pentru tratarea suprafeței de mișcare.";

(r) se introduc următoarele puncte ADR.OPS.B.036 și ADR.OPS.B.037:

„ADR.OPS.B.036 Operațiuni pe piste de iarnă pregătite special

(a) Sub rezerva aprobării prealabile de către autoritatea competentă, un operator de aerodrom poate stabili și utiliza proceduri de operare a avioanelor pe piste de iarnă pregătite special, atunci când tipul de contaminant este zăpada tasată sau gheața. Pistelor de iarnă pregătite special li se poate atribui RWYCC 4 principal; cu toate acestea, în cazul în care tratamentul nu justifică un RWYCC 4, se aplică procedura normală în conformitate cu punctul ADR.OPS.B.037.

(b) Pentru a obține aprobarea prealabilă a autorității competente, operatorul de aerodrom:

1. stabilește proceduri care să includă următoarele:

(i) tipul echipamentului și/sau tipul, calitatea și cantitatea materialului utilizat pentru îmbunătățirea stării suprafeței pistei și metoda de aplicare;

(ii) monitorizarea parametrilor meteorologici;

(iii) gestionarea depunerilor;

(iv) evaluarea rezultatelor obținute;

2. obține datele referitoare la performanța de oprire a avioanelor pe pista supusă tratamentului special de la cel puțin un operator de avioane;

3. analizează și prelucrează datele obținute în temeiul punctului 2, pentru a demonstra capacitatea de a obține stării ale pistei conform unui anumit RWYCC;

4. stabilește un program de mentenanță care acoperă atât mentenanța preventivă, cât și cea corectivă pentru echipamentele utilizate pentru obținerea unei performanțe consecvente.

(c) Operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare un program de monitorizare a eficacității continue a procedurii. Programul trebuie să utilizeze rapoartele referitoare la acțiunea de frânare din datele avioanelor care trebuie comparate cu stările raportate ale pistei.

(d) Operatorul de aerodrom evaluează performanța operațiunilor de iarnă după finele perioadei de iarnă pentru a identifica necesitatea:

1. unor cerințe suplimentare de pregătire;

2. actualizării procedurilor;

3. unor echipamente și materiale suplimentare sau diferite.

ADR.OPS.B.037 Evaluarea stării suprafeței pistei și atribuirea codului de stare a pistei

Ori de câte ori pe suprafața pistei sunt prezenți contaminanții enumerați la punctul ADR.OPS.A.060 literele (a)-(e), operatorul de aerodrom:

(a) atribuie un RWYCC în funcție de tipul și grosimea/adâncimea contaminantului și de temperatură;

(b) inspectează pista ori de câte ori este posibil ca starea suprafeței pistei să se fi schimbat datorită condițiilor meteorologice, evaluează starea suprafeței pistei și atribuie un RWYCC nou;

(c) utilizează rapoarte speciale din zbor pentru a demara reevaluarea RWYCC.";

(s) punctul ADR.OPS.B.080 se înlocuiește cu următorul text:

„ADR.OPS.B.080 Marcarea și iluminarea vehiculelor și a altor obiecte mobile

(a) Operatorul de aerodrom se asigură că vehiculele și alte obiecte mobile, cu excepția aeronavelor, aflate pe suprafața de mișcare a aerodromului sunt:

1. sunt marcate prin culori vizibile sau prin fanioane amplasate corespunzător, cu dimensiuni adecvate, cu model în carouri și în culori contrastante;

2. luminate de lumini de obstacol cu intensitate mică, ale căror tip și caracteristici sunt adecvate funcției lor, dacă vehiculele și aerodromul sunt utilizate pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă. Culoarea luminilor care trebuie să fie afișate este următoarea:

(i) albastru intermitent pentru vehiculele asociate intervențiilor de urgență sau securității;

(ii) galben intermitent pentru alte vehicule, inclusiv vehiculele «follow-me»;

(iii) roșu fix pentru obiectele cu mobilitate limitată.

(b) Operatorul de aerodrom poate excepta de la litera (a) echipamentele de deservire a aeronavelor și vehiculele utilizate exclusiv pe platforme.";

(t) punctul ADR.OPS.C.005 se înlocuiește cu următorul text:

„ADR.OPS.C.005 Mentenanță – Generalități

(a) Operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare un program de mentenanță, care include mentenanța preventivă, după caz, pentru a menține facilitățile, sistemele și echipamentele aerodromului necesare pentru exploatarea aerodromului într-o stare care nu afectează siguranța, regularitatea sau eficiența navigației aeriene. Conceperea și punerea în aplicare a programului de mentenanță trebuie să respecte principiile factorilor umani.

(b) Operatorul de aerodrom se asigură că sunt furnizate mijloacele corespunzătoare și adecvate pentru punerea în aplicare efectivă a programului de mentenanță.";

(u) se introduce următorul punct ADR.OPS.C.007:

„ADR.OPS.C.007 Mentenanța vehiculelor

(a) Operatorul de aerodrom:

1. stabilește și pune în aplicare un program de mentenanță, care include mentenanța preventivă și respectă principiile factorilor umani, pentru vehiculele de salvare și de luptă împotriva incendiilor, în scopul de a asigura eficacitatea vehiculelor și a echipamentelor acestora, precum și respectarea timpului de răspuns specificat pe întreaga durată de viață a vehiculului;

2. asigură punerea în aplicare a unui program de mentenanță pentru celelalte vehicule ale sale care operează pe suprafața de mișcare sau în alte zone operaționale.

(b) Operatorul de aerodrom:

1. stabilește proceduri în sprijinul punerii în aplicare a programului de mentenanță menționat la litera (a);

2. se asigură că sunt furnizate mijloacele și facilitățile corespunzătoare și adecvate pentru punerea în aplicare efectivă a acestui program de mentenanță;

3. păstrează înregistrări referitoare la lucrările de mentenanță pentru fiecare vehicul în parte.

(c) Operatorul de aerodrom se asigură că organizațiile care operează sau furnizează servicii la aerodrom:

1. își asigură mentenanța vehiculelor care operează pe suprafața de mișcare sau în alte zone operaționale, în conformitate cu un program de mentenanță stabilit, ce include mentenanța preventivă;

2. păstrează înregistrări referitoare la lucrările de mentenanță relevante.

(d) Operatorul de aerodrom se asigură că nu se utilizează vehicule inutilizabile pentru derularea de operațiuni.";

(v) punctele ADR.OPS.C.010 și ADR.OPS.C.015 se înlocuiesc cu următorul text:

„ADR.OPS.C.010 Mentenanța pavajelor, a altor tipuri de suprafețe și a drenajelor

(a) Operatorul de aerodrom inspectează suprafețele tuturor suprafețelor de mișcare, inclusiv pavajele (piste, căi de rulare și platforme), suprafețele adiacente și sistemele de drenare pentru a evalua periodic starea acestora în cadrul unui program de mentenanță preventivă și corectivă a aerodromului.

(b) Operatorul de aerodrom:

1. asigură mentenanța suprafețelor tuturor suprafețelor de mișcare în scopul de a evita și de a elimina orice FOD care ar putea provoca daune aeronavelor sau ar putea afecta funcționarea sistemelor aeronavelor;

2. asigură mentenanța suprafeței pistelor, a căilor de rulare și a platformelor în scopul de a preveni formarea de neregularități dăunătoare;

3. menține pista într-o stare care să asigure caracteristici de frecare ale suprafeței care respectă sau depășesc standardele minime;

4. inspectează periodic și documentează caracteristicile de frecare ale suprafeței pistei în scopuri de mentenanță. Frecvența acestor inspecții trebuie să fie suficientă pentru a determina tendința caracteristicilor de frecare ale suprafeței pistei;

5. întreprinde acțiuni de mentenanță corectivă pentru a preveni scăderea sub standardele minime a caracteristicilor de frecare ale suprafeței pistei fie pentru întreaga pistă, fie pentru o porțiune a acesteia, atunci când nu este contaminată.

ADR.OPS.C.015 Mentenanța mijloacelor vizuale și a sistemelor electrice

(a) Operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare un program de mentenanță preventivă și corectivă pentru a asigura buna funcționare a sistemelor electrice și disponibilitatea alimentării cu energie electrică a tuturor facilităților necesare ale aerodromului, într-un mod care să asigure siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene.

(b) Operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare un program de mentenanță preventivă și corectivă pentru a asigura buna funcționare a luminilor individuale și fiabilitatea sistemelor de iluminat ale aerodromului, într-un mod care să asigure continuitatea ghidării și controlul aeronavelor și vehiculelor, după cum urmează:

1. În cazul unei apropieri de precizie de categoria II sau III, sistemul de mentenanță preventivă trebuie să aibă drept obiectiv ca, pe durata oricărei perioade de operare la categoria II sau III, toate luminile de apropiere și de pistă să fie în stare de funcționare și ca, în orice situație, cel puțin:

   (i) 95 % din lumini să fie în stare de funcționare pentru fiecare dintre următoarele elemente:

      (A) pe ultimii 450 m ai sistemului luminos de apropiere de precizie de categoria II și III;

      (B) luminile axiale ale pistei;

      (C) luminile pragului pistei;

      (D) luminile marginale ale pistei;

   (ii) 90 % din luminile din zona de contact să fie în stare de funcționare;

   (iii) 85 % din luminile sistemului luminos de apropiere, dincolo de 450 m, să fie în stare de funcționare;

   (iv) 75 % din luminile capătului pistei să fie în stare de funcționare.

2. Procentul permis de lumini care pot fi defecte în conformitate cu punctul 1 trebuie să nu altereze configurația de bază a sistemului de iluminat.

3. Nu este permisă existența unei lumini defecte alături de altă lumină defectă, cu excepția unei barete sau a unei bare transversale unde pot fi admise două lumini defecte alăturate.

4. Pentru o bară de oprire care este instalată la o poziție de așteptare la pistă și care este utilizată în legătură cu o pistă destinată operațiunilor în condiții de vizibilitate în lungul pistei cu valoarea sub 550 m, sistemul de mentenanță preventivă trebuie să aibă următoarele obiective:

   (i) să nu rămână defecte mai mult de două lumini;

   (ii) să nu rămână defecte două lumini alăturate, cu excepția cazului în care intervalul dintre lumini este mult mai mic decât cel prevăzut.

5. Pentru o cale de rulare destinată utilizării în condiții de vizibilitate în lungul pistei cu valoarea sub 550 m, sistemul de mentenanță preventivă trebuie să aibă drept obiectiv să nu fie defecte două lumini axiale alăturate ale căii de rulare.

6. În cazul unei apropieri de precizie de categoria I, sistemul de mentenanță preventivă folosit trebuie să aibă drept obiectiv ca, pe durata oricărei perioade de operare la categoria I, toate luminile de apropiere și de pistă să fie în stare de funcționare și ca, în orice situație:

   (i) cel puțin 85 % din lumini să fie în stare de funcționare pentru fiecare dintre următoarele:

      (A) sistemul luminos de apropiere de precizie de categoria I;

      (B) luminile pragului pistei;

      (C) luminile marginale ale pistei;

      (D) luminile capătului pistei;

   (ii) să nu fie permisă o lumină defectă alături de altă lumină defectă, cu excepția cazului în care intervalul dintre lumini este mult mai mic decât cel prevăzut.

7. Pentru o pistă destinată decolărilor în condiții de vizibilitate în lungul pistei cu valoarea sub 550 m, sistemul de mentenanță preventivă trebuie să aibă drept obiectiv ca, pe durata oricărei perioade de operare, toate luminile pistei să fie în stare de funcționare și ca, în orice situație:

   (i) cel puțin:

      (A) 95 % din luminile axiale (dacă sunt prevăzute) ale pistei și din luminile marginale ale pistei să fie în stare de funcționare;

      (B) 75 % din luminile capătului pistei să fie în stare de funcționare;

   (ii) să nu fie permisă o lumină defectă alături de altă lumină defectă.

8. Pentru o pistă destinată decolării în condiții de vizibilitate în lungul pistei cu valoarea de 550 m sau mai mare, sistemul de mentenanță preventivă are ca obiectiv ca, pe durata oricărei perioade de operare, toate luminile de pistă să fie în stare de funcționare și ca, în orice situație:

   (i) cel puțin 85 % din luminile marginale ale pistei și din luminile capătului pistei să fie în stare de funcționare;

   (ii) să nu fie permisă o lumină defectă alături de altă lumină defectă.

9. Pentru o pistă echipată cu sisteme de indicare vizuală a pantei de apropiere, sistemul de mentenanță preventivă trebuie să aibă drept obiectiv ca, pe durata oricărei perioade de operare, toate unitățile să fie în stare de funcționare. Se consideră că o unitate este defectă dacă numărul de lumini defecte este atât de mare încât unitatea nu oferă aeronavelor ghidarea avută în vedere.

(c) În sensul literei (b), se consideră că o lumină este defectă dacă:

1. intensitatea medie a fasciculului principal este mai mică de 50 % din valoarea prevăzută în specificațiile de certificare emise de agenție. Pentru blocurile de lumini unde intensitatea medie proiectată a fasciculului principal este mai mare decât valoarea prevăzută în specificațiile de certificare emise de agenție, valoarea de 50 % trebuie raportată la respectiva valoare proiectată;

2. filtrul asociat luminii lipsește, este deteriorat sau lumina nu produce culoarea corectă a fasciculului de lumină.

(d) Operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare un program de mentenanță preventivă și corectivă pentru a asigura buna funcționare și fiabilitatea sistemului de marcaje și panouri ale aerodromului, într-un mod care să asigure continuitatea ghidării și controlul aeronavelor și vehiculelor.

(e) Activitățile de construcție sau de mentenanță trebuie nu să aibă loc în apropierea sistemelor electrice ale aerodromului atunci când sunt în vigoare proceduri de operare în condiții de vizibilitate redusă pe respectivul aerodrom.

(f) Operatorul de aerodrom se asigură că:

1. programele de mentenanță preventivă menționate la literele (a), (b) și (d) includ inspecții și verificări corespunzătoare ale elementelor individuale ale fiecărui sistem, dar și ale sistemului în sine, care se desfășoară în conformitate cu proceduri stabilite și la intervale definite, adecvate pentru operațiunea și sistemul avute în vedere;

2. se întreprind acțiuni corective adecvate pentru a se rectifica orice defecte identificate.

(g) Operatorul de aerodrom păstrează înregistrări referitoare la activitățile de mentenanță relevante.”