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

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

din 26 septembrie 2012

de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 281, 13.10.2012, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Regulamentul (UE) 2015/340 al Comisiei din 20 februarie 2015	L 63	1	6.3.2015
►M2	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1185 al Comisiei din 20 iulie 2016	L 196	3	21.7.2016

▼B

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

din 26 septembrie 2012

de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010

(Text cu relevanță pentru SEE)

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

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

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

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

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

▼M2

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

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

▼B

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

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

2. „acord ADS-C” înseamnă un plan de raportare care stabilește condițiile de raportare a datelor ADS-C (și anume datele solicitate de unitatea de servicii de trafic aerian și frecvența rapoartelor ADS-C care trebuie convenite înainte de utilizarea ADS-C în furnizarea de servicii de trafic aerian);

▼B

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

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

5. „zbor acrobatic” înseamnă manevre efectuate intenționat de o aeronavă ce presupun o schimbare bruscă a poziției sale, o poziție neobișnuită sau o variație neobișnuită a vitezei, care nu este necesară în condiții normale de zbor sau pentru instruirea în vederea obținerii altor licențe sau calificări decât calificarea de zbor acrobatic;

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

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

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

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

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

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

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

13. „publicație de informare aeronautică” (*Aeronautical Information Publication* – AIP) înseamnă o publicație editată de un stat sau în numele unui stat, care conține informații aeronautice de durată, esențiale pentru navigația aeriană;

14. „serviciu mobil aeronautic” înseamnă un serviciu mobil între stațiile aeronautice și stațiile de la bordul aeronavelor sau între stațiile de la bordul aeronavelor, la care pot participa stațiile de salvare de la bord. La acest serviciu mai pot participa și stațiile radiobaliză care indică poziția în situații de urgență, pe frecvențe desemnate de alarmare și de urgență;

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

▼B

16. „avion” înseamnă o aeronavă motorizată, mai grea decât aerul, care este susținută în zbor în principal de reacțiile dinamice ale aerului asupra suprafețelor care rămân fixe în anumite condiții de zbor;

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

18. „aeronavă” înseamnă orice aparat care se poate susține în atmosferă datorită reacțiilor aerului, altele decât reacțiile aerului asupra suprafeței pământului;

19. „adresă a aeronavei” înseamnă o combinație unică de 24 de biți disponibilă spre a fi atribuită unei aeronave în scopul comunicațiilor aer-sol, al navigației și al supravegherii;

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

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

22. „comunicații aer-sol” înseamnă comunicații bilaterale între aeronave și stațiile sau locurile de pe suprafața pământului;

23. „stație radio de control aer-sol” înseamnă o stație de telecomunicații aeronautice a cărei funcție principală este efectuarea comunicațiilor aferente operării și controlului aeronavelor într-o anumită zonă;

24. „raport din zbor” înseamnă un raport provenind de la o aeronavă aflată în zbor și emis în conformitate cu cerințele pentru raportarea poziției și raportarea informațiilor operaționale și/sau meteorologice;

25. „rulaj în apropierea solului” înseamnă mișcarea unui elicopter sau a unei aeronave cu decolare-aterizare verticală (VTOL) deasupra suprafeței unui aerodrom, efectuată în mod normal în efect de sol și la o viteză față de sol mai mică de 37 km/h (20 de noduri);

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

27. „serviciu consultativ de trafic aerian” înseamnă un serviciu furnizat în cuprinsul unui spațiu aerian consultativ pentru a asigura eșalonarea, în măsura posibilului, între aeronavele care operează după planuri de zbor IFR;

28. „autorizare din partea controlului traficului aerian” înseamnă autorizarea acordată unei aeronave pentru a-și continua activitatea în condițiile specificate de o unitate de control al traficului aerian;

▼B

29. „instrucțiune a controlului traficului aerian” înseamnă dispoziții emise de controlul traficului aerian pentru a solicita pilotului să întreprindă o acțiune specifică;

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

(a) de a preveni coliziunile:

1. dintre aeronave; și

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

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

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

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

33. „spații aeriene pentru servicii de trafic aerian” înseamnă spații aeriene de dimensiuni definite, desemnate în ordine alfabetică, în cadrul cărora pot fi efectuate anumite tipuri de zboruri și pentru care se specifică servicii de trafic aerian și reguli de exploatare;

34. „birou de raportare al serviciilor de trafic aerian” înseamnă o unitate înființată în scopul de a primi rapoarte privind serviciile de trafic aerian și planuri de zbor depuse înainte de plecare;

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

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

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

▼M2

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

▼M2

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

51. „punct de schimbare a frecvenței” înseamnă punctul în care se așteaptă ca o aeronavă care navighează pe un segment de rută ATS definit prin referință la radiofaruri omnidirecționale de frecvență foarte înaltă să transfere referința principală de navigație de la mijlocul de navigație rămas în spatele aeronavei la următorul mijloc de navigație;

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

71. „ora estimată de sosire” înseamnă, pentru zborurile IFR, ora la care se estimează că aeronava va sosi la verticala acelui punct desemnat, definit prin raportare la mijloace de navigație, de la care se intenționează inițierea unei proceduri de apropiere instrumentală sau, dacă nu există mijloace de navigație asociate aerodromului respectiv, ora la care aeronava va sosi la verticala aerodromului. Pentru zborurile VFR, înseamnă ora la care se estimează că aeronava va sosi la verticala aerodromului;

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼M2

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

▼M2

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

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

▼B

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

▼M2

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

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

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

▼B

91. „condiții meteorologice de zbor instrumental (IMC)” înseamnă condiții meteorologice exprimate ca vizibilitate, distanță față de nori și plafon, inferioare minimelor specificate pentru condițiile meteorologice de zbor la vedere;

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

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

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

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

▼M2

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼M1

104. „substanță psihoactivă” înseamnă alcool, opioide, canabinoide, sedative și hipnotice, cocaină, alți psihostimulanți, halucinogeni și solvenți volatili, fiind excluse cafeina și tutunul;

▼B

105. „radar” înseamnă un dispozitiv de radiodetecție care furnizează informații privind distanța, azimutul și/sau cota obiectelor;

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

▼B

107. „serviciu de radionavigație” înseamnă un serviciu care furnizează informații de ghidare sau date de poziție prin intermediul unuia sau mai multor mijloace de radionavigație în scopul operării eficiente și în siguranță a aeronavelor;

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

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

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

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

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

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

114. „poziție de așteptare la pistă” înseamnă o poziție desemnată cu intenția de a proteja o pistă, o suprafață de limitare a obstacolelor sau o zonă critică/sensibilă a ILS/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;

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

116. „personal critic pentru siguranță” înseamnă persoane care pot periclita siguranța aviatică dacă își execută în mod inadecvat sarcinile și funcțiile, incluzând, printre alții, membrii echipajului, personalul de întreținere a aeronavelor și controlorii de trafic aerian;

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

▼B

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

119. „informație SIGMET” înseamnă o informație emisă de un centru de veghe meteorologică privind apariția sau apariția prognozată, pe rută, a unor fenomene meteorologice specifice care pot afecta siguranța operațiunilor cu aeronave;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

129. „timp total necesar estimat” înseamnă:

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

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

▼M2

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

Articolul 3

Asigurarea conformității

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

Articolul 4

Scutiri pentru operațiuni speciale

▼M2

(1) Din proprie inițiativă sau pe baza cererilor depuse de entitățile în cauză, autoritățile competente pot acorda entităților individuale sau categoriilor de entități scutiri de la oricare dintre cerințele prezentului regulament pentru următoarele activități de interes public și pentru pregătirea necesară în vederea desfășurării activităților respective în condiții de siguranță:

▼B

(a) misiuni polițienești și vamale;

(b) supravegherea traficului și misiuni de urmărire;

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

(d) căutare și salvare;

(e) zboruri medicale;

(f) evacuări;

(g) stingerea incendiilor;

▼B

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

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

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

▼M2

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

▼B

Articolul 5

Diferențe

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

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

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

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

Articolul 6

Monitorizarea modificărilor

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

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

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

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

▼B

(2) Dispozițiile de la articolul 5 din prezentul regulament referitoare la retragerea și notificarea diferențelor și la publicarea acestora în publicația de informare aeronautică, precum și dispozițiile de la articolul 7 referitoare la modificările aduse anexei se aplică după caz.

Articolul 7

Modificări aduse anexei

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

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

Articolul 8

Măsuri tranzitorii și suplimentare

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

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

Articolul 9

Cerințe de siguranță

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

Articolul 10

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

„Dispoziții menționate la articolul 3 alineatul (1)

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

_____

(*) JO L 281, 13.10.2012, p. 1.”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

Articolul 11

Intrarea în vigoare

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

Se aplică de la 4 decembrie 2012.

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

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

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

▼B

ANEXĂ

REGULILE AERULUI

SECȚIUNEA 1

Zborul deasupra mării libere

SERA.1001 Dispoziții generale

(a) Pentru zborul deasupra mării libere, se aplică fără excepție normele menționate în anexa 2 la Convenția de la Chicago. Pentru continuitatea și operarea neîntreruptă a serviciilor de trafic aerian în special în cadrul blocurilor funcționale de spațiu aerian, dispozițiile din anexa 11 la Convenția de la Chicago se pot aplica în spațiul aerian de deasupra mării libere în mod consecvent cu modul de aplicare a acestor dispoziții deasupra teritoriul statelor membre, fără a aduce atingere operațiunilor aeronavelor de stat în temeiul articolului 3 din Convenția de la Chicago. Aceste dispoziții nu aduc atingere nici responsabilităților statelor membre de a se asigura că operațiunile cu aeronave din cadrul regiunilor de informare a zborurilor în interiorul cărora sunt responsabile de furnizarea de servicii de trafic aerian în conformitate cu acordurile regionale de navigație aeriană ale OACI sunt efectuate în mod sigur, rapid și eficient.

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

SECȚIUNEA 2

Aplicabilitate și conformitate

▼M2

SERA.2001 Obiect

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

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

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

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

▼B

SERA.2005 Conformitatea cu regulile aerului

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

(a) regulile de zbor la vedere; fie cu

(b) regulile de zbor instrumental.

SERA.2010 Responsabilități

(a) Responsabilitatea pilotului comandant

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

▼B

(b) Acțiune premergătoare zborului

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

SERA.2015 Autoritatea unui pilot comandant al unei aeronave

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

SERA.2020 Consumul problematic de substanțe psihoactive

Nicio persoană a cărei funcție este critică pentru siguranța aviației (personal critic pentru siguranță) nu îndeplinește respectiva funcție în timp ce se află sub influența oricărei substanțe psihoactive, care afectează performanțele umane. Nicio astfel de persoană nu se angajează în consumul problematic de substanțe.

SECȚIUNEA 3

Norme generale și evitarea coliziunilor

CAPITOLUL 1

Protecția persoanelor și a bunurilor

SERA.3101 Operarea neglijentă sau nechibzuită a aeronavelor

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

SERA.3105 Înălțimi minime

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

SERA.3110 Niveluri de croazieră

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

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

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

SERA.3115 Largarea sau pulverizarea

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

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

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

▼B

SERA.3120 Tractarea

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

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

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

SERA.3125 Salturile cu parașuta

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

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

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

SERA.3130 Zborul acrobatic

Zborurile acrobatice se efectuează numai în conformitate cu:

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

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

SERA.3135 Zborurile în formație

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

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

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

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

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

SERA.3140 Baloanele libere nepilotate

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

▼B

SERA.3145 Zone interzise și zone restricționate

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

CAPITOLUL 2

Evitarea coliziunilor

SERA.3201 Dispoziții generale

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

SERA.3205 Proximitate

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

SERA.3210 Prioritatea de trecere

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

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

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

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

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

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

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

(iii) planoarele trebuie să acorde prioritate baloanelor;

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Circulația persoanelor și a vehiculelor pe aerodromuri

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

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

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

▼B

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

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

(iii) Vehiculelor de urgență care se deplasează spre a acorda asistență unei aeronave aflate în pericol li se acordă prioritate față de orice alt trafic de pe suprafața de mișcare.

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

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

B. vehiculele acordă prioritate altor vehicule care tractează aeronave;

C. vehiculele acordă prioritate altor vehicule în conformitate cu instrucțiunile unității de servicii de trafic aerian;

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

SERA.3215 Luminile care trebuie aprinse de aeronave

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

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

▼M2

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

_____

▼B

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SERA.3220 Zboruri instrumentale simulate

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

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

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

SERA.3225 Operarea pe un aerodrom și în vecinătatea acestuia

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

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

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

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

(d) exceptând baloanele, să aterizeze și să decoleze cu vânt de față, cu excepția cazului în care siguranța zborului, configurația pistei sau considerentele de trafic aerian determină altă direcție preferabilă.

▼B

SERA.3230 Operațiunile pe apă

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

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

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

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

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

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

CAPITOLUL 3

Semnale

SERA.3301 Dispoziții generale

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

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

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

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

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

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

▼B

CAPITOLUL 4

Ora

SERA.3401 Dispoziții generale

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

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

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

(d) Ora în serviciile de trafic aerian

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

SECȚIUNEA 4

Planurile de zbor

SERA.4001 Depunerea unui plan de zbor

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

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

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

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

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

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

5. oricărui zbor care traversează granițele internaționale, cu excepția cazului în care statele în cauză prevăd altfel;

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

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

▼B

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

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

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

SERA.4005 Conținutul unui plan de zbor

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

1. identificarea aeronavei;

2. regulile de zbor și tipul zborului;

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

4. echipamentele;

5. aerodromul sau locul de operare de plecare;

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

7. viteza (vitezele) de croazieră;

8. nivelul (nivelurile) de croazieră;

9. ruta de urmat;

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

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

12. autonomia aeronavei;

13. numărul total de persoane la bord;

14. echipamentele de urgență și de supraviețuire;

15. alte informații.

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

SERA.4010 Completarea unui plan de zbor

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

▼B

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

SERA.4015 Modificări ale unui plan de zbor

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

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

SERA.4020 Închiderea unui plan de zbor

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

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

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

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

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

(e) Rapoartele de sosire transmise de aeronave trebuie să conțină următoarele informații:

1. identificarea aeronavei;

2. aerodromul sau locul de operare de plecare;

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

4. aerodromul sau locul de operare de sosire;

5. ora de sosire.

▼B

SECȚIUNEA 5

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

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

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

Tabelul S5-1 (*)

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

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

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

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

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

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

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

SERA.5005 Reguli de zbor la vedere

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

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

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

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

▼B

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

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

2. zborurile trebuie să stabilească și să mențină comunicația radio bilaterală pe canalul de comunicație al unității ATC competente, atunci când este disponibil;

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

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

▼M2

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

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

_____

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

_____

▼B

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

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

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

▼M2

(d) Zborurile VFR nu se efectuează:

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

2. peste FL 195. Excepțiile de la această cerință sunt următoarele:

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

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

▼B

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

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

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

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

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

(h) Zborurile VFR trebuie să respecte dispozițiile din secțiunea 8:

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

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

3. atunci când sunt efectuate ca zboruri VFR speciale.

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

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

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

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

SERA.5010 Zborurile VFR speciale în zone de control

▼M2

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

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

▼M2

(b) de către pilot:

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

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

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

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

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

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

▼B

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

(a) Echipamentele aeronavelor

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

(b) Niveluri minime

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

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

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

(c) Trecerea de la zborul IFR la zborul VFR

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

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

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

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

▼B

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

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

(a) Niveluri de croazieră

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

(b) Comunicații

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

(c) Rapoarte de poziție

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

SECȚIUNEA 6

Clasificarea spațiilor aeriene

▼M2

SERA.6001 Clasificarea spațiilor aeriene

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

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

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

3. *Clasa C*. Sunt permise zborurile IFR și VFR. Tuturor zborurilor li se asigură serviciul de control al traficului aerian, iar zborurile IFR sunt eșalonate față de alte zboruri IFR și față de zborurile VFR. Zborurile VFR sunt eșalonate față de zborurile IFR și primesc informări de trafic cu privire la celelalte zboruri VFR și, la cerere, indicații de evitare a traficului. Pentru toate zborurile sunt obligatorii comunicațiile continue aer-sol prin voce. Pentru zborurile VFR, se aplică o limită de viteză de

▼M2

250 de noduri IAS (*indicated airspeed* – viteza față de aer indicată) sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL, cu excepția cazurilor aprobate de autoritatea competentă pentru tipuri de aeronave care, din motive tehnice sau de siguranță, nu pot menține această viteză. Toate zborurile sunt supuse autorizării ATC.

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

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

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

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

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

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

▼B

SERA.6005 Cerințe privind comunicațiile și transponderul SSR

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

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

▼B

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

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

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

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

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

SECȚIUNEA 7

Servicii de trafic aerian

SERA.7001 Generalități – Obiectivele serviciilor de trafic aerian

Obiectivele serviciilor de trafic aerian sunt:

(a) prevenirea coliziunilor între aeronave;

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

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

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

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

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

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

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

▼B

SECȚIUNEA 8

Serviciul de control al traficului aerian

SERA.8001 Aplicare

Se furnizează serviciul de control al traficului aerian:

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

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

(c) tuturor zborurilor VFR speciale;

(d) întregului trafic de aerodrom la aerodromurile controlate.

SERA.8005 Funcționarea serviciului de control al traficului aerian

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

1. să primească informații privind intențiile de mișcare ale fiecărei aeronave ori privind modificarea acestor intenții, precum și informații actualizate privind evoluția efectivă a fiecărei aeronave;

2. să determine, pe baza informațiilor primite, pozițiile relative ale aeronavelor cunoscute una față de cealaltă;

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

4. să coordoneze autorizările împreună cu alte unități, în funcție de necesități:

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

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

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

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

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

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

4. între zborurile IFR și zborurile VFR speciale;

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

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

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

▼B

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

2. eşalonare orizontală, obținută prin asigurarea:

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

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

SERA.8010 Eşalonarea minimă

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

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

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

1. unităților de servicii de trafic aerian vizate; și

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

SERA.8015 Autorizările din partea controlului traficului aerian

(a) Autorizările din partea controlului traficului aerian se bazează exclusiv pe cerințele pentru furnizarea serviciului de control al traficului aerian.

(b) Operațiuni care fac obiectul autorizării

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

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

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

▼B

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

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

(c) Autorizări pentru zborurile transsonice

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

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

(d) Conținutul autorizărilor

O autorizare din partea controlului traficului aerian trebuie să indice:

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

2. limita autorizării;

3. ruta de zbor;

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

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

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

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

(i) autorizările ATC de rută;

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

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

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

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

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

▼B

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

(f) Coordonarea autorizărilor

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

2. O aeronavă trebuie autorizată pentru întreaga rută până la aerodromul unde se intenționează prima aterizare:

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

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

3. Atunci când coordonarea prevăzută la punctul 2 nu a putut fi realizată sau nu este anticipată, aeronava se autorizează numai până la acel punct până la care coordonarea este în mod rezonabil asigurată; înainte de a ajunge în acel punct ori chiar în acel punct, aeronava primește o nouă autorizare, putând fi emise, după caz, instrucțiuni de așteptare.

4. Atunci când o unitate ATS dispune acest lucru, aeronava trebuie să contacteze o unitate de control al traficului aerian din aval, în scopul de a primi o autorizare în aval înainte de a ajunge la punctul de transfer al controlului.

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

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

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

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

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

SERA.8020 Respectarea planului de zbor

(a) Cu excepția cazurilor prevăzute la literele (b) și (d), o aeronavă trebuie să se conformeze planului de zbor curent sau părții aplicabile a planului de zbor curent depus pentru un zbor controlat, dacă nu s-a făcut o cerere de modificare și nu s-a obținut o autorizare de la unitatea de control al traficului aerian competentă sau dacă nu apare o situație de urgență care necesită o acțiune imediată din partea aeronavei, caz în care, de îndată ce circumstanțele

▼B

permit, după aplicarea măsurilor impuse de starea de urgență, unitatea de servicii de trafic aerian competentă trebuie informată cu privire la acțiunile întreprinse și la faptul că acestea au fost impuse de starea de urgență.

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

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

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

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

▼M2

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

▼B

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

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

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

▼M2

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

▼B

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

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

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

▼B

2. Modificarea rutei:

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

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

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

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

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

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

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

SERA.8025 Rapoarte de poziție

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

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

SERA.8030 Ieșirea de sub control

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

SERA.8035 Comunicații

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

▼B

1. Cerința ca o aeronavă să mențină supravegherea comunicațiilor aer-sol prin voce rămâne în vigoare și atunci când a fost stabilită CPDLC.

▼M2

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

▼B

SECȚIUNEA 9

Serviciul de informare a zborurilor

SERA.9001 Aplicare

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

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

2. despre care unitățile de servicii de trafic aerian competente au cunoștință în alt mod.

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

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

SERA.9005 Sfera serviciului de informare a zborurilor

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

1. SIGMET și AIRMET;

2. privind activitatea anterioară unei erupții vulcanice, erupțiile vulcanice și norii de cenușă vulcanică;

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

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

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

6. privind baloanele libere nepilotate,

precum și orice altă informație care poate afecta siguranța.

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

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

▼B

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

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

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

SERA.9010 Serviciul de informare terminală automată (ATIS)

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

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

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

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

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

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

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

(b) ATIS pentru aeronavele care sosesc și care pleacă

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

1. numele aerodromului;

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

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

4. indicativul;

5. ora observației, dacă este cazul;

6. tipul de apropiere (apropieri) preconizat;

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

▼B

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

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

10. nivelul de tranziție, dacă este cazul;

11. alte informații esențiale din punct de vedere operațional;

▼M2

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

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

▼B

14. condițiile meteorologice prezente ([1]);

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

16. temperatura aerului;

17. temperatura punctului de rouă;

18. valoarea calajului altimetric (calajelor altimetrice);

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

20. prognoza tendințelor, dacă este disponibilă; și

21. instrucțiuni specifice ATIS.

(c) ATIS pentru aeronavele care sosesc

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

1. numele aerodromului;

2. indicativul procedurii de sosire;

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

4. indicativul;

5. ora observației, dacă este cazul;

6. tipul de apropiere (apropieri) preconizat;

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

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

▼B

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

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

10. nivelul de tranziție, dacă este cazul;

11. alte informații esențiale din punct de vedere operațional;

▼M2

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

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

▼B

14. condițiile meteorologice prezente ([1]);

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

16. temperatura aerului;

17. temperatura punctului de rouă;

18. valoarea calajului altimetric (calajelor altimetrice);

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

20. prognoza tendințelor, dacă este disponibilă; și

21. instrucțiuni specifice ATIS.

(d) ATIS pentru aeronavele care pleacă

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

1. numele aerodromului;

2. indicativul procedurii de plecare;

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

4. indicativul;

5. ora observației, dacă este cazul;

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

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

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

▼B

8. întârzierea la plecare, dacă este cazul;

9. nivelul de tranziție, dacă este cazul;

10. alte informații esențiale din punct de vedere operațional;

▼M2

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

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

▼B

13. condițiile meteorologice prezente ([1]);

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

15. temperatura aerului;

16. temperatura punctului de rouă;

17. valoarea calajului altimetric (calajelor altimetrice);

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

19. prognoza tendințelor, dacă este disponibilă; și

20. instrucțiuni specifice ATIS.

SECȚIUNEA 10

Serviciul de alarmare

SERA.10001 Aplicare

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

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

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

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

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

(a) Atunci când o unitate de servicii de trafic aerian a stabilit că o aeronavă se află în stare de urgență, celelalte aeronave despre care se cunoaște că se

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

▼B

găsesc în vecinătatea aeronavei în cauză trebuie informate cu privire la natura urgenței cât de curând posibil, cu excepția situațiilor prevăzute la litera (b).

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

SECȚIUNEA 11

Intervenție, intervențiile în caz de urgență și interceptarea

SERA.11001 Intervenție ilicită

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

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

SERA.11005 Servicii pentru aeronave în eventualitatea unei urgențe

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

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

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

▼M2

SERA.11010 Aeronave rătăcite sau neidentificate

▼B

Aeronave rătăcite sau neidentificate

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

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

(i) să încerce să stabilească comunicația bilaterală cu aeronava, exceptând situația în care există deja o astfel de comunicație;

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

▼B

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

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

(v) să solicite, din partea unităților menționate la subpunctele (iii) și (iv), precum și din partea altor aeronave aflate în zbor, toată asistența posibilă pentru a stabili comunicația cu aeronava și pentru a determina poziția acesteia.

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

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

▼M2

(i) să îi indice aeronavei poziția și măsura corectivă care trebuie luată. Aceste indicații se furnizează imediat, cu condiția ca unitatea ATS să aibă cunoștință de faptul că există posibilitatea de interceptare sau de alte pericole pentru siguranța aeronavei; și

▼B

(ii) să furnizeze, potrivit necesităților, celorlalte unități de servicii de trafic aerian și unităților militare corespunzătoare informații relevante privind aeronava rătăcită, precum și orice indicații transmise respectivei aeronave.

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

1. încearcă să stabilească comunicația bilaterală cu aeronava;

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

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

4. încearcă să obțină informații de la alte aeronave aflate în zona respectivă;

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

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

▼M2

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

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

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

1. să reacționeze imediat conformându-se instrucțiunilor din avertizarea de decizie, cu condiția ca respectiva acțiune să nu pericliteze siguranța aeronavei;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

SERA.11015 Interceptare

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

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

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

▼B

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

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

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

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

5. dacă este echipată cu ADS-B sau ADS-C, să selecteze funcția de urgență adecvată, dacă este disponibilă, cu excepția cazului în care unitatea de servicii de trafic aerian competentă îi transmite alte instrucțiuni.

Tabelul S11-1

Semnale inițiate de aeronava interceptoare și răspunsurile aeronavei interceptate

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

▼B

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

Tabelul S11 – 2

Semnale inițiate de aeronava interceptată și răspunsurile aeronavei interceptoare

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

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

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

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

▼B

Tabelul S11-3

Frazele utilizate de aeronava INTERCEPTOARE			Frazele utilizate de aeronava INTERCEPTATĂ		
Fraza	Pronunția (1)	Înțeles	Fraza	Pronunția (1)	Înțeles
CALL SIGN	KOL SAIN	Care este indicativul dvs. de apel?	CALL SIGN (indicativ de apel) (2)	KOL SAIN (indicativ de apel)	Indicativul meu este (indicativ de apel)
FOLLOW	FOL-LOU	Urmați-mă	WILCO	UIL-KO	►**M2** Am înțeles, mă voi conforma ◄
DESCEND	DI-SEND	Coborâți pentru aterizare	►**M2** — ◄		
			CAN NOT	KEN NOT	Nu mă pot conforma
YOU LAND	IULEND	Aterizați la acest aerodrom	REPEAT	RI-PIIT	Repetați instrucțiunile
			AM LOST	EMLOST	Poziție necunoscută
PROCEED	PRO-SIID	Puteți continua			
			MAYDAY	MEIDEI	Sunt în pericol
			HIJACK (3)	HAI-GEK	Sunt deturnat
			LAND (numele locului)	LEND (numele locului)	Cer să aterizez la (numele locului)
			DESCEND	DI-SEND	Cer să cobor

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

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

1. să încerce să stabilească comunicația bilaterală cu aeronava interceptată prin orice mijloace disponibile, inclusiv utilizând frecvența radio de urgență de 121,5 MHz, exceptând situația în care s-a stabilit deja o astfel de comunicație;

2. să informeze pilotul aeronavei interceptate despre interceptare;

3. să stabilească contactul cu unitatea de control al interceptării care menține comunicația bilaterală cu aeronava interceptoare și să îi furnizeze acesteia informațiile disponibile despre aeronavă;

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

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

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

▼B

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

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

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

SECȚIUNEA 12

Servicii legate de meteorologie – Observații de la aeronava în zbor și rapoarte prin comunicații de voce

SERA.12001 Tipuri de observații de la aeronavele în zbor

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

1. observații speciale de la aeronava în zbor; și

2. alte observații excepționale de la aeronava în zbor.

SERA.12005 Observații speciale de la aeronava în zbor

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

1. turbulență moderată sau puternică; sau

2. givraj moderat sau puternic; sau

3. undă orografică puternică; sau

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

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

6. furtună puternică de praf sau de nisip; sau

7. nor de cenușă vulcanică; sau

8. activitate vulcanică preeruptivă sau erupție vulcanică.

(b) Autoritățile competente dispun, în funcție de necesități, alte condiții care, atunci când sunt întâlnite sau observate, trebuie raportate de către toate aeronavele.

SERA.12010 Alte observații excepționale de la aeronava în zbor

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

SERA.12015 Raportarea observațiilor de la aeronavele în zbor prin comunicații de voce

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

▼B

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

SERA.12020 Schimbul de rapoarte din zbor

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

1. către alte aeronave vizate;

2. către centrul de veghe meteorologică asociat (MWO); și

3. către alte unități ATS vizate.

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

▼B

Apendicele 1

Semnale

1. SEMNALE DE PERICOL ȘI DE URGENȚĂ

1.1. **Generalități**

1.1.1. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctele 1.2 și 1.3, o aeronavă aflată în pericol trebuie să utilizeze orice mijloc de care dispune pentru a atrage atenția, pentru a-și face cunoscută poziția și pentru a obține ajutor.

1.1.2. Procedurile de telecomunicație pentru transmiterea semnalelor de pericol și de urgență trebuie să fie conforme cu volumul II din anexa 10 la Convenția de la Chicago.

1.2. **Semnale de pericol**

1.2.1. Următoarele semnale, utilizate împreună sau separat, înseamnă că există amenințarea unui pericol grav și iminent și că se solicită ajutor imediat:

(a) un semnal emis prin radiotelegrafie sau prin orice altă metodă de semnalizare, constând în grupul SOS (.. .— — —. .. în Codul Morse);

(b) un semnal de pericol în radiotelefonie, constând în rostirea cuvântului MAYDAY;

(c) un mesaj de pericol transmis prin legătură de date, a cărui emitere are sensul cuvântului MAYDAY;

(d) rachete sau proiectile luminoase de culoare roșie, aprinse câte una la intervale scurte;

(e) o parașută de semnalizare cu lumină roșie;

(f) setarea transponderului la modul A și codul 7700.

1.3. **Semnale de urgență**

1.3.1. Următoarele semnale, utilizate împreună sau separat, înseamnă că o aeronavă dorește să notifice dificultăți care o constrâng să aterizeze fără a solicita ajutor imediat:

(a) aprinderea și stingerea repetată a luminilor de aterizare; sau

(b) aprinderea și stingerea repetată a luminilor de navigație într-un mod diferit de aprinderea intermitentă a luminilor de navigație.

1.3.2. Următoarele semnale, utilizate împreună sau separat, înseamnă că o aeronavă are de transmis un mesaj foarte urgent referitor la siguranța unei nave, aeronave sau a altui vehicul sau a unei persoane aflate la bord sau în raza sa vizuală:

(a) un semnal emis prin radiotelegrafie sau prin orice altă metodă de semnalizare, constând în grupul XXX (—..— –..— –..— în Codul Morse);

(b) un semnal de urgență în radiotelefonie, constând în rostirea cuvintelor PAN, PAN;

(c) un mesaj de urgență transmis prin legătură de date, a cărui emitere are sensul cuvintelor PAN, PAN.

2. SEMNALE VIZUALE UTILIZATE PENTRU A AVERTIZA O AERONAVĂ NEAUTORIZATĂ CARE ZBOARĂ SAU ESTE PE PUNCTUL DE A INTRA ÎNTR-O ZONĂ RESTRICȚIONATĂ, INTERZISĂ SAU PERICULOASĂ

▼B

2.1. Atunci când, ziua sau noaptea, se folosesc semnalele vizuale pentru a avertiza o aeronavă neautorizată care zboară sau este pe punctul de a intra într-o zonă restricționată, interzisă sau periculoasă, o serie de proiectile lansate de la sol la intervale de 10 secunde, fiecare degajând, prin explozie, lumini sau steluțe roșii și verzi indică unei aeronave neautorizate faptul că zboară sau este pe punctul de a intra într-o zonă restricționată, interzisă sau periculoasă și că trebuie să ia măsurile corective necesare.

3. SEMNALE PENTRU TRAFICUL DE AERODROM

3.1. **Semnale luminoase și pirotehnice**

3.1.1. *Instrucțiuni*

Tabelul AP 1-1

Lumină		De la controlul de aerodrom către:	
		Aeronava în zbor	Aeronava de la sol
Pe direcția aeronavei în cauză (a se vedea figura A1-1).	Verde continuu	Aprob aterizarea	Aprob decolarea
	Roșu continuu	Acordați prioritate altei aeronave și continuați în tur de pistă la vedere	Opriți!
	Serii de verde intermitent	Reveniți pentru aterizare (*)	Aprobat pentru rulare
	Serii de roșu intermitent	Aerodrom nesigur, nu aterizați	Rulați în afara zonei de aterizare în serviciu
	Serii de alb intermitent	Aterizați pe acest aerodrom și continuați deplasarea la platformă (*)	Reveniți la punctul de start de pe aerodrom
Roșu pirotehnic		Contrar oricărei instrucțiuni anterioare, aterizarea este interzisă pentru moment	

(*) Autorizările de aterizare și de rulare vor fi comunicate în timp util.

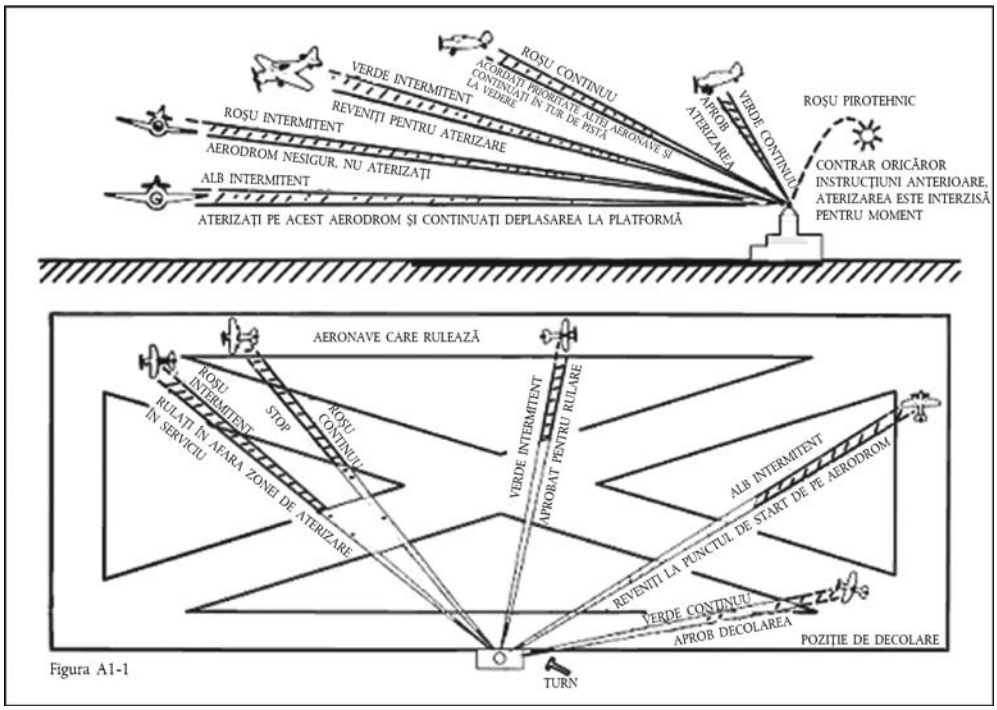


Figura A1-1

▼B

3.1.2. *Confirmarea de către o aeronavă*

(a) Atunci când se află în zbor:

1. pe timpul orelor de zi:

— prin balansarea aripilor aeronavei, cu excepția situației în care se află pe laturile de bază și finale ale apropierii;

2. pe timpul orelor de întuneric:

— prin aprinderea și stingerea de două ori a luminilor de aterizare ale aeronavei sau, dacă nu este echipată cu acestea, prin aprinderea și stingerea de două ori a luminilor de navigație.

(b) Atunci când se află la sol:

1. pe timpul orelor de zi:

— prin mișcarea eleroanelor sau a direcției aeronavei;

2. pe timpul orelor de întuneric:

— prin aprinderea și stingerea de două ori a luminilor de aterizare ale aeronavei sau, dacă nu este echipată cu acestea, prin aprinderea și stingerea de două ori a luminilor de navigație.

3.2. **Semnale vizuale dispuse la sol**

3.2.1. *Interzicerea aterizării*

3.2.1.1. Un panou pătrat roșu cu diagonale galbene (figura A1-2) dispus orizontal pe o suprafață de semnalizare indică faptul că aterizarea este interzisă și că interdicția poate fi de lungă durată.



Figura A1-2

3.2.2. *Necesitatea unor precauții speciale în timpul apropierii sau aterizării*

3.2.2.1. Un panou pătrat roșu cu o diagonală galbenă (figura A1-3) dispus orizontal pe o suprafață de semnalizare indică faptul că, din cauza stării necorespunzătoare a suprafeței de manevră sau din orice alt motiv, trebuie luate precauții speciale în timpul apropierii sau aterizării.



Figura A1-3

3.2.3. *Utilizarea pistelor și a căilor de rulare*

3.2.3.1. O figură albă de forma unei haltere (figura A1-4) dispusă pe o suprafață de semnalizare indică faptul că aeronavele trebuie să aterizeze, să decoleze și să ruleze numai pe piste și căi de rulare.

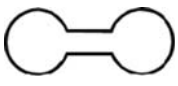


Figura A1-4

▼B

3.2.3.2. Aceeași figură albă de forma unei haltere ca în figura 3.2.3.1, dar cu cercurile tăiate cu bare negre amplasate transversal și paralele între ele, dispusă pe o suprafață de semnalizare, indică faptul că aeronavele trebuie să aterizeze și să decoleze numai de pe piste, însă celelalte manevre nu sunt limitate la piste și căi de rulare.



Figura A1-5

3.2.4. *Piste sau căi de rulare închise*

▼M2

3.2.4.1. Două bare încrucișate de o singură culoare contrastantă, albă pe piste și galbenă pe căile de rulare (figura A1-6), dispuse orizontal pe pistele și căile de rulare sau în părți ale acestora indică faptul că suprafața respectivă este necorespunzătoare pentru mișcarea aeronavelor.

▼B



Figura A1-6

3.2.5. *Direcțiile de aterizare sau decolare*

3.2.5.1. Un „T” de aterizare alb sau portocaliu (figura A1-7) expus orizontal indică direcția care trebuie utilizată de aeronavă pentru aterizare și decolare, axa T-ului fiind paralelă cu această direcție, iar brațele T-ului fiind către în față. Atunci când este utilizat pe timp de noapte, T-ul de aterizare trebuie să fie iluminat sau delimitat cu lumini albe.

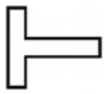


Figura A1-7

3.2.5.2. Un grup de două cifre (figura A1-8) dispuse vertical la turnul de control de aerodrom sau în apropierea acestuia indică aeronavei aflate pe suprafața de manevră direcția pentru decolare, exprimată în unități de câte 10 grade rotunjite la cea mai apropiată valoare divizibilă cu 10 a valorii capului magnetic.



Figura A1-8

3.2.6. *Turul de pistă pe dreapta*

3.2.6.1. Atunci când este dispusă pe o suprafață de semnalizare sau orizontal la capătul pistei sau benzii în serviciu, o săgeată în culori contrastante cu vârful îndreptat spre dreapta (figura A1-9) indică faptul că virajele trebuie executate înspre dreapta înainte de aterizare și după decolare.

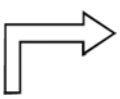


Figura A1-9

▼B

3.2.7. *Biroul de raportare al serviciilor de trafic aerian*

3.2.7.1. Litera C dispusă vertical și colorată cu negru pe fond galben (figura A1-10) indică locul unde se află biroul de raportare al serviciilor de trafic aerian.



Figura A1-10

3.2.8. *Zboruri de planoare în desfășurare*

3.2.8.1. O cruce dublă albă dispusă orizontal (figura A1-11) pe suprafața de semnalizare indică faptul că aerodromul este utilizat de planoare și zborul acestora este în curs de desfășurare.

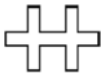


Figura A1-11

4. SEMNALE PENTRU DIRIJAREA LA SOL

4.1. **De la dispecerul semnalizator/dispecerul de sol către aeronavă**

4.1.1. Semnalele utilizate de dispecerul semnalizator/dispecerul de sol, cu mâinile iluminate potrivit necesităților pentru a facilita observarea de către pilot și poziționat cu fața la aeronavă și:

(a) pentru aeronave cu aripi fixe, pe partea stângă a aeronavei, în locul în care poate fi văzut cel mai bine de către pilot;

(b) pentru elicoptere, în locul în care dispecerul semnalizator/dispecerul de sol poate fi văzut cel mai bine de către pilot.

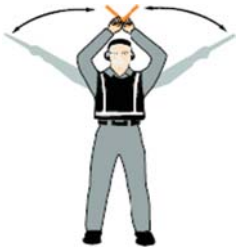
4.1.2. Înaintea utilizării semnalelor următoare, dispecerul semnalizator/dispecerul de sol trebuie să se asigure că zona în care urmează să fie dirijată aeronava este liberă de obiecte cu care aeronava, conformându-se cu punctul SERA.3301 litera (a), s-ar putea ciocni.

	1. **Însoțitorul de la capătul de plan/ ghidul** (*) Brațul drept întins deasupra capului cu bara îndreptată în sus; mâna dreaptă se mișcă spre corp cu bara îndreptată în jos. (*) Acest semnal reprezintă indicația persoanei poziționate la capătul planului aeronavei către pilot/dispecer de sol/operator tractare că mișcarea aeronavei către/dinspre poziția de parcare este neobstrucționată.
	2. **Identificați poarta** Brațele ridicate întinse complet deasupra capului, barele îndreptate în sus.

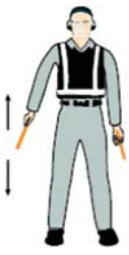
▼B

	3. **Urmați semnalele următorului dispecer semnalizator/dispecer de sol sau indicațiile turnului/controlului de sol** Ambele brațe sunt îndreptate în sus; brațele se mișcă și se întind în afara corpului, iar barele sunt îndreptate în direcția următorului dispecer semnalizator/dispecer de sol sau către următoarea zonă de rulare.
	4. **Drept înainte** Brațele întinse la nivelul umerilor se îndoaie la nivelul cotului, iar barele se mișcă în sus și în jos de la nivelul pieptului către cap.
	5a. **Virați spre stânga (din punctul de vedere al pilotului)** Cu brațul drept și bara extinse la un unghi de 90 de grade față de corp, se face semnul „înaintează” cu mâna stângă. Frecvența cu care se efectuează semnalul indică pilotului rata virării aeronavei.
	5b. **Virați spre dreapta (din punctul de vedere al pilotului)** Cu brațul stâng și bara extinse la un unghi de 90 de grade față de corp, se face semnul „înaintează” cu mâna dreaptă. Frecvența cu care se efectuează semnalul indică pilotului rata virării aeronavei.
	6a. **Opriți normal** Barele și brațele sunt complet extinse la un unghi de 90 de grade lateral și mișcate ușor în sus către cap, până când barele se încrucișează.

▼B

	6b. **Opriți de urgență** Brațele și barele sunt extinse brusc deasupra capului, încrucișând barele.
	7a. **Aplicați frânele** Mâna se ridică până la nivelul umărului cu palma deschisă. Se asigură contactul vizual cu echipajul de zbor, apoi se strânge pumnul. Dispecerul **nu** se mișcă până la primirea confirmării cu degetul mare în sus din partea echipajului de zor.
	7b. **Eliberați frânele** Mâna se ridică până la nivelul umărului cu pumnul strâns. Se asigură contactul vizual cu echipajul de zbor, apoi se desface pumnul. Dispecerul **nu** se mișcă până la primirea confirmării cu degetul mare în sus din partea echipajului de zor.
	8a. **Calele au fost puse** Cu brațele și barele complet extinse deasupra capului, barele se mișcă rectiliniu spre interior una către cealaltă, până când acestea se ating. Dispecerul **se asigură** că a primit confirmare din partea echipajului de zbor.
	8b. **Calele au fost scoase** Cu brațele și barele complet extinse deasupra capului, barele se mișcă rectiliniu spre în afară una față de cealaltă. Calele **nu** se scot decât cu acceptul echipajului de zbor.

▼B

	9. **Porniți motorul (motoarele)** Brațul drept se ridică la nivelul capului cu bara îndreptată în sus și se începe o mișcare circulară cu mâna; simultan, cu brațul stâng ridicat deasupra nivelului capului, se indică motorul care trebuie pornit.
	10. **Opriți motoarele** Brațul se întinde cu bara în fața corpului la nivelul umărului; mâna cu bara se mișcă la nivelul umărului stâng cu deplasarea barei către umărul drept printr-o mișcare de translație la nivelul gâtului.
	11. **Încetiniți** Brațele extinse se mișcă în jos, flexând coatele, iar barele se mișcă în sus și în jos de la talie la genunchi.
	12. **Reduceți motorul (motoarele) din partea indicată** Cu brațele coborâte și barele îndreptate către sol, bara din *stânga* sau din *dreapta* se deplasează în sus și în jos, indicând motorul (motoarele) de pe partea *dreaptă* sau *stângă* care trebuie reduse.
	13. **Mișcați-vă înapoi** Cu brațele în fața corpului la nivelul taliei, acestea se rotesc într-o mișcare spre înainte. Pentru oprirea deplasării înapoi, se folosesc semnalele 6a sau 6b.

▼B

	14a. **Virați în timp ce dați înapoi (pentru viraj spre dreapta)** Brațul stâng se îndreaptă cu bara în jos, iar brațul drept se coboară din poziția verticală deasupra capului până la poziția orizontală înainte, repetând mișcarea brațului drept.
	14b. **Virați în timp ce dați înapoi (pentru viraj spre stânga)** Brațul drept se îndreaptă cu bara în jos, iar brațul stâng se coboară din poziția verticală deasupra capului până la poziția orizontală înainte, repetând mișcarea brațului stâng.
	15. **Afirmativ/totul în regulă** (*) Brațul drept se ridică la nivelul capului cu bara îndreptată în sus sau se arată mâna cu degetul mare ridicat; brațul stâng rămâne lângă coapsă. (*) Acest semnal este folosit și ca semnal de comunicare tehnic/de întreținere.
	16. **Mențineți-vă la punct fix** (*) Brațele se întind complet cu barele lateral la un unghi de 90 de grade. (*) Se utilizează pentru elicopterele care zboară la punct fix.
	17. **Urcați** (*) Cu brațele complet întinse și barele la un unghi de 90 de grade lateral și cu palmele întoarse în sus, mâinile se mișcă în sus. Frecvența mișcării indică rata de urcare. (*) Se utilizează pentru elicopterele care zboară la punct fix.

▼B

	18. **Coborâți** (*) Cu brațele complet întinse și barele la un unghi de 90 de grade lateral și cu palmele întoarse în jos, mâinile se mișcă în jos. Frecvența mișcării indică rata de coborâre. (*) Se utilizează pentru elicopterele care zboară la punct fix.
	19a. **Mișcați-vă orizontal spre stânga (din punctul de vedere al pilotului)** (*) Se întinde brațul drept orizontal, la un unghi de 90 de grade față de corp. Celălalt braț se mișcă în aceeași direcție într-o mișcare de baleiaj. (*) Se utilizează pentru elicopterele care zboară la punct fix.
	19b. **Mișcați-vă orizontal spre dreapta (din punctul de vedere al pilotului)** (*) Se întinde brațul stâng orizontal, la un unghi de 90 de grade față de corp. Celălalt braț se mișcă în aceeași direcție într-o mișcare de baleiaj. (*) Se utilizează pentru elicopterele care zboară la punct fix.
	20. **Aterizați** (*) Brațele se încrucișează în fața corpului cu barele îndreptate în jos. (*) Se utilizează pentru elicopterele care zboară la punct fix.
	21. **Mențineți-vă poziția/așteptați următoarea semnalizare** Brațele și barele se întind complet în jos la un unghi de 45 de grade lateral. Poziția se menține până ce aeronavei i se aprobă următoarea manevră.

▼B

	22. **Liber la elice** Dispecerul execută un salut standard cu mâna dreaptă și/sau bara pentru a expedia aeronava. Se menține contactul vizual cu echipajul de zbor până când aeronava a început să ruleze.
	23. **Nu acționați comenzile (semnal de comunicare tehnic/de întreținere)** Brațul drept se îndoaie la nivelul capului și se închide pumnul sau se ține bara în poziție orizontală; brațul stâng rămâne lângă coapsă.
	24. **Conectați sursa de sol (semnal de comunicare tehnic/de întreținere)** Brațele se țin complet întinse deasupra capului; mâna stângă se desface orizontal și se mișcă vârful degetelor spre mâna dreaptă atingând palma deschisă cu mâna stânga (formând un „T”). Pe timp de noapte, se pot folosi și barele luminoase pentru a forma un „T” deasupra capului.
	25. **Deconectați sursa de putere (semnal de comunicare tehnic/de întreținere)** Brațele se țin complet întinse deasupra capului, iar cu vârfurile degetelor de la mâna dreaptă se atinge palma stângă deschisă, ținută orizontal (formând un „T”); apoi se mișcă mâna dreaptă de la stânga către înapoi. **Nu** se deconectează sursa de putere până nu se obține acceptul echipajului de zbor. Pe timp de noapte, se pot folosi și barele luminoase pentru a forma un „T” deasupra capului.
	26. **Negativ (semnal de comunicare tehnic/de întreținere)** Se întinde brațul drept lateral la nivelul umărului la 90 de grade și se îndreaptă bara spre în jos sau se arată mâna cu degetul mare îndreptat în jos; mâna stângă rămâne lângă coapsă.

▼B

	27. **Stabiliți comunicația prin interfon (semnal de comunicare tehnic/de întreținere)** Se întind ambele brațe la 90 de grade față de corp și se acoperă urechile cu mâinile.
	28. **Coborâți/ridicați scările (semnal de comunicare tehnic/de întreținere)** (*) Cu brațul drept poziționat lateral pe lângă corp și brațul stâng ridicat deasupra capului la un unghi de 45 de grade, se mișcă brațul drept către umărul stâng într-o mișcare de baleiaj. (*) Acest semnal este destinat în principal aeronavelor dotate cu scări în partea din față.

4.2. **De la pilotul unei aeronave către un dispecer semnalizator/dispecer de sol**

4.2.1. Aceste semnale trebuie utilizate de un pilot aflat carlingă cu mâinile la vederea dispecerului semnalizator/dispecerului de sol și iluminate, potrivit necesităților, pentru a facilita observarea de către dispecerul semnalizator/dispecerul de sol.

▼M2

	(a) Frâne puse: se ridică brațul și mâna, cu degetele întinse, orizontal în fața feței, apoi se strânge pumnul.
	(b) Frâne eliberate: se ridică brațul, cu pumnul strâns, orizontal în fața feței, apoi se extind degetele.
	(c) Puneți calele: se ridică mâinile cu fața palmelor în afară și se mișcă înspre interior pentru a fi încrucișate în fața feței.
	(d) Scoateți calele: se ridică mâinile cu fața palmelor în afară, se încrucișează în fața feței și se mișcă spre exterior.

▼M2

	(e) Gata pentru pornirea motorului (motoarelor): se indică numărul motorului ce urmează a fi pornit ridicând numărul corespunzător de degete de la o mână.

▼B

4.3. **Semnalele de comunicare tehnice/de întreținere**

4.3.1. Se folosesc semnale manuale numai atunci când comunicarea verbală nu este posibilă în ceea ce privește semnalele de comunicare tehnice/de întreținere.

4.3.2. Dispecerii semnalizatori/dispecerii de sol se asigură că primesc confirmarea echipajului de comandă cu privire la recepționarea semnalelor de comunicare tehnice/de întreținere.

5. SEMNALE MANUALE DE URGENȚĂ STANDARD

5.1. Următoarele semnale manuale reprezintă minimul necesar pentru comunicarea de urgență între comandantul serviciilor de salvare și stingere a incendiilor la aeronave (ARFF) de la locul incidentului/pompierii ARFF și echipajul din carlingă și/sau echipajul de cabină al aeronavei implicate în incident. Semnalele manuale de urgență ale serviciilor de salvare și stingere a incendiilor la aeronave trebuie executate de pe partea stângă-față a aeronavei pentru echipajul din carlingă.

	1. **Evacuare recomandată** Evacuare recomandată pe baza evaluării situației externe de către comandatul serviciilor de salvare și stingere a incendiilor la aeronave de la locul incidentului. Cu brațul ridicat orizontal și cu mâna ridicată la nivelul ochilor, se face semn de apropiere. Brațul imobil rămâne pe lângă corp. Pe timp de noapte – aceleași semnale cu barele.
	2. **Oprire recomandată** Recomand oprirea evacuării în curs de desfășurare. Opriți mișcarea aeronavei sau altă activitate aflată în curs de desfășurare. Brațele ridicate în fața capului se încrucișează la încheieturi. Pe timp de noapte – aceleași semnale cu barele.
	3. **Urgență rezolvată** Niciun semn exterior de condiții periculoase sau „totul în regulă”. Brațele întinse în afara corpului înspre în jos, la un unghi 45 de grade. Brațele se mișcă simultan înspre interior, sub nivelul taliei, până când se încrucișează la încheieturi, apoi se întind în exterior până la poziția de pornire. Pe timp de noapte – aceleași semnale cu barele.

▼B

	4. **Incendiu** Mâna dreaptă se mișcă ca o suveică de la umăr la genunchi, în timp ce brațul stâng indică zona incendiului. Pe timp de noapte – aceleași semnale cu barele.

▼B

Apendicele 2

Baloanele libere nepilotate

1. CLASIFICAREA BALOANELOR LIBERE NEPILOTATE

1.1. **Baloanele libere nepilotate se clasifică în (a se vedea figura AP2-1):**

(a) *ușor:* un balon liber nepilotat care duce o încărcătură formată din unul sau mai multe colete cu o masă totală mai mică de 4 kg, exceptând cazul în care este calificat ca balon greu în conformitate cu litera (c) punctul 2, 3 sau 4; sau

(b) *mediu:* un balon liber nepilotat care duce o încărcătură formată din două sau mai multe colete cu o masă totală de 4 kg sau mai mare, dar mai mică de 6 kg, exceptând cazul în care este calificat ca balon greu în conformitate cu litera (c) punctul 2, 3 sau 4; sau

(c) *greu:* un balon liber nepilotat ce duce o încărcătură care:

1. are masa totală de 6 kg sau mai mare; sau

2. conține un colet de 3 kg sau mai mult; sau

3. conține un colet de 2 kg sau mai mult, cu masa pe unitatea de suprafață mai mare de 13 g/cm, determinată prin împărțirea masei totale a încărcăturii, exprimată în grame, la aria celei mai mici suprafețe ale sale, exprimată în centimetri pătrați;

4. utilizează o coardă sau un alt mijloc de suspendare a încărcăturii care necesită o forță de impact de 230 N sau mai mare pentru a detașa încărcătura suspendată de balon.

2. REGULI GENERALE DE OPERARE

2.1. Un balon liber nepilotat nu execută operațiuni fără autorizația statului din care se face lansarea.

2.2. Un balon liber nepilotat, altul decât un balon ușor utilizat exclusiv în scopuri meteorologice și operat într-o manieră stabilită de autoritatea competentă, nu poate fi operat deasupra teritoriului altui stat fără autorizația statului respectiv.

2.3. Autorizația menționată la punctul 2.2 trebuie obținută înaintea lansării balonului, dacă în timpul planificării operațiunilor se estimează că balonul poate fi purtat de vânt în spațiul aerian de deasupra teritoriului unui alt stat. O astfel de autorizație poate fi obținută pentru o serie de zboruri ale balonului sau pentru un tip particular de zboruri care se pot repeta periodic, de exemplu zboruri cu balonul pentru cercetarea atmosferei.

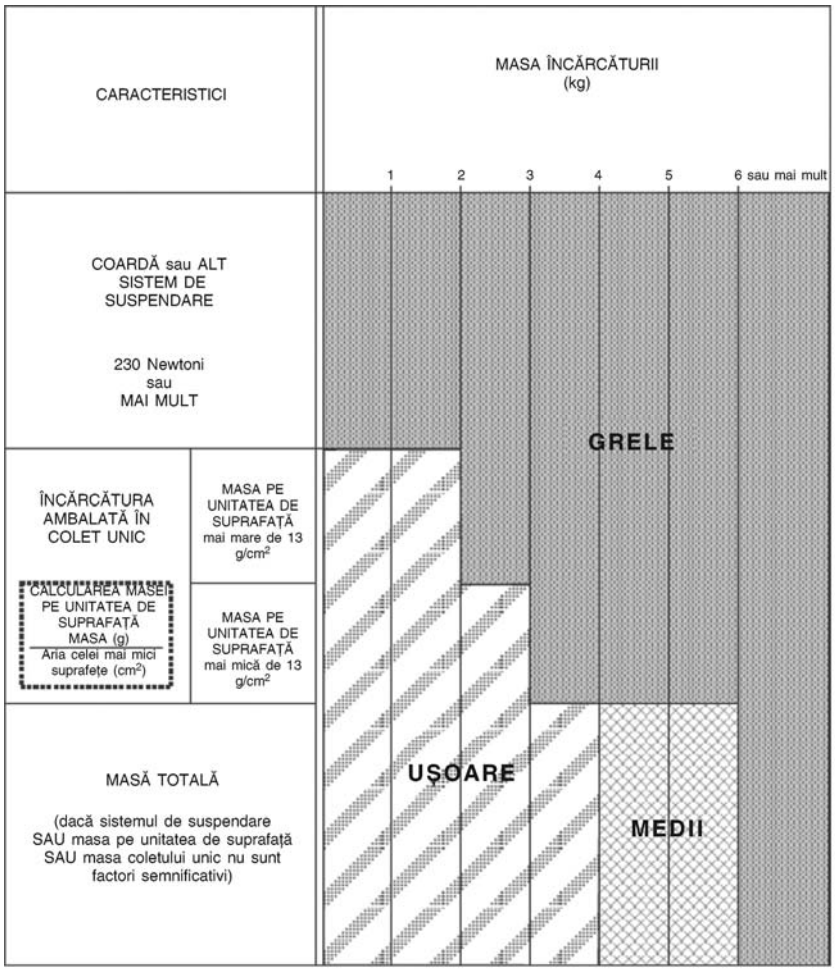
2.4. Un balon liber nepilotat trebuie operat numai în condițiile specificate de statul de înmatriculare și de statul sau statele pe care se estimează că le va survola.

2.5. Un balon liber nepilotat trebuie operat într-o manieră în care impactul balonului sau al oricărei părți a acestuia, inclusiv al încărcăturii sale, cu suprafața pământului să nu constituie un pericol pentru persoane sau bunuri.

2.6. Un balon liber nepilotat greu nu trebuie operat deasupra mării libere fără o coordonare prealabilă cu ANSP(-urile).

▼B

Figura AP2-1



3. LIMITĂRI DE OPERARE ȘI CERINȚE PRIVIND ECHIPAMENTELE

3.1. Un balon liber nepilotat greu nu poate fi operat fără autorizare din partea ANSP(-urilor) la altitudinea barometrică de 18 000 m (60 000 ft) sau prin orice altitudine sub aceasta la care:

(a) există nori sau fenomene de obscurizare cu o acoperire mai mare de 4 optimi; sau

(b) vizibilitatea orizontală este mai mică de 8 km.

3.2. Un balon liber nepilotat mediu sau greu nu poate fi lansat într-o manieră care să conducă la un zbor al balonului la înălțimi mai mici de 300 m (1 000 ft) deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări sau deasupra unor adunări de persoane în aer liber care nu au legătură cu respectiva operațiune.

3.3. Un balon liber nepilotat greu poate fi operat numai dacă:

(a) este echipat cu cel puțin două dispozitive sau sisteme de încheiere a zborului încărcăturii, automate sau acționate prin telecomandă, care funcționează independent unul față de celălalt;

(b) în cazul baloanelor zero-presiune din polietilenă, este dotat cu cel puțin două metode, sisteme, dispozitive sau combinații ale acestora, care funcționează independent unul față de celălalt și sunt acționate pentru a încheia zborul învelișului balonului;

▼B

(c) învelișul balonului este echipat cu un dispozitiv (dispozitive) sau material reflectorizant(e) radar, care să reflecte undele radar de suprafață din banda de frecvență 200 MHz-2 700 MHz, și/sau balonul este echipat cu orice altfel de dispozitiv(e) care să permită operatorului urmărirea continuă a deplasării sale în afara ariei de acoperire a stației radar de la sol.

3.4. Un balon liber nepilotat greu nu poate fi operat în următoarele condiții:

(a) într-o zonă în care se utilizează un echipament SSR aflat la sol, decât dacă este echipat cu un transponder tip radar secundar de supraveghere capabil să raporteze altitudinea barometrică, care funcționează continuu pe un cod alocat sau care poate fi pornit de către stația de urmărire atunci când este necesar; sau

(b) într-o zonă în care se utilizează un echipament ADS-B aflat la sol, decât dacă este echipat cu un transmițător ADS-B capabil să raporteze altitudinea barometrică, care funcționează continuu sau care poate fi pornit de către stația de urmărire atunci când este necesar.

3.5. Un balon liber nepilotat echipat cu o antenă suspendată, care pentru ruperea în orice punct necesită o forță mai mare de 230 N, nu poate fi operat decât dacă antena are fanioane sau banderole colorate atașate la intervale nu mai mari de 15 m.

3.6. Un balon liber nepilotat greu nu poate fi operat sub 18 000 m (60 000 ft) altitudine barometrică, pe timp de noapte sau în orice altă perioadă prevăzută de autoritatea competentă, decât dacă balonul, atașamentele și încărcătura acestuia sunt luminate, indiferent dacă vor fi separate sau nu în timpul operațiunilor.

3.7. Un balon liber nepilotat greu care este echipat cu un dispozitiv de suspendare (altul decât o parașută deschisă colorată foarte vizibil) cu o lungime mai mare de 15 m nu poate fi operat pe timp de noapte sub 18 000 m (60 000 ft) altitudine barometrică, decât dacă dispozitivul de suspendare este colorat în benzi alternante în culori foarte vizibile sau are atașate fanioane colorate.

4. ÎNCHEIEREA ZBORULUI

4.1. Operatorul unui balon liber nepilotat greu trebuie să acționeze dispozitivele corespunzătoare de încheiere a zborului impuse de punctul 3.3 literele (a) și (b):

(a) atunci când se află că condițiile meteorologice sunt inferioare celor prescrise pentru desfășurarea operațiunilor;

(b) dacă o defecțiune sau orice alt motiv face ca desfășurarea în continuare a operațiunilor să devină periculoasă pentru traficul aerian sau pentru persoanele sau bunurile aflate la sol; sau

(c) înainte de intrarea neautorizată în spațiul aerian de deasupra unui alt stat.

5. NOTIFICAREA ZBORULUI

5.1. **Notificarea premergătoare zborului**

5.1.1. Se transmite unității de servicii de trafic aerian competente o notificare a intenției de a efectua un zbor al unui balon liber nepilotat mediu sau greu, din timp, cu cel puțin șapte zile înaintea datei la care se intenționează efectuarea zborului.

5.1.2. Notificarea zborului intenționat trebuie să conțină următoarele informații, în funcție de solicitarea unității de servicii de trafic aerian competente:

(a) identificarea zborului balonului sau numele de cod al lansării;

(b) clasificarea și descrierea balonului;

▼B

(c) codul SSR, adresa aeronavei sau frecvența NDB, după caz;

(d) numele operatorului și numărul de telefon;

(e) locul de lansare;

(f) ora estimată a lansării (sau ora de începere și de încheiere a unor lansări multiple);

(g) numărul baloanelor lansate și intervalul planificat între lansări (pentru lansări multiple);

(h) direcția estimată a ascensiunii;

(i) nivelul (nivelurile) de croazieră (altitudine barometrică);

(j) timpul necesar estimat până la traversarea altitudinii barometrice de 18 000 m (60 000 ft) sau până la atingerea nivelului de croazieră, dacă acesta este la sau sub 18 000 m (60 000 ft), împreună cu poziția estimată. Dacă operațiunea constă în lansări continue, timpul precizat trebuie să fie timpul estimat la care primul și ultimul balon din serie vor atinge nivelul propus (de exemplu 122136Z-130330Z);

(k) data și ora estimate de încheiere a zborului și locul prevăzut al zonei de impact/recuperare. În cazul baloanelor destinate zborurilor de lungă durată la care data și ora încheierii zborului și locul impactului nu pot fi prevăzute cu acuratețe, se utilizează termenul de „durată lungă”. Dacă există mai mult de un loc de impact/recuperare, se indică fiecare loc, împreună cu ora estimată a impactului respectiv. Dacă există o serie continuă de impacturi, timpul indicat este ora estimată a primului impact și ora estimată a ultimului impact din serie (de exemplu 070330Z-072300Z).

▼M2

5.1.3. Orice modificări ale informațiilor premergătoare lansării notificate în conformitate cu punctul 5.1.2 trebuie transmise unității ATS competente, cu nu mai puțin de șase ore înainte de ora estimată a lansării sau, în cazul cercetărilor unor perturbații solare sau cosmice în care timpul este un element critic, cu nu mai puțin de 30 de minute înainte de ora estimată pentru începerea operațiunii.

▼B

5.2. **Notificarea lansării**

5.2.1. Imediat după ce este lansat un balon liber nepilotat mediu sau greu, operatorul trebuie să notifice următoarele informații unității de servicii de trafic aerian competente:

(a) identificarea zborului balonului;

(b) locul de lansare;

(c) ora reală a lansării;

(d) ora estimată la care va fi depășită altitudinea barometrică de 18 000 m (60 000 ft) sau ora estimată la care va fi atins nivelul de croazieră dacă acesta este la 18 000 m (60 000 ft) sau mai jos, precum și poziția estimată; și

(e) orice modificare a informațiilor notificate anterior în conformitate cu punctul 5.1.2 literele (g) și (h).

5.3. **Notificarea anulării**

5.3.1. De îndată ce are cunoștință de faptul că a fost anulat zborul planificat al unui balon liber nepilotat mediu sau greu, notificat anterior conform punctului 5.1, operatorul trebuie să notifice unitatea de servicii de trafic aerian competentă în acest sens.

▼B

6. ÎNREGISTRAREA POZIȚIEI ȘI RAPOARTE

6.1. Operatorul unui balon liber nepilotat greu care operează la o altitudine barometrică de 18 000 m (60 000 ft) sau mai mică trebuie să urmărească traiectoria de zbor a balonului și să transmită rapoarte privind poziția balonului, conform celor solicitate de serviciile de trafic aerian. Cu excepția cazului în care serviciile de trafic aerian solicită rapoarte privind poziția balonului la intervale mai mici de timp, operatorul trebuie să înregistreze poziția balonului la fiecare două ore.

6.2. Operatorul unui balon liber nepilotat greu care operează la o altitudine barometrică mai mare de 18 000 m (60 000 ft) trebuie să urmărească derularea zborului balonului și să transmită rapoarte privind poziția balonului, conform celor solicitate de serviciile de trafic aerian. Cu excepția cazului în care serviciile de trafic aerian solicită rapoarte privind poziția balonului la intervale mai mici de timp, operatorul trebuie să înregistreze poziția balonului la fiecare 24 de ore.

6.3. Operatorul notifică imediat unității de servicii de trafic aerian competente dacă o poziție nu poate fi înregistrată în conformitate cu punctele 6.1 și 6.2. Această notificare trebuie să includă ultima poziție înregistrată. Unitatea de servicii de trafic aerian competentă trebuie notificată imediat ce se reia urmărirea traiectoriei balonului.

6.4. Operatorul trebuie să transmită unității de servicii de trafic aerian competente, cu o oră înainte de începerea coborârii planificate a unui balon liber nepilotat greu, următoarele informații referitoare la balonul respectiv:

(a) poziția geografică curentă;

(b) nivelul actual (altitudine barometrică);

(c) ora prevăzută pentru atingerea altitudinii barometrice de 18 000 m (60 000 ft), dacă este cazul;

(d) ora prevăzută și locul de impact cu solul.

6.5. La încheierea operațiunii, operatorul unui balon liber nepilotat mediu sau greu trebuie să informeze unitatea de servicii de trafic aerian competentă că operațiunea s-a terminat.

▼B

Apendicele 3

Tabel cu nivelurile de croazieră

1.1. Nivelurile de croazieră care trebuie respectate sunt după cum urmează:

DRUM (*)											
De la 000 grade la 179 grade						De la 180 grade la 359 grade					
Zboruri IFR			Zboruri VFR			Zboruri IFR			Zboruri VFR		
Nivel			Nivel			Nivel			Nivel		
FL	ft	metri	FL	ft	metri	FL	ft	metri	FL	ft	metri
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

(*) Drumul magnetic sau, în regiunile polare la latitudini mai mari de 70 de grade și în interiorul extensiilor la aceste zome prevăzute la autoritățile competente, drumurile grilă (*grid*) determinate de o rețea de linii paralele cu meridianul Greenwich suprapuse pe o hartă polară stereografică în care direcția către Polul Nord este suplinită de Nordul grilă (*Grid North*)

▼B

Apendicele 4

Clasificarea spațiilor aeriene ATS – Serviciile furnizate și cerințele pentru zboruri

[SERA.6001 și SERA.5025 litera (b)]

Clasa	Tipul de zbor	Eșalonare furnizată	Serviciu furnizat	Limita de viteză (*)	Cerință privind capacitatea de radiocomunicație	Necesitatea comunicației aer-sol bilaterale continue prin voce	Supuse autorizării ATC
A	Numai IFR	Toate aeronavele	Serviciul de control al traficului aerian	Nu se aplică	Da	Da	Da
B	IFR	Toate aeronavele	Serviciul de control al traficului aerian	Nu se aplică	Da	Da	Da
	VFR	Toate aeronavele	Serviciul de control al traficului aerian	Nu se aplică	Da	Da	Da
C	IFR	IFR față de IFR IFR față de VFR	Serviciul de control al traficului aerian	Nu se aplică	Da	Da	Da
	VFR	VFR față de IFR	1. Serviciul de control al traficului aerian pentru eșalonarea față de IFR ►**M2** 2. Serviciul de control al traficului aerian, informări de trafic VFR/VFR (și indicații de evitare a traficului aerian, la cerere) ◄	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da	Da	Da
D	IFR	IFR față de IFR	Serviciul de control al traficului aerian, informări de trafic despre zborurile VFR (și indicații pentru evitarea traficului aerian, la cerere)	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da	Da	Da

▼B

Clasa	Tipul de zbor	Eşalonare furnizată	Serviciu furnizat	Limita de viteză (*)	Cerinţă privind capacitatea de radiocomunicaţie	Necesitatea comunicaţiei aer-sol bilaterale continue prin voce	Supuse autorizării ATC
	VFR	Nu	►M2 Serviciul de control al traficului aerian, informări de trafic IFR/VFR şi VFR/VFR (şi indicaţii de evitare a traficului aerian, la cerere) ◄	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da	Da	Da
E	IFR	IFR faţă de IFR	Serviciul de control al traficului aerian şi, dacă este posibil, informări de trafic despre zborurile VFR	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da	Da	Da
	VFR	Nu	Informări de trafic, dacă este posibil	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nu (**)	Nu (**)	Nu
F	IFR	IFR faţă de IFR, dacă este posibil	Serviciul consultativ de trafic aerian; serviciul de informare a zborurilor, la cerere	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da (***)	Nu (***)	Nu
	VFR	Nu	Serviciul de informare a zborurilor, la cerere	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nu (**)	Nu (**)	Nu
G	IFR	Nu	Serviciul de informare a zborurilor, la cerere	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da (**)	Nu (**)	Nu
	VFR	Nu	Serviciul de informare a zborurilor, la cerere	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nu (**)	Nu (**)	Nu

(*) Când nivelul altitudinii de tranziţie este mai mic de 10 000 ft (3 050 m) AMSL, trebuie folosit FL 100 în locul valorii de 10 000 ft. Autoritatea competentă poate de asemenea scuti anumite tipuri de aeronave care, din motive tehnice sau de siguranţă, nu pot menţine această viteză.

(**) Piloţii trebuie să menţină supravegherea comunicaţiei continue aer-sol prin voce şi să stabilească comunicaţia bilaterală, dacă este cazul, pe canalul de comunicare corespunzător în RMZ.

(***) Comunicaţia aer-sol prin voce este obligatorie pentru zborurile care participă la serviciul consultativ. Piloţii trebuie să menţină supravegherea comunicaţiei continue aer-sol prin voce şi să stabilească comunicaţia bilaterală, dacă este cazul, pe canalul de comunicare corespunzător în RMZ.

▼B

Apendicele 5

CERINȚE PRIVIND SERVICIILE DIN NAVIGAȚIA AERIANĂ

Specificații tehnice referitoare la observațiile de la aeronave și rapoartele prin comunicații de voce

1. CONȚINUTUL RAPOARTELOR DIN ZBOR

1.1. **Rapoarte speciale din zbor**

1.1.1. Elementele cuprinse de rapoartele speciale din zbor sunt:

Indicativul tipului de mesaj

Secțiunea 1 (Informații despre poziție)

Identificarea aeronavei

Poziția sau latitudinea și longitudinea

Ora

Nivelul de zbor sau altitudinea de zbor

Secțiunea 3 (Informații meteorologice)

Condițiile care au impus transmiterea raportului special din zbor, care se selectează din lista care figurează la punctul SERA.12005 litera (a).

2. PREVEDERI SPECIFICE REFERITOARE LA RAPORTAREA FORFECĂRII VÂNTULUI ȘI A ACTIVITĂȚII VULCANICE

2.1. **Raportarea forfecării vântului**

2.1.1. La raportarea observațiilor de la aeronavă asupra forfecării vântului întâlnite în fazele de urcare inițială sau de apropiere ale zborului, trebuie să se includă tipul de aeronavă.

2.1.2. În situația în care s-au raportat sau prognozat, însă nu s-au întâlnit condiții de forfecare a vântului în faza de urcare inițială sau de apropiere a zborului, pilotul comandant informează cât mai curând posibil unitatea de servicii de trafic aerian corespunzătoare, cu excepția cazului în care pilotul comandant știe că unitatea de servicii de trafic aerian corespunzătoare a fost deja informată în acest sens de către o aeronavă precedentă.

2.2. **Raportarea după zbor a activității vulcanice**

2.2.1. La sosirea unei aeronave la un aerodrom, raportul completat privind activitatea vulcanică se predă la sosire de către operatorul aeronavei sau de către un membru al echipajului de zbor biroului meteorologic de aerodrom sau, dacă acest birou nu este ușor accesibil membrilor echipajelor de zbor la sosire, formularul completat trebuie tratat în conformitate cu procedurile locale stabilite de autoritatea meteorologică aeronautică și operatorul aeronavei.

2.2.2. Raportul privind activitatea vulcanică, completat, pe care îl primește un birou meteorologic trebuie transmis fără întârziere centrului de veghe meteorologică responsabil cu asigurarea supravegherii meteorologice în regiunea de informare a zborurilor în care a fost observată activitatea vulcanică.

▼B

Supliment la ANEXĂ

Lista diferențelor stabilite de comun acord care trebuie notificate OACI în conformitate cu articolul 5 din prezentul regulament:

Anexa 2 a OACI

Diferențele dintre prezentul regulament și standardele internaționale cuprinse în anexa 2 (ediția a 10-a, până la amendamentul 42 inclusiv) la Convenția privind aviația civilă internațională

Diferența A2-01	
Anexa 2 OACI Capitolul 3 3.2.2	Dispoziție nouă. Punctul SERA.3210 litera (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 prevede: „(b) *O aeronavă care cunoaște faptul că manevrabilitatea unei alte aeronave este afectată trebuie să acorde prioritate acelei aeronave.*”
Diferența A2-02	
Anexa 2 OACI Capitolul 3 3.2.3.2(b)	Punctul SERA.3215 litera (b) punctul 2 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 prevede [cu adăugarea textului subliniat la standardul OACI din anexa 2 punctul 3.2.3.2(b)]: „2. *cu excepția cazului în care sunt staționate și adecvat iluminate, toate aeronavele de pe suprafața de mișcare a unui aerodrom trebuie să aibă aprinse lumini destinate să indice extremitățile structurii lor, în măsura în care este posibil*;”
Diferența A2-03	
Anexa 2 OACI Capitolul 3 3.2.5(c) și (d)	Punctul SERA.3225 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 diferă față de standardul OACI din anexa 2, punctele 3.2.5(c) și 3.2.5(d) prin faptul că precizează că literele (c) și (d) nu se aplică în cazul baloanelor: „(c) exceptând baloanele, să execute toate virajele spre stânga atunci când efectuează o apropiere pentru aterizare și după decolare, cu excepția cazului în care i s-a indicat altfel sau i s-au dat alte instrucțiuni de către ATC; (d) exceptând baloanele, să aterizeze și să decoleze cu vânt de față, cu excepția cazului în care siguranța zborului, configurația pistei sau considerentele de trafic aerian determină altă direcție preferabilă.”
Diferența A2-04	
Anexa 2 OACI Capitolul 3 3.3.1.2	Punctul 3.3.1.2 din anexa 2 a OACI se înlocuiește cu punctul SERA.4001 litera (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012. Diferențele dintre acest standard al OACI și prezentul regulament al Uniunii sunt următoarele: — Cu privire la zborurile VFR prevăzute să traverseze granițele internaționale, diferența dintre regulamentul Uniunii [punctul SERA.4001 litera (b) punctul 5] și standardul OACI din anexa 2 punctul 3.3.1.2 litera (e) constă în adăugarea textului subliniat, după cum urmează: „*oricărui zbor care traversează granițele internaționale, cu excepția cazului în care statele în cauză prevăd altfel*.”

▼B

	— Cu privire la zborurile VFR și IFR prevăzute să se desfășoare pe timp de noapte, s-a introdus o cerință suplimentară în Regulamentul Uniunii la punctul SERA.4001 litera (b) punctul 6, după cum urmează: „6. *oricărui zbor prevăzut să se desfășoare pe timpul nopții, dacă se părăsește vecinătatea unui aerodrom*” Această diferență este, de asemenea, abordată în **diferența A2-06** de mai jos pentru VFR.
Diferența A2-05	
Anexa 2 OACI Capitolul 3 3.2.2.4	Dispoziție nouă. Punctul SERA.3210 litera (c) punctul 3 subpunctul (i) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 este diferit de standardul OACI din anexa 2 punctul 3.2.2.4 prin faptul că precizează: „(i) *Planoare care depășesc. Un planor care depășește un alt planor își poate devia cursul spre dreapta sau spre stânga.*”
Diferența A2-06	
Anexa 2 OACI Capitolul 4 4.3	Dispoziție nouă. Punctul 4.3 din anexa 2 OACI se înlocuiește cu punctul SERA.5005 litera (c) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012. Diferența constă în faptul că Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 adaugă cerințe conform cărora zborurile VFR pe timp de noapte pot fi permise, după cum urmează: „(c) *Atunci când autoritatea competentă prevede acest lucru, zborurile VFR pe timp de noapte pot fi autorizate în următoarele condiții:* 1. *în cazul părăsirii vecinătății unui aerodrom, trebuie depus un plan de zbor*; 2. *zborurile trebuie să stabilească și să mențină comunicația radio bilaterală pe canalul de comunicație al unității ATC competente, atunci când este disponibil*; 3. *se aplică minimele VMC de vizibilitate și distanță față de nori indicate în tabelul S5-1, însă:* (i) *plafonul nu poate fi mai mic de 450 m (1 500 ft)*; (ii) *cu excepția cazurilor prevăzute la litera (c) punctul 4, nu se aplică dispozițiile din tabelul S5-1 literele (a) și (b) referitoare la vizibilitățile în zbor reduse*; (iii) *într-un spațiu aerian de clasa B, C, D, E, F și G, la și sub cea mai mare altitudine dintre 900 m (3 000 ft) peste MSL sau 300 m (1 000 ft) deasupra terenului, pilotul trebuie să mențină permanent suprafața la vedere*; (iv) *pentru elicoptere într-un spațiu aerian de clasa F și G, vizibilitatea în zbor nu poate fi mai mică de 3 km, cu condiția ca pilotul să mențină permanent suprafața la vedere și dacă sunt manevrate la o viteză care oferă posibilitatea de a observa alte aeronave sau orice obstacol la timp pentru a evita coliziunea; și*

▼B

	(v) *pentru terenurile muntoase, pot fi prevăzute de către autoritatea competentă minime VMC mai mari de vizibilitate și distanță față de nori*; 4. *pot fi autorizate minime mai mici de plafon, vizibilitate și distanță față de nori decât cele menționate la punctul 3 pentru elicoptere în cazuri speciale, cum ar fi zborurile medicale, operațiunile de căutare și salvare și operațiunile de stingere a incendiilor*; 5. *cu excepția cazului în care este necesar pentru decolare sau aterizare sau a cazurilor autorizate expres de autoritatea competentă, un zbor VFR pe timp de noapte se efectuează la un nivel care nu este situat sub altitudinea minimă de zbor stabilită de statul al cărui teritoriu este survolat sau, în cazurile în care nu s-a stabilit o astfel de altitudine minimă de zbor:* (i) *deasupra terenurilor înalte sau în zonele muntoase, la un nivel care este la cel puțin 600 m (2 000 ft) deasupra celui mai înalt obstacol situat pe o rază de 8 km de la poziția estimată a aeronavei*; (ii) *în alte locuri decât cele menționate la subpunctul (i), la un nivel care este la cel puțin 300 m (1 000 ft) deasupra celui mai înalt obstacol situat pe o rază de 8 km de la poziția estimată a aeronavei.*"
Diferența A2-07	
Anexa 2 OACI Capitolul 4 4.6	Punctul 4.6 din anexa 2 OACI se înlocuiește cu punctul SERA.5005 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, introducând criterii de trecere a obstacolelor la litera (f), după cum urmează: „(f) *Cu excepția cazului în care este necesar pentru decolare sau aterizare sau doar cu permisiunea autorității competente, nu se efectuează un zbor VFR:* 1. *deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber, la o înălțime mai mică de 300 m (1 000 ft) deasupra celui mai înalt obstacol situat pe o rază de 600 m de la aeronavă*; 2. *în alte locuri decât cele menționate la punctul 1, la o înălțime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra solului sau a apei sau de 150 m (500 ft) deasupra celui mai înalt obstacol pe o rază de 150 m (500 ft) de la aeronavă*."
Diferența A2-08	
Anexa 2 OACI Capitolul 3 punctul 3.8 și apendicele 2	Cuvintele „în pericol" din capitolul 3 partea 3.8 nu sunt incluse în legislația Uniunii, extinzând prin urmare domeniul de aplicare al misiunilor de escortă la orice tip de zbor care solicită astfel de servicii. În plus, dispozițiile cuprinse în apendicele 2 părțile 1.1-1.3 inclusiv, precum și cele care se regăsesc în apendicele A nu sunt cuprinse în legislația Uniunii.

▼B

Anexa 11 OACI

Diferențele dintre prezentul regulament și standardele internaționale cuprinse în anexele 11 (ediția a 13-a, până la amendamentul 47-B inclusiv) și 3 (ediția a 17-a, până la amendamentul 75 inclusiv) la Convenția privind aviația civilă internațională

Diferența A11-01	
Anexa 11 OACI Capitolul 2 Punctul 2.25.5	*Diferența dintre punctul SERA.3401 litera (d) punctul 1 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 și standardul 2.25.5 din anexa 11 constă în faptul că se afirmă:* „*Verificările orei se furnizează cel puțin la ~~cea mai apropiată jumătate de~~ cel mai apropiat minut întreg.*"
Diferența A11-02	
Anexa 11 OACI Capitolul 2 Punctul 2.6.1	Posibilitate de scutire. Punctul SERA.6001 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 permite aeronavelor să depășească limita de viteză de 250 de noduri în cazurile aprobate de autoritatea competentă pentru tipurile de aeronave care, din motive tehnice sau de siguranță, nu pot menține această viteză
Diferența A11-03	
Anexa 11 OACI Capitolul 3	Dispoziție nouă. Punctul SERA.8005 litera (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 prevede: (b) Autorizările emise de unitățile de control al traficului aerian trebuie să asigure eșalonarea: 1. între toate zborurile desfășurate în spațiile aeriene de clasa A și B; 2. între zborurile IFR desfășurate în spațiile aeriene de clasa C, D și E; 3. între zborurile IFR și zborurile VFR desfășurate în spațiile aeriene de clasa C; 4. între zborurile IFR și zborurile VFR speciale; 5. între zborurile VFR speciale, cu excepția cazului în care autoritatea competentă dispune altceva, însă, la cererea pilotului unei aeronave și cu acordul pilotului celeilalte aeronave și dacă autoritatea competentă dispune astfel pentru situațiile indicate la litera (b) de mai sus în spațiile aeriene de clasa D și E, zborul poate obține o autorizare sub rezerva asigurării eșalonării proprii pe o anumită porțiune a zborului sub 3 050 m (10 000 ft) în timpul urcării sau coborârii, pe timp de zi, în condiții meteorologice de zbor la vedere.
Diferența A11-04	
Anexa 11 OACI Capitolul 3	Punctul SERA.8015 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 prevede (cu adăugarea textului subliniat la standardul OACI din anexa 11 punctul 3.7.3.1): (e) Confirmarea prin repetare a autorizărilor și a informațiilor legate de siguranță

▼B

	1. Echipajul de zbor trebuie să repete controlorului de trafic aerian elementele autorizărilor și instrucțiunilor ATC care sunt legate de siguranță și care sunt transmise prin voce. Următoarele elemente se confirmă întotdeauna prin repetare: (i) autorizările ATC de rută; (ii) autorizările și instrucțiunile pentru intrarea, aterizarea, decolarea, așteptarea înainte, traversarea, rularea și întoarcerea pe orice pistă; și (iii) pista în serviciu, calajele altimetrice, codurile SSR, canalele de comunicație nou repartizate, instrucțiunile de nivel, instrucțiunile de cap și viteză; și (iv) nivelurile de tranziție, indiferent dacă sunt primite de la controlor sau sunt cuprinse în transmisiunile ATIS.
Diferența A11-05	
Anexa 11 OACI Capitolul 3	Punctul SERA.8015 litera (e) punctul 2 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 prevede (cu adăugarea textului subliniat la standardul OACI din anexa 11 punctul 3.7.3.1.1): 2. Alte autorizări sau instrucțiuni, inclusiv autorizările condiționate și instrucțiunile de rulare, trebuie repetate sau confirmate astfel încât să indice clar că au fost înțelese și că vor fi respectate.
Diferența A11-06	
Anexa 11 OACI Capitolul 3	Dispoziție nouă. Punctul SERA.5010 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 prevede: **SERA.5010 Zborurile VFR speciale în zone de control** Zborurile VFR speciale pot fi autorizate să se desfășoare într-o zonă de control, sub rezerva obținerii unei autorizări ATC. Cu excepția situațiilor în care sunt autorizate de autoritatea competentă pentru elicoptere în cazuri speciale, cum ar fi zborurile medicale, operațiunile de căutare și salvare și operațiunile de stingere a incendiilor, se aplică următoarele condiții suplimentare: (a) de către pilot: 1. în afara norilor și cu vederea solului; 2. vizibilitatea în zbor nu este mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, mai mică de 800 m; 3. la viteza de 140 de noduri IAS sau mai puțin pentru a oferi posibilitatea de a observa alte aeronave sau orice obstacol la timp pentru a evita coliziunea; și (b) de către ATC: 1. numai pe timpul zilei, cu excepția unei autorizări contrare din partea autorității competente; 2. vizibilitatea la sol nu este mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, mai mică de 800 m; 3. plafonul nu este mai mic de 180 m (600 ft).

▼B

Diferența A03-07	
Anexa 3 OACI Capitolul 5	Dispoziție nouă. Punctul SERA.12005 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 prevede: (b) Autoritățile competente dispun, în funcție de necesități, alte condiții care, atunci când sunt întâlnite sau observate, trebuie raportate de către toate aeronavele.