II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/469 AL COMISIEI

din 14 februarie 2020

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 923/2012, a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 și a Regulamentului (UE) 2017/373 în ceea ce privește cerințele referitoare la managementul traficului aerian/serviciile de navigație aeriană, proiectarea structurilor de spațiu aerian, calitatea datelor și siguranța pistelor, precum și de abrogare a Regulamentului nr. 73/2010

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului ([1]), în special articolul 36 alineatul (1) literele (c) și (g), articolul 43 alineatul (1) literele (a) și (f) și articolul 44 alineatul (1),

întrucât:

(1) Regulamentul (UE) nr. 923/2012 al Comisiei ([2]) stabilește regulile comune ale aerului și dispozițiile operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană aplicabile traficului aerian general (așa-numitele „reguli ale aerului").

(2) Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei ([3]) stabilește cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la aerodromuri, inclusiv referitoare la managementul, funcționarea, certificarea și supravegherea acestora.

(3) Regulamentul (UE) 2017/373 al Comisiei ([4]) stabilește cerințele comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană („ATM/ANS") și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian („funcțiile rețelei ATM") pentru traficul aerian general și pentru supravegherea acestora.

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

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

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

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

(4) Pentru a se asigura un nivel ridicat de siguranță a aviației civile în Uniune, echipajele de zbor ar trebui să aibă obligația de a raporta unităților de servicii de trafic aerian atunci când acțiunea de frânare pe pistă pe care o constată nu este la fel de bună ca cea care le este raportată. Respectivele obligații de raportare ar trebui să fie stabilite în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012.

(5) La 31 martie 2016, Organizația Aviației Civile Internaționale („OACI") a adoptat amendamentul 77-A la anexa 3 la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la 7 decembrie 1944 la Chicago („Convenția de la Chicago"), cu scopul de a îmbunătăți furnizarea de informații cu privire la condițiile meteorologice periculoase, de a îmbunătăți aprecierea situației și de a contribui la o rutare mai eficientă, inclusiv la evitarea condițiilor meteorologice periculoase. Acest amendament a devenit aplicabil în statele membre ale OACI la 10 noiembrie 2016 și ar trebui să se reflecte în Regulamentul (UE) 2017/373, în special în dispozițiile privind serviciile meteorologice (anexa V – partea MET).

(6) Regulamentul (UE) 2017/373 ar trebui să reflecte stadiul actual al tehnologiei în domeniul siguranței aviației, precum și bunele practici și progresul științific și tehnic din cadrul serviciilor de informare aeronautică („AIS"). Prin urmare, modificările Regulamentului (UE) 2017/373 ar trebui să se bazeze pe standardele și practicile recomandate ale OACI („SARP") aplicabile, în special pe cea de a șaisprezecea ediție a anexei 15 la Convenția de la Chicago, intitulată „Servicii de informare aeronautică", precum și pe experiența Uniunii în ceea ce privește furnizarea AIS, asigurându-se totodată proporționalitatea în funcție de dimensiunea, tipul și complexitatea furnizorului AIS („AISP").

(7) La 31 martie 2016, OACI a adoptat și amendamentul 77-B la anexa 3 la Convenția de la Chicago, care vizează reducerea numărului de incidente și accidente legate de pătrunderile neautorizate pe pistă. Amendamentul 77-B la anexa 3 va fi aplicabil în statele contractante ale OACI începând cu 5 noiembrie 2020. Amendamentul respectiv ar trebui să se reflecte și în Regulamentul (UE) 2017/373, îndeosebi în cerințele prevăzute în anexa V în ceea ce privește furnizarea serviciilor meteorologice și în anexa VI în ceea ce privește furnizarea de servicii de informare aeronautică.

(8) Atunci când o pistă este temporar indisponibilă din cauza unor lucrări de marcare, piloții ar trebui să fie informați cu ajutorul avizelor către navigatori. Pentru a crește siguranța pistelor, piloții care intenționează să opereze pe o pistă de iarnă pregătită special sau pe o pistă udă alunecoasă ar trebui să fie informați în mod corespunzător. Nu ar trebui permisă diseminarea către piloți a măsurătorilor coeficientului de frecare, deoarece respectivele măsurători ale coeficientului de frecare nu sunt corelate cu performanța avioanelor.

(9) În Regulamentul (UE) 2017/373 ar trebui stabilite norme tehnice comune pentru proiectarea structurilor de spațiu aerian, precum și cerințe comune pentru furnizorii de servicii de proiectare a procedurilor de zbor („FPD"), pentru a se asigura că structurile de spațiu aerian și procedurile de zbor sunt proiectate, verificate și validate în mod corespunzător înainte de a putea fi implementate și utilizate de aeronave.

(10) Procedurile de zbor și orice modificări ale acestora pot afecta siguranța operațiunilor de zbor pe aerodrom. Prin urmare, ar trebui introdusă o legătură clară între Regulamentul (UE) nr. 139/2014 existent și Regulamentul (UE) 2017/373.

(11) Odată cu adoptarea celei de a șaptea ediții a anexei 10 la Convenția de la Chicago privind „Telecomunicațiile aeronautice" (volumul II), publicată în iulie 2016, a celei de a cincisprezecea ediții a anexei 11 la Convenția de la Chicago privind „Serviciile de trafic aerian" și a celei de a șaisprezecea ediții a documentului 4444, intitulat „Proceduri pentru serviciile de navigație aeriană – Managementul traficului aerian (PANS ATM)", OACI a adoptat noi standarde și practici recomandate privind siguranța aviației în cadrul furnizării serviciilor de trafic aerian („ATS").

(12) Din aceste motive și pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale prevăzute la punctul 2.3 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139, Regulamentul (UE) 2017/373 ar trebui modificat în consecință.

(13) Regulamentul (UE) nr. 923/2012 și Regulamentul (UE) 2017/373 ar trebui să includă, de asemenea, dispoziții detaliate privind disponibilitatea și condițiile de utilizare a canalului de urgență de frecvență foarte înaltă (VHF).

(14) În plus, luând în considerare impactul ATM/ANS asupra acțiunilor pilotului și a operațiunilor aerodromului, aceste noi măsuri ar trebui să fie reflectate și în dispozițiile relevante ale Regulamentului (UE) nr. 923/2012.

(15) Aceste măsuri noi includ, de asemenea, dispoziții detaliate privind calitatea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice și, prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 73/2010 ([5]) ar trebui abrogat.

(16) Sectorului aviatic și autorităților competente din statele membre ar trebui să li se acorde suficient timp pentru a se adapta la măsurile introduse prin prezentul regulament.

(17) Măsurile prevăzute în prezentul regulament se bazează pe avizele 02/2018, 03/2018 și 03/2019 ale Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, în conformitate cu articolul 75 alineatul (2) literele (b) și (c) și cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139.

(18) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 127 din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (UE) nr. 923/2012 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

   (a) punctul 57 se înlocuiește cu următorul text:

   „57. «aerodrom controlat» înseamnă un aerodrom la care se furnizează serviciul de control al traficului aerian pentru traficul de aerodrom;";

   (b) se adaugă următoarele puncte 144 și 145:

   „144. «suprafață critică» înseamnă o suprafață de dimensiuni definite care se extinde în jurul echipamentelor de apropiere instrumentală de precizie aflate la sol, unde prezența vehiculelor sau a aeronavelor ar produce perturbații inacceptabile ale semnalelor de dirijare;

   145. «suprafață sensibilă» înseamnă o suprafață care se extinde dincolo de suprafața critică, unde parcarea și/sau deplasarea aeronavelor sau a vehiculelor ar afecta semnalul de dirijare în așa fel încât se poate considera o perturbație inacceptabilă a aeronavelor care utilizează semnalul respectiv."

2. Se introduce următorul articol 4a:

„*Articolul 4a*

Frecvența VHF (frecvență foarte înaltă) de urgență

(1) Fără a aduce atingere alineatului (2), statele membre se asigură că frecvența VHF de urgență (121,500 MHz) se utilizează numai în scopurile de urgență specificate la punctul SERA.14095 litera (d) din anexă.

(2) Statele membre pot permite, în mod excepțional, utilizarea frecvenței VHF de urgență menționată la alineatul (1) în alte scopuri decât cele specificate la punctul SERA.14095 litera (d) din anexă dacă aceste scopuri se limitează la ceea ce este necesar pentru a fi realizate și în vederea reducerii impactului asupra aeronavelor aflate în pericol sau în situație de urgență și asupra operațiunilor unităților de servicii de trafic aerian."

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

Articolul 2

Anexa III la Regulamentul (UE) nr. 139/2014 se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

([5]) Regulamentul (UE) nr. 73/2010 al Comisiei din 26 ianuarie 2010 de stabilire a cerințelor de calitate a datelor aeronautice și informațiilor aeronautice pentru Cerul unic european (JO L 23, 27.1.2010, p. 6).

Articolul 3

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 1*

Obiect

Prezentul regulament stabilește cerințe comune pentru:

(a) furnizarea managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană («ATM/ANS») pentru traficul aerian general, în special pentru persoanele juridice sau fizice care furnizează respectivele servicii și funcții;

(b) autoritățile competente și entitățile calificate ce acționează în numele acestora care îndeplinesc sarcini de certificare, de supraveghere și de aplicare a normelor în ceea ce privește serviciile menționate la litera (a);

(c) normele și procedurile de proiectare a structurilor de spațiu aerian."

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. «furnizor ATM/ANS» înseamnă orice persoană fizică sau juridică care asigură orice ATM/ANS definite la articolul 3 punctul 5 din Regulamentul (UE) 2018/1139, fie individual, fie la pachet, pentru traficul aerian general;";

(b) se adaugă următoarele puncte 6, 7 și 8 noi:

„6. «proiectare a structurilor de spațiu aerian» înseamnă un proces care asigură că structurile de spațiu aerian sunt proiectate, verificate și validate în mod corespunzător înainte de a fi implementate și utilizate de aeronave;

7. «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;

8. «entitate care generează date aeronautice și informații aeronautice» înseamnă orice entitate publică sau privată responsabilă cu generarea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice utilizate ca sursă pentru produsele și serviciile de informare aeronautică. Respectivele entități nu includ furnizorii de ATM/ANS menționați la articolul 2 punctul 2 din prezentul regulament și nici aerodromurile definite la articolul 2 punctul 1 litera (e) din Regulamentul (UE) 2018/1139."

3. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Furnizarea ATM/ANS și proiectarea structurilor de spațiu aerian";

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

„(1) Statele membre se asigură că furnizarea ATM/ANS adecvate și proiectarea structurilor de spațiu aerian se realizează în conformitate cu prezentul regulament într-un mod care să faciliteze traficul aerian general și care să țină totodată seama de considerentele legate de siguranță, de cerințele de trafic și de impactul asupra mediului.";

(c) se adaugă următoarele alineate (5), (6), (7), (8) și (9):

„(5) Statele membre se asigură că:

(a) entitățile care generează date aeronautice sau informații aeronautice îndeplinesc cerințele prevăzute la:

(i) punctul ATM/ANS.OR.A.085 din anexa III, cu excepția celor de la litera (c), litera (d), litera (f) punctul 1 și litera (i);

(ii) punctul ATM/ANS.OR.A.090 din anexa III;

(b) datele aeronautice și informațiile aeronautice sunt generate, tratate și transmise de personal pregătit în mod corespunzător, competent și autorizat.

Atunci când datele aeronautice sau informațiile aeronautice sunt destinate utilizării în scopul unor zboruri IFR sau al unor zboruri VFR speciale, cerințele menționate la primul paragraf literele (a) și (b) se aplică tuturor entităților care generează astfel de date și informații.

(6) În cazul în care se stabilește că serviciile de trafic aerian trebuie să fie furnizate în anumite porțiuni ale spațiului aerian sau pe anumite aerodromuri, statele membre se asigură că respectivele porțiuni ale spațiului aerian sau respectivele aerodromuri sunt specificate în relație cu serviciile de trafic aerian care urmează să fie furnizate.

(7) Statele membre se asigură că se instituie mecanisme corespunzătoare între furnizorii ATM/ANS și operatorii de aeronave relevanți în vederea coordonării adecvate a activităților și a serviciilor furnizate, precum și în vederea schimbului de date și informații relevante.

(8) Statele membre identifică persoanele sau organizațiile responsabile cu proiectarea structurilor de spațiu aerian și se asigură că respectivele persoane sau organizații aplică cerințele prevăzute în apendicele 1 la anexa XI (partea FPD).

(9) Statele membre se asigură că se efectuează întreținerea și revizuirea periodică a procedurilor de zbor pentru aerodromurile și pentru spațiul aerian de care răspund. În acest scop, statele membre identifică persoanele sau organizațiile responsabile cu îndeplinirea acestor sarcini și se asigură că respectivele persoane sau organizații respectă cerințele prevăzute la articolul 6 literele (a) și (k).”

4. Se introduc următoarele articole 3a, 3b, 3c și 3d:

„*Articolul 3a*

Determinarea necesității furnizării de servicii de trafic aerian

(1) Statele membre stabilesc necesitatea furnizării de servicii de trafic aerian luând în considerare toți factorii următori:

(a) tipurile de trafic aerian implicat;

(b) densitatea traficului aerian;

(c) condițiile meteorologice;

(d) alți factori relevanți legați de obiectivele serviciilor de trafic aerian definite la punctul ATS.TR.100 din anexa IV.

(2) La determinarea necesității furnizării de servicii de trafic aerian, statele membre nu iau în considerare prezența la bordul aeronavelor a sistemelor de evitare a coliziunii în zbor.

Articolul 3b

Coordonarea între unitățile militare și furnizorii de servicii de trafic aerian

Fără a aduce atingere articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 2150/2005, statele membre stabilesc proceduri speciale pentru a se asigura că:

(a) furnizorii de servicii de trafic aerian sunt înștiințați dacă o unitate militară observă că o aeronavă care este sau ar putea fi o aeronavă civilă se apropie sau a intrat în orice zonă în care ar putea deveni necesară interceptarea;

(b) furnizorul de servicii de trafic aerian, în strânsă coordonare cu unitatea militară, confirmă identitatea aeronavei și îi furnizează ghidarea navigației necesară pentru a se evita necesitatea interceptării.

Articolul 3c

Coordonarea operațiunilor aeriene care ar putea prezenta un pericol pentru aviația civilă

(1) Statele membre se asigură că operațiunile de pe teritoriul lor care ar putea prezenta un pericol pentru aeronavele civile sunt coordonate, inclusiv deasupra mării libere, în cazul în care autoritatea competentă a acceptat, în temeiul unui acord regional de navigație aeriană al OACI, responsabilitatea de a furniza servicii de trafic aerian în spațiul aerian în cauză. Coordonarea se realizează suficient de timpuriu pentru a permite diseminarea în timp util a informațiilor referitoare la aceste activități.

(2) Statele membre stabilesc modalitățile de diseminare a informațiilor referitoare la activitățile menționate la alineatul (1).

Articolul 3d

Frecvența VHF (frecvență foarte înaltă) de urgență

(1) Fără a aduce atingere alineatului (2), statele membre se asigură că frecvența VHF de urgență (121,500 MHz) se utilizează numai în scopurile de urgență reală specificate la punctul ATS.OR.405 litera (a) din anexa IV.

(2) Statele membre pot permite, în mod excepțional, utilizarea frecvenței VHF de urgență menționate la alineatul (1) în alte scopuri decât cele specificate la punctul ATS.OR.405 litera (a) din anexa IV dacă aceste scopuri se limitează la ceea ce este necesar pentru a fi realizate și în vederea reducerii impactului asupra aeronavelor aflate în pericol sau în situație de urgență și asupra operațiunilor unităților de servicii de trafic aerian."

5. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) în cazul furnizorilor de servicii de trafic aerian, în plus față de cerințele de la literele (a) și (c), cerințele prevăzute în anexa IV (partea ATS) și cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 923/2012;";

(b) litera (k) se înlocuiește cu următorul text:

„(k) în cazul furnizorilor de servicii de proiectare a procedurilor de zbor, în plus față de cerințele de la literele (a) și (b), cerințele prevăzute în anexa XI (partea FPD);".

6. Anexele I, II, III, IV, V, VI și XI se modifică în conformitate cu anexa III la prezentul regulament.

Articolul 4

Regulamentul (UE) nr. 73/2010 se abrogă cu efect de la 27 ianuarie 2022.

Articolul 5

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

Se aplică de la 27 ianuarie 2022.

Următoarele puncte din prezentul regulament se aplică de la 5 noiembrie 2020:

— în anexa I, punctul 10 litera (b);

— în anexa III:

  — punctul 5;

  — de la punctul 6: apendicele 3 „FORMATUL ASHTAM".

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

Adoptat la Bruxelles, 14 februarie 2020.

Pentru Comisie

Președintele

Ursula VON DER LEYEN

ANEXA I

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

Anexa se modifică după cum urmează:

1. La punctul SERA.3210 litera (d) punctul 4 subpunctul (ii), literele A și B se înlocuiesc cu următorul text:

„A. numărul de persoane și de 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) critice și sensibile aferente mijloacelor de radionavigație;

B. sub rezerva dispozițiilor de la subpunctul (iii), metoda sau metodele de eșalonare a vehiculelor și aeronavelor care rulează sunt cele specificate de furnizorul de servicii de navigație aeriană («ANSP») și aprobate de autoritatea competentă, luând în considerare mijloacele disponibile;".

2. La punctul SERA.3210 litera (d) punctul 4 subpunctul (iv), litera A se înlocuiește cu următorul text:

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

3. Punctul SERA.8005 se modifică după cum urmează:

(a) la litera (a), punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. să emită una sau mai multe dintre următoarele: autorizări, instrucțiuni sau informații în scopul prevenirii coliziunii între aeronavele aflate sub controlul său, precum și al fluidizării și menținerii unui flux ordonat al traficului;";

(b) litera (c) se modifică după cum urmează:

(a) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Cu excepția cazurilor unor operațiuni pe piste paralele sau aproape paralele, astfel cum se prevede la punctul ATS.TR.255 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei (*) sau a cazurilor în care se poate aplica o reducere a eșalonării minime în vecinătatea aerodromurilor, unitatea ATC realizează eșalonarea cel puțin printr-una dintre următoarele metode:

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

(b) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. eșalonare verticală, obținută prin alocarea de niveluri diferite, 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 publicațiile de informare aeronautică corespunzătoare sau în autorizările ATC. Minima eșalonării verticale este de 300 m (1 000 ft) în valoare nominală până la FL 410 inclusiv și de 600 m (2 000 ft) în valoare nominală deasupra acestui nivel. Nu se utilizează informațiile privind înălțimea geometrică pentru a se stabili eșalonarea verticală;".

4. Punctul SERA.8012 se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Unitățile de control al traficului aerian aplică aeronavelor minimele de eșalonare în caz de turbulență de siaj în fazele de apropiere și de decolare ale zborului în oricare dintre următoarele situații:

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

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

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

(b) Litera (a) nu se aplică zborurilor VFR care sosesc și zborurilor IFR care sosesc și care execută o apropiere la vedere atunci când aeronava a raportat contactul vizual cu aeronava precedentă și a primit instrucțiuni să o urmărească și să asigure eșalonarea proprie în raport cu aeronava respectivă. În aceste cazuri, unitatea de control al traficului aerian emite o atenționare referitoare la posibila apariție a turbulenței de siaj."

5. Punctul SERA.8015 se modifică după cum urmează:

(a) la litera (b), se adaugă următorul punct 6:

„6. În cazul vectorizării sau al alocării unei rutări directe neincluse în planul de zbor, care deviază un zbor IFR de la ruta ATS sau de la procedura instrumentală publicată, un controlor de trafic aerian care furnizează un serviciu de supraveghere ATS emite autorizări astfel încât să se mențină în permanență distanța prescrisă de trecere peste obstacole, până când aeronava ajunge la punctul în care pilotul revine la ruta din planul de zbor sau la o rută ATS sau o procedură instrumentală publicată.";

(b) la litera (d), punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. orice instrucțiune sau informație necesară în legătură cu alte aspecte, precum slotul de plecare ATFM, dacă este cazul, manevrele la apropiere sau la plecare, comunicațiile și ora la care expiră autorizarea.";

(c) la litera (e), titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Confirmarea prin repetare a autorizărilor, a instrucțiunilor și a informațiilor legate de siguranță";

(d) litera (eb) se modifică după cum urmează:

(i) punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. Cu excepția cazului în care se cunoaște că aeronava a recepționat deja informațiile printr-o transmisie direcționată, trebuie inclus un calaj altimetric QNH:

(i) în autorizarea de coborâre, atunci când se acordă prima autorizare la o altitudine inferioară nivelului de tranziție;

(ii) în autorizarea de apropiere sau în autorizarea de intrare în turul de pistă;

(iii) în autorizarea de rulaj la sol pentru aeronavele care pleacă.";

(ii) la punctul 5, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Atunci când o aeronavă a primit autorizarea de aterizare sau a fost informată că pista este disponibilă pentru aterizare pe aerodromurile AFIS și respectiva aeronavă își finalizează apropierea utilizând presiunea atmosferică la cota aerodromului (QFE), poziția verticală a aeronavei se exprimă în înălțimea față de cota aerodromului în cursul etapei de zbor pentru care se poate utiliza QFE, cu excepția cazului în care respectiva poziție se exprimă în înălțimea față de cota pragului pistei:".

6. Punctul SERA.9005 se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se modifică după cum urmează:

(i) se adaugă următoarele puncte 7 și 8:

„7. privind configurația și starea anormală a aeronavei;

8. precum și orice altă informație care poate afecta siguranța.";

(ii) al doilea paragraf se elimină;

(b) litera (b) se modifică după cum urmează:

(i) punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„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 și";

(ii) se adaugă următorul punct 4:

„4. mesajele, inclusiv autorizările, primite de la alte unități de servicii de trafic aerian pentru a le transmite aeronavei.";

(c) se adaugă următoarea literă (d):

„(d) AFIS furnizat zborurilor include, pe lângă elementele relevante indicate la literele (a) și (b), furnizarea informațiilor privind:

1) pericolele de coliziune cu aeronavele, vehiculele și persoanele care operează pe suprafața de manevră;

2) pista în serviciu."

7. La punctul SERA.9010 litera (a), punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. Dacă o aeronavă confirmă recepționarea unui mesaj ATIS care nu mai este în vigoare, atunci unitatea ATS întreprinde fără întârziere una dintre următoarele acțiuni:

(i) comunică aeronavei orice element din mesaj care necesită actualizare;

(ii) indică aeronavei să obțină informațiile ATIS în vigoare."

8. La punctul SERA.13010, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Cu excepția cazului în care autoritatea competentă dispune altceva, informațiile despre nivel afișate, rezultate din altitudinea barometrică, trebuie verificate cel puțin o dată, la momentul contactului inițial cu aeronava în cauză sau, dacă acest lucru nu este fezabil, cât mai curând după aceea, de către fiecare unitate ATS echipată corespunzător."

9. La punctul SERA.14095 se adaugă litera (d) cu următorul text:

„(d) În conformitate cu dispozițiile articolului 4a, frecvența VHF de urgență (121,500 MHz) este utilizată în scopuri de urgență reală, printre care se numără oricare dintre următoarele:

1) asigurarea unui canal liber între aeronavele aflate în pericol sau în situație de urgență și o stație de la sol, atunci când canalele uzuale sunt utilizate pentru alte aeronave;

2) asigurarea unui canal de comunicații VHF între aeronave și aerodromuri, care nu este utilizat în mod obișnuit de serviciile aeriene internaționale, în cazul apariției unei situații de urgență;

3) asigurarea unui canal de comunicații VHF comun între aeronave, fie ele civile sau militare, și între aceste aeronave și serviciile de suprafață, implicate în operațiuni comune de căutare și salvare, înainte de a comuta, atunci când este necesar, pe frecvența corespunzătoare;

4) asigurarea comunicațiilor aer-sol cu aeronavele atunci când defectarea echipamentului de bord împiedică utilizarea canalelor uzuale;

5) asigurarea unui canal pentru funcționarea emițătoarelor pentru localizare în caz de urgență și pentru comunicațiile dintre stația de salvare de la bord și aeronavele implicate în operațiuni de căutare și salvare;

6) asigurarea unui canal VHF comun pentru comunicațiile dintre aeronavele civile și aeronavele interceptoare sau unitățile de control al interceptării și între aeronavele civile sau interceptoare și unitățile de servicii de trafic aerian în cazul interceptării unei aeronave civile."

10. La punctul SERA.12005, litera (a) se modifică după cum urmează:

(a) punctul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„8. activitate vulcanică preeruptivă sau erupție vulcanică sau";

(b) se adaugă următorul punct 9:

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

ANEXA II

Modificări aduse Regulamentului (UE) nr. 139/2014

Anexa III se modifică după cum urmează:

(a) la punctul ADR.OR.B.015 litera (b) punctul 2, subpunctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:

„(ii) tipul de operațiuni efectuate pe aerodrom și spațiul aerian asociat și”;

(b) la punctul ADR.OR.B.025 litera (a) punctul 1, subpunctul (iii) se înlocuiește cu următorul text:

„(iii) că procedurile de zbor ale aerodromului și modificările aferente au fost stabilite în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei (*).

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

ANEXA III

Modificări aduse Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373

Anexele I, II, III, IV, V, VI și XI se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul cuprins înainte de titlul „DEFINIȚIILE TERMENILOR UTILIZAȚI ÎN ANEXELE II-XIII":

„CUPRINS

ANEXA I DEFINIȚIILE TERMENILOR UTILIZAȚI ÎN ANEXELE II-XIII (partea DEFINIȚII)

ANEXA II CERINȚE APLICABILE AUTORITĂȚILOR COMPETENTE – SUPRAVEGHEREA SERVICIILOR ȘI A ALTOR FUNCȚII ALE REȚELEI ATM (partea ATM/ANS.AR)

SUBPARTEA A – CERINȚE GENERALE (ATM/ANS.AR.A)

SUBPARTEA B – MANAGEMENTUL (ATM/ANS.AR.B)

SUBPARTEA C – SUPRAVEGHERE, CERTIFICARE ȘI APLICAREA NORMELOR (ATM/ANS.AR.C)

Apendicele 1 – CERTIFICAT PENTRU FURNIZORUL DE SERVICII

ANEXA III CERINȚE COMUNE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII (partea ATM/ANS.OR)

SUBPARTEA A – CERINȚE GENERALE (ATM/ANS.OR.A)

SUBPARTEA B – MANAGEMENTUL (ATM/ANS.OR.B)

SUBPARTEA C – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SPECIFICE APLICABILE ALTOR FURNIZORI DE SERVICII DECÂT FURNIZORII DE ATS (ATM/ANS.OR.C)

SUBPARTEA D – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE ANS ȘI DE ATFM ȘI ADMINISTRATORULUI REȚELEI (ATM/ANS.OR.D)

Apendicele 1 – CATALOGUL DE DATE AERONAUTICE

ANEXA IV – CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE TRAFIC AERIAN (Partea ATS)

SUBPARTEA A – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE TRAFIC AERIAN (ATS.OR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA 2 – SIGURANȚA SERVICIILOR

SECȚIUNEA 3 – CERINȚE SPECIFICE ÎN MATERIE DE FACTORI UMANI PENTRU FURNIZORII DE SERVICII DE CONTROL AL TRAFICULUI AERIAN

SECȚIUNEA 4 – CERINȚE ÎN MATERIE DE COMUNICAȚII

SECȚIUNEA 5 – CERINȚE ÎN MATERIE DE INFORMAȚII

SUBPARTEA B – CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE TRAFIC AERIAN (ATS.TR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA 2 – SERVICIUL DE CONTROL AL TRAFICULUI AERIAN

SECȚIUNEA 3 – SERVICIUL DE INFORMARE A ZBORURILOR

SECȚIUNEA 4 SERVICIUL DE ALARMARE

ANEXA V CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII METEOROLOGICE (partea MET)

SUBPARTEA A – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII METEOROLOGICE (MET.OR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA 2 – CERINȚE SPECIFICE

Capitolul 1 – Cerințe aplicabile stațiilor meteorologice aeronautice

Capitolul 2 – Cerințe aplicabile birourilor meteorologice de aerodrom

Capitolul 3 – Cerințe aplicabile centrelor de veghe meteorologică

Capitolul 4 – Cerințe aplicabile centrelor consultative pentru cenușă vulcanică (VAAC)

Capitolul 5 – Cerințe aplicabile centrelor consultative pentru cicloane tropicale (TCAC)

Capitolul 6 – Cerințe aplicabile centrelor mondiale de prognoze de zonă (WAFC)

SUBPARTEA B – CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII METEOROLOGICE (MET.TR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA 2 – CERINȚE SPECIFICE

Capitolul 1 – Cerințe tehnice aplicabile stațiilor meteorologice aeronautice

Capitolul 2 – Cerințe tehnice aplicabile birourilor meteorologice de aerodrom

Capitolul 3 – Cerințe tehnice aplicabile centrelor de veghe meteorologică

Capitolul 4 – Cerințe tehnice aplicabile centrelor consultative pentru cenușă vulcanică (VAAC)

Capitolul 5 – Cerințe tehnice aplicabile centrelor consultative pentru cicloane tropicale (TCAC)

Capitolul 6 – Cerințele tehnice aplicabile centrelor mondiale de prognoze de zonă (WAFC)

Apendicele 1 – Model de METAR

Apendicele 2 – Zone fixe de acoperire ale prognozelor WAFS sub formă de hărți

Apendicele 3 – Model de TAF

Apendicele 4 – Model de avertizare de forfecare a vântului

Apendicele 5A – Model de SIGMET și de AIRMET

Apendicele 5B – Model de rapoarte speciale din zbor (legătură ascendentă)

Apendicele 6 – Model de avertizare privind cenușa vulcanică

Apendicele 7 – Model de avertizare privind cicloanele tropicale

Apendicele 8 – Intervalele și rezoluțiile elementelor numerice incluse în avertizările privind cenușa vulcanică, în avertizările privind cicloanele tropicale, în SIGMET și în AIRMET, în avertizările de aerodrom și în avertizările de forfecare a vântului

ANEXA VI CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE INFORMARE AERONAUTICĂ (partea AIS)

SUBPARTEA A – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE INFORMARE AERONAUTICĂ (AIS.OR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA 2 – MANAGEMENTUL CALITĂȚII DATELOR

SECȚIUNEA 3 – PRODUSE DE INFORMARE AERONAUTICĂ

Capitolul 1 – Informații aeronautice în prezentare standardizată

Capitolul 2 – Seturi de date digitale

SECȚIUNEA 4 – SERVICII DE DISTRIBUȚIE A INFORMAȚIILOR ȘI DE INFORMARE ÎNAINTEA ZBORULUI

SECȚIUNEA 5 – ACTUALIZĂRILE PRODUSELOR DE INFORMARE AERONAUTICĂ

SECȚIUNEA 6 – CERINȚE PRIVIND PERSONALUL

SUBPARTEA B – CERINȚE TEHNICE PENTRU FURNIZORII DE SERVICII DE INFORMARE AERONAUTICĂ (AIS.TR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA 2 – MANAGEMENTUL CALITĂȚII DATELOR

SECȚIUNEA 3 – PRODUSE DE INFORMARE AERONAUTICĂ

Capitolul 1 – Informații aeronautice în prezentare standardizată

Capitolul 2 – Seturi de date digitale

SECȚIUNEA 4 – SERVICII DE DISTRIBUȚIE A INFORMAȚIILOR ȘI DE INFORMARE ÎNAINTEA ZBORULUI

SECȚIUNEA 5 – ACTUALIZĂRILE PRODUSELOR DE INFORMARE AERONAUTICĂ

Apendicele 1 – CONȚINUTUL PUBLICAȚIEI DE INFORMARE AERONAUTICĂ (AIP)

Apendicele 2 – FORMATUL NOTAM

Apendicele 3 – FORMATUL SNOWTAM

Apendicele 4 – FORMATUL ASHTAM

ANEXA VII – CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE DATE (partea DAT)

SUBPARTEA A – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE DATE (DAT.OR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA 2 – CERINȚE SPECIFICE

SUBPARTEA B – CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE DATE (DAT.TR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

ANEXA VIII – CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE COMUNICAȚII, DE NAVIGAȚIE SAU DE SUPRAVEGHERE (partea CNS)

SUBPARTEA A – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE COMUNICAȚII, DE NAVIGAȚIE SAU DE SUPRAVEGHERE (CNS.OR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SUBPARTEA B – CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE COMUNICAȚII, DE NAVIGAȚIE SAU DE SUPRAVEGHERE (CNS.TR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

ANEXA IX – CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE MANAGEMENT AL FLUXULUI DE TRAFIC AERIAN (partea ATFM)

CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE MANAGEMENT AL FLUXULUI DE TRAFIC AERIAN (ATFM.TR)

ANEXA X – CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE MANAGEMENT AL SPAȚIULUI AERIAN (partea ASM)

CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE MANAGEMENT AL SPAȚIULUI AERIAN (ASM.TR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

ANEXA XI – CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE PROIECTARE A PROCEDURILOR DE ZBOR (partea FPD)

SUBPARTEA A – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE PROIECTARE A PROCEDURILOR DE ZBOR (FPD.OR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SUBPARTEA B – CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE PROIECTARE A PROCEDURILOR DE ZBOR (FPD.TR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

Apendicele 1 – CERINȚE APLICABILE STRUCTURILOR DE SPAȚIU AERIAN ȘI PROCEDURILOR DE ZBOR AFERENTE

ANEXA XII – CERINȚE SPECIFICE APLICABILE ADMINISTRATORULUI REȚELEI (partea NM)

CERINȚE TEHNICE APLICABILE ADMINISTRATORULUI REȚELEI (NM.TR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

ANEXA XIII – CERINȚE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII REFERITOARE LA PREGĂTIREA PERSONALULUI ȘI LA EVALUAREA COMPETENȚELOR (partea PERS)

SUBPARTEA A – PERSONALUL ELECTRONIST PENTRU SIGURANȚA TRAFICULUI AERIAN

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA 2 – CERINȚELE PRIVIND PREGĂTIREA

SECȚIUNEA 3 – CERINȚELE PRIVIND EVALUAREA COMPETENȚELOR

SECȚIUNEA 4 – CERINȚELE APLICABILE INSTRUCTORILOR ȘI EVALUATORILOR

Apendicele 1 – Pregătire de bază – programa comună

Apendicele 2 – Pregătire de bază – specializări

Apendicele 3 – Pregătire de calificare – programa comună

Apendicele 4 – Pregătire de calificare – specializări”;

(b) punctul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„6. «serviciu de informare a zborurilor al aerodromului (Aerodrome Flight Information Service – AFIS)» înseamnă un serviciu de informare a zborurilor pentru traficul de aerodrom furnizat de un furnizor de servicii de trafic aerian desemnat;”;

(c) punctul 19 se înlocuiește cu următorul text:

„19. «AIRMET» înseamnă informații emise de un centru de veghe meteorologică referitoare la apariția sau apariția prognozată, pe rută, a unor fenomene meteorologice specifice care pot afecta siguranța operațiunilor cu aeronave desfășurate la niveluri joase și referitoare la evoluția respectivelor fenomene în timp și spațiu, care nu au fost introduse deja în prognozele emise pentru zborurile la niveluri joase din regiunea de informare a zborurilor vizată sau dintr-o subregiune a acesteia;”;

(d) punctul 71 se înlocuiește cu următorul text:

„71. «centru de veghe meteorologică (*Meteorological Watch Office* – MWO)» înseamnă o unitate care monitorizează condițiile meteorologice ce influențează operațiunile de zbor și care furnizează informații referitoare la apariția sau apariția prognozată, pe rută, a unor fenomene meteorologice specifice și a altor fenomene atmosferice care pot afecta siguranța operațiunilor cu aeronave în cadrul zonei specifice de responsabilitate a unității respective;”;

(e) punctul 91 se elimină;

(f) punctul 93 se înlocuiește cu următorul text:

„93. «SIGMET» înseamnă informații emise de un centru de veghe meteorologică referitoare la apariția sau apariția prognozată, pe rută, a unor fenomene meteorologice specifice și a altor fenomene atmosferice care pot afecta siguranța operațiunilor cu aeronave și referitoare la evoluția respectivelor fenomene în timp și spațiu;”;

(g) punctul 94 se elimină;

(h) punctul 99 se înlocuiește cu următorul text:

„99. «aerodrom de rezervă la decolare» înseamnă un aerodrom de rezervă pe care o aeronavă ar putea ateriza în caz că acest lucru devine necesar la scurt timp după decolare, iar aerodromul de plecare nu poate fi utilizat în acest scop;”;

(i) punctul 108 se înlocuiește cu următorul text:

„108. «centru mondial de prognoze de zonă (*World Area Forecast Centre* – WAFC)» înseamnă un centru meteorologic care elaborează și furnizează direct statelor membre prognoze de timp semnificativ (SIGWX) și prognoze de altitudine la scară globală, sub formă digitală, ca parte a serviciului fix aeronautic (AFS) online;”;

(j) se adaugă punctele 110-259 având următorul text:

„110. «turn de control de aerodrom» înseamnă o unitate înființată în scopul de a furniza serviciul de control al traficului aerian traficului de aerodrom;

111. «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;

112. «tur de pistă» înseamnă traseul specificat pe care trebuie să zboare aeronavele care operează în vecinătatea unui aerodrom;

113. «stație aeronautică fixă» înseamnă o stație terestră în serviciul fix aeronautic;

114. «lumină aeronautică de sol» înseamnă orice lumină, alta decât o lumină provenită de la o aeronavă, special prevăzută ca mijloc de navigație aeriană;

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

116. «management al informațiilor aeronautice (*Aeronautical Information Management* – AIM)» înseamnă managementul dinamic și integrat al informațiilor aeronautice prin furnizarea și schimbul de date aeronautice digitale de calitate, în colaborare cu toate părțile implicate;

117. «produs de informare aeronautică» înseamnă date aeronautice și informații aeronautice furnizate fie ca seturi de date digitale, fie ca o prezentare standardizată pe suport de hârtie sau electronic. Printre produsele de informare aeronautică se numără:

— publicația de informare aeronautică, inclusiv amendamentele și suplimentele aferente;

— AIC;

— hărțile aeronautice;

— NOTAM;

— seturile de date digitale;

118. «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;

119. «amendament la AIP» înseamnă o modificare permanentă a informațiilor conținute în AIP;

120. «supliment la AIP» înseamnă o modificare temporară a informațiilor conținute în AIP, care este furnizată prin intermediul unor pagini speciale;

121. «regularizarea și controlul distribuirii informațiilor aeronautice» (AIRAC) înseamnă un sistem care urmărește notificarea din timp, pe baza unor date calendaristice comune de intrare în vigoare, a circumstanțelor care necesită modificări semnificative ale practicilor operaționale;

122. «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 frecvențele de alarmare și de urgență desemnate;

123. «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;

124. «stație de telecomunicații aeronautice» înseamnă o stație din cadrul unui serviciu de telecomunicații furnizat în orice scop aeronautic;

125. «aerodrom AFIS» înseamnă un aerodrom în care se furnizează AFIS în interiorul spațiului aerian asociat respectivului aerodrom;

126. «unitate AFIS» înseamnă o unitate înființată în scopul furnizării AFIS și a serviciului de alarmare;

127. «identificarea unei aeronave» înseamnă un grup de litere, cifre sau o combinație de litere și cifre, care fie este identic cu indicativul aeronavei utilizat în comunicațiile aer-sol, fie este echivalentul codat al acestuia, și care este utilizat pentru identificarea aeronavei în comunicațiile sol-sol pentru serviciile de trafic aerian;

128. «comunicații aer-sol» înseamnă comunicații bilaterale între aeronave și stațiile sau locurile de pe suprafața pământului;

129. «serviciu consultativ de trafic aerian» înseamnă un serviciu furnizat în cuprinsul unui spațiu aerian de dimensiuni definite sau pe o rută desemnată (spațiu aerian consultativ) în scopul asigurării eșalonării, în măsura posibilului, între aeronavele care operează pe baza unor planuri de zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR);

130. «autorizare din partea controlului traficului aerian» sau «autorizare ATC» înseamnă autorizarea acordată unei aeronave de a efectua manevre în condițiile specificate de o unitate de control al traficului aerian;

131. «instrucțiune a controlului traficului aerian» sau «instrucțiune ATC» înseamnă directive emise de ATC pentru a solicita pilotului să întreprindă o acțiune specifică;

132. «unitate de control al traficului aerian (ATC)» sau «unitate ATC» 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;

133. «ALERFA» este termenul codificat folosit pentru a indica o fază de alarmă;

134. «serviciu de alarmare» înseamnă un serviciu furnizat pentru înștiințarea organizațiilor relevante cu privire la aeronavele care necesită acțiuni de căutare și salvare și pentru asistarea organizațiilor respective conform necesităților;

135. «fază de alarmă» înseamnă o situație în care există temere în ceea ce privește siguranța unei aeronave și a persoanelor aflate la bordul său;

136. «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;

137. «rută de navigație de suprafață» înseamnă o rută ATS stabilită pentru uzul aeronavelor care pot utiliza navigația de suprafață (RNAV);

138. «asamblare» înseamnă un proces de reunire a datelor din mai multe surse într-o bază de date și de stabilire a unei referințe pentru prelucrarea ulterioară;

139. «rută ATS» înseamnă o rută specificată, proiectată în scopul direcționării fluxului de trafic după cum este necesar pentru furnizarea ATS;

140. «serviciu de supraveghere ATS» înseamnă un serviciu furnizat direct cu ajutorul unui sistem de supraveghere ATS;

141. «sistem de supraveghere ATS» este un termen generic care înseamnă, după caz, echipamente ADS-B, PSR, SSR sau orice alt sistem comparabil de la sol care permite identificarea aeronavelor;

142. «emisiune de supraveghere automată dependentă (ADS-B)» înseamnă un mijloc prin care aeronavele, vehiculele de aerodrom sau alte obiecte pot să transmită și/sau să recepționeze în mod automat date, cum ar fi cele privind identificarea, poziția sau alte date suplimentare, după caz, printr-un mod de emisie prin legătură de date;

143. «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 trebuie inițiate rapoartele ADS-C și datele care trebuie să fie conținute de aceste rapoarte;

144. «serviciu de informare automată pentru zona terminală (ATIS)» înseamnă furnizarea automată de informații curente, de rutină către aeronavele care sosesc și pleacă, 24 ore pe zi sau într-un interval specificat al unei zile;

145. «serviciu de informare automată prin legătură de date pentru zona terminală (D-ATIS)» înseamnă furnizarea de ATIS prin legătură de date;

146. «serviciu de informare automată prin voce pentru zona terminală (Voice-ATIS)» înseamnă furnizarea de ATIS prin transmisii continue și repetitive prin voce;

147. «emisiune» înseamnă o transmisiune de informații referitoare la navigația aeriană care nu este adresată unei/unor stații specifice;

148. «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;

149. «limită a autorizării» înseamnă punctul până la care unei aeronave i-a fost acordată o autorizare ATC;

150. «baza norilor» înseamnă înălțimea bazei celui mai jos element al norilor observat sau prevăzut în vecinătatea unui aerodrom sau a unui loc de operare sau în cadrul unei zone de operare specificate, măsurată în mod normal deasupra cotei aerodromului sau, în cazul unor operațiuni deasupra mării, deasupra nivelului mediu al mării;

151. «integralitate» înseamnă, cu referire la date, gradul de încredere în faptul că se furnizează toate datele necesare în sprijinul utilizării prevăzute;

152. «nivel de încredere» înseamnă probabilitatea ca valoarea reală a unui parametru să se afle într-un anumit interval din jurul valorii sale estimate;

153. «teleconferință» înseamnă mijloace de comunicații prin care se pot efectua simultan convorbiri directe între trei sau mai multe locuri;

154. «zonă de control» înseamnă un spațiu aerian controlat care se extinde în sus de la suprafața pământului până la o limită superioară specificată;

155. «aerodrom controlat» înseamnă un aerodrom la care se furnizează serviciul de control al traficului aerian pentru traficul de aerodrom;

156. «spațiu aerian controlat» înseamnă un spațiu aerian de dimensiuni definite în interiorul căruia se furnizează serviciul de control al traficului aerian în conformitate cu clasificarea spațiului aerian;

157. «zbor controlat» înseamnă orice zbor care este supus unei autorizări ATC;

158. «comunicații controlor-pilot prin legătură de date (CPDLC)» înseamnă un mijloc de comunicare între controlorul de trafic aerian și pilot, folosind legături de date pentru comunicațiile ATC;

159. «suprafață critică» înseamnă o suprafață de dimensiuni definite care se extinde în jurul echipamentelor de apropiere instrumentală de precizie aflate la sol, unde prezența vehiculelor sau a aeronavelor ar produce perturbații inacceptabile ale semnalelor de dirijare;

160. «nivel de croazieră» înseamnă un nivel menținut pe parcursul unei porțiuni semnificative a unui zbor;

161. «verificare redundantă ciclică (CRC)» înseamnă un algoritm matematic care se aplică exprimării în format digital a unei date și care furnizează un anumit nivel de asigurare că data respectivă nu s-a pierdut sau nu a fost alterată;

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

163. «acuratețea datelor» înseamnă un grad de concordanță între valoarea estimată sau măsurată și valoarea reală;

164. «suprafață de colectare a datelor» înseamnă o suprafață definită destinată colectării de date de obstaculare sau de teren;

165. «integritatea datelor» înseamnă un grad de asigurare că datele aeronautice și valoarea lor nu au fost pierdute sau alterate din momentul în care respectivele date au fost generate sau modificate în mod autorizat;

166. «element de date» înseamnă un singur atribut al unui set de date complet, căruia îi este alocată o valoare ce îi definește statutul curent;

167. «comunicații prin legătură de date» înseamnă o formă de comunicații destinată schimbului de mesaje printr-o legătură de date;

168. «VOLMET prin legătură de date (D-VOLMET)» înseamnă furnizarea, prin legătură de date, a rapoartelor meteorologice regulate de aerodrom (METAR), a rapoartelor meteorologice speciale de aerodrom (SPECI), a prognozelor de aerodrom (TAF), a SIGMET, a rapoartelor speciale din zbor neincluse în SIGMET și, dacă sunt disponibile, a AIRMET;

169. «generare de date» înseamnă crearea unui nou element de date cu o valoare asociată, modificarea valorii unui element de date existent sau ștergerea unui element de date existent;

170. «specificație a unui produs-dată» înseamnă o descriere detaliată a unui set de date sau a unei serii de seturi de date, împreună cu informații suplimentare care vor permite crearea setului sau a seriei, furnizarea către o terță parte și folosirea de către terța parte;

171. «set de date» înseamnă o colecție identificabilă de date;

172. «punct de referință» înseamnă o cantitate sau o serie de cantități care pot servi drept referință sau bază pentru calculul altor cantități;

173. «DETRESFA» este termenul codificat folosit pentru a indica o fază de pericol;

174. «fază de pericol» înseamnă o situație în care există o certitudine rezonabilă că o aeronavă și persoanele aflate la bordul său sunt amenințate de un pericol grav și iminent sau necesită asistență imediată;

175. «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;

176. «trafic esențial» înseamnă traficul controlat căruia i se poate aplica eșalonarea asigurată de serviciul de control al traficului aerian, dar care, pentru un anumit zbor controlat, nu este sau nu va fi separat de alt trafic controlat în conformitate cu minima de eșalonare corespunzătoare;

177. «trafic local esențial» înseamnă orice aeronavă, vehicul sau personal de pe suprafața de manevră sau din apropierea acesteia sau traficul din zona de decolare și de urcare inițială sau din zona de apropiere finală care poate constitui un pericol pentru aeronavele în cauză;

178. «ora estimată de sosire» înseamnă:

(a) 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;

(b) pentru zborurile în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR), ora la care se estimează că aeronava va sosi la verticala aerodromului;

179. «element» înseamnă o abstractizare a fenomenelor din lumea reală;

180. «atribut al unui element» înseamnă o caracteristică a unui element care are asociat un nume, un tip de date și un domeniu de valori;

181. «tip de element» înseamnă o clasă de fenomene din lumea reală cu proprietăți comune, care constituie nivelul de clasificare de bază într-un catalog de elemente;

182. «apropiere finală» înseamnă acea parte a unei proceduri de apropiere instrumentală care:

(a) începe la reperul sau punctul specificat al apropierii finale sau, când un astfel de reper sau punct nu este specificat, în oricare dintre următoarele locuri:

(i) la sfârșitul ultimului viraj procedural, viraj de bază sau viraj pentru interceptarea segmentului de apropiere într-o procedură racetrack, dacă este specificat;

(ii) la punctul de interceptare a ultimului traiect specificat în procedura de apropiere;

(b) se termină la punct în vecinătatea aerodromului la care se poate efectua o aterizare sau se inițiază o procedură de întrerupere a apropierii;

183. «zonă de informare a zborurilor» înseamnă un spațiu aerian de dimensiuni definite în cadrul căruia sunt furnizate serviciul de informare a zborurilor al aerodromului și serviciul de alarmare pentru traficul de aerodrom;

184. «servicii de proiectare a procedurilor de zbor» înseamnă servicii care au ca scop proiectarea, documentarea, validarea, mentenanța și revizuirea periodică a procedurilor de zbor necesare pentru siguranța, ritmicitatea și eficiența navigației aeriene;

185. «proiectant de procedură de zbor» înseamnă o persoană calificată care efectuează proiectarea, documentarea, validarea, mentenanța continuă și revizuirea periodică a procedurilor de zbor;

186. «procedură de zbor» înseamnă un set de manevre de zbor predeterminate care trebuie să fie efectuate de un pilot și care sunt publicate în formă tipărită sau digitală sau în ambele forme. Procedura de zbor se execută fie în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), fie cu regulile de zbor la vedere (VFR);

187. «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;

188. «vizibilitate în zbor» înseamnă vizibilitatea înspre înainte din carlinga unei aeronave în zbor;

189. «format» înseamnă, cu referire la date, o structură a elementelor de date, a înregistrărilor și a fișierelor aranjate astfel încât să îndeplinească standardele, specificațiile sau cerințele privind calitatea datelor;

190. «geoid» înseamnă suprafața echipotențială a câmpului gravitațional al Pământului care coincide cu nivelul mediu al mării (MSL) calme extins în mod neîntrerupt peste continente;

191. «ondulația geoidului» înseamnă distanța geoidului deasupra (pozitivă) sau dedesubtul (negativă) elipsoidului matematic de referință;

192. «pantă de coborâre» înseamnă un profil de coborâre determinat pentru ghidarea verticală în timpul unei apropieri finale;

193. «vizibilitate la sol» înseamnă vizibilitatea la un aerodrom, așa cum este raportată de un observator acreditat sau de sisteme automate;

194. «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);

195. «heliport» înseamnă un aerodrom sau o zonă definită pe o structură menită a fi utilizată, fie în totalitate, fie parțial, pentru sosirea, plecarea și deplasarea la sol a elicopterelor;

196. «clasificare a integrității» înseamnă, cu referire la datele aeronautice, o clasificare pe baza riscului potențial care rezultă din folosirea datelor aeronautice corupte, potrivit căreia datele aeronautice se clasifică în date aeronautice de rutină, esențiale și critice;

197. «birou NOTAM internațional (NOF)» înseamnă un birou desemnat de un stat membru pentru realizarea schimbului de mesaje NOTAM la nivel internațional;

198. «reper de așteptare» înseamnă un loc geografic care servește ca referință pentru o procedură de așteptare;

199. «procedură de așteptare» înseamnă o manevră prestabilită care menține o aeronavă într-un spațiu aerian specificat, în așteptarea următoarei autorizări;

200. «identificare» înseamnă situația în care indicația de poziție a unei anumite aeronave este vizualizată pe un ecran al sistemului de supraveghere și este identificată pozitiv;

201. «reguli de zbor instrumental» înseamnă regulile care permit ca o aeronavă echipată cu echipamente de navigație adecvate rutei să fie pilotată în conformitate cu cerințele aplicabile operațiunilor aeriene;

202. «INCERFA» este termenul codificat folosit pentru a indica o fază de incertitudine;

203. «operațiuni 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:

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

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

204. «procedură de apropiere instrumentală (IAP)» înseamnă o serie de manevre prestabilite executate cu ajutorul instrumentelor de bord care asigură o marjă specificată de protecție față de obstacole de la reperul apropierii inițiale sau, după caz, de la începutul unei rute de sosire definite, până în punctul de la care aterizarea poate fi finalizată și apoi, dacă aterizarea nu este realizată, până la o poziție de la care se aplică criteriile procedurilor de așteptare sau criteriile de trecere peste obstacole în faza de zbor pe rută. Procedurile de apropiere instrumentală sunt clasificate după cum urmează:

    (a) «procedură de apropiere de neprecizie (*Non-Precision Approach* – NPA)» înseamnă o procedură de apropiere instrumentală proiectată pentru operațiunile de apropiere instrumentală 2D de tip A;

    (b) «procedură de apropiere cu ghidare verticală (*Approach Procedure with Vertical Guidance* – APV)» înseamnă o procedură de apropiere instrumentală pentru navigația bazată pe cerințele de performanță (PBN), proiectată pentru operațiunile de apropiere instrumentală 3D de tip A;

    (c) «procedură de apropiere de precizie (*Precision Approach* – PA)» înseamnă o procedură de apropiere instrumentală bazată pe sisteme de navigație (ILS, MLS, GLS și SBAS Cat. I), proiectată pentru operațiunile de apropiere instrumentală 3D de tip A sau B;

205. «condiții meteorologice de zbor instrumental (*Instrument Meteorological Conditions* – IMC)» înseamnă condiții meteorologice exprimate ca vizibilitate, distanță față de nori și plafon, inferioare minimelor specificate pentru condițiile meteorologice de zbor la vedere;

206. «operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (*Low-Visibility Operations* – LVO)» înseamnă operațiuni de apropiere sau de decolare executate pe o pistă cu orice RVR mai mică de 550 m sau rularea pe un aerodrom la care orice RVR este mai mică de 550 m;

207. «suprafață de manevră» înseamnă acea parte a unui aerodrom destinată a fi utilizată pentru decolarea, aterizarea și rularea aeronavelor, excluzând platformele;

208. «metadate» înseamnă date despre date;

209. «suprafață de mișcare» înseamnă acea parte a unui aerodrom destinată a fi utilizată pentru decolarea, aterizarea și rularea aeronavelor, care constă în suprafața de manevră și platforma;

210. «mijloc de navigație» înseamnă o instalație sau un sistem extern aeronavei care generează semnale electromagnetice utilizate de sistemele de navigație ale aeronavei pentru determinarea poziției sau ghidarea traiectului de zbor;

211. «mod radar secundar de supraveghere (*Secondary Surveillance Radar* – SSR)» înseamnă identificatorul convențional legat de funcțiile specifice ale semnalelor de interogare transmise de un interogator SSR. Există patru moduri specificate în anexa 10 a OACI: A, C, S și intermod;

212. «piste aproape paralele» înseamnă piste care nu se intersectează și ale căror axe prelungite fac un unghi de convergență/divergență de cel mult 15 grade;

213. «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;

214. «poziție» înseamnă, într-un context geografic, un set de coordonate (latitudine și longitudine) stabilite față de elipsoidul matematic de referință, care definesc poziția unui punct pe suprafața Pământului;

215. «indicație de poziție» înseamnă indicația vizuală, sub formă nesimbolică sau simbolică sau sub ambele forme, afișată pe un ecran al sistemului de supraveghere, a poziției unei aeronave, a unui vehicul de aerodrom sau a unui alt obiect;

216. «altitudine-presiune» înseamnă o presiune atmosferică exprimată ca altitudine care corespunde acelei presiuni în Atmosfera Standard;

217. «radar primar» înseamnă un sistem radar care utilizează semnale radio reflectate;

218. «comunicații tipărite» înseamnă comunicații care asigură automat o înregistrare tipărită permanentă la fiecare terminal al unui circuit a tuturor mesajelor transmise prin acel circuit;

219. «zonă interzisă» înseamnă un spațiu aerian de dimensiuni definite, deasupra teritoriului sau apelor teritoriale ale unui stat membru, în interiorul căruia zborul aeronavelor este interzis;

220. «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;

221. «radiotelefonie» înseamnă o formă de radiocomunicație destinată, în principal, schimbului de informații prin voce;

222. «specificație privind performanța de comunicație cerută» sau «specificația RCP» înseamnă un set de cerințe cu privire la furnizarea serviciilor de trafic aerian și la echipamentele de la sol, capacitatea aeronavelor și operațiunile aferente, necesare pentru a sprijini comunicațiile bazate pe performanță;

223. «specificație privind performanța de supraveghere cerută» sau «specificația RSP» înseamnă un set de cerințe cu privire la furnizarea serviciilor de trafic aerian și echipamentele de la sol, capacitatea aeronavelor și operațiunile aferente, necesare pentru a sprijini supravegherea bazată pe performanță;

224. «rezoluție» înseamnă, cu referire la date, un număr de unități sau de cifre în care se exprimă și se utilizează o valoare măsurată sau calculată;

225. «zonă restricționată» înseamnă un spațiu aerian de dimensiuni definite, deasupra teritoriului sau a apelor teritoriale ale unui stat membru, în interiorul căruia zborul aeronavelor este restricționat potrivit anumitor condiții specificate;

226. «etapă de rută» înseamnă o rută sau o porțiune a unei rute pe care se zboară fără vreo aterizare intermediară;

227. «pistă în serviciu» înseamnă pista sau pistele care sunt considerate de unitatea de servicii de trafic aerian ca fiind cele mai convenabile la un moment dat pentru tipurile de aeronave prevăzute a ateriza sau a decola la aerodrom. Se pot desemna piste separate sau multiple drept piste în serviciu pentru aeronavele care sosesc și care pleacă;

228. «radar secundar» înseamnă un sistem radar în cazul căruia un semnal radio transmis de stația radar inițiază transmiterea unui semnal radio de la o altă stație;

229. «radar secundar de supraveghere (SSR)» înseamnă un sistem radar de supraveghere care utilizează emițătoare și receptoare (interogatoare) și transpondere;

230. «suprafață sensibilă» înseamnă o suprafață care se extinde dincolo de suprafața critică, unde parcarea sau deplasarea aeronavelor sau a vehiculelor ar afecta semnalul de dirijare în așa fel încât se poate considera o perturbație inacceptabilă a aeronavelor care utilizează semnalul respectiv;

231. «SNOWTAM» înseamnă o serie specială de NOTAM, transmise într-un format standard, care furnizează un raport privind starea suprafeței prin care se notifică prezența sau încetarea condițiilor periculoase datorate zăpezii, gheții, zloatei, chiciurii sau apei asociate cu zăpada, zloata, gheața sau chiciura pe suprafața de mișcare;

232. «punct semnificativ» înseamnă un loc geografic specificat utilizat pentru definirea unei rute ATS sau a traiectului de zbor al unei aeronave, precum și pentru alte scopuri în materie de navigație aeriană și servicii de trafic aerian;

233. «ecran al sistemului de supraveghere» înseamnă un afișaj electronic care redă poziția și mișcarea aeronavelor, precum și alte informații, după caz;

234. «sosire instrumentală standard (*Standard Instrument Arrival* – STAR)» înseamnă o rută de sosire IFR desemnată, care face legătura între un punct semnificativ, de obicei situat pe o rută ATS, și un punct din care poate fi inițiată o procedură publicată de apropiere instrumentală;

235. «plecare instrumentală standard (*Standard Instrument Departure* – SID)» înseamnă o rută de plecare IFR desemnată, care face legătura între aerodrom sau o anumită pistă a aerodromului și un anumit punct semnificativ, situat de obicei pe o rută ATS desemnată, din care începe faza de zbor pe rută a unui zbor;

236. «zbor VFR special» înseamnă un zbor VFR autorizat de ATC să se deruleze într-o zonă de control în condiții meteorologice cu valori inferioare condițiilor VMC;

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

238. «cale de rulare» înseamnă un traseu definit pe un aerodrom terestru, amenajat pentru rularea la sol a aeronavelor și destinat asigurării legăturii între două părți diferite ale aerodromului;

239. «regiune de control terminal (*Terminal Control Area* – TMA)» înseamnă o regiune de control stabilită în mod normal la intersecția rutelor ATS din vecinătatea unuia sau mai multor aerodromuri importante;

240. «actualitate» înseamnă, cu referire la date, gradul de încredere că datele sunt aplicabile perioadei de utilizare prevăzute a acestora;

241. «trasabilitate» înseamnă, cu referire la date, gradul în care un sistem sau un produs-dată poate furniza o evidență a modificărilor aduse produsului respectiv, permițând astfel o pistă de audit de la utilizatorul final până la partea care a generat datele;

242. «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);

243. «informare de trafic» înseamnă informații emise de o unitate a serviciului 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 avute în vedere, precum și de a ajuta pilotul să evite o coliziune;

244. «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;

245. «unitate care transferă controlul» înseamnă o unitate de control al traficului aerian aflată în proces de transfer al responsabilității de furnizare a serviciului de control al traficului aerian unei aeronave către următoarea unitate de control al traficului aerian sau către următorul controlor de trafic aerian de pe ruta de zbor a aeronavei respective;

246. «altitudine de tranziție» înseamnă altitudinea la care sau sub care poziția pe verticală a unei aeronave este controlată prin raportare la altitudini;

247. «strat de tranziție» înseamnă spațiul aerian dintre altitudinea de tranziție și nivelul de tranziție;

248. «nivel de tranziție» înseamnă cel mai de jos nivel de zbor disponibil pentru utilizare deasupra altitudinii de tranziție;

249. «validare» înseamnă, cu referire la date, procesul prin care se asigură că datele îndeplinesc cerințele aplicației specificate sau ale utilizării prevăzute;

250. «verificare» înseamnă, cu referire la date, evaluarea ieșirilor unui proces de prelucrare a datelor aeronautice pentru a se asigura corectitudinea și consecvența în raport cu intrările și cu standardele, normele și convențiile aplicabile în materie de date, utilizate în procesul respectiv;

251. «fază de incertitudine» înseamnă o situație în care există incertitudine în ceea ce privește siguranța unei aeronave și a persoanelor aflate la bordul său;

252. «balon liber nepilotat» înseamnă o aeronavă nepropulsată, nepilotată, mai ușoară decât aerul, aflată în zbor liber;

253. «vectorizare» înseamnă asigurarea dirijării navigației aeronavelor sub formă de direcții specifice, pe baza utilizării unui sistem de supraveghere ATS;

254. «zbor în conformitate cu regulile de zbor la vedere» sau «zbor VFR» înseamnă un zbor efectuat în conformitate cu regulile de zbor la vedere;

255. «apropiere la vedere» înseamnă o apropiere executată de un zbor IFR în care nu se realizează fie întreaga procedură de apropiere instrumentală, fie o parte din aceasta, iar apropierea se execută cu repere vizuale de la sol;

256. «condiții meteorologice de zbor la vedere (*Visual Meteorological Conditions* – VMC)» înseamnă condiții meteorologice exprimate ca vizibilitate, distanță față de nori și plafon, egale cu minimele specificate sau superioare acestora;

257. «VOLMET» înseamnă informații meteorologice pentru aeronavele aflate în zbor;

258. «emisiune VOLMET» înseamnă furnizarea, după caz, a informărilor METAR, SPECI, TAF și SIGMET actuale, prin transmisii continue și repetitive prin voce;

259. «punct de drum» înseamnă un loc geografic specificat, utilizat pentru definirea unei rute de navigație de suprafață sau a traiectului de zbor al unei aeronave care utilizează navigația RNAV. Punctul de drum poate fi:

(a) punct *fly-by* – un punct de drum care necesită anticiparea virajului pentru a permite interceptarea tangențială a următorului segment al unei rute sau proceduri sau

(b) punct *fly-over* – un punct de drum la care se inițiază virajul pentru a intercepta următorul segment al unei rute sau proceduri;".

2. În anexa II, apendicele 1 se modifică după cum urmează:

(a) tabelul „Servicii de informare aeronautică (AIS)" se înlocuiește cu următorul text:

„Servicii/Funcții	Tip de serviciu/funcție	Domeniul serviciului/funcției	Limitări (*)
Servicii de informare aeronautică (AIS)	Produse de informare aeronautică (inclusiv servicii de distribuție)	Publicație de informare aeronautică (AIP)	
		Circulară de informare aeronautică (AIC)	
		NOTAM	
		Set de date AIP	
		Seturi de date de obstaculare	
		Seturi de date cartografice de aerodrom	
		Seturi de date privind procedurile de zbor instrumental	
	Servicii de informare înaintea zborului	nu se aplică	
Condiții (**)			

(*) Astfel cum sunt prevăzute de autoritatea competentă.
(**) În cazul în care este necesar.";

(b) înainte de tabelul referitor la „Funcțiile rețelei ATM" se introduce următorul tabel:

„Servicii/Funcții	Tip de serviciu/funcție	Domeniul serviciului/funcției	Limitări (*)
Proiectarea procedurilor de zbor (FPD)	Proiectarea, documentarea și validarea procedurilor de zbor (***)	nu se aplică	
Condiții (**)			

(*) Astfel cum sunt prevăzute de autoritatea competentă.
(**) În cazul în care este necesar.
(***) Proiectarea, documentarea și validarea procedurilor de zbor include activități de mentenanță și de revizuire periodică."

3. Anexa III se modifică după cum urmează:

(a) se adaugă următoarele puncte ATM/ANS.OR.A.080, ATM/ANS.OR.A.085 și ATM/ANS.OR.A.090:

„ATM/ANS.OR.A.080 Furnizarea de date aeronautice

(a) Furnizorul de servicii se asigură că datele aeronautice referitoare la serviciile sale sunt furnizate la timp furnizorului AIS.

(b) Atunci când sunt publicate date aeronautice referitoare la serviciile sale, furnizorul de servicii:

1) monitorizează datele;

2) notifică furnizorului AIS orice modificări necesare pentru a se asigura că datele sunt corecte și complete;

3) notifică furnizorului AIS cazurile în care datele sunt incorecte sau inadecvate.

ATM/ANS.OR.A.085 Managementul calității datelor aeronautice

La generarea, prelucrarea sau transmiterea datelor către furnizorul AIS, furnizorul de servicii:

(a) se asigură că datele aeronautice menționate în apendicele 1 sunt conforme cu specificațiile din catalogul de date aeronautice;

(b) se asigură că sunt îndeplinite următoarele cerințe privind calitatea datelor:

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

2) integritatea datelor aeronautice este menținută;

3) pe baza clasificării integrității specificate în catalogul de date aeronautice, sunt instituite proceduri astfel încât:

(i) pentru datele de rutină, coruperea să fie evitată pe întreg parcursul prelucrării acestora;

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

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

4) rezoluția datelor aeronautice este proporțională cu acuratețea efectivă a datelor;

5) este asigurată trasabilitatea datelor aeronautice;

6) este asigurată actualitatea datelor aeronautice, inclusiv orice limite aplicabile perioadei pe durata căreia datele sunt în vigoare;

7) este asigurată integralitatea datelor aeronautice;

8) datele furnizate respectă cerințele de format specificate;

(c) în ceea ce privește generarea datelor, încheie acorduri oficiale specifice cu partea generatoare a datelor în care se stabilesc instrucțiuni privind crearea, modificarea sau ștergerea datelor, și care includ cel puțin:

1) o descriere lipsită de ambiguități a datelor aeronautice care urmează să fie create, modificate sau șterse;

2) entitatea căreia trebuie să îi fie furnizate datele aeronautice;

3) data și ora până la care trebuie furnizate datele aeronautice;

4) formatul raportului de generare a datelor care trebuie utilizat;

5) formatul în care trebuie transmise datele aeronautice;

6) cerința de a identifica orice limitare aplicabilă utilizării datelor;

(d) se asigură că se utilizează tehnici de validare și de verificare a datelor pentru a garanta că datele aeronautice îndeplinesc cerințele aferente privind calitatea datelor și, în plus:

1) verificarea trebuie să asigure că datele aeronautice sunt recepționate fără corupere și că nu se produce coruperea acestora în nicio etapă a întregului proces de prelucrare a datelor aeronautice;

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

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

(e) transmite date aeronautice prin mijloace electronice;

(f) încheie acorduri oficiale cu:

1) toate părțile care îi transmit date;

2) alți furnizori de servicii sau operatori de aerodrom, atunci când se face schimb de date aeronautice și de informații aeronautice cu aceștia;

(g) asigură furnizarea la timp către furnizorul AIS a informațiilor enumerate la punctul AIS.OR.505 litera (a);

(h) colectează și transmite metadate care includ cel puțin:

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

2) acțiunea efectuată;

3) data și ora la care s-a efectuat acțiunea;

(i) se asigură că instrumentele și programele software utilizate pentru sprijinirea sau automatizarea proceselor legate de datele aeronautice și de informațiile aeronautice își îndeplinesc funcțiile fără a afecta calitatea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice;

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

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

(l) se asigură că erorile identificate în timpul generării datelor și după furnizarea datelor sunt abordate, corectate sau remediate și că se acordă prioritate gestionării erorilor identificate în datele aeronautice critice și esențiale.

ATM/ANS.OR.A.090 Sisteme comune de referință pentru navigația aeriană

În scopul navigației aeriene, furnizorii de servicii utilizează:

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

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

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

(b) se adaugă următorul apendice 1:

„Apendicele 1

CATALOGUL DE DATE AERONAUTICE

Introducere

(a) Catalogul de date aeronautice face referință la subiectul, proprietățile și sub-proprietățile datelor aeronautice, organizate în următoarele categorii:

1) date de aerodrom;

2) date privind spațiul aerian;

3) date privind rutele ATS și alte rute;

4) date privind procedurile de zbor instrumental;

5) date privind mijloacele/sistemele de radionavigație;

6) date de obstaculare;

7) date privind poziția geografică.

(b) Tabelele din catalogul de date aeronautice sunt compuse din următoarele coloane:

1) subiectul în legătură cu care se pot colecta date;

2) proprietate: o caracteristică identificabilă a unui subiect care poate fi definită, la rândul său, prin sub-proprietăți;

3) la fel ca 2;

4) tipuri: datele sunt clasificate în diferite tipuri;

5) descriere: o descriere a elementului de date;

6) note: cuprinde informații sau condiții suplimentare ce vizează furnizarea datelor;

7) acuratețe: cerințele de acuratețe pentru datele aeronautice se bazează pe un nivel de încredere de 95 %;

8) clasificarea integrității;

9) modul de generare: datele sunt identificate ca fiind măsurate, calculate sau declarate;

10) rezoluția de publicare;

11) rezoluția hărții.

Notă referitoare la litera (b) punctele 2 și 3: clasificarea unui element al catalogului drept subiect, proprietate sau sub-proprietate nu impune un anumit model de date.

Notă referitoare la litera (b) punctul 7: pentru reperele și punctele care servesc un scop dublu, de exemplu punctul de așteptare și punctul de apropiere întreruptă, se aplică valoarea mai mare a acurateței. Cerințele de acuratețe pentru datele de obstaculare și de teren se bazează pe un nivel de încredere de 90 %.

Notă referitoare la litera (b) punctul 10: rezoluțiile de publicare pentru datele privind poziția geografică (latitudine și longitudine) sunt aplicabile coordonatelor prezentate în formatul grade, minute, secunde. Atunci când se folosește un format diferit (cum ar fi exprimarea în grade cu zecimale pentru seturi de date digitale) sau când poziția este semnificativ mai departe, către nord/sud, rezoluția de publicare trebuie să fie proporțională cu cerințele de acuratețe.

1. **Date de aerodrom**

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acurateţe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Aerodrom/Heliport				Suprafaţă delimitată pe uscat sau pe apă (cuprinzând clădiri, instalaţii şi echipamente) destinată a fi utilizată, fie în totalitate, fie parţial, pentru sosirea, plecarea şi deplasarea la sol a aeronavelor.						
	Indicativ			Indicativul aerodromului/heliportului						
		Indicator OACI de localizare	Text	Indicatorul OACI de localizare, format din patru litere, al aerodromului/heliportului, astfel cum este menţionat în documentul OACI 7910, intitulat „Indicatori de localizare”	Dacă există					
		Indicativ IATA	Text	Identificatorul atribuit unei locaţii în conformitate cu normele IATA (Rezoluţia 767)	Dacă există					
		Altele	Text	Un indicativ de aeroport definit local, dacă este diferit de indicatorul de localizare OACI						
	Nume		Text	Numele oficial principal al unui aerodrom, astfel cum este desemnat de autoritatea competentă						
	Oraşul deservit		Text	Numele complet (text liber) al oraşului sau al localităţii deservite de aerodrom/heliport						
	Tipul de trafic permis									
		Internaţional/naţional	Listă de coduri	Se precizează dacă sunt permise zboruri internaţionale şi/sau naţionale pe aerodrom/heliport						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Reguli de zbor instrumental (IFR)/ reguli de zbor la vedere (VFR)	Listă de coduri	Se precizează dacă sunt permise zboruri IFR și/sau VFR pe aerodrom/heliport						
		Regulat/neregulat	Listă de coduri	Se precizează dacă sunt permise zboruri regulate și/sau neregulate la aerodrom/heliport						
		Civil/militar	Listă de coduri	Se precizează dacă sunt permise zboruri civile de aviație comercială și/sau de aviație generală și/sau zboruri militare pe aerodrom/heliport						
		Folosire restricționată	Text	Se precizează dacă un aerodrom/heliport nu este deschis publicului (doar pentru uzul proprietarilor)						
	Tipul heliportului		Text	Tipul heliportului (la nivelul solului, la înălțime, pe nave sau helipunte)						
	Tipul controlului		Text	Se precizează dacă un aerodrom se află sub control civil, militar sau mixt						
	Certificat		Text	Se precizează dacă un aerodrom este/nu este certificat în conformitate cu normele OACI sau cu Regulamentul (UE) nr. 139/2014						
	Data certificării		Data	Data la care autoritatea competentă a emis certificarea aeroportului						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Data expirării certificatului		Data	Data la care certificarea aerodromului nu mai este valabilă						
	Cota terenului									
		Cotă	Cotă	Distanța pe verticală deasupra nivelului mediu al mării (MSL) de la cel mai înalt punct al suprafeței de aterizare		0,5 m	Esențiale	Măsurate	1 m sau 1 ft	1 m sau 1 ft
		Ondulația geoidului	Înălțime	Ondulația geoidului la punctul de cotă al aerodromului/heliportului	Dacă este cazul	0,5 m	Esențiale	Măsurate	1 m sau 1 ft	1 m sau 1 ft
	Temperatura de referință		Valoare	Media lunară a temperaturilor maxime zilnice pentru cea mai caldă lună a anului la un aerodrom; trebuie calculată media acestei temperaturi pe mai mulți ani.						
	Temperatura joasă medie		Valoare	Media minimelor de temperatură din cea mai rece lună a anului, pe ultimii cinci ani de colectare a datelor, măsurate la cota aerodromului		5 grade				
	Declinația magnetică			Diferența unghiulară dintre nordul adevărat și nordul magnetic						
		Unghi	Unghi	Valoarea unghiulară a declinației magnetice		1 grad	Esențiale	Măsurate	1 grad	1 grad
		Data	Data	Data la care declinația magnetică a avut valoarea corespunzătoare						
		Modificare anuală	Valoare	Rata de modificare anuală a declinației magnetice						
	Punctul de referință			Localizarea geografică desemnată a unui aerodrom						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Poziție	Punct	Localizarea geografică a punctului de referință al aerodromului		30 m	De rutină	Măsurate/calculate	1 sec	1 sec
		Amplasare	Text	Localizarea punctului de referință pe aerodrom						
		Direcție	Text	Direcția punctului de referință al aerodromului în raport cu centrul orașului sau al localității deservite de aerodrom						
		Distanță	Distanță	Distanța de la punctul de referință al aerodromului până la centrul orașului sau al localității deservite de aerodrom.						
Indicator al direcției de aterizare				Un dispozitiv pentru indicarea vizuală a direcției desemnate pentru decolare și aterizare						
	Localizare		Text	Localizarea indicatorului direcției de aterizare						
	Iluminat		Text	Iluminarea indicatorului direcției de aterizare	Dacă există					
Sursă de energie electrică secundară										
	Caracteristici		Text	Descrierea sursei de energie electrică secundare						
	Timpul de comutare		Valoare	Timpul de comutare a alimentării secundare cu energie electrică						
Anemometru				Dispozitiv utilizat pentru măsurarea vitezei vântului						
	Localizare		Text	Localizarea anemometrului						
	Iluminat		Text	Iluminarea anemometrului	Dacă există					

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Far de aerodrom (ABN)/ far de identificare (IBN)				Far de aerodrom/far de identificare utilizat pentru a indica poziția unui aerodrom din aer						
	Localizare		Text	Localizarea farului de aerodrom/farului de identificare	Dacă există					
	Caracteristici		Text	Descrierea farului de aerodrom/farului de identificare						
	Orar de funcționare		Orar	Orarul de funcționare al farului de aerodrom/farului de identificare						
Indicatorul direcției vântului										
	Localizare		Text	Localizarea indicatorului direcției vântului						
	Iluminat		Text	Iluminarea indicatorului direcției vântului						
Punctul de observare a distanței vizuale în lungul pistei (RVR)				Punctul de observare a RVR						
	Poziție		Punct	Localizarea geografică a punctelor de observare a RVR						
Zona frecvenței				Partea desemnată a unei zone de deplasare la sol în care ATC sau controlul de sol impune o frecvență specifică						
	Stație		Text	Numele stației care furnizează serviciul						
	Frecvență		Valoare	Frecvența stației care furnizează serviciul						
	Limită		Poligon	Limita (perimetrul) zonei frecvenței						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Punct periculos				Locație pe suprafața de mișcare a unui aeroport cu o istorie sau risc potențial de coliziune sau incursiuni neautorizate, unde este necesară o atenție sporită din partea piloților/șoferilor						
	Identificator		Text	Identificatorul punctului periculos						
	Observație		Text	Informații suplimentare despre punctul periculos						
	Geometrie		Poligon	Zona geografică a punctului periculos						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Pistă (RWY)				Suprafață dreptunghiulară delimitată pe un aerodrom terestru, amenajată pentru aterizarea și decolarea aeronavelor						
	Indicativ		Text	Indicativul textual complet al pistei, folosit pentru a identifica în mod unic pista pe un aerodrom/heliport (de ex. 09/27, 02R/20L, RWY 1)						
	Lungime nominală		Distanță	Întinderea longitudinală declarată a pistei pentru calcule operaționale (de performanță).		1 m	Critice	Măsurate	1 m sau 1 ft	1 m
	Lățime nominală		Distanță	Întinderea transversală declarată a pistei pentru calcule operaționale (de performanță).		1 m	Esențiale	Măsurate	1 m sau 1 ft	1 m
	Geometrie		Poligon	Geometria elementului pistă, a zonei decalate a pistei și a intersecției cu pista						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Punctele axiale									
		Poziție	Punct	Poziția geografică a axei pistei la fiecare capăt al acesteia, la prelungirea de oprire (SWY) și la începutul fiecărei zone a traiectoriei de zbor la decolare, precum și la fiecare schimbare semnificativă a pantei pistei și a prelungirii de oprire	Definiția din anexa 4 punctul 3.8.4.2.	1 m	Critice	Măsurate		
		Cotă	Cotă	Cota punctului corespunzător de pe axă. Pentru apropierile de neprecizie, orice puncte intermediare înalte și joase semnificative existente de-a lungul pistei trebuie să fie măsurate cu o acuratețe de jumătate de metru/picior		0,25 m	Critice	Măsurate		
		Ondulația geoidului	Înălțime	Ondulația geoidului la punctul corespunzător de pe axă						
	Linia de ieșire de pe pistă									
		Linia de ghidare a ieșirii	Linie	Localizarea geografică a liniei de ieșire de pe pistă		0,5 m	Esențiale	Măsurate	1/100 sec	1 sec
		Culoare	Text	Culoarea liniei de ieșire de pe pistă						
		Stil	Text	Stilul liniei de ieșire de pe pistă						
		Direcționalitate	Listă de coduri	Direcționalitatea liniei de ieșire de pe pistă (cu un sens sau cu două sensuri)						
	Tipul suprafeței		Text	Tipul suprafeței pistei						
	Rezistență									
		Număr de clasificare a pavajului (PCN)	Text	PCN						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Tipul pavajului	Text	Determinarea tipul pavajului în funcție de numărul de clasificare a aeronavei – numărul de clasificare a pavajului (ACN-PCN)						
		Categoria fundației	Text	Categoria de rezistență a fundației pistei						
		Presiune admisibilă	Text	Categoria de presiune în pneuri maximă admisibilă sau valoarea maximă admisibilă a presiunii în pneuri						
		Metodă de evaluare	Text	Metoda de evaluare utilizată						
	Bandă			Zonă definită, care include pista și, unde există, prelungirea de oprire, destinată: (a) să reducă riscul de deteriorare pentru aeronava care iese în afara pistei și (b) să protejeze aeronava care zboară deasupra ei în timpul operațiunilor de decolare sau aterizare						
		Lungime	Distanță	Întinderea longitudinală a benzii pistei						
		Lățime	Distanță	Întinderea transversală a benzii pistei						
		Tipul suprafeței	Text	Tipul suprafeței benzii pistei						
	Acostament			Zonă adiacentă marginii unui pavaj, amenajată astfel încât să asigure trecerea de pe pavaj pe suprafața alăturată						
		Geometrie	Poligon	Localizarea geografică a acostamentelor pistei						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Tipul suprafeței	Text	Tipul suprafeței acostamentului pistei						
		Lățime	Distanță	Lățimea acostamentului pistei		1 m	Esențiale	Măsurate	1 m sau 1 ft	
	Platformă antisuflu			Suprafață special amenajată și plasată adiacent capătului unei piste pentru a elimina efectul eroziv de vânt puternic produs de avioane la începutul rulării la decolare						
		Geometrie	Poligon	Localizarea geografică a platformei antisuflu						
	Zonă fără obstacole		Text	Existența unei zone fără obstacole pentru o pistă pentru apropiere de precizie, categoria I	Dacă există					
	Marcaj de pistă									
		Tip	Text	Tipul marcajului de pistă						
		Descriere	Text	Descrierea marcajelor de pistă						
		Geometrie	Poligon	Localizarea geografică a marcajului de pistă						
	Luminile axiale ale pistei									
		Lungime	Distanță	Întinderea longitudinală a luminilor axiale ale pistei						
		Distanțare	Distanță	Distanțarea luminilor axiale ale pistei						
		Culoare	Text	Culoarea luminilor axiale ale pistei						
		Intensitate	Text	Intensitatea luminilor axiale ale pistei						
		Poziție	Punct	Poziția geografică a fiecărei lumini axiale ale pistei						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Luminile de margine ale pistei									
		Lungime	Distanță	Întinderea longitudinală a luminilor marginale ale pistei						
		Distanțare	Distanță	Distanțarea luminilor marginale ale pistei						
		Culoare	Text	Culoarea luminilor marginale ale pistei						
		Intensitate	Text	Intensitatea luminilor marginale ale pistei						
		Poziție	Punct	Poziția geografică a fiecărei lumini marginale ale pistei						
	Cod de referință			Scopul codului de referință este de a oferi o metodă simplă pentru interrelaționarea numeroaselor specificații referitoare la caracteristicile aerodromurilor, astfel încât să se asigure o serie de instalații de aerodrom adecvate pentru avioanele despre care se preconizează că vor opera la aerodrom.						
		Număr	Listă de coduri	Un număr corespunzător distanței de referință a avionului						
		Literă	Listă de coduri	O literă corespunzătoare anvergurii aripilor și ecartamentului exterior al trenului de aterizare						
	Restricție		Text	Descrierea restricțiilor impuse pe pistă						
Direcția pistei										
	Indicativ		Text	Indicativul textual complet al direcției de aterizare/decolare – exemple: 27, 35L, 01R						
	Relevment real		Relevment	Relevmentul real al pistei		1/100 grade	De rutină	Măsurate	1/100 grade	1 grad

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acurateţe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Tip		Text	Tipul pistei: pentru apropiere de precizie (cat. I, II, III)/neprecizie/neinstrumentală						
	Prag			Începutul acelei porţiuni a pistei care poate fi utilizată pentru aterizare						
		Poziţie	Punct	Localizarea geografică a pragului pistei		1 m	Critice	Măsurate	1/100 sec	1 sec
		Cotă	Cotă	Cota pragului pistei		A se vedea nota 1				
		Ondulaţia geoidului	Înălţime	Ondulaţia geoidului WGS-84 la poziţia pragului pistei		A se vedea nota 2				
		Tip	Text	Se precizează dacă pragul este decalat sau nu; un prag decalat nu poate fi situat la capătul pistei						
		Decalaj	Distanţă	Distanţa pragului decalat	Dacă pragul este decalat	1 m	De rutină	Măsurate		
	Capătul pistei			Capătul pistei (punctul de aliniere a traiectoriei de zbor)						
		Poziţie	Punct	Localizarea capătului pistei în direcţia de plecare		1 m	Critice	Măsurate	1/100 sec	1 sec
		Cotă	Cotă	Cota poziţiei extremităţii pistei		A se vedea punctele de pe axa pistei				
	Capătul de bandă al pistei (DER)			Extremitatea zonei declarată ca fiind adecvată pentru decolare (cu alte cuvinte, capătul pistei sau, în cazul în care este prevăzută o prelungire degajată, capătul acesteia)	Începerea procedurii de plecare					
		Poziţie	Punct	Localizarea geografică a DER						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Cotă	Cotă	Cota DER este cota capătului pistei sau al prelungirii degajate, luându-se în considerare valoarea mai mare.						
	Zona de contact			Porțiunea de dincolo de prag a unei piste, unde se preconizează că avioanele care aterizează vor efectua primul contact cu pista						
		Cotă	Cotă	Cota cea mai înaltă a zonei de contact a unei piste pentru apropiere de precizie	Pistă pentru apropiere de precizie	0,25 m sau 0,25 ft				
		Pantă	Valoare	Panta zonei de contact a pistei						
	Pantă		Valoare	Panta pistei						
	Operațiuni de aterizare și așteptare la distanță (LAHSO)			LAHSO						
		Geometrie	Linie	Localizarea geografică a LAHSO						
		Element protejat	Text	Numele pistei sau al căii de rulare (TWY) protejate						
	Zonă decalată			Porțiunea unei piste între începutul pistei și pragul decalat						
		Geometrie	Poligon	Localizarea geografică a zonei decalate						
		PCN	Text	PCN al zonei decalate						
		Tipul suprafeței	Text	Tipul suprafeței zonei decalate						
		Restricție privind aeronavele	Text	Restricție de utilizare pentru un anumit tip de aeronavă						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Prelungire de oprire (SWY)			Suprafață dreptunghiulară delimitată pe sol în prelungirea pistei de decolare disponibile, amenajată ca suprafață adecvată pe care o aeronavă poate fi oprită în cazul unei decolări întrerupte						
		Lungime	Distanță	Întinderea longitudinală a prelungirii de oprire	Dacă există	1 m	Critice	Măsurate	1 m sau 1 ft	1 m
		Lățime	Distanță	Lățimea prelungirii de oprire		1 m	Critice	Măsurate	1 m sau 1 ft	1 m
		Geometrie	Poligon	Localizarea geografică a prelungirii de oprire						
		Pantă	Valoare	Panta prelungirii de oprire						
		Tipul suprafeței	Text	Tipul suprafeței prelungirii de oprire						
	Prelungire degajată			Suprafață dreptunghiulară delimitată pe sol sau pe apă, aflată sub controlul autorității competente, aleasă sau amenajată ca suprafață adecvată, peste care un avion poate efectua o parte din urcarea inițială la o înălțime specificată						
		Lungime	Distanță	Întinderea longitudinală a prelungirii degajate		1 m	Esențiale	Măsurate	1 m sau 1 ft	
		Lățime	Distanță	Întinderea transversală a prelungirii degajate		1 m	Esențiale	Măsurate	1 m sau 1 ft	
		Profilul terenului		Profilul vertical (sau panta) prelungirii degajate	Dacă există					

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Suprafață de siguranță la capăt de pistă (RESA)			Suprafață simetrică în raport cu prelungirea axei pistei și adiacentă capătului benzii, având ca scop principal reducerea riscului de deteriorare pentru avionul care aterizează prea scurt sau rulează dincolo de capătul pistei						
		Lungime	Distanță	Întinderea longitudinală a RESA						
		Lățime	Distanță	Întinderea transversală a RESA						
		Panta longitudinală	Valoare	Panta longitudinală a RESA						
		Panta transversală	Valoare	Panta transversală a RESA						
	Distanțe declarate									
		Lungimea disponibilă la decolare (TORA)	Distanță	Lungimea pistei care este declarată disponibilă și adecvată pentru rularea la sol a unui avion la decolare		1 m	Critice	Măsurate	1 m sau 1 ft	1 m
		Distanța de decolare disponibilă (TODA)	Distanță	Lungimea de rulare disponibilă la decolare, plus lungimea prelungirii degajate, dacă există		1 m	Critice	Măsurate	1 m sau 1 ft	1 m
		Distanța de accelerare-oprire disponibilă (ASDA)	Distanță	Lungimea de rulare disponibilă la decolare, plus lungimea prelungirii de oprire, dacă există		1 m	Critice	Măsurate	1 m sau 1 ft	1 m
		Distanța de aterizare disponibilă (LDA)	Distanță	Lungimea pistei care este declarată disponibilă și adecvată pentru rularea la sol a unui avion la aterizare		1 m	Critice	Măsurate	1 m sau 1 ft	1 m

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Observații	Text	Observații privind punctul de intrare sau de început al pistei în cazul în care au fost declarate distanțe reduse alternative						
	Luminile de capăt de pistă									
		Culoare	Text	Culoarea luminilor de capăt de pistă						
		Poziție	Punct	Poziția geografică a fiecărei lumini individuale din sistemul de iluminat de capăt de pistă						
	Luminile prelungirii de oprire									
		Lungime	Distanță	Întinderea longitudinală a luminilor prelungirii de oprire						
		Culoare	Text	Culoarea luminilor prelungirii de oprire						
		Poziție	Punct	Poziția geografică a fiecărei lumini individuale din sistemul de iluminat al prelungirii de oprire						
	Sistem luminos de apropiere									
		Tip	Text	Clasificarea sistemului luminos de apropiere pe baza criteriilor din Regulamentul (UE) nr. 139/2014 și a CS-ADR, în special CS ADR-DSN.M.625 și CS ADR-DSN.M.626.						
		Lungime	Distanță	Întinderea longitudinală a sistemului luminos de apropiere.						
		Intensitate	Text	Cod care indică intensitatea relativă a sistemului luminos de apropiere.						
		Poziție	Punct	Poziția geografică a fiecărei lumini individuale din sistemul luminos de apropiere						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acurateţe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Luminile pragului pistei									
		Culoare	Text	Culoarea luminilor de prag al pistei						
		Culoarea barei de flanc	Text	Culoarea barelor de flanc ale pragului pistei						
		Poziţie	Punct	Poziţia geografică a fiecărei lumini individuale din sistemul de iluminat al pragului şi barelor de flanc ale pistei						
	Luminile zonei de contact									
		Lungime	Distanţă	Întinderea longitudinală a luminilor zonei de contact a pistei						
		Poziţie	Punct	Poziţia geografică a fiecărei lumini individuale din sistemul de iluminat al zonei de contact a pistei						
	Indicator vizual al pantei de apropiere									
		Nivelul ochilor (minim) peste prag (MEHT)	Înălţime	MEHT						
		Localizare	Punct	Poziţia geografică a indicatorului vizual al pantei de apropiere						
		Unghi	Unghi	Unghiul (unghiurile) nominal(e) al(e) pantei de apropiere						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Tip	Text	Tipul indicatorului vizual al pantei de coborâre (VGSI), al indicatorului vizual al pantei de apropiere (VASI), al indicatorului de precizie al traiectoriei de apropiere (PAPI) etc.						
		Unghi de decalaj	Unghi	În cazul în care axa sistemului nu este paralelă cu axa pistei, unghiul și direcția decalajului, respectiv stânga sau dreapta						
		Direcția decalajului	Text	În cazul în care axa sistemului nu este paralelă cu axa pistei, unghiul și direcția decalajului, respectiv stânga sau dreapta						
	Sistem de oprire de urgență a aeronavei		Linie	Localizarea geografică a cablului sistemului de oprire de urgență de-a latul pistei						
	Sistem de oprire de urgență			Material cu putere mare de absorbire a energiei cinetice situat la capătul unei piste sau al unei prelungiri de oprire, conceput pentru a fi strivit sub greutatea unui avion, în timp ce exercită forțe de decelerare asupra trenului de aterizare al aeronavei						
		Geometrie	Poligon	Localizarea geografică a sistemului de oprire de urgență						
		Marjă de recul	Distanță	Marja de recul a sistemului de oprire de urgență						
		Lungime	Distanță	Întinderea longitudinală a sistemului de oprire de urgență						
		Lățime	Distanță	Întinderea transversală a sistemului de oprire de urgență						
Zona radioaltimetrului										

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acurateţe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Lungime		Distanţă	Întinderea longitudinală a zonei radioaltimetrului						
	Lăţime		Distanţă	Întinderea transversală a zonei radioaltimetrului						
	Geometrie		Poligon	Localizarea geografică a zonei radioaltimetrului						
			Nota 1	Cota pragului pistelor pentru apropieri de neprecizie		0,5 m	Esenţiale	Măsurate	1 m sau 1 ft	1 m sau 1 ft
				Cota pragului pistelor pentru apropieri de precizie		0,25 m	Critice	Măsurate	0,1 m sau 0,1 ft	0,5 m sau 1 ft
			Nota 2	Ondulaţia geoidului WGS-84 la poziţia pragului pistei pentru apropieri de neprecizie		0,5 m	Esenţiale	Măsurate	1 m sau 1 ft	1 m sau 1 ft
				Ondulaţia geoidului WGS-84 la poziţia pragului pistei pentru apropieri de precizie		0,25 m	Critice	Măsurate	0,1 m sau 0,1 ft	0,5 m sau 1 ft

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acurateţe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Zonă de apropiere finală şi de decolare (FATO)				O zonă definită, deasupra căreia se execută faza finală a manevrei de apropiere pentru zbor la punct fix şi aterizare şi de pe care se iniţiază manevra de decolare; în cazul în care FATO este utilizată de elicoptere care operează în clasa de performanţă 1, zona definită cuprinde zona disponibilă pentru decolare întreruptă.						
	Punct de prag			Începutul acelei porţiuni a FATO care poate fi utilizată pentru aterizare						
		Poziţie	Punct	Localizarea geografică a punctului de prag al FATO		1 m	Critice	Măsurate	1/100 sec	1 sec

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Cotă	Cotă	Cota pragului FATO		A se vedea nota 1				
		Ondulația geoidului	Înălțime	Ondulația geoidului WGS-84 la poziția pragului FATO		A se vedea nota 2				
	DER			Extremitatea zonei declarată ca fiind adecvată pentru decolare (cu alte cuvinte, capătul pistei sau, în cazul în care este prevăzută o prelungire degajată, capătul acesteia sau capătul zonei FATO)						
		Poziție	Punct	Localizarea geografică a DER		1 m	Critice	Măsurate	1/100 sec	1 sec
		Cotă	Cotă	Cea mai înaltă dintre cotele începutului, respectiv capătului RWY/FATO						
	Tip		Text	Tip de FATO						
	Indicativ		Text	Indicativul textual complet al suprafeței de aterizare și decolare.						
	Lungime		Distanță	Întinderea longitudinală a FATO		1 m	Critice	Măsurate	1 m sau 1 ft	1 m
	Lățime		Distanță	Întinderea transversală a FATO						
	Geometrie		Poligon	Localizarea geografică a elementului FATO						
	Pantă		Valoare	Panta FATO						
	Tipul suprafeței		Text	Tipul suprafeței FATO						
	Relevment real		Relevment	Relevmentul real al pistei		1/100 grade	De rutină	Măsurate	1/100 grade	
	Distanțe declarate									

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acurateţe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Distanța de decolare disponibilă – elicoptere (TODAH)	Distanță	Lungimea FATO plus lungimea prelungirii degajate pentru elicoptere (dacă există)	După caz, distanțele declarate reduse alternative	1 m	Critice	Măsurate	1 m sau 1 ft	
		Distanța disponibilă pentru decolare întreruptă (RTODAH)	Distanță	Lungimea FATO, declarată disponibilă și corespunzătoare pentru elicoptere care operează în clasa de performanță 1 în scopul realizării unei decolări întrerupte		1 m	Critice	Măsurate	1 m sau 1 ft	
		Distanța de aterizare disponibilă – elicoptere (LDAH)	Distanță	Lungimea FATO plus orice suprafață suplimentară declarată disponibilă și corespunzătoare pentru executarea manevrei de aterizare de către elicoptere, de la o înălțime definită		1 m	Critice	Măsurate	1 m sau 1 ft	
		Observații	Text	Observații privind punctul de intrare sau de început al pistei în cazul în care au fost declarate distanțe reduse alternative						
	Marcaj FATO									
		Descriere	Text	Descrierea marcajelor FATO						
	Sistem luminos de apropiere									
		Tip	Text	Clasificarea sistemului luminos de apropiere pe baza criteriilor din Regulamentul (UE) nr. 139/2014 și a CS-ADR, mai exact CS ADR-DSN.M.625 și CS ADR-DSN.M.626.						
		Lungime	Distanță	Întinderea longitudinală a sistemului luminos de apropiere.						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acurateţe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Intensitate	Text	Cod care indică intensitatea relativă a sistemului luminos de apropiere						
		Poziţie	Punct	Poziţia geografică a fiecărei lumini individuale din sistemul luminos de apropiere						
	Lumini de suprafaţă									
		Descriere	Text	Descrierea luminilor de suprafaţă						
		Poziţie	Punct	Poziţia geografică a fiecărei lumini individuale din sistemul de iluminat de suprafaţă						
	Luminile punctului-ţintă («aiming point»)									
		Descriere	Text	Descrierea luminilor punctului-ţintă						
		Poziţie	Punct	Poziţia geografică a fiecărei lumini individuale din sistemul de iluminat al punctului-ţintă						
Zonă de contact şi de desprindere (TLOF)				Aria pe care un elicopter poate efectua o priză de contact sau decolarea.						
	Indicativ		Text	Indicativul textual complet al TLOF						
	Punct central									
		Poziţie	Punct	Localizarea geografică a punctului de prag al TLOF		1 m	Critice	Măsurate	1/100 sec	1 sec
		Cotă	Cotă	Cota pragului TLOF		A se vedea nota 1				
		Ondulaţia geoidului	Înălţime	Ondulaţia geoidului WGS-84 la poziţia punctului central al TLOF		A se vedea nota 2				

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acurateţe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Lungime		Distanţă	Întinderea longitudinală a TLOF		1 m	Critice	Măsurate	1 m sau 1 ft	1 m
	Lăţime		Distanţă	Întinderea transversală a TLOF		1 m	Critice	Măsurate	1 m sau 1 ft	1 m
	Geometrie		Poligon	Localizarea geografică a elementului TLOF						
	Pantă		Valoare	Panta TLOF						
	Tipul suprafeţei		Text	Tipul suprafeţei TLOF						
	Capacitate portantă		Valoare	Capacitatea portantă a TLOF					1 tonă	
	Tip de indicator vizual al pantei de apropiere		Text	Tipul indicatorului vizual al pantei de apropiere						
	Marcaj									
		Descriere	Text	Descrierea marcajelor TLOF						
Zonă de siguranţă				O zonă definită de pe un heliport care înconjoară FATO, lipsită de obstacole, cu excepţia celor necesare în scopuri de navigaţie aeriană, şi destinată reducerii riscului de deteriorare a elicopterelor care deviază accidental de la FATO.						
	Lungime		Distanţă	Întinderea longitudinală a zonei de siguranţă						
	Lăţime		Distanţă	Întinderea transversală a zonei de siguranţă						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Tipul suprafeței		Text	Tipul suprafeței zonei de siguranță						
Prelungire degajată pentru elicoptere				Suprafață definită pe sol sau pe apă, aleasă și/sau amenajată ca o suprafață corespunzătoare, deasupra căreia un elicopter operat în clasa 1 de performanță poate accelera și ajunge la o înălțime dorită						
	Lungime		Distanță	Întinderea longitudinală a prelungirii degajate pentru elicoptere						
	Profilul terenului		Valoare	Profilul vertical (sau panta) prelungirii degajate pentru elicoptere						
			Nota 1	Pragul FATO pentru heliporturi cu sau fără apropiere de un punct în spațiu (PinS)		0,5 m	Esențiale	Măsurate	1 m sau 1 ft	
				Pragul FATO pentru heliporturi pentru care se preconizează operațiuni.		0,25 m	Critice	Măsurate	1 m sau 1 ft (neprecizie) 0,1 m sau 0,1 ft (precizie)	
			Nota 2	Ondulația geoidului WGS-84 la pragul FATO și la centrul geometric al TLOF, pentru heliporturi cu sau fără apropiere de un punct în spațiu (PinS)		0,5 m	Esențiale	Măsurate	1 m sau 1 ft	
				Ondulația geoidului WGS-84 la pragul FATO și la centrul geometric al TLOF, pentru heliporturi pentru care se preconizează operațiuni.		0,25 m	Critice	Măsurate	1 m sau 1 ft (neprecizie)/0,1 m sau 0,1 ft (precizie)	

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Platformă				O suprafață definită pe un aerodrom terestru, destinată aeronavelor în scopul îmbarcării sau debarcării pasagerilor, încărcării sau descărcării mărfurilor și poștei, alimentării cu combustibil, parcării sau lucrărilor de întreținere.						
	Indicativ		Text	Numele sau indicativul textual complet utilizat pentru a identifica o platformă la un aerodrom/heliport						
	Geometrie		Poligon	Localizarea geografică a elementului platformă		1 m	De rutină	Măsurate	1/10 sec	1 sec
	Tip		Text	Clasificarea utilizării primare a platformei						
	Restricție privind aeronavele		Text	Restricție (interdicție) de utilizare pentru un anumit tip de aeronavă						
	Tipul suprafeței		Text	Tipul suprafeței platformei						
	Rezistență									
		PCN	Text	PCN al platformei						
		Tipul pavajului	Text	Determinare ACN-PCN						
		Categoria fundației	Text	Categoria de rezistență a fundației platformei						
		Presiune admisibilă	Text	Categoria de presiune în pneuri maximă admisibilă sau valoarea maximă admisibilă a presiunii în pneuri						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Metodă de evaluare	Text	Metoda de evaluare utilizată pentru a determina rezistența platformei						
	Cotă		Cotă	Cota platformei						
Cale de rulare (TWY)				O traiectorie definită pe suprafața unui aerodrom terestru, destinată rulării aeronavelor și asigurării legăturii între părți diferite ale aerodromului						
	Indicativ		Text	Indicativul textual complet al căii de rulare						
	Lățime		Distanță	Întinderea transversală a căii de rulare		1 m	Esențiale	Măsurate	1 m sau 1 ft	
	Geometrie		Poligon	Localizarea geografică a elementului TWY						
	Pod		Text	Tipul de pod (niciunul, pasaj superior, pasaj inferior)						
	Tipul suprafeței		Text	Tipul suprafeței căii de rulare						
	Rezistență									
		PCN	Text	PCN al căii de rulare						
		Tipul pavajului	Text	Determinare ACN-PCN						
		Categoria fundației	Text	Categoria de rezistență a fundației căii de rulare						
		Presiune admisibilă	Text	Categoria de presiune în pneuri maximă admisibilă sau valoarea maximă admisibilă a presiunii în pneuri						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Metodă de evaluare	Text	Metoda de evaluare utilizată pentru a determina rezistența căii de rulare						
	Restricții privind aeronavele		Text	Restricție (interdicție) de utilizare pentru un anumit tip de aeronavă						
	Cod de referință (literă)		Listă de coduri	O literă corespunzătoare anvergurii aripilor și ecartamentului exterior al trenului de aterizare						
	Punctele axiale									
		Poziție	Punct	Coordonatele geografice ale punctelor axiale ale TWY		0,5 m	Esențiale	Măsurate	1/100 sec	1/100 sec
		Cotă	Cotă	Cota punctelor axiale ale căii de rulare		1 m	Esențiale	Măsurate		
	Acostament			Zonă adiacentă marginii unui pavaj, amenajată astfel încât să asigure trecerea de pe pavaj pe suprafața alăturată						
		Geometrie	Poligon	Localizarea geografică a acostamentului căii de rulare						
		Tipul suprafeței	Text	Tipul suprafeței acostamentului căii de rulare						
		Lățime	Distanță	Lățimea acostamentului căii de rulare		1 m	Esențiale	Măsurate	1 m sau 1 ft	
	Linii de ghidare									
		Geometrie	Linie	Localizarea geografică a liniilor de ghidare		0,5 m	Esențiale	Măsurate	1/100 sec	1/100 sec

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Culoare	Text	Culoarea liniilor de ghidare ale căii de rulare						
		Stil	Text	Stilul liniilor de ghidare ale căii de rulare						
		Anvergura aripilor	Valoare	Anvergura aripilor						
		Viteză maximă	Valoare	Viteză maximă						
		Direcție	Text	Direcție						
	Linia de marcaj pentru poziția intermediară de așteptare		Linie	Linia de marcaj pentru poziția intermediară de așteptare		0,5 m	Esențiale	Măsurate	1/100 sec	1 sec
	Marcaj TWY									
		Descriere	Text	Descrierea marcajului căii de rulare						
	Lumini marginale ale căii de rulare									
		Descriere	Text	Descrierea luminilor marginale ale căii de rulare						
		Poziție	Punct	Poziția geografică a fiecărei lumini marginale ale căii de rulare						
	Luminile axiale ale căii de rulare									
		Descriere	Text	Descrierea luminilor axiale ale căii de rulare						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acurateţe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Poziţie	Punct	Poziţia geografică a fiecărei lumini axiale ale căii de rulare						
	Bare de oprire									
		Descriere	Text	Descrierea barelor de oprire	Dacă există					
		Localizare	Linie	Localizarea barelor de oprire						
	Lumini de protecţie a pistei									
		Descriere	Text	Descrierea luminilor de protecţie a pistei şi a altor măsuri de protecţie a pistei	Dacă există					
		Localizare	Punct	Localizarea barei de oprire	Configuraţia A					
		Localizare	Linie	Localizarea barei de oprire	Configuraţia B					
	Poziţie de aşteptare la pistă			O poziţie desemnată destinată să protejeze o pistă, o suprafaţă de limitare a obstacolelor sau o zonă critică/sensibilă pentru sistemul de aterizare instrumentală (Instrument Landing System – ILS)/ sistemul de aterizare cu microunde (Microwave Landing System – MLS), la care aeronavele şi vehiculele aflate în rulare trebuie să oprească şi să aştepte dacă nu au fost autorizate să procedeze altfel de către turnul de control de aerodrom						
		Geometrie	Linie	Localizarea geografică a poziţiei de aşteptare la pistă		0,5 m	Esenţiale	Măsurate	1/100 sec	1 sec

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Pistă protejată	Text	Indicativul pistei protejate						
		Categorie	Listă de coduri	Categoria (CAT) pistei (0, I, II, III)						
		Textul RWY ahead («pistă înainte»)	Text	Textul propriu-zis al marcajului, de exemplu «RWY AHEAD» sau «RUNWAY AHEAD» («PISTĂ ÎNAINTE»)						
	Poziție intermediară de așteptare	Geometrie	Linie	Localizarea geografică a poziției intermediare de așteptare – o zonă definită, destinată dirijării traficului, la care aeronavele și vehiculele în rulare la sol trebuie să oprească și să aștepte până la următoarea aprobare de continuare a manevrei, în cazul în care primesc astfel de instrucțiuni din partea turnului de control de aerodrom						
Cale de rulare la sol pentru elicoptere				Cale de rulare la sol destinată mișcării la sol a elicopterelor prevăzute cu tren de aterizare cu roți						
	Indicativ		Text	Indicativul textual complet al căii de rulare la sol pentru elicoptere						
	Punctele axiale		Punct	Localizarea geografică a punctelor axiale ale căii de rulare la sol pentru elicoptere		0,5 m	Esențiale	Măsurate/calculate		
	Cotă		Cotă	Cota căii de rulare la sol pentru elicoptere		1 m	Esențiale	Măsurate		
	Lățime		Distanță	Întinderea transversală a căii de rulare la sol pentru elicoptere		1 m	Esențiale	Măsurate		
	Tipul suprafeței		Text	Tipul suprafeței căii de rulare la sol pentru elicoptere						
	Linia de marcaj a intersecției		Linie	Linia de marcaj a intersecției cu calea de rulare la sol pentru elicoptere		0,5 m	Esențiale	Măsurate	1/100 sec	1 sec

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Iluminat									
		Descriere	Text	Descrierea luminilor căii de rulare la sol pentru elicoptere						
		Poziție	Punct	Poziția geografică a fiecărei lumini individuale din sistemul de iluminat al căii de rulare la sol pentru elicoptere						
	Marcaj									
		Descriere	Text	Descrierea marcajelor căii de rulare la sol pentru elicoptere						
Cale de rulare aeriană pentru elicoptere				O traiectorie definită pe suprafața de rulare, prevăzută pentru rularea aeriană a elicopterelor						
	Indicativ			Indicativul textual complet al căii de rulare aeriene pentru elicoptere						
	Punctele axiale		Punct	Localizarea geografică a punctelor axiale ale căii de rulare aeriene pentru elicoptere		0,5 m	Esențiale	Măsurate/calculate		
	Cotă		Cotă	Cota căii de rulare aeriene pentru elicoptere		1 m	Esențiale	Măsurate		
	Lățime		Distanță	Întinderea transversală a căii de rulare aeriene pentru elicoptere		1 m	Esențiale	Măsurate		
	Tipul suprafeței		Text	Tipul suprafeței căii de rulare aeriene pentru elicoptere						
	Iluminat									
		Descriere	Text	Descrierea luminilor căii de rulare aeriene pentru elicoptere						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Poziție	Punct	Poziția geografică a fiecărei lumini individuale din sistemul de iluminat al căii de rulare aeriene pentru elicoptere						
	Marcaj									
		Descriere	Text	Descrierea marcajelor căii de rulare aeriene pentru elicoptere						
Rute aeriene de tranzit pentru elicoptere				O traiectorie definită, prevăzută pentru deplasarea elicopterelor dintr-o parte în alta a heliportului o traiectorie de rulare include o cale de rulare la sol sau aeriană pentru elicoptere, centrată pe traiectoria de rulare.						
	Indicativ		Text	Indicativul rutei aeriene de tranzit pentru elicoptere						
	Geometrie		Linie	Localizarea geografică a rutei aeriene de tranzit pentru elicoptere						
	Lățime		Distanță	Întinderea transversală a rutei aeriene de tranzit pentru elicoptere		1 m	Esențiale	Măsurate		
Punct de verificare INS										
	Localizare		Punct	Localizarea geografică a punctului de verificare INS	Dacă există	0,5 m	De rutină	Măsurate	1/100 sec	1/100 sec
Punct de verificare radiofar omnidirecțional (VOR) de frecvență foarte înaltă (VHF)										

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acurateţe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Localizare		Punct	Localizarea geografică a punctului de verificare VOR	Dacă există					
	Frecvenţă		Valoare	Frecvenţa punctului de verificare VOR						
Punct de verificare altimetru										
	Localizare		Punct	Localizarea geografică a punctelor de verificare pentru altimetru						
	Cotă		Cotă	Cota punctelor de verificare pentru altimetru						
Poziţie de staţionare aeronavă				Zonă definită pe o platformă, destinată să fie folosită pentru parcarea unei aeronave						
	Nume		Text	Numele poziţiei de staţionare a aeronavei						
	Poziţiile de staţionare ale aeronavelor	Localizare	Punct	Localizarea geografică a poziţiei de staţionare a aeronavei		0,5 m	De rutină	Măsurate	1/100 sec	1/100 sec
		Tipuri de aeronave	Listă de coduri	Tipuri de aeronave						
	Semn de identificare		Text	Descrierea semnului de identificare a poziţiei de staţionare a aeronavei						
	Sistem vizual de ghidare pentru andocare/parcare		Text	Descrierea sistemului vizual de ghidare pentru andocare/parcare la poziţia de staţionare a aeronavei						
	Zona de parcare		Poligon	Localizarea geografică a zonei de parcare						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Pasarelă telescopică		Listă de coduri	Pasarelă telescopică disponibilă la poziția de staționare a aeronavei						
	Combustibil		Listă de coduri	Combustibil disponibil la poziția de staționare a aeronavei						
	Grup electrogen		Listă de coduri	Grup electrogen disponibil la poziția de staționare a aeronavei						
	Tractarea		Listă de coduri	Tractare disponibilă la poziția de staționare a aeronavei						
	Terminal		Text	Referință clădire terminale						
	Tipul suprafeței		Text	Tipul suprafeței la poziția de staționare a aeronavei						
	Restricție privind aeronavele		Text	Restricție (interdicție) de utilizare pentru un anumit tip de aeronavă						
	PCN		Text	PCN pentru poziția de staționare a aeronavei						
	Linia de ghidare a staționării									
		Geometrie	Linie	Localizarea geografică a liniei de ghidare a staționării		0,5 m	Esențiale	Măsurate	1/100 sec	
		Cotă	Cotă	Cota punctelor liniei de ghidare pentru parcare		1 m	Esențiale	Măsurate		
		Direcție	Text	Direcția liniei de ghidare a staționării						
		Anvergura aripilor	Valoare	Anvergura aripilor						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Culoare	Listă de coduri	Culoarea liniei de ghidare a staționării						
		Stil	Listă de coduri	Stilul liniei de ghidare a staționării						
Poziția de staționare a elicopterului				O poziție de staționare pentru aeronave care permite parcarea unui elicopter și unde sunt finalizate operațiunile de rulare la sol sau unde elicopterul atinge solul și decolează pentru operațiuni de rulare aeriană.						
	Nume		Text	Numele poziției de staționare a elicopterului						
	Localizare		Punct	Localizarea geografică a poziției de staționare a elicopterului/punctelor de verificare INS		0,5 m	Esențiale	Măsurate	1/100 sec	
Zonă de degivrare				O instalație unde este îndepărtată chiciura, gheața sau zăpada (degivrare) de pe avion pentru a asigura suprafețe curate și/sau unde suprafețele curate ale avionului primesc protecție (antigivraj) împotriva formării de chiciură sau de gheață și a acumulării de zăpadă sau de zloată, pentru o perioadă de timp limitată						
	Identificator		Text	Identificatorul zonei de degivrare						
	Geometrie		Poligon	Localizarea geografică a zonei de degivrare		1 m	De rutină	Măsurate	1/10 sec	1 sec
	Tipul suprafeței		Text	Tipul suprafeței zonei de degivrare						
	Bază identificare		Text	Numele elementului subiacent al căii de rulare, al poziției de staționare sau al platformei						
	Restricție privind aeronavele		Text	Restricție (interdicție) de utilizare pentru un anumit tip de aeronavă						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Mijloc de comunicare										
	Identificarea serviciului		Text	Identificarea serviciului furnizat						
	Indicativul de apel radio		Text	Indicativul de apel radio al mijlocului de comunicare						
	Canal		Text	Canalul/frecvența mijlocului de comunicare						
	Adresă conectare		Text	Adresa de conectare a instalației	După caz					
	Orar de funcționare		Orar	Orarul de funcționare al stației care deservește unitatea						

2. **Date privind spațiul aerian**

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Spațiu aerian ATS				Spațiu aerian cu dimensiuni definite, identificate alfabetic, în care pot opera anumite tipuri de zboruri și pentru care sunt specificate norme de operare ATS și de trafic aerian						
	Tip		Text	Tipul de spațiu aerian ATS în conformitate cu apendicele 4 la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 (SERA)						
	Indicativ		Text	Indicativul atribuit spațiului aerian de către o autoritate responsabilă						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Limite laterale		Poligon	Suprafața care definește forma orizontală a spațiului aerian		A se vedea nota 1				
	Limite verticale									
		Limită superioară	Altitudine	Limita superioară a spațiului aerian						
		Limită inferioară	Altitudine	Limita inferioară a spațiului aerian		50 m	De rutină	Calculate	50 m sau 100 ft	50 m sau 100 ft
	Clasa spațiului aerian		Listă de coduri	O clasificare a spațiului aerian care stabilește normele de operare, cerințele privind zborurile și serviciile furnizate.						
	Altitudinea de tranziție		Altitudine	Atitudinea la care sau sub care poziția pe verticală a unei aeronave este controlată prin raportare la altitudini						
	Ore de aplicabilitate		Orar	Orele de aplicabilitate ale spațiului aerian						
	Unitate ATS			Unitatea care furnizează serviciul						
		Nume	Text	Numele unității care furnizează serviciul						
		Indicativul de apel radio	Text	Indicativul de apel radio al stației aeronautice care deservește unitatea						
		Limba	Listă de coduri	Informații privind limba/limbile folosite, specificând zona și condițiile, precum și când și unde se folosesc, dacă este cazul						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Aplicabilitate	Text	Informații privind zona și condițiile de folosire						
		Orar de lucru	Orar	Orarul de funcționare al stației care deservește unitatea						
	Frecvență									
		Valoare	Valoare	Frecvența spațiului aerian ATS						
		Scop	Text	Indicații privind scopurile specifice ale frecvenței						
			Nota 1	FIR, UIR		2 km	De rutină	Declarate	1 min	Conform trasării
				TMA, CTA		100 m	Esențiale	Calculate	1 sec	Conform trasării
				Regiune cu trafic controlat (CTR)		100 m	Esențiale	Calculate	1 sec	Conform trasării

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Spațiu aerian cu activitate specială										
	Tip		Listă de coduri	Tipul spațiului aerian cu activitate specială (a se vedea Nota 1)						
	Identificator		Text	Identificatorul atribuit pentru identificarea unică a spațiului aerian						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Nume		Text	Numele acordat spațiului aerian de către o autoritate numită de statul membru						
	Limite laterale		Poligon	Suprafața care definește forma orizontală a spațiului aerian		A se vedea Nota 2 doar pentru zonele P, R și D				
	Limite verticale									
		Limită superioară	Altitudine	Limita superioară a spațiului aerian						
		Limită inferioară	Altitudine	Limita inferioară a spațiului aerian						
	Restricție		Text	Tipul de restricție sau natura pericolului						
	Activare		Text	Informații privind sistemul și informări privind mijloacele de activare, precum și informații referitoare la zborurile civile și aplicabile procedurilor privind zona de apărare aeriană cu identificare (ADIZ)						
	Orele de activitate		Orar	Intervalul de timp în care se desfășoară activitatea specială						
	Riscul de interceptare		Text	Riscul de interceptare în caz de penetrare						
			Tip Nota 1	Zonă interzisă	Nota 2	100 m	Esențiale	Calculate	1 sec	Conform trasării

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
				Zonă restricționată		2 km	De rutină	Declarate	1 min	Conform trasării
				Zonă periculoasă						
				Zonă de exercițiu militar						
				Zonă de instruire militară						
				ADIZ						
				Altele						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Alte spații aeriene reglementate										
	Tip		Text	Tipul spațiului aerian [minima redusă de eșalonare verticală (RVSM), emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) etc.]						
	Identificator		Text	Identificatorul atribuit pentru identificarea unică a spațiului aerian						
	Nume		Text	Numele acordat spațiului aerian de către o autoritate numită de statul membru						
	Limite laterale		Poligon	Suprafața care definește forma orizontală a spațiului aerian						
	Limite verticale									

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Limită superioară	Altitudine	Limita superioară a spațiului aerian						
		Limită inferioară	Altitudine	Limita inferioară a spațiului aerian						
	Restricție		Text	Tipul de restricție, dacă este cazul						
	Activare		Text	Informații privind sistemul și informări privind mijloacele de activare, precum și informații referitoare la zborurile civile și aplicabile procedurilor în zona de identificare de apărare antiaeriană (ADIZ)						
	Orele de activitate		Orar	Intervalul de timp în care se desfășoară activitatea specială						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Sector de control ATS										
	Identificare		Text	Identificarea atribuită sectorului						
	Limite laterale		Poligon	Suprafața care definește forma orizontală a sectorului ATC						
	Limite verticale									
		Limită superioară	Altitudine	Limita superioară a sectorului						
		Limită inferioară	Altitudine	Limita inferioară a sectorului						

3. **Date privind rutele ATS și alte rute**

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Rută ATS				O rută specificată, proiectată în scopul direcționării fluxului de trafic după cum este necesar pentru furnizarea ATS						
	Indicativ		Text	Indicativele pentru rutele ATS în conformitate cu anexa XI (partea FPD) la prezentul regulament						
	Prefix indicativ		Text	Prefixul indicativului rutei astfel cum este prevăzut în Nota 1						
Altă rută				O rută specificată, proiectată în scopul direcționării fluxului de trafic după cum este necesar fără furnizarea ATS						
	Indicativ		Text	Indicativul rutei						
	Tip		Text	Tipul de rută (de exemplu, rute de navigație necontrolate VFR)						
	Reguli de zbor		Listă de coduri	Informații privind regulile de zbor care se aplică rutei (IFR/VFR)						
Segment de rută										
	Specificație de navigație		Text	Desemnarea specificației/specificațiilor de navigație aplicabile unui anumit segment/anumitor segmente; există două tipuri de specificații de navigație: (a) specificații privind performanța de navigație cerută (RNP): specificații de navigație bazate pe navigația de suprafață (RNAV), care includ cerința privind monitorizarea performanței și transmiterea de alarme, identificate prin prefixul RNP, de exemplu RNP 4, RNP APCH etc., și						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
				(b) specificații RNAV: specificații de navigație bazate pe RNAV, care nu includ cerința privind monitorizarea performanței și transmiterea de alarme, identificate prin prefixul RNAV, de exemplu RNAV 5, RNAV 1 etc.						
	Punctul de origine			Referire la primul punct al unui segment de rută						
		Nume	Text	Indicativele codificate sau numele de cod ale unui punct semnificativ						
		Raportare	Listă de coduri	Indicarea cerinței de raportare ATS/MET drept «obligatorie» sau «la cerere»						
	Punctul de destinație			Referire la al doilea punct al unui segment de rută						
		Nume	Text	Indicativele codificate sau numele de cod ale unui punct semnificativ						
		Raportare	Listă de coduri	Indicarea cerinței de raportare ATS/MET drept «obligatorie» sau «la cerere»						
	Traiect		Relevment	Traiectul, radialul VOR sau relevmentul magnetic al unui segment de rută		1/10 grad (sosiri/plecări zona terminală)	De rutină (sosire plecare zonă terminală)	Calculate (sosiri/plecări zona terminală)	1 grad (sosire plecare zonă terminală)	1 grad (sosire plecare zonă terminală)

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Punct de schimbare a frecvenței		Punct	Punctul la care o aeronavă care navighează pe un segment de rută ATS definit prin referință la intervalele VOR trebuie, în principiu, să transfere referința de navigație primară de la mijlocul de navigație rămas în spatele aeronavei la următorul mijloc de navigație aflat în față	În cazul unui radial VOR					
	Lungime		Distanță	Distanța geodezică dintre «punctul de origine» și «punctul de destinație»		A se vedea nota 2				
	Limită superioară		Altitudine	Limita superioară a segmentului de rută						
	Limită inferioară		Altitudine	Limita inferioară a segmentului de rută						
	Altitudine minimă pe rută (MEA)		Altitudine	Este altitudinea pe un segment de rută la care se asigură recepționarea facilităților de navigație relevante și a comunicațiilor ATS în condiții adecvate, care este conformă cu structura spațiului aerian și care asigură altitudinea necesară de trecere peste obstacole	Rute ATS inferioare	50 m	De rutină	Calculate	50 m sau 100 ft	50 m sau 100 ft
	Altitudinea minimă de trecere peste obstacole (MOCA)		Altitudine	Este altitudinea minimă pentru un segment de rută definit care asigură altitudinea necesară de trecere peste obstacole		50 m	De rutină	Calculate	50 m sau 100 ft	50 m sau 100 ft
	Altitudinea minimă de zbor		Altitudine	Altitudinea minimă de zbor	Ruta elicopterului	50 m	De rutină	Calculate	50 m sau 100 ft	50 m sau 100 ft
	Limite laterale		Distanță	Limitele laterale ale rutei						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Altitudinea minimă a zonei (AMA)		Altitudine	Este altitudinea minimă ce urmează a fi utilizată în condiții meteorologice de zbor instrumental (IMC), care asigură o distanță minimă de trecere peste obstacole în interiorul unei zone specificate, formate în mod normal din paralele și meridiane						
	Altitudinea minimă de vectorizare (MVA)		Altitudine	MVA						
	Restricții		Text	Indicații privind orice viteză de suprafață și restricții de nivel/altitudine, dacă sunt instituite						
	Direcția nivelurilor de croazieră			Indicarea direcției nivelului de croazieră [par, impar, niciunul (NIL)]						
		Înainte	Listă de coduri	Indicarea direcției nivelului de croazieră (par, impar, NIL) de la primul punct până la al doilea punct al segmentului de rută						
		Înapoi	Listă de coduri	Indicarea direcției nivelului de croazieră (par, impar, NIL) de la al doilea punct până la primul punct al segmentului de rută						
	Disponibilitate		Text	Informații privind disponibilitatea rutei						
	Clasa spațiului aerian		Text	Clasificarea spațiului aerian care stabilește normele de funcționare, cerințele privind zborurile și serviciile furnizate						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Cerințe privind navigația bazată pe performanță (PBN)			Navigație RNAV bazată pe cerințele de performanță pentru aeronavele care operează pe o rută ATS, într-o procedură de apropiere instrumentală sau într-un spațiu aerian desemnat	Doar PBN					
		Cerințe privind performanțele de navigație	Text	Cerința de acuratețe a navigației pentru fiecare segment de rută PBN (RNAV sau RNP)						
		Cerințe privind senzorii	Text	Indicarea cerințelor referitoare la senzori, inclusiv orice limitări ale specificațiilor de navigație						
	Unitate de control									
		Nume	Text	Numele unității care furnizează serviciul						
		Canal	Text	Canalul/frecvența de operare a unității de control						
		Adresă conectare	Text	Un cod specificat folosit pentru conectarea prin legătură de date la unitatea de control ATS	Dacă este cazul					
			Nota 1	U = superior	Nota 2	1/10 km	De rutină	Calculate	1/10 km sau 1/10 nm	1 km sau 1 nm

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
				H = elicopter		1/100 km	Esențiale	Calculate	1/100 km sau 1/100 nm	1 km sau 1 nm
				S = supersonic						
				T = tacan						
				Altele						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Punct de drum										
	Identificare		Text	Numele, indicativele codificate sau numele de cod atribuite punctului semnificativ.						
	Poziție		Punct	Localizarea geografică a punctului de drum		100 m	Esențiale	Măsurate/calculate	1 sec	1 sec
	Formare									
		Mijloc de navigație	Text	Identificarea la nivel de stație a referinței VOR/DME						
		Relevment	Relevment	Relevmentul la referința VOR/DME dacă punctul de drum nu se află în același loc		A se vedea nota 1 de mai jos				
		Distanță	Distanță	Distanța față de referința VOR/DME dacă punctul de drum nu se află în același loc		A se vedea nota 2 de mai jos				

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
					Nota 1	1/10 grade	De rutină	Calculate	1/10 grade	1/10 grade
						1/100 grade	Esențiale	Calculate	1/100 grade	1/10 grade
								Calculate		
					Nota 2	1/10 km	De rutină	Calculate	1/10 km sau 1/10 nm	2/10 km (1/10 nm)
						1/100 km	Esențiale	Calculate	1/100 km sau 1/100 nm	2/10 km (1/10 nm)

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Așteptare pe rută				O manevră prestabilită care menține o aeronavă într-un spațiu aerian specificat, în așteptarea autorizării ulterioare						
	Identificare		Text	Identificarea procedurii de așteptare						
	Reper		Text	Identificarea reperului pentru procedura de așteptare		100 m	Esențiale	Măsurate/calculate	1 sec	1 sec
	Punct de drum		Punct	Localizarea geografică a punctului de drum de așteptare						
	Drumul către punctul de așteptare		Relevment	Drumul către punctul de așteptare aferent procedurii de așteptare						
	Direcția de viraj		Text	Direcția virajului procedural						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Viteză		Valoare	Viteză față de aer maximă indicată						
	Nivel									
		Nivel minim de așteptare	Altitudine	Nivelul minim de așteptare al procedurii de așteptare						
		Nivel maxim de așteptare	Altitudine	Nivelul maxim de așteptare al procedurii de așteptare						
	Timp/distanță în zbor de îndepărtare		Valoare	Valoare timp/distanță pentru procedura de așteptare						
	Unitate de control									
		Nume	Text	Indicație privind unitatea de control						
		Frecvență	Valoare	Frecvența/canalul de operare al unității de control						
	Procedură specială de intrare pentru așteptare		Text	Descriere textuală a procedurii speciale de intrare VOR/DME	Dacă a fost stabilită o intrare radială în raport cu un reper secundar la finalul segmentului de ieșire pentru un model de așteptare VOR/DME					

4. **Date privind procedura de zbor instrumental**

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Procedură										
	Identificare									
		Ghidarea pe segmentul de apropiere finală	Listă de coduri	Numele care descrie tipul mijlocului de radionavigație care furnizează ghidarea laterală pentru apropierea finală, de exemplu ILS, VOR, RNAV etc.	APCH					
		RWY	Text	Identificatorul RWY al direcției de aterizare și decolare, de exemplu 27, 35L, 01R						
		Apropiere cu manevre la vedere	Listă de coduri	Indicarea măsurii în care o procedură este/nu este o procedură de apropiere cu manevre la vedere	APCH					
		Cod multiplu	Text	Dacă două sau mai multe proceduri de pe aceeași pistă nu pot fi distinse doar în funcție de tipul mijlocului de radionavigație, se folosește un sufix care conține o singură literă, începând de la litera «z», după tipul mijlocului de radionavigație, de exemplu VOR y RWY 20 sau VOR z RWY 20.	APCH					
		Limitator NS	Text	Informații specifice senzorilor în cazul unei limitări a utilizării	Doar PBN					
		Nume	Text	Numele procedurii de zbor instrumental						
	Identificator sub formă de text în clar									

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Indicator de bază	Text	Indicatorul de bază este numele sau numele de cod ale punctului semnificativ în care se termină ruta standard de plecare.	SID, STAR					
		Indicator de valabilitate	Text	Indicatorul de valabilitate este un număr de la 1 la 9.	SID, STAR					
		Indicator de rută	Text	Indicatorul de rută este o literă a alfabetului. Nu se folosesc literele «I» și «O».	SID, STAR					
		Indicație vizuală	Text	Indicația măsurii în care a fost stabilită ruta pentru aeronava care operează în conformitate cu VFR	Doar VFR					
	Identificator codificat									
		Punct semnificativ	Text	Indicativul codificat sau numele de cod ale unui punct semnificativ	SID, STAR					
		Indicator de valabilitate	Text	Indicatorul de valabilitate al procedurii	SID, STAR					
		Indicator de rută	Text	Indicatorul de rută al procedurii	SID, STAR					
	Tipul de procedură		Listă de coduri	Indicarea tipului de procedură (plecare, sosire, apropiere, altele)						
	PBN sau convențional		Listă de coduri	Indicația măsurii în care procedura este PBN sau convențională	Numai IFR					

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Tip de precizie		Text	Tipul de procedură instrumentală; procedurile de apropiere instrumentală sunt clasificate după cum urmează: (a) procedura de apropiere de neprecizie (NPA): o procedură de apropiere instrumentală care folosește ghidare laterală, dar nu și verticală. (b) procedura de apropiere cu ghidare verticală (APV): o procedură instrumentală cu ghidare laterală și verticală, dar care nu întrunește condițiile necesare pentru apropierea și aterizarea de precizie (c) procedura de apropiere de precizie (PA): o procedură de apropiere instrumentală care utilizează ghidare laterală și verticală de precizie, cu minimele determinate de categoria de operațiune	APCH					
	Categoria de aeronavă		Listă de coduri	Indicarea categoriilor de aeronave pe care le vizează procedura						
	Declinația magnetică		Valoare	Declinația magnetică luată în considerare pentru proiectarea procedurii						
	Altitudinea/ înălțimea de trecere peste obstacole (OCA/H)			OCA/H	APCH					
		Categoria de aeronavă	Listă de coduri	Categoria de aeronavă	APCH					

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Tipul de apropiere	Listă de coduri	Tipul de apropiere (de exemplu, directă, Cat I, Cat II, LLZ, cu manevre la vedere etc.) sau mijlocul de navigație specific (de exemplu, repere regresive) sau o anumită specificație de navigație	APCH					
		Altitudine	Altitudine	Cea mai mică altitudine folosită la stabilirea conformității cu criteriile corespunzătoare privind distanța de trecere peste obstacole	APCH		Esențiale			
		Înălțime	Înălțime	Cea mai mică înălțime față de cota pragului relevant al pistei sau față de cota aerodromului, după caz, folosită la stabilirea conformității cu criteriile corespunzătoare privind distanța de trecere peste obstacole	APCH		Esențiale			
	Altitudinea/ înălțimea de luare a deciziei (DA/H)			DA/H	APCH					
		Categoria de aeronavă	Listă de coduri	Categoria de aeronavă	APCH					
		Tipul de apropiere	Listă de coduri	Tipul de apropiere (de exemplu, directă, cu manevre la vedere etc.) sau mijlocul de navigație specific (de exemplu, repere regresive) sau o anumită specificație de navigație	APCH					
		Altitudine	Altitudine	O altitudine specificată în cadrul unei operațiuni de apropiere instrumentală 3D la care se inițiază o apropiere întreruptă, dacă nu este stabilită referința vizuală necesară pentru continuarea apropierii	APCH					

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Înălțime	Înălțime	O înălțime specificată în cadrul unei operațiuni de apropiere instrumentală 3D la care se inițiază o apropiere întreruptă, dacă nu este stabilită referința vizuală necesară pentru continuarea apropierii	APCH					
	Altitudine/înălțime minimă de coborâre (MDA/H)			MDA/H	APCH					
		Categoria de aeronavă	Listă de coduri	Categoria de aeronavă	APCH					
		Tipul de apropiere	Listă de coduri	Tipul de apropiere (de exemplu, directă, cu manevre la vedere etc.) sau mijlocul de navigație specific (de exemplu, repere regresive) sau o anumită specificație de navigație	APCH					
		Altitudine	Altitudine	O altitudine specificată în cadrul unei operațiuni de apropiere instrumentală 2D sub care nu se inițiază coborârea fără referința vizuală necesară	APCH					
		Înălțime	Înălțime	O înălțime specificată în cadrul unei operațiuni de apropiere instrumentală 2D sub care nu se inițiază coborârea fără referința vizuală necesară	APCH					

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Altitudinea minimă de sector (MSA)			Cea mai joasă altitudine care poate fi utilizată și care oferă o înălțime minimă de siguranță de 300 m (1 000 ft) deasupra tuturor obstacolelor aflate într-o zonă situată într-un sector de cerc cu raza de 46 km (25 nm) și centrul în poziția unui mijloc de radionavigație	Numai IFR					
		Unghi început sector	Unghi	Unghiul începutului unui sector						
		Unghi final sector	Unghi	Unghiul capătului unui sector						
		Pe baza reperului	Text	Centrul MSA						
		Altitudine	Altitudine	Altitudinea minimă pentru fiecare sector						
		Restricții	Text	MSA: cea mai joasă altitudine care poate fi utilizată și care oferă o înălțime minimă de siguranță de 300 m (1 000 ft) deasupra tuturor obstacolelor aflate într-o zonă situată într-un sector de cerc cu raza de 46 km (25 nm) și centrul în poziția unui mijloc de radionavigație.						
		Raza	Valoare	Raza fiecărui sector						
	Altitudine de sosire a zonei terminale (TAA)			Cea mai joasă altitudine care asigură o înălțime minimă de siguranță de 300 m (1 000 ft) deasupra tuturor obstacolelor existente într-un arc de cerc cu raza de 46 km (25 nm) și centrul în reperul apropierii inițiale (IAF) sau, acolo unde acesta nu există, în reperul apropierii intermediare (IF), delimitată de linii drepte care unesc extremitățile arcului de cerc cu IF; TAA combinate asociate cu o procedură de apropiere reprezintă o suprafață de 360 de grade în jurul IF.	Doar APCH sau PBN					

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Punctul de referință	Text	Punctul de referință TAA (IAF sau IF)						
		IAF	Text	Punctul de referință TAA IAF						
		IF	Text	Punctul de referință TAA IF						
		Distanța până la IAF	Distanță	Distanța dintre limita zonei TAA și IAF						
		Altitudine	Altitudine	Valoarea altitudinii de sosire a zonei terminale						
		Unghi început sector	Unghi	Unghiul începutului unui sector (relevmentul față de punctul de referință TAA)						
		Unghi final sector	Unghi	Unghiul capătului unui sector (relevmentul față de punctul de referință TAA)						
		Arc regresiv	Distanță	Raza suprafeței interioare la o altitudine inferioară.						
	Numele specificației de navigație		Text	Un set de cerințe privind aeronavele și echipajele de zbor necesare pentru sprijinirea operațiunilor PBN într-un spațiu aerian definit; există două tipuri de specificații de navigație: (a) specificații RNP: specificații de navigație bazate pe navigația de suprafață, care includ cerința privind monitorizarea performanței și transmiterea de alarme, desemnată prin prefixul RNP, de exemplu RNP 4, RNP APCH. (b) specificații RNAV: specificații de navigație bazate pe navigația de suprafață, care nu includ cerința privind monitorizarea performanței și transmiterea de alarme, desemnată prin prefixul RNAV, de exemplu RNAV 5, RNAV 1.	Doar PBN					

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Minime de operare		Text	Minimele de operare de aerodrom: limite de utilizare a unui aerodrom pentru: (a) decolare, exprimate din punctul de vedere al RVR și/sau al vizibilității și, dacă este necesar, al stării norilor; (b) aterizare, din punctul de vedere al operațiunilor de apropiere și de aterizare de precizie, exprimate din punctul de vedere al vizibilității și/sau al RVR și DA/H, după cum este cazul pentru categoria de operațiuni; (c) aterizare, la operațiunile de apropiere și de aterizare cu ghidare verticală, exprimate din punctul de vedere al vizibilității și/sau al RVR și DA/H, și (d) aterizare, la operațiunile de apropiere și de aterizare de neprecizie, exprimate din punctul de vedere al vizibilității și/sau al RVR, al altitudinii/înălțimii minime de coborâre (MDA/H) și, dacă este necesar, al stării norilor	APCH, DEP					
	Temperatură									
		Temperatura minimă	Valoare	Referință temperatură minimă	Doar APCH sau PBN					
		Temperatura maximă	Valoare	Referință temperatură maximă	Doar APCH sau PBN					
	Sursă altimetru de la distanță		Text	Notă de avertizare care indică sursa altimetrică	APCH					
	Punct de referință Proc Ref		Text	Prag aerodrom sau prag de aterizare	APCH					

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Cerințe referitoare la PBN			Cerințe specifice referitoare la o procedură PBN	PBN					
			Listă de coduri	Identificarea specificației de navigație (RNAV 5, RNP 0.3 etc.)						
		Specificație de navigație	Text	Orice limitări ale senzorului de navigație [este necesar un sistem global de navigație prin satelit (GNSS)]						
		Cerințe funcționale	Text	Orice funcționalități necesare descrise ca opțiuni în specificația de navigație, cu alte cuvinte unele care nu sunt incluse în specificația de navigație principală [este necesară radiofrecvență (RF)]						
Segment de procedură					SID, STAR, APCH					
	Început		Text	Identificarea punctului de început al segmentului						
	Sfârșit		Text	Identificarea punctului final sau o descriere a finalului segmentului						
	Funcționalitate reper final		Listă de coduri	Indicarea măsurii în care reperul final este un punct fly-by (un punct de drum care necesită un viraj pentru a permite interceptarea tangențială a următorului segment al unei rute sau proceduri) sau un punct fly-over (un punct de drum la care se inițiază virajul pentru a intercepta următorul segment al unei rute sau proceduri)	PBN					

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Rol reper final		Listă de coduri	Indicarea rolului punctului de apropiere întreruptă pentru reperul final (MAPt), IF, IAF, al reperului de apropiere finală (FAF), al reperului de așteptare pentru apropierea întreruptă (MAHF) etc.						
	Altitudine/înălțime procedură		Altitudine/înălțime	O altitudine/înălțime specificată, la care se efectuează zborul deasupra altitudinii/înălțimii minime și care este stabilită pentru a asigura o coborâre stabilizată la un gradient/unghi prestabilit de coborâre în segmentul de apropiere intermediară/finală	Doar anumite segmente ale SID, STAR, APCH		Esențiale			
	Altitudinea minimă de trecere a obstacolelor (MOCA)		Altitudine	Altitudinea minimă pentru un segment de rută definit care asigură altitudinea necesară de trecere peste obstacole	SID, STAR, APCH					
	Distanță		Distanță	Distanța geodezică rotunjită la cea mai apropiată zecime de kilometru sau milă nautică dintre fiecare două puncte semnificative succesive definite		1/100 km	Esențiale	Calculate	1/100 km sau 1/100 nm	1 km sau 1 nm
	Relevment real		Relevment	Relevmentul real (rotunjit la cea mai apropiată zecime de grad) între fiecare două puncte semnificative succesive	SID, STAR, APCH	1/10 grade	De rutină	Calculate	1/10 grade	
	Relevment magnetic		Relevment	Relevmentul magnetic (rotunjit la cea mai apropiată zecime de grad) între fiecare două puncte semnificative succesive	SID, STAR, APCH	1/10 grade	De rutină	Calculate	1 grad	1 grad
	Gradient		Valoare		APCH, DEP					
	Viteză		Valoare	Limita de viteză la un punct semnificativ, exprimată în unități de 10 kt, după caz						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Obstacol de control				APCH, DEP					
		Tip	Text	Indicația măsurii în care obstacolul este luminat/neluminat, tipul de obstacol (biserică/turbină eoliană etc.)						
		Poziție	Punct	Coordonatele obstacolului de control		A se vedea secțiunea 6, «Date de obstaculare».				
		Cota:	Cotă	Cota părții superioare a obstacolului de control		A se vedea secțiunea 6, «Date de obstaculare»				
Segment de apropiere finală				Segmentul dintr-o procedură de apropiere instrumentală în care sunt realizate alinierea și coborârea în vederea aterizării	SBAS APCH, GBAS APCH					
	Tipul acțiunii		Text	Un număr care indică tipul de segment de apropiere finală (de exemplu, codul «0» pentru o procedură de apropiere directă, inclusiv proceduri de compensare).						
	Indicativ performanță apropiere		Text	Un număr care identifică tipul de apropiere [«0» se folosește pentru identificarea unei performanțe de localizare cu o procedură de abordare cu ghidare verticală (LPV), iar «1» indică o procedură de apropiere de categoria I]						
	Furnizor SBAS		Text	Identificatorul unui furnizor de servicii pentru un anumit sistem de apropiere bazat pe sateliți	Doar SBAS					

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Selector date procedură de apropiere (RPDS)		Text	Un identificator numeric, unic pe o frecvență din regiunea de emisie, utilizat pentru selectarea blocului de date FAS	Doar GBAS					
	Identificator procedurii de apropiere (RPI)		Text	Un identificator din patru caractere folosit pentru a confirma selectarea procedurii corecte de apropiere						
	Punct de prag pentru aterizare (LTP) sau punct de prag fictiv (FTP)			LTP/FTP						
		Poziție	Punct	Latitudinea și longitudinea LTP/FTP		0,3 m (1 ft)	Critice		0,0005” (0,01”)	
		Înălțime elipsoidală	Cotă	Înălțimea LTP/FTP deasupra elipsoidului WGS-84		0,25 m	Critice		0,1 m	
		Înălțime ortometrică	Cotă	Înălțimea LTP/FTP în raport cu geoidul și prezentată drept cotă MSL						
	Punct de aliniere a traiectoriei de zbor (FPAP)			FPAP						
		Poziție	Punct	Latitudinea și longitudinea FPAP		0,3 m (1 ft)	Critice		0,0005” (0,01”)	
		Înălțime ortometrică	Cotă	Înălțimea FPAP în raport cu geoidul și prezentată drept cotă MSL						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Înălțime traversare prag de apropiere (TCH)		Înălțime	Înălțimea de traversare desemnată a unghiului traiectoriei de zbor deasupra LTP (sau FTP)		0,5 m	Critice	Calculate	0,05 m	
	Unghiul pantei de coborâre (GPA)		Valoare	Unghiul traiectoriei de apropiere (pantă de coborâre) în raport cu planul orizontal, definit în conformitate cu WGS-84 la LTP/FTP		0,01°m	nu se aplică		0,01°m	
	Lățime cursă la prag		Valoare	Semi-lățimea cursei laterale la LTP/FTP, definind compensarea laterală la care receptorul atinge deviația maximă.		nu se aplică	Critice		0,25 m	
	Compensare lungime delta		Distanță	Distanța de la capătul de oprire al pistei până la FPAP; definește locul în care sensibilitatea laterală devine sensibilitatea apropierii întrerupte.		nu se aplică	nu se aplică		8 m	
	Limită orizontală de alertă (HAL)		Valoare	HAL	Doar SBAS					
	Limită verticală de alertă (VAL)		Valoare	VAL	Doar SBAS					
	Bloc date FAS		Text	Un șir binar care descrie blocul de date FAS generat cu un program informatic adecvat; blocul de date FAS este un set de parametri pentru identificarea unei apropieri de precizie unice sau a unei APV și pentru definirea apropierii asociate.						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Restul CRC		Text	O reprezentare hexazecimală de 8 caractere a restului de biți calculați, folosită pentru determinarea integrității blocului de date FAS în timpul transmiterii și al stocării.						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Reper procedură										
	Identificare		Text	Numele, indicativele codificate sau numele de cod atribuite punctului semnificativ						
	Cerințe privind raportarea ATC		Text	Indicarea cerinței de raportare ATS/MET drept «obligatorie», «la cerere» sau «NIL» (deloc)						
	Punct de raportare VFR		Text	Numele podului sau al bisericii	VFR					
	Poziție		Punct	Localizarea geografică a reperului		A se vedea nota 1				
	Tip		Text	Indicarea tipului de reper, precum mijlocul de navigație, Int, punct de drum						
	Formațiuni									
		Mijloc de navigație	Text	Identificarea la nivel de stație a referinței VOR/DME						
		Relevment	Relevment	Relevmentul la referința VOR/DME dacă punctul de drum nu se află în același loc		A se vedea nota 2				

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
		Distanță	Distanță	Distanța față de referința VOR/DME dacă punctul de drum nu se află în același loc		1/100 km	Esențiale	Calculate	1/100 km sau 1/100 nm	2/10 km (1/10 nm)
					Nota 1	100 m	Esențiale	Măsurate/calculate	1 sec	1 sec
						3 m	Esențiale	Măsurate/calculate	1/10 sec	1 sec
					Nota 2	1/10 grade	De rutină	Calculate	1/10 grade	1/10 grade
						1/10 grade	Esențiale	Calculate	1/10 grade	1/10 grade

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Procedura de așteptare				O manevră prestabilită care menține o aeronavă într-un spațiu aerian specificat, în așteptarea autorizării ulterioare						
	Identificare		Text	Identificarea procedurii de așteptare						
	Reper		Punct	O poziție geografică care servește ca referință pentru o procedură de așteptare		La fel ca reperul pentru procedură				
	Traiectorie de intrare		Traiectorie	Traiectorie adevărată de intrare					1/10 grade	
	Traiectorie de ieșire		Traiectorie	Traiectorie adevărată de ieșire					1/10 grade	

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Distanță segment		Distanță	Distanță ieșire segment					1/10 km sau 1/10 nm	
	Timp segment		Valoare	Timp ieșire segment						
	Rază limitare		Unghi	Raza de limitare de la VOR/DME pe care este bazată așteptarea						
	Direcția de viraj		Valoare	Direcția virajului procedural						
	Altitudinea minimă		Altitudine	Nivelul minim de așteptare, rotunjit până la cea mai apropiată valoare superioară (50 m sau 100 ft)/nivelul de zbor		50 m	De rutină	Calculate	50 m sau 100 ft/ nivel de zbor	
	Altitudinea maximă		Altitudine	Nivelul maxim de așteptare, rotunjit până la cea mai apropiată valoare superioară (50 m sau 100 ft)/nivelul de zbor					50 m sau 100 ft/ nivel de zbor	
	Viteză		Valoare	Viteza maximă indicată					10 kt	
	Declinația magnetică									
		Unghi	Unghi	Declinația magnetică a mijlocului de radionavigație al procedurii;						
		Data	Data	Data la care declinația magnetică a avut valoarea corespunzătoare						
	Numele specificațiilor de navigație		Text	Numele specificației de navigație – setul de cerințe privind aeronava și personalul aeronautic navigant necesar pentru a sprijini o aplicație de navigație într-un concept de spațiu aerian definit	RNAV/ RNP					

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Specificul procedurii elicopterului										
	Titlul procedurii elicopterului (RNAV 263)		Text	Identificarea procedurii elicopterului						
	Înălțime traversare heliport (HCH)		Înălțime	Înălțime traversare heliport			Esențiale		1 m sau 1 ft	1 m sau 1 ft
	Reper inițial plecare (IDF)		Punct	Reper inițial plecare	DEP					
	Punct apropiere întreruptă (MAPt)		Punct	MAPt	APCH					
	Segment vizual direct			Pentru PinS APP: porțiunea de zbor care conectează PinS direct cu locul de aterizare; pentru PinS DEP: porțiunea de zbor care conectează locul de aterizare direct cu IDF						
		Traiect	Linie							
		Distanță	Distanță							
		Relevment	Unghi							
		Înălțime traversare	Înălțime							

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Segment manevră la vedere (VS)			PinS VS protejat pentru următoarele manevre: (a) pentru PinS APCH: manevră la vedere de la MAPt în jurul heliportului sau al locului de aterizare pentru a ateriza din altă direcție decât direct de la MAPt și (b) pentru PinS DEP: decolare în altă direcție decât direct către IDF, urmată de o manevră la vedere pentru a intercepta segmentul instrumental la IDF	APCHDEP					
		Axă	Unghi	Axa suprafeței de urcare după decolare	DEP					
		Suprafața de manevră	Poligon	Zona în care pilotul ar trebui să efectueze manevre la vedere	APCH DEP					
		Fără suprafață de manevră	Poligon	Zona în care sunt interzise manevrele	APCH DEP					
		Traiect sosire	Linie	PinS VS protejat pentru următoarele manevre: (a) pentru PinS APCH: manevră la vedere de la MAPt în jurul heliportului sau al locului de aterizare pentru a ateriza din altă direcție decât direct de la MAPt și (b) pentru PinS DEP: decolare în altă direcție decât direct către IDF, urmată de o manevră la vedere pentru a intercepta segmentul instrumental la IDF	APCH DEP					
	HAS			Înălțimea deasupra diagramei de suprafață	APCH					
		Raza	Distanță							
		Înălțimea deasupra suprafeței	Înălțime							

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Text «Proceed visually» («Continuați cu manevre la vedere»)		Text	Text care indică faptul că procedura are o instrucțiune de «Continuați la vedere»						
	Text «Proceed VFR» («Continuați cu manevre VFR»)		Text	Text care indică faptul că procedura are o instrucțiune de «Continuați cu manevre VFR»						
	Unghi coborâre segment la vedere (VSDA)		Valoare	VSDA						
	Traiect sosire									
		Lungime	Distanță							
		Lățime	Distanță							
		Relevment	Unghi							

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
AITF				Note privind hărțile (informații aeronautice în format textual)						
	Fără aliniere între indicațiile instrumentale și cele la vedere ale pantei		Text							
	Descrierea apropierii întrerupte		Text	Descrierea apropierii întrerupte la nivel de procedură						
	Descriere rută SID/STAR		Text	Descriere textuală a procedurii SID sau STAR						
	Gradient urcare apropiere întreruptă		Valoare	Valoarea gradientului de urcare în cadrul apropierii întrerupte pentru procedura de apropiere						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Notă CAT H		Text							
	CAT D mare		Text							
	Autorizare necesară (AR)		Text	Indicație RNP AR						
	Unități de măsură		Text							
	GNSS în loc de									
	Eroare comunicație		Text	Descriere eroare comunicație						
	Supraveghere/radar necesar									
	Notă obstacol apropiere SID		Text	Indicație oriunde există obstacole de apropiere, care nu au fost luate în considerare la stabilirea gradientului de proiectare a procedurii publicate						
	Aliniere decalaj									
	PDG mai mare de 3 %									

5. **Date privind mijloacele/sistemele de radionavigație**

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Mijloc de radionavigație										

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Tip		Text	Tip mijloc de radionavigație						
	Identificare		Text	Codul atribuit pentru identificarea unică a mijlocului de navigație						
	Nume		Text	Numele textual atribuit mijlocului de navigație						
	Zona de operare		Text	Indică dacă mijlocul de navigație deservește ruta (E), aerodromul (A) sau pe amândouă (AE)						
	Aerodromul deservit		Text	Indicatorul OACI de localizare sau numele aerodromurilor deservite						
	Pista deservită		Text	Indicativul pistei deservite						
	Entitatea operatoare		Text	Numele entității care operează facilitatea						
	Tipul operațiunilor admise		Listă de coduri	Indicarea tipului de operațiune admisă pentru ILS/MLS, GNSS de bază, sistemul de augmentare cu ajutorul sateliților (SBAS) și sistemul de augmentare cu ajutorul echipamentelor de la sol (GBAS)						
	Coamplasare		Text	Informație despre faptul că un mijloc de navigație se află în același loc cu alt mijloc de navigație						
	Orar de funcționare		Orar	Orarul de funcționare al mijlocului de radionavigație						
	Declinația magnetică			Diferența unghiulară dintre nordul adevărat și nordul magnetic						
		Unghi	Unghi	Declinația magnetică a mijlocului de radionavigație	ILS/NDB	A se vedea nota 1 de mai jos				
		Data	Data	Data la care declinația magnetică a avut valoarea corespunzătoare						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Declinația stației		Unghi	O variație de aliniere a mijlocului de navigație între radialul de zero grade și nordul adevărat, determinată la momentul calibrării stației	VOR/ILS/MLS					
	Direcție relevment zero		Text	Direcția «relevmentului zero» furnizată de stație, de exemplu nordul magnetic, nordul adevărat etc.	VOR					
	Frecvență		Valoare	Frecvența sau frecvența de ajustare a mijlocului de radionavigație						
	Canal		Text	Numărul de canal al mijlocului de radionavigație	DME sau GBAS					
	Poziție		Punct	Localizarea geografică a mijlocului de radionavigație		A se vedea nota 2 de mai jos				
	Cotă		Cotă	Cota antenei emițătoare a DME sau cota punctului de referință GBAS	DME sau GBAS	A se vedea nota 3 de mai jos				
	Înălțime elipsoidală		Înălțime	Înălțimea elipsoidală a punctului de referință GBAS	GBAS					
	Aliniere dispozitiv de localizare									
		Relevment	Relevment	Curs dispozitiv de localizare	Dispozitiv de localizare ILS	1/100 grade	Esențiale	Măsurate	1/100 grade (dacă este adevărat)	1 grad
		Tip	Text	Tipul de aliniere a dispozitivului de localizare, adevărat sau magnetic	Dispozitiv de localizare ILS					

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Aliniere de azimut zero		Relevment	Aliniere de azimut zero MLS	MLS	1/100 grade	Esențiale	Măsurate	1/100 grade (dacă este adevărat)	1 grad
	Unghi		Unghi	Unghiul pantei de coborâre a unui ILS sau unghiul normal al pantei de coborâre a unei instalații MLS	ILS GP/MLS					
	RDH		Valoare	Valoarea înălțimii punctului de referință ILS (ILS RDH)	ILS GP	0,5 m	Critice	Calculate		
	Distanța antenă dispozitiv de localizare – capăt pistă		Distanță	Distanța dintre dispozitivul de localizare ILS – capătul pistei/zonei FATO	Dispozitiv de localizare ILS	3 m	De rutină	Calculate	1 m sau 1 ft	Conform trasării
	Distanța antenă ILS pantă – TRSH		Distanță	Distanța antenă ILS pantă – prag, în lungul axului pistei	ILS GP	3 m	De rutină	Calculate	1 m sau 1 ft	Conform trasării
	Distanța marker ILS – TRSH		Distanță	Distanța marker ILS – prag	ILS	3 m	Esențiale	Calculate	1 m sau 1 ft	2/10 km (1/10 nm)
	Distanța antenă ILS DME – TRSH		Distanță	Distanța antenă ILS DME – prag, în lungul axului pistei	ILS	3 m	Esențiale	Calculate	1 m sau 1 ft	Conform trasării
	Distanța antenă MLS azimut – capăt pistă		Distanță	Distanța antenă MLS azimut – capăt pistă/zonă FATO	MLS	3 m	De rutină	Calculate	1 m sau 1 ft	Conform trasării
	Distanța antenă MLS cotă – TRHS		Distanță	Distanța antenă MLS cotă – prag, în lungul axului pistei	MLS	3 m	De rutină	Calculate	1 m sau 1 ft	Conform trasării

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Distanța antenă MLS DME – TRHS		Distanță	Distanța antenă MLS DME/P – prag, în lungul axului pistei	MLS	3 m	Esențiale	Calculate	1 m sau 1 ft	Conform trasării
	Polarizare semnal		Listă de coduri	Polarizare semnal GBAS (GBAS/H sau GBAS/E)	GBAS					
	Acoperire operațională definită (DOC)		Text	DOC sau volum standard de servicii (SSV) ca interval sau raza volumului de servicii de la mijlocul de navigație/punctul de referință GBAS, înălțime și sectoare, dacă este necesar						
			Nota 1		Dispozitiv de localizare ILS	1 grad	Esențiale	Măsurate	1 grad	
					NDB	1 grad	De rutină	Măsurate	1 grad	
								Măsurate		
			Nota 2		Mijloc de navigație aerodrom	3 m	Esențiale	Măsurate	1/10 sec	Conform trasării
					Punct de referință GBAS	1 m		Măsurate		
					Pe rută	100 m	Esențiale	Măsurate	1 sec	
								Măsurate		
			Nota 3		DME	30 m (100 ft)	Esențiale	Măsurate	30 m (100 ft)	30 m (100 ft)
					DME/P	3 m	Esențiale	Măsurate	3 m (10 ft)	
					Punct de referință GBAS	0,25 m	Esențiale		1 m sau 1 ft	

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
GNSS				Un sistem mondial de determinare a poziției și a timpului care include una sau mai multe constelații de sateliți, receptoare ale aeronavelor și funcții de monitorizare a integrității sistemelor, modernizat în funcție de necesități pentru a susține performanța de navigație necesară pentru utilizarea vizată						
	Nume		Text	Numele elementului GNSS (GPS, GBAS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS etc.)						
	Frecvență		Valoare	Frecvența GNSS	După caz					
	Zonă de acoperire		Poligon	Localizarea geografică a zonei serviciului GNSS						
	Zonă de acoperire		Poligon	Localizarea geografică a zonei de acoperire GNSS						
	Autoritatea operatoare		Text	Numele autorității care operează facilitatea						
Lumini aeronautice de sol				Lumini aeronautice de sol și alte balize luminoase care desemnează poziții geografice selectate de statul membru ca fiind semnificative						
	Tip		Text	Tipul de baliză						
	Indicativ		Text	Codul atribuit pentru identificarea unică a balizei						
	Nume		Text	Numele orașului/localității sau altă identificare a balizei						
	Intensitate		Valoare	Intensitatea luminii balizei					1000 cd	

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Caracteristici		Text	Informații privind caracteristicile balizei						
	Orar de funcționare		Orar	Orarul de funcționare al balizei						
	Poziție		Punct	Localizarea geografică a balizei						
Lumini marine										
	Poziție		Punct	Localizarea geografică a balizei						
	Interval de vizibilitate		Distanță	Intervalul de vizibilitate al balizei						
	Caracteristici		Text	Informații privind caracteristicile balizei						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Sistem special de navigație				Stații asociate sistemelor speciale de navigație (DECCA, LORAN etc.)						
	Tip		Text	Tipul serviciului disponibil (semnal principal, semnal secundar, culoare)						
	Indicativ		Text	Codul atribuit pentru identificarea unică a sistemului special de navigație						
	Nume		Text	Numele textual atribuit sistemului special de navigație						
	Frecvență		Valoare	Frecvența sistemului special de navigație frecvențe (numărul canalului, intervalul de bază al impulsurilor, rata de recurență, după caz)						
	Orar de funcționare		Orar	Orarul de funcționare al sistemului special de navigație						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Poziție		Punct	Localizarea geografică a sistemului special de navigație		100 m	Esențiale	Măsurate/calculate		
	Entitatea operatoare		Text	Numele entității care operează facilitatea						
	Acoperirea instalației		Text	Descrierea acoperirii instalației sistemului special de navigație						

6. **Date de obstaculare**

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Obstacol				Toate obstacolele fixe (temporare sau permanente) și mobile sau părți ale acestora						
	Identificatorul obstacolului		Text	Identificatorul unic al obstacolului						
	Operator/ proprietar		Text	Numele și informațiile de contact ale operatorului sau le proprietarului obstacolului						
	Tip de geometrie		Listă de coduri	Indică dacă obstacolul este un punct, o linie sau un poligon						
	Poziția orizontală		Punct sau linie sau poligon	Poziția orizontală a obstacolului		A se vedea nota 1 de mai jos				
	Întindere orizontală		Distanță	Întinderea orizontală a obstacolului						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Cotă		Cotă	Cota punctului celui mai ridicat al obstacolului		A se vedea nota 2 de mai jos				
	Înălțime		Înălțime	Înălțimea obstacolului deasupra solului						
	Tip		Text	Tipul obstacolului						
	Indicarea datei și a orei		Data	Data și ora creării obstacolului						
	Operațiuni		Text	Operațiuni asupra unor elemente ale obstacolelor mobile						
	Eficacitate		Text	Eficacitatea tipurilor temporare de obstacole						
	Iluminat									
		Tip	Text	Tipul de iluminat						
		Culoare	Text	Culoarea luminilor obstacolelor						
	Marcaj		Text	Tipul marcajului de obstacole						
	Materiale		Text	Materialul predominant al suprafeței obstacolului						
			Nota 1	Obstacole din Zona 1		50 m	De rutină	Măsurate	1 sec	Conform trasării
				Obstacole din Zona 2 (inclusiv 2a, 2b, 2c, 2d, zona traiectoriei de zbor la decolare și suprafețele de limitare a obstacolelor)		5 m	Esențiale	Măsurate	1/10 sec	1/10 sec
				Obstacole din Zona 3		0,5 m	Esențiale	Măsurate	1/10 sec	1/10 sec
				Obstacole din Zona 4		2,5 m	Esențiale	Măsurate		

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
			Nota 2	Obstacole din Zona 1		30 m	De rutină	Măsurate	1 m sau 1 ft	3 m (10 ft)
				Obstacole din Zona 2 (inclusiv 2a, 2b, 2c, 2d, zona traiectoriei de zbor la decolare și suprafețele de limitare a obstacolelor)		3 m	Esențiale	Măsurate	1 m sau 1 ft	1 m sau 1 ft
				Obstacole din Zona 3		0,5 m	Esențiale	Măsurate	0,1 m sau 0,1 ft sau 0,01 m	1 m sau 1 ft
				Obstacole din Zona 4		1 m	Esențiale	Măsurate	0,1 m	

7. **Date geografice**

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Clădiri				Clădiri (cu semnificație operațională) și alte elemente evidente/proeminente (ale aerodromului)						
	Nume		Text	Numele clădirii						
	Geometrie		Poligon	Localizarea geografică a clădirii						
Zone construite				Zone acoperite de orașe și sate						
	Nume		Text	Numele suprafeței construite						
	Geometrie		Punct/poligon	Localizarea geografică a zonei construite						
Căi ferate				Toate căile ferate cu valoare de punct de reper						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Nume		Text	Numele căii ferate						
	Geometrie		Linie	Localizarea geografică a căilor ferate						
Autostrăzi și șosele				Toate autostrăzile și șoselele cu valoare de punct de reper						
	Nume		Text	Numele autostrăzilor și șoselelor						
	Geometrie		Linie	Localizarea geografică a autostrăzilor și a șoselelor						
Puncte de reper				Puncte de reper naturale și culturale, precum poduri, linii de transmisie importante, instalații permanente de telecabină, turbine eoliene, structuri miniere, forturi, ruine, diguri, conducte, stânci, faleze, dune de nisip, faruri izolate, atunci când se consideră că prezintă importanță pentru navigația aeriană vizuală						
	Caracteristici		Text	Descrierea punctului de reper						
	Geometrie		Linie	Localizarea geografică a căilor ferate						
Frontiere politice				Frontiere politice internaționale						
	Geometrie		Linie	Localizarea geografică a frontierelor politice internaționale						
Hidrografie				Toate elementele hidrografice, inclusiv maluri, lacuri, râuri și pâraie (inclusiv cele fără caracter peren), lacuri sărate, ghețari și calote glaciare						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Nume		Text	Numele elementului hidrografic						
	Geometrie		Linie/poligon	Localizarea geografică a elementului hidrografic						
Suprafețe împădurite				Suprafețe împădurite						
	Geometrie		Poligon	Localizarea geografică a suprafeței împădurite						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
Drumuri de serviciu				Partea din suprafața aerodromului folosită de vehiculele de serviciu						
	Geometrie		Poligon	Localizarea geografică a drumurilor de serviciu						
	Bază element		Text	Identificarea tipului de element afectat						
	Baza identificatorului		Text	Numele elementului subiacent al căii de rulare, al poziției de staționare sau al platformei						
Zona de construcție				Partea din suprafața aerodromului aflată în construcție						
	Geometrie		Poligon	Localizarea geografică a zonei de construcție						
Suprafață nepotrivită pentru deplasarea aeronavei				Suprafețe nepotrivite pentru deplasarea aeronavei						
	Geometrie		Poligon	Zona de deplasare descrisă este permanent nepotrivită pentru aeronavă și este identificată în mod clar ca atare						
Punct control măsurare				Un punct stabilit pentru controlul măsurării						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Număr identificator		Text	Identificator unic special atribuit permanent unei instanțe a unui element de către furnizorul de date						
	Localizare		Punct	Localizarea geografică a punctului de control al măsurării						
	Cotă		Cotă	Cota punctului de control al măsurării						
Nodul rețelei de rutare a suprafeței aerodromului (ASRN)				Un vertex într-un grafic care definește ASRN						
	Rețea identificator		Text	Numele logic format dintr-o listă delimitată de nume pentru unul sau mai multe elemente asociate elementului ASRN						
	Prag identificator		Text	Numele instanței elementului						
	Număr identificator		Text	Identificator unic special atribuit permanent unei instanțe a unui element de către un furnizor de date						
	Ref term		Text	Clădire terminale asociată cu instanța elementului						
	Tip nod		Text	Tipul de nod						
	Categorie		Text	Categorie operațiuni cu vizibilitate redusă la poziția de așteptare						
	Poziție		Punct	Localizarea geografică a nodului ASRN						
Marginea ASRN				O legătură între nodurile dintr-un grafic, care definește ASRN						

Subiect	Proprietate	Subproprietate	Tip	Descriere	Notă	Acuratețe	Integritate	Mod gen.	Rez. pub.	Rez. hartă
	Rețea identificator		Text	Numele logic format dintr-o listă delimitată de nume pentru unul sau mai multe elemente asociate elementului ASRN						
	Direcție		Text	Unidirecționalitatea sau bidirecționalitatea instanței corespunzătoare a elementului						
	Ref nod 1		Text	Identificatorul nodului ASRN care corespunde punctului inițial al geometriei marginale						
	Ref nod 2		Text	Identificatorul nodului ASRN care corespunde punctului final al geometriei marginale						
	Tip margine		Text	Tipul marginii						
	Deriv. margine		Text	Metoda de derivare a geometriei marginale						
	Geometrie		Linie	Localizarea geografică a marginii ASRN						

Tipurile de date menționate în coloana 4 «Tipul»

Tip	Descriere	Elemente de date
Punct	O pereche de coordonate (latitudine și longitudine) raportate la elipsoidul matematic, care definesc localizarea unui punct pe suprafața Pământului;	Latitudine Longitudine Sistem de referință orizontal Unități de măsură Acuratețe orizontală obținută
Linie	Secvența de puncte care definesc un obiect liniar	Secvența de puncte
Poligon	Secvența de puncte care formează limitele poligonului; primul și ultimul punct sunt identice	Secvența închisă de puncte
Înălțime	Distanța verticală a unui nivel, punct sau obiect, considerat drept punct, măsurată de la un punct de referință specific	Valoare numerică Sistem de referință vertical Unități de măsură Acuratețe verticală obținută
Altitudine	Distanța verticală a unui nivel, punct sau obiect, considerat drept punct, măsurată de la MSL	Valoare numerică Sistem de referință vertical Unități de măsură Acuratețe verticală obținută
Cotă	Distanța verticală a unui punct sau nivel de pe suprafața pământului sau lipit de aceasta, măsurată de la MSL	Valoare numerică Sistem de referință vertical Unități de măsură Acuratețe verticală obținută
Distanță	O valoare unghiulară	Valoare numerică Unități de măsură Acuratețea obținută
Unghi/relevment	O valoare unghiulară	Valoare numerică Unități de măsură Acuratețea obținută
Valoare	Orice valoare măsurată, declarată sau derivată care nu este menționată mai sus	Valoare numerică Unități de măsură Acuratețea obținută
Data	O dată calendaristică ce face referire la o anumită zi sau lună	Text
Orar	O perioadă de timp repetitivă, compusă din unul sau mai multe intervale sau date speciale (de exemplu, zile de sărbătoare legală) care se succedă ciclic	Text
Listă de coduri	Un set de șiruri de text sau valori predefinite	Text
Text	Text liber	Un șir de caractere fără restricții”

4. Anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) subpartea A se modifică după cum urmează:

(i) în secțiunea 1 se adaugă următoarele puncte ATS.OR.110-ATS.OR.150:

„ATS.OR.110 Coordonarea între operatorii de aerodrom și furnizorii de servicii de trafic aerian

Furnizorul de servicii de trafic aerian stabilește acorduri cu operatorul aerodromului la care furnizează servicii de trafic aerian pentru a asigura o coordonare adecvată a activităților și a serviciilor furnizate, precum și schimbul de date și informații relevante.

ATS.OR.115 Coordonarea între unitățile militare și furnizorii de servicii de trafic aerian

Fără a aduce atingere articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 2150/2005, un furnizor de servicii de trafic aerian se asigură că unitățile sale de servicii de trafic aerian furnizează unităților militare adecvate, fie în mod curent, fie la cerere, în conformitate cu procedurile convenite la nivel local, un plan de zbor pertinent și alte date privind zborurile aeronavelor civile pentru a facilita identificarea acestora.

ATS.OR.120 Coordonarea între furnizorii de servicii meteorologice și furnizorii de servicii de trafic aerian

(a) Pentru a se asigura că aeronavele primesc cele mai actualizate informații meteorologice pentru operațiunile lor, un furnizor de servicii de trafic aerian ia măsurile necesare împreună cu furnizorul de servicii meteorologice asociat astfel încât personalului serviciilor de trafic aerian:

1) pe lângă utilizarea instrumentelor indicatoare, să raporteze, dacă este observat de personalul serviciilor de trafic aerian sau comunicat de aeronave, orice alt element meteorologic care poate fi convenit;

2) să raporteze cât mai curând posibil fenomenele meteorologice de importanță operațională care nu au fost incluse în raportul meteorologic al aerodromului, dacă sunt observate de personalul serviciilor de trafic aerian sau comunicate de aeronave;

3) să raporteze cât mai curând posibil informațiile pertinente cu privire la activitatea vulcanică preeruptivă, la erupțiile vulcanice și la norii de cenușă vulcanică. În plus, centrele de control regional și centrele de informare a zborurilor trebuie să raporteze informațiile către centrul de veghe meteorologică asociat și către centrele consultative pentru cenușă vulcanică (VAAC).

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că se menține o coordonare strânsă între centrele de control regional, centrele de informare a zborurilor și centrele de veghe meteorologică asociate, astfel încât informațiile despre cenușa vulcanică incluse în mesajele NOTAM și SIGMET să fie coerente.

ATS.OR.125 Coordonarea între serviciile de informare aeronautică și furnizorii de servicii de trafic aerian

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian transmite furnizorului de servicii de informare aeronautică relevant informațiile aeronautice care trebuie publicate, în funcție de necesități, pentru a permite utilizarea acestor servicii de trafic aerian.

(b) Pentru a se asigura că furnizorii de servicii de informare aeronautică obțin informații care să le permită furnizarea de informații actualizate înaintea zborului, precum și satisfacerea nevoii de informații în timpul zborului, furnizorul de servicii de trafic aerian și furnizorul de servicii de informare aeronautică iau măsurile necesare pentru a transmite, în cel mai scurt timp, furnizorului de servicii de informare aeronautică responsabil următoarele:

1) informații cu privire la condițiile de pe aerodrom;

2) starea operațională a instalațiilor asociate, a serviciilor și a mijloacelor de navigație din zona lor de responsabilitate;

3) prezența activității vulcanice observate de personalul serviciilor de trafic aerian sau raportate de aeronave;

4) orice alte informații considerate a fi de importanță operațională.

(c) Înainte de a efectua schimbări ale sistemului de navigație aeriană de care răspunde, furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie:

1) să asigure o coordonare strânsă cu furnizorul (furnizorii) de servicii de informare aeronautică în cauză;

2) să țină seama în mod corespunzător de timpul necesar pentru ca furnizorul de servicii de informare aeronautică să pregătească, să redacteze și să publice materiale relevante în scopul diseminării;

3) să transmită informațiile în timp util furnizorului de servicii de informare aeronautică în cauză.

(d) Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să respecte datele de intrare în vigoare, prestabilite și convenite la nivel internațional, ale sistemului de regularizare și control al distribuirii informațiilor aeronautice (AIRAC), adăugând un interval de 14 zile pentru expedierea prin poștă, atunci când transmite furnizorilor de servicii de informare aeronautică informații și/sau date brute, în conformitate cu ciclul AIRAC.

ATS.OR.130 Timpul în cadrul serviciilor de trafic aerian

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unitățile de servicii de trafic aerian sunt dotate cu ceasuri care indică timpul în ore, minute și secunde, vizibile în mod clar din fiecare poziție de lucru din unitatea în cauză.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că ceasurile din unitățile de servicii de trafic aerian și alte dispozitive de înregistrare a timpului sunt verificate, în funcție de necesități, pentru a asigura redarea corectă a orei, cu o marjă maximă de eroare de plus/minus 30 de secunde în raport cu UTC. Ori ce câte ori o unitate de servicii de trafic aerian utilizează comunicațiile prin legătură de date, ceasurile și alte dispozitive de înregistrare a timpului trebuie verificate, în funcție de necesități, pentru a asigura redarea corectă a orei, cu o marjă maximă de eroare de plus/minus 1 secundă în raport cu UTC.

(c) Ora corectă se obține de la o stație de timp standardizat sau, dacă nu este posibil, de la o altă unitate care a obținut ora corectă de la o astfel de stație.

ATS.OR.135 Măsuri de urgență

Furnizorul de servicii de trafic aerian elaborează planuri de urgență, astfel cum se prevede la punctul ATM/ANS.OR.A.070 din anexa III, în strânsă coordonare cu furnizorii de servicii de trafic aerian responsabili cu furnizarea serviciilor în porțiuni adiacente ale spațiului aerian și, după caz, cu utilizatorii spațiului aerian în cauză.

ATS.OR.140 Defecțiunile și funcționarea necorespunzătoare a sistemelor și echipamentelor

Furnizorul de servicii de trafic aerian ia măsurile corespunzătoare pentru ca unitățile de servicii de trafic aerian să raporteze imediat orice defecțiune sau funcționare necorespunzătoare a sistemelor de comunicații, de navigație și de supraveghere sau a oricărui alt sistem sau echipament semnificativ din punctul de vedere al siguranței, care ar putea afecta siguranța sau eficiența operațiunilor de zbor și/sau furnizarea serviciilor de trafic aerian.

ATS.OR.145 Funcționarea serviciului de control al traficului aerian

Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că informațiile privind mișcările aeronavelor, împreună cu o înregistrare a autorizărilor ATC acordate respectivelor aeronave, sunt afișate în așa fel încât să permită o analiză promptă, astfel încât să se mențină un flux eficient al traficului aerian, cu o eșalonare adecvată între aeronave.

ATS.OR.150 Transferul de responsabilitate pentru control și transferul comunicațiilor

Furnizorul de servicii de trafic aerian stabilește procedurile de coordonare aplicabile transferului de responsabilitate pentru controlul zborurilor, inclusiv transferului comunicațiilor și punctelor de transfer al controlului, în cadrul scrisorilor de acord și al manualelor de operațiuni, după caz.";

(ii) se adaugă următoarele secțiuni 4 și 5:

„*SECȚIUNEA 4*

CERINȚE ÎN MATERIE DE COMUNICAȚII

ATS.OR.400 Serviciul mobil aeronautic (comunicații aer-sol) – generalități

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian utilizează vocea și/sau legăturile de date în cadrul comunicațiilor aer-sol pentru serviciile de trafic aerian.

(b) Atunci când se utilizează comunicații directe bilaterale controlor-pilot prin voce sau prin legătură de date pentru furnizarea serviciului de control al traficului aerian, furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să asigure mijloace de înregistrare pe toate aceste canale de comunicații aer-sol.

(c) Atunci când se utilizează comunicații directe bilaterale aer-sol prin voce sau prin legătură de date pentru furnizarea serviciului de informare a zborurilor, inclusiv AFIS, furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să asigure mijloace de înregistrare pe toate aceste canale de comunicații aer-sol, cu excepția cazului în care autoritatea competentă prevede altfel.

ATS.OR.405 Utilizarea și disponibilitatea canalului de urgență VHF

(a) În conformitate cu dispozițiile articolului 3d, canalul de urgență VHF (121,500 MHz) este utilizat în scopuri de urgență reală, printre care se numără oricare dintre următoarele:

1) asigurarea unui canal liber între aeronavele aflate în pericol sau în situație de urgență și o stație de la sol, atunci când canalele uzuale sunt utilizate pentru alte aeronave;

2) asigurarea unui canal de comunicații VHF între aeronave și aerodromuri, care nu este utilizat în mod obișnuit de serviciile aeriene internaționale, în cazul apariției unei situații de urgență;

3) asigurarea unui canal de comunicații VHF comun între aeronave, fie ele civile sau militare, și între aceste aeronave și serviciile de suprafață, implicate în operațiuni comune de căutare și salvare, înainte de a comuta, atunci când este necesar, pe frecvența corespunzătoare;

4) asigurarea comunicațiilor aer-sol cu aeronavele atunci când defectarea echipamentului de bord împiedică utilizarea canalelor uzuale;

5) asigurarea unui canal pentru funcționarea emițătoarelor pentru localizare în caz de urgență (ELT) și pentru comunicațiile dintre stația de salvare de la bord și aeronavele implicate în operațiuni de căutare și salvare;

6) asigurarea unui canal VHF comun pentru comunicațiile dintre aeronavele civile și aeronavele interceptoare sau unitățile de control al interceptării și între aeronavele civile sau interceptoare și unitățile de servicii de trafic aerian în cazul interceptării unei aeronave civile.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să asigure frecvența de 121,500 MHz la:

1) toate centrele de control regional și centrele de informare a zborurilor;

2) turnurile de control de aerodrom și unitățile de control al apropierii care deservesc aerodromuri internaționale și aerodromuri internaționale de rezervă;

3) orice amplasament suplimentar desemnat de autoritatea competentă, în care asigurarea respectivei frecvențe este considerată necesară pentru a garanta recepționarea imediată a apelurilor de pericol sau pentru a îndeplini scopurile specificate la litera (a).

ATS.OR.410 Serviciul mobil aeronautic (comunicații aer-sol) – serviciul de informare a zborurilor

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură, în măsura posibilului și cu aprobarea autorității competente, că mijloacele de comunicații aer-sol permit efectuarea de comunicații bilaterale între un centru de informare a zborurilor și aeronavele echipate corespunzător care zboară oriunde în regiunea de informare a zborurilor.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că mijloacele de comunicații aer-sol permit efectuarea directă, rapidă, continuă și fără paraziți a comunicațiilor bilaterale între o unitate AFIS și aeronavele echipate corespunzător care operează în spațiul aerian menționat la punctul ATS.TR.110 litera (a) punctul 3.

ATS.OR.415 Serviciul mobil aeronautic (comunicații aer-sol) – serviciul de control regional

Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că mijloacele de comunicații aer-sol permit efectuarea de comunicații bilaterale între o unitate care furnizează serviciul de control regional și aeronavele echipate corespunzător care zboară oriunde în regiunea sau regiunile de control.

ATS.OR.420 Serviciul mobil aeronautic (comunicații aer-sol) – serviciul de control al apropierii

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că mijloacele de comunicații aer-sol permit efectuarea directă, rapidă, continuă și fără paraziți a comunicațiilor bilaterale între unitatea care furnizează serviciul de control al apropierii și aeronavele echipate corespunzător aflate sub controlul său.

(b) În cazul în care unitatea care furnizează serviciul de control al apropierii funcționează ca o unitate separată, comunicațiile aer-sol trebuie efectuate pe canale de comunicații rezervate pentru uzul exclusiv al acesteia.

ATS.OR.425 Serviciul mobil aeronautic (comunicații aer-sol) – serviciu de control de aerodrom

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că mijloacele de comunicații aer-sol permit efectuarea directă, rapidă, continuă și fără paraziți a comunicațiilor bilaterale între un turn de control de aerodrom și aeronavele echipate corespunzător care operează pe o rază de maxim 45 km (25 NM) de aerodromul în cauză.

(b) În cazul în care condițiile impun acest lucru, un furnizor de servicii de trafic asigură canale de comunicații separate pentru controlul traficului care operează pe suprafața de manevră.

ATS.OR.430 Serviciul fix aeronautic (comunicații sol-sol) – generalități

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că se utilizează comunicații directe prin voce și/sau legătură de date în cadrul comunicațiilor sol-sol aferente pentru serviciile de trafic aerian.

(b) Atunci când comunicațiile în scopuri de coordonare ATC sunt sprijinite de automatizare, furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că eventualele defectări ale acestei coordonări automate sunt prezentate în mod clar controlorului sau controlorilor de trafic aerian responsabili cu coordonarea zborurilor într-o unitate care transferă controlul.

ATS.OR.435 Serviciul fix aeronautic (comunicații sol-sol) – comunicații în cadrul unei regiuni de informare a zborurilor

(a) Comunicații între unitățile de servicii de trafic aerian

1) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că centrul de informare a zborurilor dispune de mijloace pentru efectuarea comunicațiilor cu următoarele unități care furnizează un serviciu în zona sa de responsabilitate:

(i) centrul de control regional;

(ii) unitățile de control al apropierii;

(iii) turnurile de control de aerodrom;

(iv) unitățile AFIS.

2) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că centrul de control regional, pe lângă faptul că este conectat la centrul de informare a zborurilor, astfel cum se prevede la punctul 1, dispune de mijloace pentru efectuarea comunicațiilor cu următoarele unități care furnizează un serviciu în zona sa de responsabilitate:

(i) unitățile de control al apropierii;

(ii) turnurile de control de aerodrom;

(iii) unitățile AFIS;

(iv) birourile de raportare ale serviciilor de trafic aerian, în cazul în care acestea constituie structuri separate.

3) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unitatea de control al apropierii, pe lângă faptul că este conectată la centrul de informare a zborurilor și la centrul de control regional, astfel cum se prevede la punctele 1 și 2, dispune de mijloace pentru efectuarea comunicațiilor cu:

(i) turnul sau turnurile de control de aerodrom asociate;

(ii) unitatea sau unitățile AFIS relevante;

(iii) biroul sau birourile de raportare ale serviciilor de trafic aerian asociate, în cazul în care acestea constituie structuri separate.

4) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnul de control de aerodrom sau unitatea AFIS, pe lângă faptul că sunt conectate la centrul de informare a zborurilor, la centrul de control regional și la unitatea de control al apropierii, astfel cum se prevede la punctele 1, 2 și 3, dispun de mijloace pentru efectuarea comunicațiilor cu biroul de raportare al serviciilor de trafic aerian asociat, în cazul în care acesta constituie o structură separată.

(b) Comunicații între unitățile de servicii de trafic aerian și alte unități

1) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că centrul de informare a zborurilor și centrul de control regional dispun de mijloace pentru efectuarea comunicațiilor cu următoarele unități care furnizează un serviciu în zona lor de responsabilitate:

(i) unitățile militare corespunzătoare;

(ii) furnizorul sau furnizorii de servicii meteorologice care deservesc centrul;

(iii) stația de telecomunicații aeronautice care deservește centrul;

(iv) birourile corespunzătoare ale operatorilor de aeronave;

(v) centrul de coordonare a operațiunilor de salvare sau, în lipsa unui astfel de centru, orice alt serviciu de urgență adecvat;

(vi) biroul NOTAM internațional care deservește centrul.

2) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unitatea de control al apropierii, turnul de control de aerodrom și unitatea AFIS dispun de mijloace pentru efectuarea comunicațiilor cu următoarele unități care furnizează un serviciu în zona lor de responsabilitate:

(i) unitățile militare corespunzătoare;

(ii) serviciile de salvare și de urgență (inclusiv ambulanță, pompieri etc.);

(iii) furnizorul de servicii meteorologice care deservește unitatea în cauză;

(iv) stația de telecomunicații aeronautice care deservește unitatea în cauză;

(v) unitatea care furnizează serviciul de administrare a platformei, în cazul în care aceasta constituie o structură separată.

3) Mijloacele de comunicații prevăzute la litera (b) punctul 1 subpunctul (i) și la litera (b) punctul 2 subpunctul (i) trebuie să permită comunicații rapide și fiabile între unitatea de servicii de trafic aerian în cauză și unitatea sau unitățile militare responsabile cu controlul operațiunilor de interceptare din zona de responsabilitate a unității serviciului de trafic aerian, pentru a îndeplini obligațiile prevăzute în secțiunea 11 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012.

(c) Descrierea mijloacelor de comunicații

1) Mijloacele de comunicații prevăzute la litera (a), la litera (b) punctul 1 subpunctul (i) și la litera (b) punctul 2 subpunctele (i), (ii) și (iii) trebuie să permită:

(i) comunicații prin vorbire directă ca atare sau în combinație cu comunicații prin legătură de date, astfel încât, în scopul transferului controlului cu ajutorul radarului sau al ADS-B, comunicațiile să fie stabilite instantaneu, iar în alte scopuri, comunicațiile să fie stabilite de regulă în 15 secunde;

(ii) comunicații tipărite, atunci când este necesară o înregistrare scrisă; durata de tranzit a mesajelor pentru astfel de comunicații trebuie să nu depășească 5 minute.

2) În toate cazurile care nu intră sub incidența literei (c) punctul 1, mijloacele de comunicații trebuie să permită:

(i) comunicații prin vorbire directă ca atare sau în combinație cu comunicații prin legătură de date, astfel încât comunicațiile să fie stabilite de regulă în 15 secunde;

(ii) comunicații tipărite, atunci când este necesară o înregistrare scrisă; durata de tranzit a mesajelor pentru astfel de comunicații trebuie să nu depășească 5 minute.

3) În toate cazurile în care este necesar transferul automat de date către și/sau de la computerele serviciilor de trafic aerian, trebuie asigurate mijloace adecvate pentru înregistrarea automată.

4) Mijloacele de comunicații prevăzute la litera (b) punctul 2 subpunctele (i), (ii) și (iii) trebuie să permită comunicații prin vorbire directă în regim de teleconferință, astfel încât comunicațiile să fie stabilite de regulă în 15 secunde.

5) Toate mijloacele de comunicații prin vorbire directă sau prin legătură de date între unitățile de servicii de trafic aerian și între unitățile de servicii de trafic aerian și alte unități descrise la litera (b) punctele 1 și 2 trebuie să aibă asigurată înregistrarea automată.

ATS.OR.440 Serviciul fix aeronautic (comunicații sol-sol) – comunicații între regiunile de informare a zborurilor

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că centrele de informare a zborurilor și centrele de control regional dispun de mijloace pentru efectuarea comunicațiilor cu toate centrele de informare a zborurilor și centrele de control regional adiacente. Aceste mijloace de comunicații trebuie să permită, în toate cazurile, transmiterea mesajelor într-o formă adecvată pentru păstrarea acestora ca înregistrări permanente și pentru transmiterea lor în timpii de tranzit specificați în acordurile regionale de navigație aeriană ale OACI.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că mijloacele de comunicații între centrele de control regional care deservesc regiuni de control învecinate permit, în plus, comunicații prin voce și, după caz, prin legătură de date, cu înregistrare automată, astfel încât, în scopul transferului controlului pe baza datelor de supraveghere ATS, comunicațiile să fie stabilite instantaneu, iar în alte scopuri, comunicațiile să fie stabilite de regulă în 15 secunde.

(c) În cazul în se prevede astfel într-un acord între statele în cauză pentru a elimina sau a reduce necesitatea interceptării în cazul devierii de la traiectul alocat, furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că mijloacele de comunicații între centrele de informare a zborurilor sau centrele de control regional adiacente, altele decât cele menționate la litera (b):

1) permit comunicații prin vorbire directă ca atare sau în combinație cu comunicații prin legătură de date;

2) permit, în mod normal, stabilire comunicațiilor în 15 secunde;

3) asigură înregistrarea automată.

(d) Furnizorul de servicii de trafic aerian în cauză se asigură că unitățile adiacente de servicii de trafic aerian sunt interconectate în toate cazurile în care există circumstanțe speciale.

(e) Ori de câte ori condițiile locale sunt de așa natură încât este necesară autorizarea aeronavelor de a pătrunde într-un spațiu aerian controlat înainte de plecare, furnizorul sau furnizorii de servicii de trafic aerian în cauză se asigură că unitățile de servicii de trafic aerian care dau autorizarea aeronavelor sunt conectate la unitatea de control al traficului aerian care deservește spațiul aerian controlat adiacent.

(f) Mijloacele de comunicații care susțin conexiunile ce trebuie stabilite în conformitate cu literele (d) și (e) trebuie să permită comunicații prin vorbire directă ca atare sau în combinație cu comunicații prin legătură de date, cu înregistrare automată, astfel încât, în scopul transferului controlului pe baza supravegherii ATS, comunicațiile să fie stabilite instantaneu, iar în alte scopuri, comunicațiile să fie stabilite de regulă în 15 secunde.

(g) În toate cazurile în care este necesar schimbul automat de date între computerele serviciilor de trafic aerian, furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să asigure mijloace adecvate pentru înregistrarea automată.

ATS.OR.445 Comunicații în vederea controlului sau a gestionării vehiculelor, altele decât aeronavele, pe suprafețele de manevră ale aerodromurilor

(a) Cu excepția cazului în care se consideră că este adecvată comunicarea printr-un sistem de semnale vizuale, furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să asigure mijloace de comunicații bilaterale prin radiotelefonie pentru unul dintre următoarele servicii:

1) serviciul de control de aerodrom, în vederea controlului vehiculelor pe suprafața de manevră;

2) AFIS, în vederea gestionării vehiculelor pe suprafața de manevră, în cazul în care acest serviciu este furnizat în conformitate cu punctul ATS.TR.305 litera (f).

(b) Necesitatea unor canale separate de comunicații în vederea controlului sau a gestionării vehiculelor pe suprafața de manevră se stabilește sub rezerva efectuării unei evaluări a siguranței.

(c) Trebuie asigurate mijloace de înregistrare automată pe toate canalele menționate la litera (b).

ATS.OR.450 Înregistrarea automată a datelor de supraveghere

Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că datele de supraveghere de la echipamentele radar primar și secundar sau de la alte sisteme (de exemplu, ADS-B, ADS-C), utilizate ca instrument de sprijin pentru serviciile de trafic aerian, sunt înregistrate automat în vederea utilizării în investigarea accidentelor și a incidentelor, în operațiunile de căutare și salvare sau la evaluarea serviciilor de trafic aerian și a sistemelor de supraveghere și în activitățile de pregătire.

ATS.OR.455 Păstrarea informațiilor și a datelor înregistrate

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian păstrează pe o perioadă de cel puțin 30 de zile următoarele:

1) înregistrări ale canalelor de comunicații, astfel cum se prevede la punctul ATS.OR.400 literele (b) și (c);

2) înregistrări de date și comunicații, astfel cum se prevede la punctul ATS.OR.435 litera (c) punctele 3 și 5;

3) înregistrări automate, astfel cum se prevede la punctul ATS.OR.440;

4) înregistrări ale comunicațiilor, astfel cum se prevede la punctul ATS.OR.445;

5) înregistrări de date, astfel cum se prevede la punctul ATS.OR.450;

6) benzi de evidență progresivă a zborurilor pe suport de hârtie, date electronice de evidență progresivă a zborurilor și de coordonare.

(b) În cazul în care înregistrările și jurnalele enumerate la litera (a) sunt relevante pentru investigarea accidentelor și a incidentelor, acestea se păstrează pe perioade mai lungi, până când devine evident că nu vor mai fi necesare.

ATS.OR.460 Înregistrarea comunicațiilor de fundal și a mediului sonor

(a) Cu excepția cazului în care autoritatea competentă prevede altfel, unitățile de servicii de trafic aerian trebuie să fie dotate cu dispozitive care înregistrează comunicațiile de fundal și mediul sonor de la postul de lucru al controlorului de trafic aerian, al agentului serviciului de informare a zborurilor sau al agentului AFIS, după caz, și care au capacitatea de a păstra informațiile înregistrate cel puțin în ultimele 24 de ore de funcționare.

(b) Aceste înregistrări sunt utilizate exclusiv pentru investigarea accidentelor și a incidentelor care fac obiectul raportării obligatorii.

SECȚIUNEA 5

CERINȚE ÎN MATERIE DE INFORMAȚII

ATS.OR.500 Informații meteorologice – generalități

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unităților de servicii de trafic aerian relevante le sunt furnizate informații actualizate cu privire la condițiile meteorologice existente și prognozate, după cum este necesar pentru îndeplinirea funcțiilor acestor unități.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unităților de servicii de trafic aerian relevante le sunt furnizate informațiile detaliate disponibile cu privire la localizarea, întinderea verticală, direcția și viteza de deplasare a fenomenelor meteorologice din vecinătatea aerodromului, în special din zonele de urcare inițială și de apropiere, care ar putea fi periculoase pentru operațiunile aeronavelor.

(c) Informațiile prevăzute la literele (a) și (b) sunt furnizate într-o formă care să necesite un minim de interpretare din partea personalului serviciilor de trafic aerian și cu o frecvență care să satisfacă cerințele unităților de servicii de trafic aerian în cauză.

ATS.OR.505 Informații meteorologice pentru centrele de informare a zborurilor și centrele de control regional

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că centrelor de informare a zborurilor și centrelor de control regional le sunt furnizate informațiile meteorologice prevăzute la punctul MET.OR.245 litera (f) din anexa V, acordându-se o atenție deosebită apariției sau apariției prognozate a unei agravări a unui element meteorologic, de îndată ce poate fi determinat acest lucru. Rapoartele și prognozele în cauză trebuie să acopere regiunea de informare a zborurilor sau regiunea de control și alte astfel de regiuni, dacă autoritatea competentă prevede astfel.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că centrelor de informare a zborurilor și centrelor de control regional le sunt furnizate, la intervale adecvate, date actualizate privind presiunea pentru calajul altimetrelor, pentru acele locații specificate de centrul de informare a zborurilor sau de centrul de control regional în cauză.

ATS.OR.510 Informații meteorologice pentru unitățile care furnizează un serviciu de control al apropierii

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unităților care furnizează serviciul de control al apropierii le sunt transmise informații meteorologice pentru spațiul aerian și aerodromurile care fac obiectul activității lor, astfel cum se prevede la punctul MET.OR.242 litera (b) din anexa V.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că, atunci când sunt utilizate mai multe anemometre, afișajele la care sunt conectate acestea trebuie să fie clar marcate pentru a identifica pista și porțiunea de pistă monitorizate de fiecare anemometru în parte.

(c) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unităților care furnizează serviciul de control al apropierii le sunt transmise date actualizate privind presiunea pentru calajul altimetrelor, pentru acele locații specificate de unitatea care furnizează serviciul de control al apropierii.

(d) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unitățile care furnizează serviciul de control al apropierii pentru apropierea finală, pentru aterizare și pentru decolare sunt dotate cu afișaj sau afișaje pentru vântul la suprafață. Afișajul sau afișajele trebuie să se raporteze la același loc sau la aceleași locuri de observație și să aibă ca sursă același senzor sau aceiași senzori ca și afișajul sau afișajele corespunzătoare din turnul de control de aerodrom și/sau din unitatea AFIS și din stația meteorologică aeronautică, în cazul în care există o astfel de stație.

(e) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unitățile care furnizează serviciul de control al apropierii pentru apropierea finală, pentru aterizare și pentru decolare la aerodromurile unde valorile distanței vizuale în lungul pistei se măsoară prin mijloace instrumentale sunt dotate cu afișaj sau afișaje care să permită citirea valorilor curente ale distanței vizuale în lungul pistei. Afișajul sau afișajele trebuie să se raporteze la același loc sau la aceleași locuri de observație și să aibă ca sursă același senzor sau aceiași senzori ca și afișajul sau afișajele corespunzătoare din turnul de control de aerodrom și/sau din unitatea AFIS și din stația meteorologică aeronautică, în cazul în care există o astfel de stație.

(f) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unitățile care furnizează serviciul de control al apropierii pentru apropierea finală, pentru aterizare și pentru decolare la aerodromurile unde înălțimea bazei norilor se măsoară prin mijloace instrumentale sunt dotate cu afișaj sau afișaje care să permită citirea valorilor curente ale înălțimii bazei norilor. Afișajul sau afișajele trebuie să se raporteze la același loc sau la aceleași locuri de observație și să aibă ca sursă același senzor sau aceiași senzori ca și afișajul sau afișajele corespunzătoare din turnul de control de aerodrom și/sau din unitatea AFIS și din stația meteorologică aeronautică, în cazul în care există o astfel de stație.

(g) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unităților care furnizează serviciul de control al apropierii pentru apropierea finală, pentru aterizare și pentru decolare le sunt transmise informațiile disponibile cu privire la forfecarea vântului care ar putea afecta aeronavele pe traiectoriile de apropiere sau de decolare sau în timpul apropierii cu manevre la vedere.

ATS.OR.515 Informații meteorologice pentru turnurile de control de aerodrom și pentru unitățile AFIS

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnurilor de control de aerodrom și, cu excepția cazului în care autoritatea competentă prevede altfel, unităților AFIS le sunt furnizate informații meteorologice cu privire la aerodromul care face obiectul activității lor, astfel cum se prevede la punctul MET.OR.242 litera (a) din anexa V.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnurilor de control de aerodrom și unităților AFIS le sunt furnizate date actualizate privind presiunea pentru calajul altimetrelor pentru aerodromul în cauză.

(c) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnurile de control de aerodrom și unitățile AFIS sunt dotate cu afișaj sau afișaje pentru vântul la suprafață. Afișajul sau afișajele trebuie să se raporteze la același loc sau la aceleași locuri de observație și să aibă ca sursă același senzor sau aceiași senzori ca și afișajul sau afișajele corespunzătoare din stația meteorologică aeronautică, în cazul în care există o astfel de stație. Atunci când sunt utilizați mai mulți senzori, afișajele la care sunt conectați aceștia trebuie să fie clar marcate pentru a identifica pista și porțiunea de pistă monitorizate de fiecare senzor în parte.

(d) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnurile de control de aerodrom și unitățile AFIS de la aerodromurile unde valorile distanței vizuale în lungul pistei se măsoară prin mijloace instrumentale sunt dotate cu afișaj sau afișaje care să permită citirea valorilor curente ale distanței vizuale în lungul pistei. Afișajul sau afișajele trebuie să se raporteze la același loc sau la aceleași locuri de observație și să aibă ca sursă același senzor sau aceiași senzori ca și afișajul sau afișajele corespunzătoare din stația meteorologică aeronautică, în cazul în care există o astfel de stație.

(e) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnurile de control de aerodrom și unitățile AFIS de la aerodromurile unde înălțimea bazei norilor se măsoară prin mijloace instrumentale sunt dotate cu afișaj sau afișaje care să permită citirea valorilor curente ale înălțimii bazei norilor. Afișajul sau afișajele trebuie să se raporteze la același loc sau la aceleași locuri de observație și să aibă ca sursă același senzor sau aceiași senzori ca și afișajul sau afișajele corespunzătoare din turnul de control de aerodrom și/sau din unitatea AFIS și din stația meteorologică aeronautică, în cazul în care există o astfel de stație.

(f) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnului de control de aerodrom și unităților AFIS le sunt furnizate informațiile disponibile cu privire la forfecarea vântului care ar putea afecta aeronavele pe traiectoriile de apropiere sau de decolare sau în timpul apropierii cu manevre la vedere, precum și aeronavele de pe pistă în timpul rulajului după aterizare sau al rulajului la decolare.

(g) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnurilor de control de aerodrom și unităților AFIS și/sau altor unități competente le sunt furnizate avertizările de aerodrom, în conformitate cu punctul MET.OR.215 litera (b) din anexa V.

ATS.OR.520 Informații cu privire la condițiile de pe aerodrom și la starea operațională a facilităților asociate

Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că turnurile de control de aerodrom, unitățile AFIS și unitățile care furnizează serviciul de control al apropierii sunt informate prompt în permanență cu privire la condițiile suprafeței de mișcare care sunt semnificative operațional, inclusiv cu privire la existența unor pericole temporare și la starea operațională a tuturor facilităților asociate de la aerodromul sau aerodromurile care fac obiectul activității lor, astfel cum sunt raportate de operatorul aerodromului.

ATS.OR.525 Informații referitoare la starea operațională a serviciilor de navigație

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că unitățile de servicii de trafic aerian sunt informate în permanență și în timp util cu privire la starea operațională a serviciilor de radionavigație și a instrumentelor vizuale esențiale pentru procedurile de decolare, de plecare, de apropiere și de aterizare efectuate în zona lor de responsabilitate, precum și cu privire la starea operațională a serviciilor de radionavigație și a instrumentelor vizuale esențiale pentru deplasarea la sol.

(b) Furnizorul de servicii de trafic aerian ia măsuri adecvate în conformitate cu punctul ATM/ANS.OR.B.005 litera (f) din anexa III pentru a se asigura că sunt furnizate informațiile prevăzute la prezentul punct litera (a) în ceea ce privește serviciile GNSS.

ATS.OR.530 Transmiterea informațiilor privind acțiunea de frânare

Dacă un furnizor de servicii de trafic aerian primește, prin comunicații prin voce, un raport special din zbor referitor la acțiunea de frânare care nu corespunde acțiunii de frânare raportate, acesta informează fără întârziere operatorul de aerodrom relevant.";

(b) subpartea B se modifică după cum urmează:

(i) secțiunea 1 se modifică după cum urmează:

— punctul ATS.TR.100 se înlocuiește cu următorul text:

„ATS.TR.100 Obiectivele serviciilor de trafic aerian (ATS)

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) înștiințarea organizațiilor relevante cu privire la aeronavele care necesită acțiuni de căutare și salvare și pentru asistarea organizațiilor respective conform necesităților.";

— se adaugă următoarele puncte ATS.TR.105-ATS.TR.160:

„ATS.TR.105 Departamentele serviciilor de trafic aerian

Serviciile de trafic aerian cuprind serviciile identificate după cum urmează:

(a) serviciul de control al traficului aerian, în scopul îndeplinirii obiectivelor de la punctul ATS.TR.100 literele (a), (b) și (c), împărțit în trei componente, după cum urmează:

1) serviciul de control regional: furnizarea serviciului de control al traficului aerian zborurilor controlate, cu excepția acelor părți ale zborurilor controlate descrise la punctele 2 și 3, în scopul îndeplinirii obiectivelor stabilite la punctul ATS.TR.100 literele (a) și (c);

2) serviciul de control al apropierii: furnizarea serviciului de control al traficului aerian acelor părți ale zborurilor controlate care sunt asociate cu sosirea sau cu plecarea, în scopul îndeplinirii obiectivelor stabilite la punctul ATS.TR.100 literele (a) și (c); și

3) serviciul de control de aerodrom: furnizarea serviciului de control al traficului aerian pentru traficul de aerodrom, cu excepția acelor părți ale zborurilor descrise la punctul 2, în scopul îndeplinirii obiectivelor stabilite la punctul ATS.TR.100 literele (a), (b) și (c);

(b) serviciul de informare a zborurilor și/sau serviciul consultativ de trafic aerian, în scopul îndeplinirii obiectivului stabilit la punctul ATS.TR.100 litera (d);

(c) serviciul de alarmare, în scopul îndeplinirii obiectivului stabilit la punctul ATS.TR.100 litera (e).

ATS.TR.110 Înființarea unităților care furnizează servicii de trafic aerian

(a) Serviciile de trafic aerian sunt furnizate de unități înființate după cum urmează:

1) se înființează centre de informare a zborurilor pentru furnizarea serviciului de informare a zborurilor și a serviciului de alarmare în regiunile de informare a zborurilor, cu excepția cazului în care responsabilitatea furnizării acestor servicii în cadrul unei regiuni de informare a zborurilor este alocată unei unități de control al traficului aerian care dispune de facilități adecvate pentru îndeplinirea acestei responsabilități;

2) se înființează unități de control al traficului aerian pentru furnizarea serviciului de control al traficului aerian, a serviciului de informare a zborurilor și a serviciului de alertare în regiunile de control, în zonele de control și la aerodromurile controlate;

3) se înființează unități AFIS pentru furnizarea serviciului de informare a zborurilor și a serviciului de alarmare la aerodromurile AFIS și în spațiul aerian asociat acestor aerodromuri.

(b) Se creează un birou sau birouri de raportare ale serviciilor de trafic aerian sau alte mecanisme în scopul de a primi rapoarte privind serviciile de trafic aerian și planurile de zbor prezentate înainte de plecare.

ATS.TR.115 Identificarea unităților de servicii de trafic aerian

(a) Unitățile de servicii de trafic aerian sunt denumite fără ambiguitate, după cum urmează:

1) centrul de control regional sau centrul de informare a zborurilor trebuie, în mod normal, să fie identificate prin numele unui oraș, al unei localități, al unui element geografic sau al unei regiuni din apropiere;

2) turnul de control de aerodrom sau unitatea de control al apropierii trebuie, în mod normal, să fie identificate prin numele aerodromului la care furnizează servicii sau numele unui oraș, al unei localități, al unui element geografic sau al unei regiuni din apropiere;

3) unitatea AFIS trebuie, în mod normal, să fie identificată prin numele aerodromului la care furnizează servicii sau numele unui oraș, al unei localități, al unui element geografic sau al unei regiuni din apropiere.

(b) Numele unităților de servicii de trafic aerian și al serviciilor aferente se completează cu sufixul corespunzător din următoarea listă:

1) centru de control regional – CONTROL (CONTROL);

2) control al apropierii – APPROACH (APROPIERE);

3) control radar de apropiere sosiri – ARRIVAL (SOSIRE);

4) control radar de apropiere plecări – DEPARTURE (PLECARE);

5) unitate de control al traficului aerian (în general) atunci când furnizează servicii de supraveghere ATS – RADAR (RADAR);

6) control de aerodrom – TOWER (TURN);

7) control mișcare pe suprafață – GROUND (SOL);

8) acordare autorizare – DELIVERY (ACORDARE);

9) centru de informare a zborurilor – INFORMATION (INFORMARE);

10) unitatea AFIS – INFORMATION (INFORMARE).

ATS.TR.120 Limba de comunicare între unitățile de servicii de trafic aerian

Cu excepția cazului în care comunicațiile între unitățile de servicii de trafic aerian sunt efectuate într-o limbă convenită de comun acord, limba utilizată pentru aceste comunicații este engleza.

ATS.TR.125 Exprimarea poziției verticale a aeronavei

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

(b) Atunci când o aeronavă care a primit autorizarea de aterizare sau, la aerodromurile AFIS, o aeronavă care a fost informată că pista este disponibilă pentru aterizare își finalizează apropierea utilizând presiunea atmosferică la cota aerodromului (QFE), poziția verticală a aeronavei se exprimă în înălțimea față de cota aerodromului în cursul etapei de zbor pentru care se poate utiliza QFE, cu excepția cazului în care respectiva poziție se exprimă în înălțimea față de cota pragului pistei:

1) în cazul pistelor instrumentale, dacă pragul este cu cel puțin 2 m (7 ft) sub cota aerodromului;

2) în cazul pistelor pentru apropiere de precizie.

ATS.TR.130 Determinarea nivelului de tranziție

(a) Unitatea de servicii de trafic aerian competentă stabilește nivelul de tranziție care trebuie utilizat în zonele în care este stabilită o altitudine de tranziție, pe perioada corespunzătoare de timp, pe baza rapoartelor QNH (calaj altimetric sub-scală pentru a obține cota la sol) și a nivelului mediu al mării prognozat, dacă este necesar.

(b) Nivelul de tranziție se află peste altitudinea de tranziție, astfel încât să fie asigurată o eșalonare verticală minimă nominală de 300 m (1 000 ft) între aeronavele care zboară simultan la altitudinea de tranziție și la nivelul de tranziție.

ATS.TR.135 Nivelul minim de croazieră pentru zborurile IFR

(a) Unitățile de control al traficului aerian nu alocă niveluri de croazieră sub altitudinile minime de zbor stabilite de statele membre, cu excepția cazului în care autoritatea competentă autorizează în mod specific acest lucru.

(b) Unitățile de control al traficului aerian trebuie:

1) să determine cel(e) mai scăzut(e) nivel(uri) de zbor pentru întreaga regiune de control de care răspund sau pentru porțiuni ale acesteia;

2) să aloce niveluri de zbor la sau peste acest(e) nivel(uri);

3) să transmită, la cerere, piloților cel(e) mai scăzut(e) nivel(uri) de zbor utilizabil(e).

ATS.TR.140 Furnizarea informațiilor de calaj altimetric

(a) Unitățile de servicii de trafic aerian competente trebuie să dispună în orice moment, în vederea transmiterii, la cerere, către aeronavele în zbor, de informațiile necesare pentru a determina nivelul cel mai scăzut de zbor, care va asigura distanța adecvată de depășire a obstacolelor de la sol pe rutele sau segmentele rutelor pentru care sunt necesare respectivele informații.

(b) Centrele de informare a zborurilor și centrele de control regional trebuie să aibă la dispoziție, în vederea transmiterii, la cerere, către aeronavele în zbor, un număr adecvat de rapoarte QNH sau presiuni prognozate pentru regiunile de informare a zborurilor și pentru regiunile de control de care răspund, precum și pentru cele adiacente.

(c) Echipajului de zbor trebuie să i se indice nivelul de tranziție în timp util înainte de atingerea acestuia în timpul coborârii.

(d) Cu excepția cazului în care se cunoaște că aeronava a recepționat deja informațiile printr-o transmisie direcționată, trebuie inclus un calaj altimetric QNH:

1) în autorizarea de coborâre, atunci când se acordă prima autorizare la o altitudine inferioară nivelului de tranziție;

2) în autorizările de apropiere sau în autorizările de intrare în turul de pistă;

3) în autorizările de rulaj la sol pentru aeronavele care pleacă.

(e) Trebuie să se furnizeze aeronavelor, la cerere sau în mod regulat, o valoare de calaj altimetric QFE astfel cum se descrie la punctul ATS.TR.125 litera (b), în conformitate cu dispozițiile locale.

(f) Unitățile de servicii de trafic aerian competente rotunjesc valoarea de calaj altimetric furnizată aeronavelor în jos la cea mai apropiată valoare întreagă în hectopascali.

ATS.TR.145 Suspendarea operațiunilor în conformitate cu regulile de zbor la vedere pe un aerodrom și în vecinătatea acestuia

(a) Se pot suspenda oricare dintre operațiunile VFR sau toate aceste operațiuni desfășurate pe un aerodrom și în vecinătatea acestuia ori de câte ori siguranța impune o astfel de acțiune, de către oricare dintre următoarele unități, persoane sau autorități:

1) unitatea de control al apropierii sau centrul de control regional corespunzător;

2) turnul de control de aerodrom;

3) autoritatea competentă.

(b) Atunci când se suspendă oricare dintre operațiunile VFR sau toate aceste operațiuni desfășurate pe un aerodrom și în vecinătatea acestuia, turnul de control de aerodrom trebuie să respecte următoarele proceduri:

1) reține toate plecările VFR;

2) recheamă toate zborurile locale care operează în conformitate cu VFR sau obține aprobare pentru operațiuni VFR speciale;

3) anunță unitatea de control al apropierii sau centrul de control regional, după caz, cu privire la acțiunile întreprinse;

4) notifică tuturor operatorilor sau reprezentanților desemnați ai acestora motivul pentru care s-a acționat astfel, dacă este necesar sau la cerere.

ATS.TR.150 Lumini aeronautice de sol

Furnizorul de servicii de trafic aerian stabilește procedurile de operare a luminilor aeronautice de sol, indiferent dacă acestea se află sau nu pe aerodrom sau în vecinătatea acestuia.

ATS.TR.155 Servicii de supraveghere ATS

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian poate utiliza sisteme de supraveghere ATS în cadrul furnizării serviciilor de trafic aerian. În acest caz, furnizorul de servicii de trafic aerian specifică funcțiile pentru care sunt utilizate informațiile de supraveghere ATS.

(b) Atunci când furnizează servicii de supraveghere ATS, un furnizor de servicii de trafic aerian:

1) se asigură că sistemul sau sistemele de supraveghere ATS utilizate asigură o prezentare continuă și actualizată a informațiilor de supraveghere, inclusiv a indicațiilor de poziție;

2) atunci când se furnizează serviciul de control al traficului aerian:

(i) determină numărul de aeronave cărora li se furnizează simultan servicii de supraveghere ATS, care pot fi gestionate în condiții de siguranță în circumstanțele predominante;

(ii) furnizează în permanență controlorilor de trafic aerian informații complete și actualizate cu privire la:

A. altitudinile minime de zbor stabilite în zona de responsabilitate;

B. cel(e) mai scăzut(e) nivel(uri) de zbor utilizabil(e), determinat(e) în conformitate cu punctele ATS.TR.130 și ATS.TR.135;

C. altitudinile minime stabilite aplicabile procedurilor pe baza vectorizării tactice și a rutării directe, inclusiv corecția de temperatură necesară sau metoda de corecție a efectului temperaturilor scăzute asupra altitudinilor minime.

(c) Furnizorul de servicii de trafic aerian, în conformitate cu funcțiile pentru care se utilizează informații de supraveghere ATS în cadrul furnizării serviciilor de trafic aerian, stabilește proceduri pentru:

1) determinarea identificării aeronavelor;

2) furnizarea informațiilor de poziție aeronavelor;

3) vectorizarea aeronavelor;

4) furnizarea de asistență de navigație pentru aeronave;

5) furnizarea de informații cu privire la condițiile meteorologice nefavorabile, dacă este cazul;

6) transferul controlului aeronavelor;

7) defectarea sistemului sau a sistemelor de supraveghere ATS;

8) defectarea transponderului SSR, în conformitate cu dispozițiile secțiunii 13 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012;

9) alerte și avertizări legate de siguranță bazate pe supravegherea ATS, în cazul în care sunt implementate astfel de proceduri;

10) întreruperea sau încetarea serviciului de supraveghere ATS.

(d) Înainte de a furniza un serviciu de supraveghere ATS unei aeronave, trebuie să stabilească identificarea și să fie informat pilotul. Ulterior, identificarea se păstrează până la încetarea serviciului de supraveghere ATS. Dacă identificarea este pierdută ulterior, pilotul este informat în consecință și, după caz, se emit instrucțiuni corespunzătoare.

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

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

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

(f) Cu excepția cazului în care autoritatea competentă dispune altfel, informațiile despre nivel rezultate din altitudinea-presiune care îi sunt afișate controlorului trebuie verificate cel puțin o dată, la momentul contactului inițial cu aeronava în cauză sau, dacă acest lucru nu este fezabil, cât mai curând după aceea, de către fiecare unitate a serviciului de trafic aerian echipată corespunzător.

(g) Se utilizează exclusiv informații verificate despre nivel rezultate din altitudinea-presiune pentru a determina dacă aeronava a efectuat una dintre următoarele acțiuni:

1) menținerea unui nivel;

2) părăsirea unui nivel;

3) trecerea de un nivel la urcare sau la coborâre;

4) atingerea unui nivel.

ATS.TR.160 Furnizarea de servicii de trafic aerian pentru zborurile de încercare

Autoritatea competentă poate stabili condiții și proceduri suplimentare sau alternative celor cuprinse în prezenta subparte B, care trebuie aplicate de către unitățile de servicii de trafic aerian pentru furnizarea de servicii de trafic aerian zborurilor de încercare.";

(ii) se adaugă următoarele secțiuni 2, 3 și 4:

„SECȚIUNEA 2

SERVICIUL DE CONTROL AL TRAFICULUI AERIAN

ATS.TR.200 Aplicare

Se furnizează serviciul de control al traficului aerian:

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

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

(c) tuturor zborurilor VFR speciale;

(d) întregului trafic de aerodrom la aerodromurile controlate.

ATS.TR.205 Furnizarea serviciului de control al traficului aerian

Părțile serviciului de control al traficului aerian descrise la punctul ATS.TR.105 litera (a) sunt furnizate de diferite unități, după cum urmează:

(a) în cazul serviciului de control regional, de una dintre următoarele unități:

1) un centru de control regional;

2) unitatea care furnizează serviciul de control al apropierii într-o zonă de control sau într-o regiune de control cu întindere limitată care este desemnată în principal pentru furnizarea serviciului de control al apropierii și în care nu este înființat un centru de control regional;

(b) în cazul serviciului de control al apropierii, de una dintre următoarele unități:

1) o unitate de control al apropierii, atunci când este necesar sau oportun să se înființeze o unitate separată;

2) un turn de control de aerodrom sau un centru de control regional, atunci când este necesar sau oportun să se reunească sub responsabilitatea aceleiași unități funcțiile serviciului de control al apropierii și funcțiile serviciului de control de aerodrom sau ale serviciului de control regional;

(c) în cazul serviciului de control de aerodrom: de un turn de control de aerodrom.

ATS.TR.210 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, instrucțiuni și/sau 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 altfel.

La cererea pilotului unei aeronave și cu acordul pilotului celeilalte aeronave și dacă autoritatea competentă dispune astfel în situațiile indicate la primul paragraf punctul 2 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 al coborârii, pe timp de zi, în condiții meteorologice de zbor la vedere.

(c) Cu excepția cazurilor unor operațiuni pe piste paralele sau aproape paralele menționate la punctul ATS.TR.255 sau a cazurilor în care se poate aplica o reducere a eșalonării minime în vecinătatea aerodromurilor, unitatea de control al traficului aerian realizează eșalonarea cel puțin printr-una dintre următoarele metode:

1) eșalonare verticală, obținută prin alocarea de niveluri diferite, alese din tabelul cu nivelurile de croazieră din apendicele 3 la anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, 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 ATC. Minima eșalonării verticale este de 300 m (1 000 ft) în valoare nominală până la FL 410 inclusiv și de 600 m (2 000 ft) în valoare nominală deasupra acestui nivel. Nu se utilizează informațiile privind înălțimea geometrică pentru a stabili eșalonarea verticală;

2) eșalonare orizontală, obținută prin asigurarea uneia dintre următoarele:

(i) o eșalonare longitudinală, 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;

(ii) o eșalonare laterală, prin menținerea aeronavelor pe rute diferite sau în zone geografice diferite.

(d) În cazul în care constată că nu se poate menține tipul de eșalonare sau minima utilizată pentru a asigura eșalonarea a două aeronave, controlorul de trafic aerian stabilește un alt tip sau o altă minimă de eșalonare înainte de momentul la care s-ar încălca minima de eșalonare în vigoare.

ATS.TR.215 Alegerea și notificarea minimelor de eșalonare în scopul aplicării punctului ATS.TR.210 litera (c)

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

(b) Pentru traficul care trece dintr-un spațiu aerian în cel învecinat și pentru rute care sunt mai apropiate de limita comună a spațiilor aeriene învecinate decât valoarea eșalonării minime aplicabilă în circumstanțele respective, alegerea minimelor de eșalonare se face prin consultare cu furnizorii de servicii de trafic aerian responsabili cu furnizarea serviciilor de trafic aerian în spații aeriene învecinate.

(c) Detaliile referitoare la minimele de eșalonare alese și la zonele în care se aplică trebuie notificate:

1) unităților de servicii de trafic aerian vizate;

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

ATS.TR.220 Aplicarea eșalonării în caz de turbulență de siaj

(a) Unitățile de control al traficului aerian aplică aeronavelor minimele de eșalonare în caz de turbulență de siaj în fazele de apropiere și de decolare ale zborului în oricare dintre următoarele situații:

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

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

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

(b) Litera (a) nu se aplică zborurilor VFR care sosesc și zborurilor IFR care sosesc și care execută o apropiere la vedere atunci când aeronava a raportat contactul vizual cu aeronava precedentă și a primit instrucțiuni să o urmărească și să asigure eșalonarea proprie în raport cu aeronava respectivă. În aceste cazuri, unitatea de control al traficului aerian emite o atenționare referitoare la posibila apariție a turbulenței de siaj.

ATS.TR.225 Responsabilitatea pentru control

(a) Un zbor controlat trebuie să se afle în orice moment sub controlul unei singure unități de control al traficului aerian.

(b) Responsabilitatea pentru controlul tuturor aeronavelor care operează într-un anumit bloc de spațiu aerian revine unei singure unități de control al traficului aerian. Cu toate acestea, controlul unei aeronave sau al unor grupuri de aeronave poate fi delegat altor unități de control al traficului aerian, cu condiția să se asigure coordonarea între toate unitățile de control al traficului aerian în cauză.

ATS.TR.230 Transferul responsabilității pentru control

(a) Locul sau momentul transferului

Responsabilitatea pentru controlul unei aeronave este transferată de la o unitate de control al traficului aerian la o alta după cum urmează:

1) Între două unități care furnizează serviciul de control regional

Responsabilitatea pentru controlul unei aeronave este transferată de la o unitate care furnizează serviciul de control regional într-o regiune de control către unitatea care furnizează serviciul de control regional într-o regiune de control adiacentă la momentul traversării limitei comune a regiunilor de control estimat de centrul de control regional care controlează aeronava sau într-un alt punct sau moment convenit între cele două unități.

2) Între o unitate care furnizează serviciul de control regional și o unitate care furnizează serviciul de control al apropierii sau între două unități care furnizează serviciul de control al apropierii

Responsabilitatea pentru controlul unei aeronave este transferată de la o unitate la alta și invers într-un punct sau moment convenit între cele două unități.

3) Între o unitate care furnizează serviciul de control al apropierii și un turn de control de aerodrom

(i) Aeronavele care sosesc – Responsabilitatea pentru controlul unei aeronave care sosește este transferată, astfel cum se specifică în scrisorile de acord și în manualele de operațiuni, după caz, de la unitatea care furnizează serviciul de control al apropierii către turnul de control de aerodrom atunci când aeronava se află în oricare dintre următoarele situații:

A. se află în vecinătatea aerodromului și:

(a) se consideră că apropierea și aterizarea vor fi executate cu repere vizuale de pe sol; sau

(b) a ajuns la condiții VMC neîntrerupte;

B. se află la un punct sau nivel prevăzut;

C. a aterizat.

(ii) Aeronavele care pleacă – Responsabilitatea pentru controlul unei aeronave care pleacă este transferată, astfel cum se specifică în scrisorile de acord și în manualele de operațiuni, după caz, de la turnul de control de aerodrom către unitatea care furnizează serviciul de control al apropierii:

A. atunci când în vecinătatea aerodromului predomină VMC:

(a) înainte de momentul în care aeronava părăsește vecinătatea aerodromului; sau

(b) înainte ca aeronava să intre în condiții meteorologice de zbor instrumental (IMC); sau

(c) la un punct sau nivel prevăzut;

B. atunci când la aerodrom predomină IMC:

(a) imediat după ce aeronava se desprinde de pistă; sau

(b) la un punct sau nivel prevăzut.

4) Între sectoarele sau pozițiile de control din cadrul aceleiași unități de control al traficului aerian

Responsabilitatea pentru controlul unei aeronave este transferată de la un sector sau poziție de control către un alt sector sau poziție de control din cadrul aceleiași unități de control al traficului aerian la un punct, nivel sau moment specificat în instrucțiunile unității serviciului de trafic aerian.

(b) Coordonarea transferului

1) Responsabilitatea pentru controlul unei aeronave nu poate fi transferată de la o unitate de control al traficului aerian către o alta fără acordul unității de control care acceptă controlul, acord care trebuie obținut în conformitate cu punctele 2, 3, 4 și 5.

2) Unitatea de control care transferă responsabilitatea comunică unității de control care acceptă responsabilitatea părțile corespunzătoare ale planului de zbor curent și orice informații de control relevante pentru transferul solicitat.

3) În cazul în care transferul controlului se efectuează cu ajutorul sistemelor de supraveghere ATS, informațiile de control relevante pentru transfer trebuie să includă informații referitoare la poziția și, dacă este necesar, la traiectul și la viteza aeronavei, astfel cum sunt observate de sistemele de supraveghere ATS imediat înainte de transfer.

4) În cazul în care transferul controlului se efectuează cu ajutorul datelor ADS-C, informațiile de control relevante pentru transfer includ poziția cvadridimensională și alte informații, în funcție de necesități.

5) Unitatea de control care acceptă responsabilitatea trebuie:

(i) să își confirme capacitatea de a accepta responsabilitatea pentru controlul aeronavei în condițiile specificate de unitatea de control care transferă responsabilitatea, cu excepția cazului în care, potrivit unui acord prealabil între cele două unități în cauză, neprimirea acestei confirmări este considerată a însemna acceptarea condițiilor specificate, sau să indice orice modificare necesară a acestor condiții;

(ii) să precizeze orice alte informații sau autorizări pentru o porțiune ulterioară a zborului pe care aeronava trebuie să le dețină la momentul transferului.

6) Cu excepția cazului în care se specifică altfel într-un acord între cele două unități de control în cauză, unitatea de control care acceptă responsabilitatea nu înștiințează unitatea de control care transferă responsabilitatea atunci când stabilește comunicații bilaterale prin voce și/sau legătură de date cu aeronava în cauză și preia controlul asupra acesteia.

7) În procesul de coordonare între unitățile și/sau sectoarele serviciilor de trafic aerian se utilizează frazeologia standardizată. Textul în clar (limbajul simplu) trebuie utilizat numai atunci când frazeologia standardizată nu poate servi unei transmisii deliberate.

ATS.TR.235 Autorizările ATC

(a) Autorizările ATC se bazează exclusiv pe cerințele de furnizare a serviciului de control al traficului aerian.

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

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

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

4) Atunci când pilotul comandant al unei aeronave informează o unitate de control al traficului aerian că o autorizare ATC nu este satisfăcătoare, unitatea de control al traficului aerian emite o autorizare modificată, în măsura posibilului.

5) În cazul vectorizării sau al alocării unei rutări directe neincluse în planul de zbor, care deviază un zbor IFR de la ruta ATS sau de la procedura instrumentală publicată, un controlor de trafic aerian care furnizează un serviciu de supraveghere ATS emite autorizări astfel încât să se mențină în permanență distanța prescrisă de trecere peste obstacole, până când aeronava ajunge la punctul în care pilotul revine la ruta din planul de zbor sau la o rută ATS sau o procedură instrumentală publicată.

(b) Conținutul autorizărilor

Autorizarea ATC indică următoarele:

1) identificarea aeronavei, astfel cum este indicată în planul de zbor;

2) limita autorizării;

3) ruta de zbor:

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

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

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

5) orice instrucțiune sau informație necesară în legătură cu alte aspecte, precum slotul de plecare ATFM, dacă este cazul, manevrele la apropiere sau la plecare, comunicațiile și ora la care expiră autorizarea.

(c) Pentru a facilita furnizarea elementelor specificate la litera (b), un furnizor de servicii de trafic aerian evaluează necesitatea stabilirii rutelor standard de plecare și sosire și a procedurilor asociate pentru a facilita:

1) fluxul sigur, ordonat și rapid al traficului aerian;

2) descrierea rutei și a procedurii în autorizările ATC.

(d) Autorizări pentru zborurile transsonice

1) Autorizarea ATC referitoare la faza de accelerare transsonică a unui zbor supersonic durează cel puțin până la sfârșitul acestei faze.

2) Se recomandă ca autorizarea ATC referitoare la decelerarea și coborârea unei aeronave de la croaziera supersonică la zbor subsonic să permită coborârea neîntreruptă cel puțin pe durata fazei transsonice.

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

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

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

(f) Autorizări condiționate

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

1) indicativul de apel radio;

2) condiția;

3) autorizarea;

4) o scurtă reiterare a condiției.

(g) Confirmarea prin repetare a autorizărilor, a instrucțiunilor și a informațiilor legate de siguranță

1) Controlorul de trafic aerian ascultă confirmarea prin repetare referitoare la părțile legate de siguranță din autorizările și instrucțiunile ATC menționate la punctele SERA.8015 litera (e) punctele 1 și 2 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, pentru a se asigura că autorizarea și/sau instrucțiunea au fost înțelese în mod corect de către echipajul de zbor și ia măsuri imediate pentru a corecta orice discrepanțe relevate de confirmarea prin repetare.

2) Repetarea vocală a mesajelor CPDLC nu este necesară decât în cazul în care furnizorul de servicii de trafic aerian specifică altfel.

(h) Coordonarea autorizărilor

O autorizare ATC trebuie să fie coordonată între unitățile de control al traficului aerian pentru a acoperi întreaga rută a unei aeronave sau o porțiune specificată a acesteia, după cum urmează.

1) O aeronavă trebuie autorizată pentru întreaga rută până la aerodromul unde se intenționează prima aterizare într-una dintre următoarele situații:

(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;

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

2) Atunci când coordonarea prevăzută la punctul 1 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.

3) Atunci când o unitate a serviciului de trafic aerian 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.

4) 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 30 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.

5) 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.

ATS.TR.240 Controlul persoanelor și al vehiculelor la aerodromuri controlate

(a) 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.

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

1) numărul de persoane și de 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 a suprafeței (suprafețelor) critice și sensibile aferente mijloacelor de radionavigație;

2) sub rezerva dispozițiilor de la litera (c), metoda sau metodele de eșalonare a vehiculelor și aeronavelor care rulează sunt cele specificate de furnizorul de servicii de trafic aerian și aprobate de autoritatea competentă, luând în considerare mijloacele disponibile;

3) 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 protecția celor mai restrictive zone critice și sensibile ILS, respectiv MLS.

(c) 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.

(d) Sub rezerva dispozițiilor de la litera (c), vehiculele aflate pe suprafața de manevră trebuie să respecte următoarele reguli:

1) vehiculele și vehiculele care tractează aeronave acordă prioritate aeronavelor care aterizează, decolează sau rulează;

2) vehiculele acordă prioritate altor vehicule care tractează aeronave;

3) vehiculele acordă prioritate altor vehicule în conformitate cu instrucțiunile unității de servicii de trafic aerian;

4) fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctele 1, 2 și 3, vehiculele și vehiculele care tractează aeronave se conformează instrucțiunilor turnului de control de aerodrom.

ATS.TR.245 Utilizarea echipamentelor de supraveghere a deplasărilor la sol la aerodromuri

În cazul în care se consideră necesar, când nu se poate observa vizual întreaga suprafață de manevră sau o parte a acesteia sau pentru a completa observarea vizuală, unitatea de servicii de trafic aerian utilizează sisteme avansate de control și ghidare a mișcării pe suprafață (A-SMGCS) sau alte echipamente de supraveghere adecvate pentru:

(a) monitorizarea deplasării aeronavelor și a vehiculelor pe suprafața de manevră;

(b) furnizarea de informații privind traseul de urmat piloților și conducătorilor de vehicule, în funcție de necesități;

(c) furnizarea de indicații și asistență pentru circulația sigură și eficientă a aeronavelor și a vehiculelor pe suprafața de manevră.

ATS.TR.250 Informații privind traficul esențial și traficul local esențial

(a) Se furnizează informații despre traficul esențial zborurilor controlate în cauză ori de câte ori acestea constituie trafic esențial unele în raport cu celelalte.

(b) Informațiile privind traficul local esențial cunoscute controlorului de trafic aerian se furnizează fără întârziere aeronavelor în cauză care pleacă și care sosesc.

ATS.TR.255 Operațiuni pe piste paralele sau aproape paralele

Atunci când se efectuează operațiuni independente sau dependente legate de apropierea instrumentală de piste paralele sau aproape paralele sau de plecarea instrumentală de pe acestea, procedurile sunt stabilite de furnizorul de servicii de trafic aerian și aprobate de autoritatea competentă.

ATS.TR.260 Selectarea pistei în serviciu

Turnul de control de aerodrom selectează pista în serviciu pentru decolarea și aterizarea aeronavelor, luând în considerare viteza și direcția vântului la suprafață, precum și alți factori locali relevanți, cum ar fi:

(a) configurația pistei;

(b) condițiile meteorologice;

(c) procedurile de apropiere instrumentală;

(d) mijloacele de apropiere și de aterizare disponibile;

(e) tururile de pistă și condițiile de trafic aerian;

(f) lungimea pistei sau a pistelor;

(g) alți factori indicați în instrucțiunile locale.

ATS.TR.265 Controlul traficului de suprafață al aerodromurilor în condiții de vizibilitate redusă

(a) Atunci când există cerința ca traficul să se desfășoare pe suprafața de manevră în condiții de vizibilitate care împiedică turnul de control de aerodrom să aplice eșalonarea la vedere între aeronave și între aeronave și vehicule, se aplică următoarele:

1) la intersecția căilor de rulare, o aeronavă sau un vehicul de pe o cale de rulare nu poate să aștepte, în raport cu cealaltă cale de rulare, la o distanță mai mică decât limita poziției de așteptare definită de pozițiile intermediare de așteptare, de bareta-stop sau de marcajul de intersecție al căii de rulare, în conformitate cu specificațiile de proiectare aplicabile ale aerodromului;

2) metoda de eșalonare longitudinală pe căile de rulare trebuie să fie cea specificată pentru fiecare aerodrom în parte de către furnizorul de servicii de trafic aerian și aprobată de autoritatea competentă, ținând cont de caracteristicile mijloacelor de supraveghere și control al traficului la sol disponibile, de complexitatea configurației aerodromului și de caracteristicile aeronavelor care utilizează aerodromul.

(b) Procedurile aplicabile inițierii și continuării operațiunilor în condiții de vizibilitate redusă se stabilesc în conformitate cu punctul ATS.OR.110 și trebuie să obțină aprobarea autorității competente.

ATS.TR.270 Autorizarea zborurilor VFR speciale

(a) Efectuarea zborurilor VFR speciale poate fi autorizată într-o zonă de control sub rezerva obținerii unei autorizări ATC. Cu excepția situațiilor în care zborurile VFR speciale 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:

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

2) de către pilot:

(i) în absența norilor și în contact vizual cu suprafața;

(ii) vizibilitatea în zbor nu este mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, mai mică de 800 m;

(iii) zborul se efectuează la o viteză de maximum 140 de noduri IAS, pentru a permite în mod corespunzător observarea la timp a altor aeronave sau a oricărui obstacol, astfel încât să se evite coliziunea.

3) 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 mai mici decât următoarele minime:

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

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

(b) Unitatea de control al traficului aerian prelucrează individual solicitările pentru o astfel de autorizare.

SECȚIUNEA 3

SERVICIUL DE INFORMARE A ZBORURILOR

ATS.TR.300 Aplicare

(a) Serviciul de informare a zborurilor este furnizat de către unitățile de servicii de trafic aerian competente tuturor aeronavelor care ar putea fi afectate de informații și care se află într-una dintre următoarele situații:

1) li se furnizează serviciul de control al traficului aerian;

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

(b) 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.

(c) Furnizorul de servicii de informare a zborurilor ia măsuri pentru a asigura:

1) înregistrarea și transmiterea informațiilor cu privire la evoluția zborurilor;

2) coordonarea și transferul responsabilității pentru furnizarea serviciului de informare a zborurilor.

ATS.TR.305 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 vulcanică preeruptivă, 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 radionavigație;

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

6) privind baloanele libere nepilotate;

7) privind configurația și starea anormală a aeronavei;

8) precum și orice altă informație care poate afecta siguranța.

(b) Serviciul de informare a zborurilor furnizat zborurilor include, pe lângă elementele indicate la litera (a), furnizarea de informații privind:

1) condițiile meteorologice raportate sau prognozate la aerodromurile de plecare, de destinație și de rezervă;

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

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

4) mesajele, inclusiv autorizările, primite de la alte unități de servicii de trafic aerian pentru a le transmite aeronavelor.

(c) AFIS furnizat zborurilor include, pe lângă elementele relevante indicate la literele (a) și (b), furnizarea de informații privind:

1) pericolele de coliziune cu aeronavele, vehiculele și persoanele care operează pe suprafața de manevră;

2) pista în serviciu.

(d) Unitățile de servicii de trafic aerian transmit, cât mai curând posibil, rapoartele din zbor speciale și neregulate către:

1) alte aeronave vizate;

2) centrul de veghe meteorologică asociat, în conformitate cu apendicele 5 la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012;

3) alte unități de servicii de trafic aerian vizate.

Transmisiile către aeronave se repetă cu o frecvență și continuă pe o durată care se stabilesc de către unitatea de servicii de trafic aerian în cauză.

(e) Serviciul de informare a zborurilor furnizat zborurilor VFR trebuie să includă, pe lângă elementele 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.

(f) Atunci când autoritatea competentă prevede astfel, unitatea AFIS gestionează deplasarea vehiculelor și a persoanelor pe suprafața de manevră în conformitate cu setul sau subsetul de dispoziții de la punctul ATS.TR.240.

ATS.TR.310 Emisiunile serviciului de informare automată prin voce pentru zona terminală (Voice-ATIS)

(a) Emisiunile serviciului de informare automată prin voce pentru zona terminală (Voice-ATIS) sunt furnizate la aerodromurile unde există o cerință de reducere a volumului de comunicații pe canalele de comunicații VHF aer-sol ale serviciilor de trafic aerian. Atunci când sunt furnizate, acestea cuprind una dintre următoarele:

1) o emisiune destinată aeronavelor care sosesc;

2) o emisiune destinată aeronavelor care pleacă;

3) o emisiune destinată atât aeronavelor care sosesc, cât și aeronavelor care pleacă;

4) două emisiuni, una destinată aeronavelor care sosesc, cealaltă destinată aeronavelor care pleacă, la aerodromurile unde durata unei emisiuni care este destinată atât aeronavelor care sosesc, cât și aeronavelor care pleacă ar fi excesiv de lungă.

(b) Trebuie utilizată, ori de câte ori este posibil, o frecvență VHF discretă pentru emisiunile Voice-ATIS. Dacă nu este disponibilă o frecvență discretă, transmisia se poate face pe canalul sau canalele de voce ale celui mai adecvat mijloc sau celor mai adecvate mijloace de navigație terminală, de preferință VOR, cu condiția ca acoperirea și claritatea transmisiei să fie corespunzătoare, iar identificarea mijlocului de navigație să fie secvențială față de emisiune, astfel încât aceasta din urmă să nu fie acoperită.

(c) Emisiunile Voice-ATIS nu trebuie transmise pe canalul de voce al unui ILS.

(d) Ori de câte ori este furnizat Voice-ATIS, emisiunea trebuie să fie continuă și repetitivă.

(e) Informațiile cuprinse în emisiunea curentă sunt comunicate imediat unității sau unităților de servicii de trafic aerian responsabile pentru transmiterea către aeronave a informațiilor referitoare la apropiere, aterizare și decolare, ori de câte ori mesajul nu a fost pregătit de către unitatea sau unitățile în cauză.

(f) Emisiunile Voice-ATIS furnizate la aerodromuri desemnate pentru a fi utilizate de serviciile aeriene internaționale trebuie să fie disponibile cel puțin în limba engleză.

ATS.TR.315 Serviciul de informare automată prin legătură de date pentru zona terminală (D-ATIS)

(a) În cazul în care un D-ATIS completează Voice-ATIS pus la dispoziție, informațiile trebuie să fie identice atât în ceea ce privește conținutul, cât și formatul, cu emisiunea Voice-ATIS aplicabilă. În cazul în care sunt incluse informații meteorologice în timp real, dar datele nu depășesc limitele criteriilor corespunzătoare unei schimbări semnificative, stabilite la punctul MET.TR.200 literele (e) și (f) din anexa V, conținutul este considerat identic în scopul menținerii aceluiași indicativ.

(b) În cazul în care un D-ATIS completează Voice-ATIS pus la dispoziție, iar ATIS necesită actualizare, Voice-ATIS și D-ATIS sunt actualizate simultan.

ATS.TR.320 Serviciul de informare automată pentru zona terminală (prin voce și/sau legătură de date)

(a) Ori de câte ori sunt furnizate Voice-ATIS și/sau D-ATIS:

1) informațiile comunicate se referă la un singur aerodrom;

2) informațiile comunicate sunt actualizate imediat în cazul în care se produce o schimbare semnificativă;

3) pregătirea și difuzarea mesajului ATIS intră în responsabilitatea furnizorului de servicii de trafic aerian;

4) mesajele individuale ATIS sunt identificate printr-un indicativ sub forma unei litere a alfabetului fonetic, în conformitate cu punctul SERA.14020 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012. Indicativele alocate mesajelor ATIS consecutive trebuie să fie în ordine alfabetică;

5) aeronava trebuie să confirme recepționarea informațiilor la stabilirea legăturii de comunicații cu unitatea de servicii de trafic aerian care furnizează serviciul de control al apropierii, cu turnul de control de aerodrom sau cu unitatea AFIS, după caz;

6) atunci când răspunde mesajului menționat la punctul 5 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;

7) informațiile meteorologice se extrag din raportul local regulat sau din raportul local special.

(b) Atunci când schimbarea rapidă a condițiilor meteorologice face nerecomandabilă includerea informațiilor meteorologice în conformitate cu litera (a) punctul 7 în ATIS, mesajele ATIS indică faptul că informațiile meteorologice relevante vor fi transmise la contactul inițial cu unitatea de servicii de trafic aerian competentă.

(c) 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 litera (a).

(d) Dacă o aeronavă confirmă recepționarea unui mesaj ATIS care nu mai este în vigoare, atunci unitatea de servicii de trafic aerian întreprinde fără întârziere una dintre următoarele acțiuni:

1) comunică aeronavei orice element din mesaj care necesită actualizare;

2) indică aeronavei să obțină informațiile ATIS în vigoare.

ATS.TR.325 Emisiuni VOLMET și emisiuni D-VOLMET

Atunci când autoritatea competentă prevede astfel, trebuie furnizate emisiuni VOLMET HF sau VHF, serviciul D-VOLMET sau toate acestea, folosind frazeologii de radiotelefonie standard.

SECȚIUNEA 4

SERVICIUL DE ALARMARE

ATS.TR.400 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;

3) oricărei aeronave despre care se cunoaște sau se presupune că face obiectul unei intervenții ilicite.

(b) Centrele de informare a zborurilor sau centrele de control regional servesc ca punct central de colectare a tuturor informațiilor relevante pentru o stare de urgență a unei aeronave care operează în regiunea de informare a zborurilor sau în regiunea de control în cauză și ca punct central de transmitere a acestor informații către centrul de coordonare a operațiunilor de salvare corespunzător.

(c) În cazul unei apariții unei stări de urgență a unei aeronave în timp ce aceasta se află sub controlul unui turn de control de aerodrom sau al unei unități de control al apropierii sau în timp ce se află în contact cu o unitate AFIS, respectiva unitate anunță imediat centrul de informare a zborurilor sau centrul de control regional responsabil, care anunță la rândul său centrul de coordonare a operațiunilor de salvare, însă notificarea centrului de control regional, a centrului de informare a zborurilor sau a centrului de coordonare a operațiunilor de salvare nu este necesară dacă natura urgenței face ca notificarea să fie superfluă.

(d) Cu toate acestea, turnul de control de aerodrom, unitatea de control al apropierii sau unitatea AFIS relevantă mai întâi alarmează și ia alte măsuri necesare pentru a mobiliza toate organizațiile locale de salvare și de urgență corespunzătoare care pot oferi asistența urgentă necesară, în conformitate cu instrucțiunile locale, ori de câte ori apare una dintre următoarele situații:

1) s-a produs un accident aviatic pe aerodrom sau în vecinătatea acestuia;

2) se primesc informații potrivit cărora siguranța unei aeronave care se află sau va intra în aria de competență a turnului de control de aerodrom sau a unității AFIS a fost afectată sau ar putea fi afectată;

3) echipajul de zbor solicită acest lucru;

4) atunci când se consideră necesar sau oportun din alte motive sau caracterul urgent al situației impune acest lucru.

ATS.TR.405 Notificarea centrelor de coordonare a operațiunilor de salvare

(a) Fără a aduce atingere oricărei alte circumstanțe care poate face recomandabilă o astfel de notificare, unitățile de servicii de trafic aerian, cu excepția cazurilor prevăzute la punctul ATS.TR.420 litera (a), notifică imediat centrelor de coordonare a operațiunilor de salvare atunci când o aeronavă este considerată a fi într-o stare de urgență, după cum urmează:

1) Faza de incertitudine, atunci când se aplică una dintre următoarele situații:

(i) nu s-a primit niciun mesaj de la o aeronavă timp de 30 de minute de la momentul în care ar fi trebuit să se primească un mesaj sau din momentul în care s-a încercat fără succes să se stabilească comunicația cu respectiva aeronavă, luându-se în considerare evenimentul care survine primul în ordine cronologică;

(ii) o aeronavă nu sosește în termen de 30 de minute de la ora estimată de sosire notificată ultima dată unităților de servicii de trafic aerian sau de la ora de sosire estimată de acestea, luându-se în considerare evenimentul care survine mai târziu în ordine cronologică.

Faza de incertitudine nu se aplică atunci când nu există nicio îndoială cu privire la siguranța aeronavei și a persoanelor aflate la bordul său.

2) Faza de alarmă, atunci când se aplică una dintre următoarele situații:

(i) în urma declanșării fazei de incertitudine, din încercările ulterioare de a stabili comunicația cu aeronava sau din interogarea altor surse relevante nu s-a reușit obținerea niciunei informații despre aeronavă;

(ii) o aeronavă a primit autorizare pentru aterizare și nu a reușit să aterizeze într-un interval de 5 minute de la ora de aterizare estimată, iar comunicația cu aeronava nu a fost restabilită;

(iii) la aerodromurile AFIS, în condițiile prevăzute de autoritatea competentă;

(iv) s-au primit informații care indică faptul că a fost afectată eficiența operațională a aeronavei, dar nu în măsura în care ar deveni posibilă o aterizare de urgență;

(v) se cunoaște sau se presupune că o aeronavă face obiectul unei intervenții ilicite.

Subpunctele (i)-(iv) nu se aplică în cazul în care există dovezi care înlătură temerea cu privire la siguranța aeronavei și a persoanelor aflate la bordul său.

(3) Faza de pericol, atunci când se aplică una dintre următoarele situații:

(i) în urma declanșării fazei de alarmă, din încercările ulterioare nereușite de a stabili comunicația cu aeronava și din interogarea mai extinsă, dar fără rezultat a altor surse reiese probabilitatea ca aeronava să fie în pericol;

(ii) se consideră că s-a consumat deja combustibilul disponibil la bord sau că este insuficient pentru a permite aeronavei să ajungă într-o situație de siguranță;

(iii) s-au primit informații care indică faptul că a fost afectată eficiența operațională a aeronavei într-o măsură în care devine posibilă o aterizare de urgență;

(iv) se primește o informație sau devine în mod rezonabil sigur că aeronava este pe cale să efectueze sau a efectuat o aterizare de urgență.

Faza de pericol nu se aplică atunci când există certitudinea rezonabilă că aeronava și persoanele aflate la bord nu sunt amenințate de un pericol grav și iminent și nu necesită ajutor imediat.

(b) Notificarea trebuie să conțină următoarele informații, în ordinea precizată, în măsura în care sunt disponibile:

1) INCERFA, ALERFA sau DETRESFA, în funcție de faza corespunzătoare a situației de urgență;

2) agenția și persoana care apelează;

3) natura urgenței;

4) informații semnificative din planul de zbor;

5) unitatea care a stabilit ultimul contact, ora și mijloacele utilizate;

6) ultimul raport de poziție și modul în care a fost determinată aceasta;

7) culoarea și mărcile distinctive ale aeronavei;

8) mărfurile periculoase transportate de aeronavă;

9) orice acțiune întreprinsă de biroul de raportare;

10) alte observații pertinente.

(c) Înainte de declararea fazei de pericol, unitatea de servicii de trafic aerian caută acele informații menționate la litera (b) care nu sunt disponibile la momentul notificării unui centru de coordonare a operațiunilor de salvare, în măsura în care timpul o permite și dacă există certitudinea rezonabilă că se va declanșa această fază.

(d) În urma notificării specificate la litera (a), unitățile de servicii de trafic aerian furnizează fără întârziere centrului de coordonare a operațiunilor de salvare oricare dintre elementele următoare:

1) orice informații suplimentare utile, în special cu privire la evoluția stării de urgență prin fazele ulterioare;

2) informații potrivit cărora situația de urgență nu mai există.

ATS.TR.410 Utilizarea mijloacelor de comunicații

Unitățile de servicii de trafic aerian utilizează, potrivit necesităților, toate mijloacele de comunicații disponibile pentru a stabili și pentru a menține comunicația cu o aeronavă aflată în stare de urgență și pentru a solicita noutăți despre aeronavă.

ATS.TR.415 Trasarea traiectului de zbor al aeronavelor aflate în stare de urgență

Atunci când se consideră că există o stare de urgență, unitatea sau unitățile serviciilor de trafic aerian care sunt la curent cu situația de urgență trasează traiectul de zbor al aeronavei în cauză pe o hartă sau pe alt instrument adecvat pentru a determina poziția următoare probabilă a aeronavei și raza maximă de operare a acesteia de la ultima sa poziție cunoscută.

ATS.TR.420 Informarea operatorului

(a) Atunci când un centru de control regional sau un centru de informare a zborurilor decide că o aeronavă se află în faza de incertitudine sau în faza de alarmă, respectivul centru înștiințează, atunci când este posibil, operatorul aeronavei înainte de a înștiința centrul de coordonare a operațiunilor de salvare.

(b) Ori de câte ori este posibil, centrul de control regional sau centrul de informare a zborurilor comunică fără întârziere operatorului aeronavei toate informațiile notificate centrului de coordonare a operațiunilor de salvare.

ATS.TR.425 Informarea aeronavelor care operează în vecinătatea unei aeronave aflate în situație de urgență

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

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

5. Anexa V se modifică după cum urmează:

(a) Punctul MET.OR.120 se înlocuiește cu următorul text:

„MET.OR.120 Notificarea discrepanțelor către centrele mondiale de prognoze de zonă (WAFC)

Furnizorul de servicii meteorologice care utilizează WAFS SIGWX într-un format universal binar pentru reprezentarea formei codificate a datelor meteorologice (BUFR) trebuie să anunțe imediat WAFC în cauză dacă sunt detectate sau raportate discrepanțe semnificative față de prognozele WAFS SIGWX cu privire la:

(a) jivraj, turbulențe, nori cumulonimbus care sunt obscurizați, frecvenți, înglobați sau care apar la linia de gren, și furtuni de nisip/furtuni de praf;

(b) erupții vulcanice sau o eliberare de materiale radioactive în atmosferă, semnificative pentru operațiunile cu aeronave.";

(b) la punctul MET.OR.205 primul paragraf, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„O stație meteorologică aeronautică trebuie să raporteze:";

(c) la punctul MET.OR.210 primul paragraf, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„O stație meteorologică aeronautică trebuie să observe și/sau să măsoare:";

(d) La punctul MET.OR.240, litera (a) se modifică după cum urmează:

(i) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. METAR sau SPECI, inclusiv TREND, TAF sau TAF modificată pentru aerodromurile de plecare și pentru aerodromurile avute în vedere pentru aterizare, dar și pentru aerodromurile de rezervă la decolare, aerodromurile de rezervă pe rută și aerodromurile de rezervă la destinație;";

(ii) punctul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„6. prognoze de zonă pentru zborurile la niveluri joase sub formă de hărți pregătite în sprijinul emiterii unui AIRMET și un AIRMET pentru zborurile la niveluri joase cu relevanță pentru întreaga rută;";

(e) punctul MET.OR.242 se modifică după cum urmează:

(i) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Un birou meteorologic de aerodrom trebuie să furnizeze, dacă este necesar, turnului său de control de aerodrom asociat și unității AFIS:

1. raportul local regulat, raportul local special, METAR, TAF și TREND și modificările acestora;

2. SIGMET, AIRMET, avertizări și alerte de forfecare a vântului și avertizări de aerodrom;

3. orice informații meteorologice suplimentare convenite la nivel local, cum ar fi prognoze privind vântul la suprafață, pentru determinarea unor eventuale schimbări de pistă;

4. informațiile primite referitoare la un nor de cenușă vulcanică pentru care nu s-a emis încă un SIGMET, astfel cum s-a convenit între biroul meteorologic de aerodrom și turnul de control de aerodrom sau unitatea AFIS în cauză;

5. informațiile primite referitoare la o activitate vulcanică preeruptivă și/sau la o erupție vulcanică, astfel cum s-a convenit între biroul meteorologic de aerodrom și turnul de control de aerodrom sau unitatea AFIS în cauză.";

(ii) la litera (b), punctele 1 și 2 se înlocuiesc cu următorul text:

„1. raportul local regulat, raportul local special, METAR, TAF și TREND și modificările acestora;

2. SIGMET, AIRMET, avertizările și alertele de forfecare a vântului, rapoartele din zbor speciale corespunzătoare și avertizări de aerodrom;";

(f) punctul MET.OR.245 se modifică după cum urmează:

(i) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) să se coordoneze cu organizația responsabilă cu furnizarea NOTAM și/sau ASHTAM pentru a se asigura că informațiile meteorologice cu privire la cenușa vulcanică incluse în SIGMET și NOTAM și/sau ASHTAM sunt consecvente;";

(ii) litera (f) se modifică după cum urmează:

— punctele 1 și 2 se înlocuiesc cu următorul text:

„1. METAR, inclusiv date actuale privind presiunea pentru aerodromuri și alte locații, TAF, TREND și modificările acestora;

2. prognoze privind vântul în altitudine, temperaturile în altitudine și fenomenele meteorologice semnificative pe rută, precum și modificările acestora, SIGMET și AIRMET și rapoarte speciale din zbor corespunzătoare;";

— punctele 6, 7 și 8 se înlocuiesc cu următorul text:

„6. avertizări privind cicloanele tropicale, emise de un TCAC în zona sa de responsabilitate;

7. avertizări privind cenușa vulcanică, emise de un VAAC în zona sa de responsabilitate;

8. informații primite în legătură cu o activitate vulcanică preeruptivă și/sau o erupție vulcanică, astfel cum s-a convenit între centrul de veghe meteorologică și ACC/FIC;";

(iii) se adaugă următoarea literă (g):

„(g) atunci când sunt disponibile astfel de informații, să furnizeze unităților de servicii de trafic aerian relevante, în conformitate cu acordul local, informații cu privire la eliberarea în atmosferă a unor substanțe chimice toxice care ar putea afecta spațiul aerian utilizat de zborurile din zona sa de responsabilitate.";

(g) punctul MET.OR.250 se înlocuiește cu următorul text:

„**MET.OR.250 SIGMET**

Un centru de veghe meteorologică trebuie:

(a) să furnizeze și să difuzeze SIGMET;

(b) să se asigure că SIGMET este anulat în cazul în care fenomenele nu mai sunt prezente sau în cazul în care se preconizează că acestea nu vor mai apărea în zona care face obiectul SIGMET;

(c) să se asigure că perioada de valabilitate a unui SIGMET nu este mai mare de 4 ore, iar în cazul special al SIGMET privind norii de cenușă vulcanică și cicloanele tropicale, aceasta se prelungește până la 6 ore;

(d) să se asigure că SIGMET sunt emise cu cel mult 4 ore înainte de începerea perioadei de valabilitate. În cazul special al SIGMET privind norii de cenușă vulcanică și cicloanele tropicale, SIGMET sunt emise cât mai curând posibil, dar nu cu mai mult de 12 ore înainte de începerea perioadei de valabilitate, și sunt actualizate cel puțin o dată la 6 ore.";

(h) punctul MET.OR.255 se înlocuiește cu următorul text:

„**MET.OR.255 AIRMET**

Un centru de veghe meteorologică trebuie:

(a) să furnizeze și să difuzeze AIRMET atunci când autoritatea competentă a stabilit că densitatea traficului care operează sub nivelul de zbor 100 sau până la nivelul de zbor 150 în zonele muntoase ori mai sus, dacă este necesar, impune emiterea și difuzarea de prognoze de zonă pentru astfel de operațiuni;

(b) să anuleze AIRMET în cazul în care fenomenele nu mai sunt prezente sau în cazul în care se preconizează că acestea nu vor mai apărea în zonă;

(c) să se asigure că perioada de valabilitate a unui AIRMET nu depășește 4 ore.";

(i) punctul MET.OR.260 litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) să se asigure că prognozele de zonă pentru zborurile la niveluri joase pregătite în sprijinul emiterii unui AIRMET sunt emise la fiecare 6 ore pentru o perioadă de valabilitate de 6 ore și sunt transmise centrelor de veghe meteorologică vizate cel târziu cu 1 oră înainte de începerea perioadei lor de valabilitate.";

(j) la punctul MET.OR.265 litera (a), punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. WAFC, băncilor internaționale de date OPMET, birourilor NOTAM internaționale și centrelor desemnate prin acord regional de navigație aeriană să opereze serviciile fixe aeronautice online;";

(k) punctul MET.OR.270 se modifică după cum urmează:

(i) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Un TCAC trebuie să furnizeze:";

(ii) la litera (a), punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. WAFC, băncile internaționale de date OPMET și centrele responsabile cu operarea serviciilor fixe aeronautice online;";

(l) punctul MET.TR.200 se modifică după cum urmează:

(i) la litera (a), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Raportul local regulat, raportul local special și METAR trebuie să conțină următoarele elemente în ordinea indicată:";

(ii) la litera (b), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„În raportul local regulat și în raportul local special:";

(m) punctul MET.TR.205 se modifică după cum urmează:

(i) litera (a) se modifică după cum urmează:

— punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. În raportul local regulat, în raportul local special și în METAR, direcția și viteza vântului la suprafață trebuie raportate în multipli de 10 grade adevărate și, respectiv, de 1 kt (0,5 m/s).";

— la punctul 3, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„În raportul local regulat, în raportul local special și în METAR:";

— la punctul 3 subpunctul (iii), litera (A) se înlocuiește cu următorul text:

„(A) 5 kt (2,5 m/s) sau mai mult în raportul local regulat și în raportul local special atunci când se aplică proceduri de reducere a zgomotului sau";

(ii) litera (b) se modifică după cum urmează:

— punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. În raportul local regulat, în raportul local special și în METAR, vizibilitatea trebuie raportată în multipli de 50 m atunci când vizibilitatea este mai mică de 800 m; în multipli de 100 m atunci când este de 800 m sau mai mult, dar mai puțin de 5 km; în multipli de un kilometru atunci când vizibilitatea este de 5 km sau mai mult, dar mai puțin de 10 km și trebuie indicată ca fiind de 10 km atunci când vizibilitatea este de 10 km sau mai mult, cu excepția cazului în care se aplică condițiile de utilizare a CAVOK.";

— punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. În raportul local regulat și în raportul local special, vizibilitatea în lungul pistei sau pistelor trebuie raportată împreună cu unitățile de măsură utilizate pentru a indica vizibilitatea.";

(iii) litera (c) se modifică după cum urmează:

— punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. În raportul local regulat, în raportul local special și în METAR, RVR trebuie raportată în multipli de 25 m atunci când este mai mică de 400 m; în multipli de 50 m atunci când este între 400 și 800 m și în multipli de 100 m atunci când depășește 800 m.";

— punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. În raportul local regulat, în raportul local special și în METAR:

(i) când RVR depășește valoarea maximă care poate fi determinată de sistemul utilizat, aceasta se raportează utilizând abrevierea «ABV» în raportul local regulat și în raportul local special și abrevierea «P» în METAR urmată de valoarea maximă care poate fi determinată de sistem;

(ii) când RVR se situează sub valoarea minimă care poate fi determinată de sistemul utilizat, aceasta se raportează utilizând abrevierea «BLW» în raportul local regulat și în raportul local special și abrevierea «M» în METAR urmată de valoarea minimă care poate fi determinată de sistem.";

— la punctul 4, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„În raportul local regulat și în raportul local special:";

(iv) litera (d) se modifică după cum urmează:

— punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. În raportul local regulat și în raportul local special, fenomenele meteorologice de timp prezent observate trebuie raportate în funcție de tipul și de caracteristicile lor și trebuie calificate în funcție de intensitatea lor, după caz.";

— la punctul 3, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„În raportul local regulat, în raportul local special și în METAR, trebuie raportate următoarele caracteristici ale fenomenelor meteorologice de timp prezent, după cum este necesar, utilizând abrevierile acestora și criteriile relevante, după caz:";

— la punctul 4, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„În raportul local regulat, în raportul local special și în METAR:";

(v) litera (e) se modifică după cum urmează:

— punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. În raportul local regulat, în raportul local special și în METAR, înălțimea bazei norilor trebuie raportată în multipli de 100 ft (30 m) până la 10 000 ft (3 000 m) și în multipli de 1 000 ft (300 m) atunci când depășește 10 000 ft (3 000 m).";

— la punctul 3, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„În raportul local regulat și în raportul local special:";

(vi) litera (f) se modifică după cum urmează:

— punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. În raportul local regulat, în raportul local special și în METAR, temperatura aerului și temperatura punctului de rouă trebuie raportate în multipli de grade Celsius întregi.";

— punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. În raportul local regulat, în raportul local special și în METAR, trebuie identificate temperaturile situate sub 0 °C.";

(vii) litera (g) se modifică după cum urmează:

— punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. În raportul local regulat, în raportul local special și în METAR, QNH și QFE trebuie calculate în zecimi de hectopascali și raportate în multipli de hectopascali întregi, folosind patru cifre.";

— la punctul 3, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„În raportul local regulat și în raportul local special:";

(n) punctul MET.TR.210 se modifică după cum urmează:

(i) la litera (a) punctul 3, subpunctul (i) se înlocuiește cu următorul text:

„(i) 2 minute pentru raportul local regulat și raportul local special și pentru dispozitivele de afișare din unitățile ATS;";

(ii) la litera (c) punctul 4 subpunctul (ii), litera (A) se înlocuiește cu următorul text:

„(A) 1 minut pentru raportul local regulat și raportul local special și pentru dispozitivele de afișare RVR din unitățile ATS;";

(o) punctul MET.TR.215 se modifică după cum urmează:

(i) la litera (e), punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. SIGMET și, dacă este emis, AIRMET, precum și rapoartele speciale din zbor relevante pentru întreaga rută;";

(ii) litera (g) se înlocuiește cu următorul text:

„(g) În cazul în care prognozele de vânt în altitudine și de temperatură în altitudine enumerate la punctul MET.OR.275 litera (a) punctul 1 sunt furnizate sub formă de hărți, acestea trebuie să fie hărți de prognoză pentru intervale fixe de timp pentru nivelurile de zbor specificate la punctul MET.TR.275 litera (b) punctul 3. În cazul în care prognozele referitoare la fenomenele SIGWX enumerate la punctul MET.OR.275 litera (a) punctul 2 sunt furnizate sub formă de hărți, acestea trebuie să fie hărți de prognoză pentru intervale fixe de timp pentru un strat atmosferic limitat de nivelurile de zbor, astfel cum se specifică la punctul MET.TR.275 literele (c) și (d).";

(p) punctul MET.TR.220 se modifică după cum urmează:

(i) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Perioada de valabilitate a unei TAF regulate trebuie să fie de 9 ore, de 24 de ore sau de 30 de ore, cu excepția cazului în care autoritatea competentă prevede altfel, ținând seama de cerințele de trafic pentru aerodromurile cu orar de funcționare mai scurt de 9 ore. TAF se prezintă spre transmitere cel mai devreme cu 1 oră înaintea începerii perioadei sale de valabilitate.";

(ii) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Dacă este difuzată în format digital, TAF trebuie:

1) să fie formatată în conformitate cu un model de schimb de informații interoperabil la nivel mondial și să utilizeze limbajul de marcare geografică (GML);

2) să fie însoțită de metadatele corespunzătoare.";

(iii) la litera (g), punctele 1 și 2 se înlocuiesc cu următorul text:

„1. pe parcursul unei anumite perioade de prognoză există o probabilitate de 30 % sau 40 % de apariție a unor condiții meteorologice alternative sau

2. pe parcursul unei anumite perioade de prognoză există o probabilitate de 30 % sau 40 % de apariție a unor fluctuații temporare ale condițiilor meteorologice.";

(q) punctele MET.TR.250 și MET.TR.255 se înlocuiesc cu următorul text:

„**MET.TR.250 SIGMET**

(a) Conținutul și ordinea elementelor dintr-un SIGMET trebuie să respecte modelul prezentat în apendicele 5A.

(b) SIGMET sunt de trei tipuri:

1. SIGMET referitoare la fenomene meteorologice pe rută, altele decât cenușa vulcanică sau cicloanele tropicale;

2. SIGMET referitoare la cenușa vulcanică;

3. SIGMET referitoare la cicloanele tropicale.

(c) Numărul de ordine al SIGMET este format din trei caractere, și anume dintr-o literă și din două cifre.

(d) SIGMET trebuie să indice numai unul dintre fenomenele enumerate în apendicele 5A, descris utilizând abrevierile corespunzătoare și următoarea valoare de prag pentru o viteză a vântului la suprafață de 34 kt (17 m/s) sau mai mare, în cazul unui ciclon tropical.

(e) SIGMET referitoare la oraje sau la un ciclon tropical nu includ trimiteri la turbulența sau jivrajul asociate.

(f) Dacă este difuzat în format digital, SIGMET trebuie:

1. să fie formatat în conformitate cu un model de schimb de informații interoperabil la nivel mondial și să utilizeze limbajul de marcare geografică (GML);

2. să fie însoțit de metadatele corespunzătoare.

MET.TR.255 AIRMET

(a) Conținutul și ordinea elementelor dintr-un AIRMET trebuie să respecte modelul prezentat în apendicele 5A.

(b) Numărul de ordine la care se face trimitere în modelul din apendicele 5 trebuie să corespundă numărului de AIRMET emise pentru regiunea de informare a zborurilor începând de la 00.01 UTC în ziua în cauză.

(c) AIRMET trebuie să indice numai unul dintre fenomenele enumerate în apendicele 5A, descris utilizând abrevierile corespunzătoare și următoarele valori de prag, dacă fenomenul se produce sub nivelul de zbor 100, sub nivelul de zbor 150 în zonele muntoase sau sub un nivel de zbor mai mare, dacă este necesar:

1) o viteză a vântului la suprafață, pe zone vaste, de peste 30 kt (15 m/s), cu direcția și unitățile relevante;

2) zone vaste afectate de o reducere a vizibilității la valori sub 5 000 m, inclusiv fenomenul meteorologic care cauzează reducerea vizibilității;

3) zone vaste de nori fragmentați sau de cer acoperit, cu înălțimea bazei norilor sub 1 000 ft (300 m) deasupra nivelului solului.

(d) AIRMET referitoare la oraje sau la nori cumulonimbus nu includ trimiteri la turbulența sau jivrajul asociate.

(e) Dacă este difuzat în format digital, AIRMET trebuie:

1) să fie formatat în conformitate cu un model de schimb de informații interoperabil la nivel mondial și să utilizeze limbajul de marcare geografică (GML);

2) să fie însoțit de metadatele corespunzătoare.";

(r) la punctul MET.TR.260, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Atunci când autoritatea competentă stabilește că densitatea traficului care operează sub nivelul de zbor 100 impune emiterea unui AIRMET, trebuie emise prognoze de zonă pentru a acoperi stratul dintre nivelul solului și nivelul de zbor 100 sau până la nivelul de zbor 150 în zonele muntoase sau până la un nivel mai mare, dacă este necesar, iar acestea trebuie să conțină informații privind fenomenele meteorologice pe rută periculoase pentru zborurile la niveluri joase, în sprijinul emiterii AIRMET și a informațiilor suplimentare necesare pentru zborurile la niveluri joase.";

(s) punctul MET.TR.265 se înlocuiește cu următorul text:

„**MET.TR.265 Responsabilitățile centrului consultativ pentru cenușă vulcanică**

(a) Avertizările privind cenușa vulcanică trebuie emise sub formă de text în clar, abreviat, și trebuie să respecte modelul prezentat în apendicele 6. Atunci când nu sunt disponibile abrevieri, trebuie utilizate texte în limba engleză, formulate clar și succint.

(b) Dacă sunt difuzate în format digital, avertizările privind cenușa vulcanică trebuie:

1) să fie formatate în conformitate cu un model de schimb de informații interoperabil la nivel mondial și să utilizeze limbajul de marcare geografică (GML);

2) să fie însoțite de metadatele corespunzătoare.

(c) Dacă sunt prezentate într-un format grafic, avertizările privind cenușa vulcanică trebuie emise utilizând formatul PNG (*Portable Network Graphics*).";

(t) la punctul MET.TR.270, se adaugă următoarele litere (c) și (d):

„(c) Dacă sunt difuzate în format digital, avertizările privind cicloanele tropicale trebuie:

1) să fie formatate în conformitate cu un model de schimb de informații interoperabil la nivel mondial și să utilizeze limbajul de marcare geografică (GML);

2) să fie însoțite de metadatele corespunzătoare.

(d) Dacă sunt prezentate într-un format grafic, avertizările privind cicloanele tropicale trebuie emise utilizând formatul PNG (*Portable Network Graphics*).";

(u) la punctul MET.TR.275 litera (b), punctul 3 se modifică după cum urmează:

(i) subpunctele (i), (ii) și (iii) se înlocuiesc cu următorul text:

„(i) date de vânt pentru nivelurile de zbor 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa), 480 (125 hPa) și 530 (100 hPa);

(ii) date de temperatură pentru nivelurile de zbor 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) 480 (125 hPa) și 530 (100 hPa);

(iii) date de umiditate pentru nivelurile de zbor 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) și 180 (500 hPa);";

(ii) subpunctul (viii) se înlocuiește cu următorul text:

„(viii) date de altitudine geopotențială pentru nivelurile de zbor 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa), 480 (125 hPa) și 530 (100 hPa).";

(v) apendicele 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele 1

Model de METAR

Legendă:

M = raportare obligatorie;

C = raportare condiționată, în funcție de condițiile meteorologice sau de metoda de observare;

O = raportare opțională.

Nota 1: Intervalele și rezoluțiile pentru elementele numerice incluse în METAR sunt furnizate într-un tabel separat în continuarea prezentului model.

Nota 2: Explicațiile abrevierilor se găsesc în documentul OACI 8400 *Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes* (Proceduri pentru serviciile de navigație aeriană – Abrevieri și coduri) (PANS-ABC).

Elemente	Conținut detaliat	Model(e)		Exemple
Identificarea tipului de raport (M)	Tipul raportului (M)	METAR, METAR COR		METAR METAR COR
Indicator de localizare (M)	Indicator OACI de localizare (M)	nnnn		YUDO
Ora observării (M)	Data și ora efectivă de observare în UTC (M)	nnnnnnZ		221630Z
Identificarea unui raport automat sau a unui raport lipsă (C)	Identificatorul raportului automat sau al raportului lipsă (C)	AUTO sau NIL		AUTO NIL
SFÂRȘITUL METAR, DACĂ RAPORTUL LIPSEȘTE.				
Vântul la suprafață (M)	Direcția vântului (M)	nnn	VRB	24004MPS VRB01MPS (24008KT) (VRB02KT) 19006MPS (19012KT) 00000MPS (00000KT) 140P49MPS (140P99KT)
	Viteza vântului (M)	[P]nn[n]		
	Variații semnificative ale vitezei (C)	G[P]nn[n]		12003G09MPS (12006G18KT) 24008G14MPS (24016G28KT)
	Unități de măsură (M)	MPS (sau KT)		
	Variații semnificative ale direcției (C)	nnnVnnn	—	02005MPS 350V070 (02010KT 350V070)

Elemente	Conținut detaliat	Model(e)				Exemple
Vizibilitatea (M)	Vizibilitatea predominantă sau minimă (M)	nnnn			C A V O K	0350 CAVOK 7000 9999 0800
	Vizibilitatea minimă și direcția vizibilității minime (c)	nnnn[N] sau nnnn[NE] sau nnnn[E] sau nnnn [SE] sau nnnn[S] sau nnnn[SW] sau nnnn[W] sau nnnn[NW]				2000 1200NW 6000 2800E 6000 2800
Distanța vizuală în lungul pistei (C) (1)	Numele elementului (M)	R				R32/0400 R12R/1700 R16L/0650 R16C/0500 R16R/0450 R17L/0450
	Pistă (M)	nn[L]/sau nn[C]/sau nn[R]/				
	Distanța vizuală în lungul pistei (M)	[P sau M]nnnn				R14L/P2000 R10/M0050
	Distanța vizuală în lungul pistei, tendința anterioară (C)	U, D sau N				R12/1100U R26/0550N R20/0800D R12/0700
Condițiile meteorologice de timp prezent (C)	Intensitatea sau proximitatea condițiilor meteorologice de timp prezent (C)	– sau +	—	VC		
	Caracteristicile și tipul condițiilor meteorologice de timp prezent (M)	DZ sau RA sau SN sau SG sau PL sau DS sau SS sau FZDZ sau FZRA sau FZUP sau FC (2) sau SHGR sau SHGS sau SHRA sau SHSN sau SHUP sau TSGR sau TSGS sau TSRA sau TSSN sau TSUP sau UP	FG sau BR sau SA sau DU sau HZ sau FU sau VA sau SQ sau PO sau TS sau BCFG sau BLDU sau BLSA sau BLSN sau DRDU sau DRSA sau DRSN sau FZFG sau MIFG sau PRFG sau//	FG sau PO sau FC sau DS sau SS sau TS sau SH sau BLSN sau BLSA sau BLDU sau VA		RA HZ VCFG + TSRA FG VCSH + DZ VA VCTS –SN MIFG VCBLSA + TSRASN –SNRA DZ FG + SHSN BLSN UP FZUP TSUP FZUP //

Elemente	Conținut detaliat	Model(e)				Exemple
Norii (M)	Nebulozitatea și înălțimea bazei norilor sau vizibilitatea verticală (M)	FEWnnn sau SCTnnn sau BKNnnn sau OVCnnn sau FEW///sau SCT///sau BKN///sau OVC///sau ///nnn sau //////	VVnnn sau VV///	NSC sau NCD		FEW015 VV005 OVC030 VV/// NSC SCT010 OVC020 BKN/// ///015
	Tipul norilor (C)	CB sau TCU sau///	—			BKN009TCU NCD SCT008 BKN025CB BKN025///
Temperatura aerului și temperatura punctului de rouă (M)	Temperatura aerului și temperatura punctului de rouă (M)	[M]nn/[M]nn				17/10 02/M08 M01/M10
Valori ale presiunii (M)	Numele elementului (M)	Q				Q0995 Q1009 Q1022 Q0987
	QNH (M)	nnnn				
Informații suplimentare (C)	Condiții meteorologice recente (C)	REFZDZ sau REFZRA sau REDZ sau RE[SH]RA sau RERASN sau RE[SH]SN sau RESG sau RESHGR sau RESHGS sau REBLSN sau RESS sau REDS sau RETSRA sau RETSSN sau RETSGR sau RETSGS sau RETS sau REFC sau REVA sau REPL sau REUP sau REFZUP sau RETSUP sau RESHUP				REFZRA RETSRA
	Forfecarea vântului (C)	WS Rnn[L] sau WS Rnn[C] sau WS Rnn[R] sau WS ALL RWY				WS R03 WS ALL RWY WS R18C
	Temperatura la suprafața mării și starea mării sau înălțimea semnificativă a valurilor (C)	W[M]nn/Sn sau W[M]nn/Hn[n][n]				W15/S2 W12/H75

Elemente	Conținut detaliat	Model(e)					Exemple
Prognoza TREND (O)	Indicator de evoluție (M)	NOSIG	BECMG sau TEMPO				NOSIG BECMG FEW020 TEMPO 25018G25MPS (TEMPO 25036G50KT) BECMG FM1030 TL1130 CAVOK BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9000 NSW BECMG FM1900 0500 +SNRA BECMG FM1100 SN TEMPO FM1130 BLSN TEMPO FM0330 TL0430 FZRA
	Perioada de evoluție (C)		FMnnnn și/sau TLnnnn sau ATnnnn				
	Vânt (C)		nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS (sau nnn[P]nn[G[P]nn]KT)				
	Vizibilitatea predominantă (C)		nnnn			CAVOK	
	Fenomen meteorologic: intensitate (C)		– sau +	—	NSW		TEMPO TL1200 0600 BECMG AT1200 8000 NSW NSC
	Fenomen meteorologic: caracteristici și tip (C)		DZ sau RA sau SN sau SG sau PL sau DS sau SS sau FZDZ sau FZRA sau SHGR sau SHGS sau SHRA sau SHSN sau TSGR sau TSGS sau TSRA sau TSSN	FG sau BR sau SA sau DU sau HZ sau FU sau VA sau SQ sau PO sau FC sau TS sau BCFG sau BLDU sau BLSA sau BLSN sau DRDU sau DRSA sau DRSN sau FZFG sau MIFG sau PRFG			BECMG AT1130 OVC010 TEMPO TL1530 +SHRA BKN012CB
	Nebulozitatea și înălțimea bazei norilor sau vizibilitatea verticală (C)		FEWnnn sau SCTnnn sau BKNnnn sau OVCnnn	VVnnn sau VV///	NSC		
	Tipul norilor (C)		CB sau TCU	—”			

([1]) Se raportează dacă vizibilitatea sau distanța vizuală în lungul pistei < 1 500 m; pentru până la maximum patru piste.
([2]) Se utilizează «heavy» pentru a indica o «tornadă» sau o «trombă marină»; «moderate» (sau niciun calificativ) pentru a indica un «nor în formă de pâlnie care nu atinge solul».

Intervale și rezoluții pentru elementele numerice incluse în METAR

Elemente		Interval	Rezoluție
Pistă: (fără unități)		01–36	1
Direcția vântului:	° adevărat	000-360	10
Viteza vântului:	MPS	00-99	1
	KT	00–199 (*)	1
Vizibilitatea:	M	0000-0750	50
	M	0800–4 900	100
	M	5 000–9 000	1 000
	M	10 000–	0 (valoare fixă: 9 999)
Distanța vizuală în lungul pistei:	M	0000-0375	25
	M	0400-0750	50
	M	0800–2 000	100
Vizibilitatea verticală:	multipli de 30 M (multipli de 100 FT)	000-020	1
Norii: înălțimea bazei norilor:	multipli de 30 M (multipli de 100 FT)	000-099 100-200	1 10
Temperatura aerului; Temperatura punctului de rouă:	°C	–80 – +60	1
QNH:	hPa	0850-1 100	1
Temperatura la suprafața mării:	°C	-10 – +40	1
Starea mării: (fără unități)		0-9	1
Înălțimea semnificativă a valurilor:	M	0-999	0,1
Starea pistei	Indicativul pistei: (fără unități)	01–36; 88; 99	1
	Depuneri pe pistă: (fără unități)	0-9	1
	Gradul de contaminare al pistei: (fără unități)	1; 2; 5; 9	—
	Grosimea depunerii: (fără unități)	00-90; 92-99	1
	Coeficientul de frecare/acțiunea de frânare: (fără unități)	00-95; 99	1

(*) Nu există nicio cerință aeronautică privind raportarea unor viteze ale vântului la suprafață de 100 kt (50 m/s) sau mai mari; cu toate acestea, s-au adoptat dispoziții privind raportarea unor viteze ale vântului de până la 199 kt (99 m/s) pentru scopuri neaeronautice, în funcție de necesități.;

(w) apendicele 3 și 4 se înlocuiesc cu următorul text:

„Apendicele 3

Model de TAF

Legendă:

M = raportare obligatorie;

C = raportare condiționată, în funcție de condițiile meteorologice sau de metoda de observare;

O = raportare opțională.

Nota 1: Intervalele și rezoluțiile pentru elementele numerice incluse în TAF sunt furnizate într-un tabel separat în continuarea prezentului model.

Nota 2: Explicațiile abrevierilor se găsesc în documentul OACI 8400 Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (Proceduri pentru serviciile de navigație aeriană – Abrevieri și coduri) (PANS-ABC).

Elemente	Conținut detaliat	Model(e)	Exemple
Identificarea tipului de prognoză (M)	Tip de prognoză (M)	TAF sau TAF AMD sau TAF COR	TAF TAF AMD TAF COR
Indicator de localizare (M)	Indicator OACI de localizare (M)	nnnn	YUDO
Ora emiterii prognozei (M)	Data și ora emiterii prognozei în UTC (M)	nnnnnnZ	160000Z
Identificarea unei prognoze lipsă (C)	Identificatorul prognozei lipsă (C)	NIL	NIL
SFÂRȘITUL TAF DACĂ PROGNOZA LIPSEȘTE			
Zilele și perioada de valabilitate a prognozei (M)	Zilele și perioada de valabilitate a prognozei în UTC (M)	nnnn/nnnn	0812/0918
Identificarea unei prognoze anulate (C)	Identificatorul prognozei anulate (C)	CNL	CNL
SFÂRȘITUL TAF DACĂ PROGNOZA ESTE ANULATĂ			
Vântul la suprafață (M)	Direcția vântului (M)	nnn sau VRB	24004MPS; VRB01MPS (24008KT); (VRB02KT) 19005MPS (19010KT)
	Viteza vântului (M)	[P]nn[n]	00000MPS (00000KT) 140P49MPS (140P99KT)
	Variații semnificative ale vitezei (C)	G[P]nn[n]	12003G09MPS (12006G18KT) 24008G14MPS (24016G28KT)
	Unități de măsură (M)	MPS (sau KT)	

Elemente	Conținut detaliat	Model(e)				Exemple
Vizibilitatea (M)	Vizibilitatea predominantă (M)	nnnn			C A V O K	0350 CAVOK 7000 9000 9999
Condiții meteorologice (C)	Intensitatea fenomenelor meteorologice (C) ([1])	– sau +		—		
	Caracteristicile fenomenelor meteorologice și tipul acestora (C)	DZ sau RA sau SN sau SG sau PL sau DS sau SS sau FZDZ sau FZRA sau SHGR sau SHGS sau SHRA sau SHSN sau TSGR sau TSGS sau TSRA sau TSSN		FG sau BR sau SA sau DU sau HZ sau FU sau VA sau SQ sau PO sau FC sau TS sau BCFG sau BLDU sau BLSA sau BLSN sau DRDU sau DRSA sau DRSN sau FZFG sau MIFG sau PRFG		RA HZ + TSRA FG –FZDZ PRFG + TSRASN SNRA FG
Norii (M) ([2])	Nebulozitatea și înălțimea bazei sau vizibilitatea verticală (M)	FEWnnn sau SCTnnn sau BKNnnn sau OVCnnn	VVnnn sau VV///	NSC		FEW010 VV005 OVC020 VV/// NSC SCT005 BKN012
	Tipul norilor (C)	CB sau TCU	—			SCT008 BKN025CB
Temperatura (O) ([3])	Numele elementului (M)	TX				TX25/1013Z TN09/1005Z TX05/2112Z TNM02/2103Z
	Temperatura maximă (M)	[M]nn/				
	Data și ora apariției temperaturii maxime (M)	nnnnZ				
	Numele elementului (M)	TN				
	Temperatura minimă (M)	[M]nn/				
	Data și ora apariției temperaturii minime (M)	nnnnZ				

Elemente	Conținut detaliat	Model(e)				Exemple
Schimbările semnificative preconizate pentru unul sau mai multe dintre elementele de mai sus pe parcursul perioadei de valabilitate (C)	Indicator de schimbare sau de probabilitate (M)	PROB30 [TEMPO] sau PROB40 [TEMPO] sau BECMG sau TEMPO sau FM				
	Intervalul apariției sau al schimbării (M)	nnnn/nnnn sau nnnnnn				
	Vânt (C)	nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS sau VRBnnMPS (sau nnn[P]nn[G[P]nn]KT sau VRBnnKT)				TEMPO 0815/0818 25017G25MPS (TEMPO 0815/0818 25034G50KT) TEMPO 2212/2214 17006G13MPS 1000 TSRA SCT010CB BKN020 (TEMPO 2212/2214 17012G26KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020)
	Vizibilitatea predominantă (C)	nnnn			C A V O K	BECMG 3010/3011 00000MPS 2400 OVC010 (BECMG 3010/3011 00000KT 2400 OVC010) PROB30 1412/1414 0800 FG
	Fenomen meteorologic: intensitate (C)	– sau +	—	NSW		BECMG 1412/1414 RA TEMPO 2503/2504 FZRA TEMPO 0612/0615 BLSN PROB40 TEMPO 2923/3001 0500 FG
	Fenomen meteorologic: caracteristici și tip (C)	DZ sau RA sau SN sau SG sau PL sau DS sau SS sau FZDZ sau FZRA sau SHGR sau SHGS sau SHRA sau SHSN sau TSGR sau TSGS sau TSRA sau TSSN	FG sau BR sau SA sau DU sau HZ sau FU sau VA sau SQ sau PO sau FC sau TS sau BCFG sau BLDU sau BLSA sau BLSN sau DRDU sau DRSA sau DRSN sau FZFG sau MIFG sau PRFG			

Elemente	Conținut detaliat	Model(e)				Exemple
	Nebulozitatea și înălțimea bazei sau vizibilitate verticală (C)	FEWnnn sau SCTnnn sau BKNnnn sau OVCnnn	VVnnn sau VV///	NSC		FM051230 15004MPS 9999 BKN020 (FM051230 15008KT 9999 BKN020) BECMG 1618/1620 8000 NSW NSC
	Tipul norilor (C)	CB sau TCU	—			BECMG 2306/2308 SCT015CB BKN020

([1]) De raportat ori de câte ori este cazul. Fără calificativ în cazul intensității moderate.
([2]) Până la patru straturi de nori.
([3]) Constând în maximum patru temperaturi (două temperaturi maxime și două temperaturi minime).

Intervale și rezoluții pentru elementele numerice incluse în TAF

Elemente		Interval	Rezoluție
Direcția vântului:	° adevărat	000-360	10
Viteza vântului:	MPS	00-99 (*)	1
	KT	0–199 (*)	1
Vizibilitatea:	M	0000-0750	50
	M	0800-4 900	100
	M	5 000–9 000	1 000
	M	10 000 –	0 (valoare fixă: 9 999)
Vizibilitatea verticală:	multipli de 30 M (multipli de 100 FT)	000-020	1
Norii: înălțimea bazei norilor:	multipli de 30 M (multipli de 100 FT)	000-099 100-200	1 10
Temperatura aerului (maximă și minimă): °C		–80 – +60	1

(*) Nu există nicio cerință aeronautică privind raportarea unor viteze ale vântului la suprafață de 100 kt (50 m/s) sau mai mari; cu toate acestea, s-au adoptat dispoziții privind raportarea unor viteze ale vântului de până la 199 kt (99 m/s) pentru scopuri neaeronautice, în funcție de necesități.

Apendicele 4

Model de avertizare de forfecare a vântului

Legendă:

M = raportare obligatorie;

C = raportare condiționată, atunci când este cazul.

Nota 1: Intervalele și rezoluțiile pentru elementele numerice incluse în avertizările de forfecare a vântului sunt prezentate în apendicele 8.

Nota 2: Explicațiile abrevierilor se găsesc în documentul OACI 8400 Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (Proceduri pentru serviciile de navigație aeriană – Abrevieri și coduri) (PANS-ABC).

Elemente	Conținut detaliat	Model(e)	Exemplu
Indicatorul de localizare al aerodromului (M)	Indicatorul de localizare al aerodromului	nnnn	YUCC
Identificarea tipului de mesaj (M)	Tipul și numărul de ordine al mesajului	WS WRNG [n]n	WS WRNG 1
Ora de origine și perioada de valabilitate (M)	Data și ora emiterii și, dacă este cazul, perioada de valabilitate în UTC	nnnnnn [VALID TL nnnnnn] sau [VALID nnnnnn/nnnnnn]	211230 VALID TL 211330 221200 VALID 221215/221315
DACĂ AVERTIZAREA DE FORFECARE A VÂNTULUI TREBUIE ANULATĂ, A SE VEDEA DETALIILE DE LA SFÂRȘITUL MODELULUI.			
Fenomen (M)	Identificarea fenomenului și localizarea acestuia	[MOD] sau [SEV] WS IN APCH sau [MOD] sau [SEV] WS [APCH] RWYnnn sau [MOD] sau [SEV] WS IN CLIMB-OUT sau [MOD] sau [SEV] WS CLIMB-OUT RWYnnn sau MBST IN APCH sau MBST [APCH] RWYnnn sau MBST IN CLIMB-OUT sau MBST CLIMB-OUT RWYnnn	WS APCH RWY12 MOD WS RWY34 WS IN CLIMB-OUT MBST APCH RWY26 MBST IN CLIMB-OUT
Fenomenul observat, raportat sau prognozat (M)	Identificarea fenomenului, prin care se specifică dacă acesta este observat sau raportat și dacă se preconizează că va continua sau dacă este prognozat	REP AT nnnn nnnnnnnn sau OBS [AT nnnn] sau FCST	REP AT 1510 B747 OBS AT 1205 FCST
Detalii privind fenomenul (C)	Descrierea fenomenului care determină emiterea avertizării de forfecare a vântului	SFC WIND: nnn/nnMPS (sau nnn/nnKT) nnnM (nnnFT)-WIND: nnn/nnMPS (sau nnn/nnKT) sau nnKMH (sau nnKT) LOSS nnKM (sau nnNM) FNA RWYnn sau nnKMH (sau nnKT) GAIN nnKM (sau nnNM) FNA RWYnn	SFC WIND: 320/5MPS 60M-WIND: 360/13MPS (SFC WIND: 320/10KT 200FT-WIND: 360/26KT) 60KMH LOSS 4KM FNA RWY13 (30KT LOSS 2NM FNA RWY13)

Elemente	Conținut detaliat	Model(e)	Exemplu
SAU			
Anularea avertizării de forfecare a vântului	Anularea avertizării de forfecare a vântului cu trimitere la identificarea sa	CNL WS WRNG [n]n nnnnnn/nnnnnn	CNL WS WRNG 1 211230/211330;

(x) apendicele 5 se elimină;

(y) se introduc următoarele apendice 5A și 5B:

„Apendicele 5A

Model de SIGMET și de AIRMET

Legendă:

M = raportare obligatorie;

C = raportare condiționată, atunci când este cazul, și

= = o linie dublă indică faptul că textul care urmează trebuie să fie introdus pe linia următoare.

Notă: Intervalele și rezoluțiile pentru elementele numerice incluse în SIGMET/AIRMET sunt prezentate în apendicele 8.

Elemente	Conținut detaliat	Model de SIGMET	Model de AIRMET	Exemple de SIGMET	Exemple de AIRMET
Indicator de localizare al FIR/CTA (M)	Indicator OACI de localizare al unității ATS care deservește FIR sau CTA la care se referă SIGMET/AIRMET	nnnn		YUCC YUDD	
Identificare (M)	Identificarea și numărul de secvență SIGMET sau AIRMET	SIGMET nnn	AIRMET [n][n]n	SIGMET U05 SIGMET I12	AIRMET 2 AIRMET 19 AIRMET B19
Perioadă de valabilitate (M)	Grupe zi-oră care indică perioada de valabilitate în UTC	VALID nnnnnn/nnnnnn		VALID 010000/010400 VALID 221215/221600 VALID 101520/101800 VALID 251600/252200 VALID 152000/160000 VALID 192300/200300	
Indicator de localizare al MWO (M)	Indicator de localizare al MWO care generează SIGMET sau AIRMET cu o liniuță de separare	nnnn–		YUDO– YUSO–	

Elemente	Conținut detaliat	Model de SIGMET		Model de AIRMET	Exemple de SIGMET	Exemple de AIRMET
Numele FIR/CTA (M)	Indicatorul de localizare și numele FIR/CTA pentru care se emite SIGMET/AIRMET	nnnn nnnnnnnnnn FIR[/UIR] sau nnnn nnnnnnnnnn CTA	nnnn nnnnnnnnnn FIR[/n]		YUCC AMSWELL FIR YUDD SHANLON FIR/UIR YUDD SHANLON CTA	YUCC AMSWELL FIR/2 YUDD SHANLON FIR
DACĂ SIGMET TREBUIE ANULAT, A SE VEDEA DETALIILE DE LA SFÂRȘITUL MODELULUI						
Fenomen (M)	Descrierea fenomenului care determină emiterea SIGMET/AIRMET	OBSC TS[GR] EMBD TS[GR] FRQ TS[GR] SQL TS[GR] TC nnnnnnnnnn PSN Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] CB sau TC NN PSN Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS [VA ERUPTION] [MT nnnnnnnnnn] [PSN Nnn[nn] sau Snn[nn] Ennn[nn] sau Wnnn[nn]] VA CLD RDOACT CLD		SFC WIND nnn/nn[n]MPS (sau SFC WIND nnn/nn[n]KT) SFC VIS nnnnM (nn) ISOL TS[GR] OCNL TS[GR] MT OBSC BKN CLD nnn/[ABV] nnnnM (sau BKN CLD nnn/[ABV][n] nnnnFT) sau BKN CLD SFC/[ABV]nnnnM (sau BKN CLD SFC/[ABV][n] nnnnFT) OVC CLD nnn/[ABV]nnnnM (sau OVC CLD nnn/[ABV][n] nnnnFT) sau OVC CLD SFC/[ABV]nnnnM (sau OVC CLD SFC/[ABV][n] nnnnFT) ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW	OBSC TS OBSC TSGR EMBD TS EMBD TSGR FRQ TS FRQ TSGR SQL TS SQL TSGR TC GLORIA PSN N10 W060 CB TC NN PSN S2030 E06030 CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS VA ERUPTION MT ASHVAL PSN S15 E073 VA CLD RDOACT CLD	SFC WIND 040/40MPS SFC WIND 310/20KT SFC VIS 1500M (BR) ISOL TS ISOL TSGR OCNL TS OCNL TSGR MT OBSC BKN CLD 120/900M BKN CLD 400/3000FT BKN CLD SFC/3000M BKN CLD SFC/ABV10000-FT OVC CLD 270/ABV3000M OVC CLD 900/ABV10000-FT OVC CLD SFC/3000M OVC CLD SFC/ABV10000-FT ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW
Fenomen (M) observat sau prognozat	Se precizează dacă informațiile sunt observate și se preconizează că vor continua sau dacă informațiile sunt prognozate	OBS [AT nnnnZ] sau FCST [AT nnnnZ]			OBS OBS AT 1210Z FCST FCST AT 1815Z	

Elemente	Conținut detaliat	Model de SIGMET	Model de AIRMET	Exemple de SIGMET	Exemple de AIRMET
Localizare (C)	Localizare [se referă la latitudine și longitudine (în grade și minute)]	Nnn[nn] Wnnn[nn] sau Nnn[nn] Ennn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Snn[nn] Ennn[nn] sau N OF Nnn[nn] sau S OF Nnn[nn] sau N OF Snn[nn] sau S OF Snn[nn] sau [AND] W OF Wnnn[nn] sau E OF Wnnn[nn] sau W OF Ennn[nn] sau E OF Ennn[nn] sau N OF Nnn[nn] sau N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn] sau S OF Snn[nn] sau W OF Wnnn[nn] sau W OF Ennn[nn] AND E OF Wnnn[nn] sau E OF Ennn[nn] sau N OF LINE sau NE OF LINE sau E OF LINE sau SE OF LINE sau S OF LINE sau SW OF LINE sau W OF LINE sau NW OF LINE Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] [– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn]] [– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn]] [AND N OF LINE sau NE OF LINE sau E OF LINE sau SE OF LINE sau S OF LINE sau SW OF LINE sau W OF LINE sau NW OF LINE Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] [– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn]] [– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn]]] sau WI Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] – [Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn]] (4) sau APRX nnKM WID LINE BTN (or nnNM WID LINE BTN) Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] [– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn]][– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn]] sau ENTIRE FIR/UIR sau ENTIRE CTA sau WI nnnKM (sau nnnNM) OF TC CENTRE		N2020 W07005 N48 E010 S60 W160 S0530 E16530 N OF N50 S OF N5430 N OF S10 S OF S4530 W OF W155 E OF W45 W OF E15540 E OF E09015 N OF N1515 AND W OF E13530 S OF N45 AND N OF N40 N OF LINE S2520 W11510 – S2520 W12010 SW OF LINE N50 W005 – N60 W020 SW OF LINE N50 W020 – N45 E010 AND NE OF LINE N45 W020 – N40 E010 WI N6030 E02550 – N6055 E02500 – N6050 E02630 – N6030 E02550 APRX 50KM WID LINE BTN N64 W017 – N60 W010 – N57 E010 ENTIRE FIR ENTIRE FIR/UIR ENTIRE CTA WI 400KM OF TC CENTRE WI 250NM OF TC CENTRE	

Elemente	Conținut detaliat	Model de SIGMET	Model de AIRMET	Exemple de SIGMET	Exemple de AIRMET
Nivel (C)	Nivelul de zbor sau altitudinea	[SFC/]FLnnn sau [SFC/]nnnnM (sau [SFC/][n]nnnnFT) sau FLnnn/nnn sau TOP FLnnn sau [TOP] ABV FLnnn sau [nnnn/]nnnnM (sau [[n]nnnn/][n]nnnnFT) sau [nnnnM/]FLnnn (sau [[n]nnnnFT/]FLnnn) *sau* (1) TOP [ABV or BLW] FLnnn		FL180 SFC/FL070 SFC/3000M SFC/10000FT FL050/080 TOP FL390 ABV FL250 TOP ABV FL100 3000M 2000/3000M 8000FT 6000/12000FT 2000M/FL150 10000FT/FL250 TOP FL500 TOP ABV FL500 TOP BLW FL450	
Deplasare sau deplasare preconizată (C) (5)	Deplasare sau deplasare preconizată (direcție și viteză) cu referire la unul dintre cele 16 puncte cardinale sau staționare	MOV N [nnKMH] sau MOV NNE [nnKMH] sau MOV NE [nnKMH] sau MOV ENE [nnKMH] sau MOV E [nnKMH] sau MOV ESE [nnKMH] sau MOV SE [nnKMH] sau MOV SSE [nnKMH] sau MOV S [nnKMH] sau MOV SSW [nnKMH] sau MOV SW [nnKMH] sau MOV WSW [nnKMH] sau MOV W [nnKMH] sau MOV WNW [nnKMH] sau MOV NW [nnKMH] sau MOV NNW [nnKMH] (sau MOV N [nnKT] sau MOV NNE [nnKT] sau MOV NE [nnKT] sau MOV ENE [nnKT] sau MOV E [nnKT] sau MOV ESE [nnKT] sau MOV SE [nnKT] sau MOV SSE [nnKT] sau MOV S [nnKT] sau MOV SSW [nnKT] sau MOV SW [nnKT] sau MOV WSW [nnKT] sau MOV W [nnKT] sau MOV WNW [nnKT] sau MOV NW [nnKT] sau MOV NNW [nnKT]) sau STNR		MOV SE MOV NNW MOV E 40KMH MOV E 20KT MOV WSW 20KT STNR	
Schimbări ale intensității (C)	Schimbări preconizate ale intensității	INTSF sau WKN sau NC		INTSF WKN NC	
Oră prognozată (C) (5)	Indicarea orei prognozate a fenomenului	FCST AT nnnnZ	—	FCST AT 2200Z	—
Poziție prognozată (C) (5)	Poziția prognozată a norului de cenușă vulcanică sau centrul ciclonului tropical sau a altor fenomene periculoase6 la sfârșitul perioadei de valabilitate a SIGMET	Nnn[nn] Wnnn[nn] sau Nnn[nn] Ennn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Snn[nn] Ennn[nn] sau N OF Nnn[nn] sau S OF Nnn[nn] sau N OF Snn[nn] sau S OF Snn[nn] [AND] W OF Wnnn[nn] sau E OF Wnnn[nn] sau W OF Ennn[nn] sau E OF Ennn[nn]	—	N30 W170 N OF N30 S OF S50 AND W OF E170 S OF N46 AND N OF N39 NE OF LINE N35 W020 – N45 W040 SW OF LINE N48 W020 – N43 E010 AND NE OF LINE N43 W020 – N38 E010 WI N20 W090 – N05 W090 – N10 W100 – N20 W100 – N20 W090	—

Elemente	Conținut detaliat	Model de SIGMET	Model de AIRMET	Exemple de SIGMET	Exemple de AIRMET
		sau N OF Nnn[nn] sau N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn] sau S OF Snn[nn] sau W OF Wnnn[nn] sau W OF Ennn[nn] AND E OF Wnnn[nn] sau E OF Ennn[nn] sau N OF LINE sau NE OF LINE sau E OF LINE sau SE OF LINE sau S OF LINE sau SW OF LINE sau W OF LINE sau NW OF LINE Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] [– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn]] [AND N OF LINE sau NE OF LINE sau E OF LINE sau SE OF LINE sau S OF LINE sau SW OF LINE sau W OF LINE sau NW OF LINE Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] [– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn]]] sau WI Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] [– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] (4) sau APRX nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN) Nnn[nn] sau		APRX 50KM WID LINE BTN N64 W017 – N57 W005 – N55 E010 – N55 E030 ENTIRE FIR ENTIRE FIR/UIR ENTIRE CTA TC CENTRE PSN N2740 W07345 NO VA EXP	

Elemente	Conținut detaliat	Model de SIGMET	Model de AIRMET	Exemple de SIGMET	Exemple de AIRMET
		Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] [– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn]][– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn]] sau ENTIRE FIR[/UIR] sau ENTIRE CTA sau TC CENTRE PSN Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn[nn] (1) sau NO VA EXP (2)			
Repetiția elementelor (C) (3)	Repetiția elementelor incluse într-un SIGMET privind un nor de cenușă vulcanică sau un ciclon tropical	[AND]	—	AND	—
SAU					
Anularea SIGMET/AIRMET (C)	Anularea SIGMET/AIRMET referitor la identificarea sa	CNL SIGMET nnn nnnnnn/nnnnnn sau CNL SIGMET nnn nnnnnn/nnnnnn [VA MOV TO nnnn FIR] (2)	CNL AIRMET [n][n]n nnnnnn/nnnnnn	CNL SIGMET B04 101200/101600 CNL SIGMET I07 251030/251430 VA MOV TO YUDO FIR	CNL AIRMET 05 151520/151800

(1) Numai pentru SIGMET privind cicloanele tropicale.
(2) Numai pentru SIGMET privind cenușa vulcanică.
(3) A se utiliza pentru doi nori de cenușă vulcanică sau două centre de cicloane tropicale care afectează simultan FIR în cauză.
(4) Numărul de coordonate trebuie menținut la minimum și, în mod normal, nu trebuie să fie mai mare de șapte.
(5) Elementele «ora prognozată» și «poziția prognozată» nu trebuie folosite împreună cu elementul «deplasare sau deplasare preconizată».

Notă: Nu trebuie raportate jivrajul moderat sau sever și turbulența moderată sau severă (SEV ICE, MOD ICE, SEV TURB, MOD TURB), asociate cu oraje, nori cumulonimbus sau cicloane tropicale.

Apendicele 5B

Model de rapoarte speciale din zbor (legătură ascendentă)

Legendă:

M = raportare obligatorie, în cadrul fiecărui raport special din zbor (legătură ascendentă)

C = raportare condiționată, atunci când este cazul;

= = o linie dublă indică faptul că textul care urmează trebuie să fie introdus pe linia următoare.

Notă: Intervalele și rezoluțiile pentru elementele numerice incluse în rapoartele speciale din zbor sunt prezentate în apendicele 8.

Elemente	Conținut detaliat	Modelul	Exemple
Identificare (M)	Identificare raport special din zbor (legătură ascendentă)	ARS	ARS
Identificarea aeronavei (M)	Indicativ de apel radiotelefonic pentru aeronavă	nnnnnn	VA812
Fenomen observat (M)	Descrierea fenomenului observat care determină emiterea raportului special din zbor	TS TSGR SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVY SS VA CLD VA [MT nnnnnnnnnn] MOD TURB MOD ICE	TSGR SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVY SS VA CLD VA VA MT ASHVAL5 MOD TURB MOD ICE
Ora observării (M)	Ora observării fenomenului observat	OBS AT nnnnZ	OBS AT 1210Z
Localizare (C)	Localizare [se referă la latitudine și longitudine (în grade și minute)] a fenomenului observat	NnnnnWnnnnn sau NnnnnEnnnnn sau SnnnnWnnnnn sau SnnnnEnnnnn	N2020W07005 S4812E01036
Nivel (C)	Nivelul de zbor sau altitudinea fenomenului observat	FLnnn sau FLnnn/nnn sau nnnnM (sau [n]nnnnFT)	FL390 FL180/210 3000M 12000FT;

(z) apendicele 6, 7 și 8 se înlocuiesc cu următorul text:

„Apendicele 6

Model de avertizare privind cenușa vulcanică

Legendă:

M = raportare obligatorie;

O = raportare opțională;

= = o linie dublă indică faptul că textul care urmează trebuie să fie introdus pe linia următoare.

Nota 1: Intervalele și rezoluțiile pentru elementele numerice incluse în avertizarea privind cenușa vulcanică sunt prezentate în apendicele 8.

Nota 2: Explicațiile abrevierilor se găsesc în documentul OACI 8400 Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (Proceduri pentru serviciile de navigație aeriană – Abrevieri și coduri) (PANS-ABC).

Nota 3: Includerea semnului de punctuație «două puncte» după fiecare antet al elementului este obligatorie.

Nota 4: Numerele de la 1 la 18 sunt incluse numai pentru claritate și nu fac parte din avertizare, după cum se arată în exemplu.

Elemente		Conținut detaliat	Model(e)		Exemple	
1	Identificarea tipului de mesaj (M)	Tipul de mesaj	VA ADVISORY		VA ADVISORY	
2	Ora de origine (M)	Anul, luna, ziua și ora în UTC	DTG:	nnnnnnnn/nnnnZ	DTG:	20080923/0130Z
3	Numele VAAC (M)	Numele VAAC	VAAC:	nnnnnnnnnnnn	VAAC:	TOKYO
4	Numele vulcanului (M)	Numele și numărul vulcanului conform Asociației Internaționale de Vulcanologie și Chimia Interiorului Pământului (IAVCEI)	VOLCANO:	nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn [nnnnnn] sau UNKNOWN sau VOLCANO:	VOLCANO: VOLCANO:	KARYMSKY 1000-13 VOLCANO:
5	Localizarea vulcanului (M)	Localizarea vulcanului în grade și minute	PSN:	Nnnnn sau Snnnn Wnnnnn sau Ennnnn sau UNKNOWN	PSN: PSN:	N5403 E15927 UNKNOWN
6	Statul sau regiunea (M)	Statul sau regiunea, dacă cenușa nu este raportată deasupra unui stat	SUPRAFAȚĂ:	nnnnnnnnnnnnnnn	SUPRAFAȚĂ:	RUSIA
7	Cota vârfului (M)	Cota vârfului în m (sau în ft)	SUMMIT ELEV:	nnnnM (sau nnnnnFT)	SUMMIT ELEV:	1536M
8	Numărul avertizării (M)	Numărul avertizării: anul complet și numărul mesajului (număr de ordine separat pentru fiecare vulcan)	ADVISORY NR:	nnnn/nnnn	ADVISORY NR:	2008/4
9	Sursa informațiilor (M)	Sursa informațiilor, utilizând text liber	INFO SOURCE:	Text liber de până la 32 de caractere	INFO SOURCE:	MTSAT-1R KVERT KEMSD

Elemente		Conținut detaliat	Model(e)		Exemple	
10	Codul culorilor (O)	Codul culorilor pentru aviație	AVIATION COLOUR CODE:	RED sau ORANGE sau YELLOW sau GREEN sau UNKNOWN sau NOT GIVEN sau NIL	AVIATION COLOUR CODE:	RED
11	Detalii privind erupția (M)	Detalii privind erupția [inclusiv data/ora erupției (erupțiilor)]	ERUPTION DETAILS:	Text liber de până la 64 de caractere sau UNKNOWN	ERUPTION DETAILS:	ERUPTION AT 20080923/0000Z FL300 REPORTED
12	Ora observării (sau a estimării) norilor de cenușă vulcanică (M)	Data și ora (în UTC) observării (sau a estimării) norilor de cenușă vulcanică	OBS (sau EST) VA DTG:	nn/nnnnZ	OBS VA DTG:	23/0100Z
13	Norii de cenușă vulcanică observați sau estimați (M)	Întinderea orizontală (în grade și minute) și întinderea verticală, la ora observării, a norilor de cenușă vulcanică observați sau estimați sau, dacă baza este necunoscută, vârful norilor de cenușă observați sau estimați; Deplasarea norilor de cenușă observați sau estimați	OBS VA CLD sau EST VA CLD:	TOP FLnnn sau SFC/FLnnn sau FLnnn/nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn][– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn]] MOV N nnKMH (sau KT) sau MOV NE nnKMH (sau KT) sau MOV E nnKMH (sau KT) sau MOV SE nnKMH (sau KT) sau MOV S nnKMH (sau KT) sau MOV SW nnKMH (sau KT) sau MOV W nnKMH (sau KT) sau MOV NW nnKMH (sau KT) sau VA NOT IDENTIFIABLE FM DATE FURNIZATE DE SATELIȚI	OBS VA CLD:	FL250/300 N5400 E15930 – N5400 E16100 – N5300 E15945 MOV SE 20KT SFC/FL200 N5130 E16130 – N5130 E16230 – N5230 E16230 – N5230 E16130 MOV SE 15KT TOP FL240 MOV W 40KMH VA NOT IDENTIFIABLE FM SATELLITE DATA WIND FL050/070 180/12MPS

Elemente		Conținut detaliat	Model(e)		Exemple	
				WIND FLnnn/nnn nnn/nn[n]MPS (sau KT) ([2]) sau WIND FLnnn/nnn VRBnnMPS (sau KT) sau WIND SFC/FLnnn nnn/nn[n]MPS (sau KT) sau WIND SFC/FLnnn VRBnnMPS (sau KT)		
14	Înălțimea și poziția prognozate ale norilor de cenușă vulcanică (+6 HR) (M)	Data și ora (în UTC) [6 ore de la «Ora observării (sau a estimării) norilor de cenușă vulcanică» raportat la punctul 12]; Înălțimea și poziția prognozate (în grade și minute) ale fiecărei mase de nori de cenușă vulcanică pentru respectiva oră fixă valabilă	FCST VA CLD +6 HR:	nn/nnnnZ SFC sau FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn][– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn]– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn]] ([1]) sau NO VA EXP sau NOT AVBL sau NOT PROVIDED	FCST VA CLD +6 HR:	23/0700Z FL250/350 N5130 E16030 – N5130 E16230 – N5330 E16230 – N5330 E16030 SFC/FL180 N4830 E16330 – N4830 E16630 – N5130 E16630 – N5130 E16330 NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED
15	Înălțimea și poziția prognozate ale norilor de cenușă vulcanică (+12 HR) (M)	Data și ora (în UTC) [12 ore de la «Ora observării (sau a estimării) norilor de cenușă vulcanică» raportat la punctul 12]; Înălțimea și poziția prognozate (în grade și minute) ale fiecărei mase de nori de cenușă vulcanică pentru respectiva oră fixă valabilă	FCST VA CLD +12 HR:	nn/nnnnZ SFC sau FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn]– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn]– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn]– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau	FCST VA CLD +12 HR:	23/1300Z SFC/FL270 N4830 E16130 – N4830 E16600 – N5300 E16600 – N5300 E16130 NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED

Elemente		Conținut detaliat	Model(e)		Exemple	
				Ennn[nn]] sau NO VA EXP sau NOT AVBL sau NOT PROVIDED		
16	Înălțimea și poziția prognozate ale norilor de cenușă vulcanică (+18 HR) (M)	Data și ora (în UTC) [18 ore de la «Ora observării (sau a estimării) norilor de cenușă vulcanică» raportat la punctul 12]; Înălțimea și poziția prognozate (în grade și minute) ale fiecărei mase de nori de cenușă vulcanică pentru respectiva oră fixă valabilă	FCST VA CLD +18 HR:	nn/nnnnZ SFC sau FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn] – Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn]– Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn [nn] sau Ennn[nn]] sau NO VA EXP sau NOT AVBL sau NOT PROVIDED	FCST VA CLD +18 HR:	23/1900Z NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED
17	Observații (M)	Observații, dacă este cazul	RMK:	Text liber de până la 256 de caractere sau NIL	RMK:	LATEST REP FM KVERT (0120Z) INDICATES ERUPTION HAS CEASED. TWO DISPERSING VA CLD ARE EVIDENT ON SATELLITE IMAGERY NIL
18	Următoarea avertizare (M)	Anul, luna, ziua și ora în UTC	NXT ADVISORY:	nnnnnnnn/nnnnZ sau NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ sau NO FURTHER ADVISORIES sau WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ	NXT ADVISORY:	20080923/0730Z NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ NO FURTHER ADVISORIES WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ

([1]) Până la 4 straturi selecționate.
([2]) Dacă se raportează un nor de cenușă vulcanică (de exemplu, AIREP), dar acesta nu poate fi identificat cu ajutorul datelor furnizate de sateliți.

Apendicele 7

Model de avertizare privind cicloanele tropicale

Legendă:

= = o linie dublă indică faptul că textul care urmează trebuie să fie introdus pe linia următoare.

Nota 1: Intervalele și rezoluțiile pentru elementele numerice incluse în avertizarea privind ciclonul tropical sunt prezentate în apendicele 8.

Nota 2: Explicațiile abrevierilor se găsesc în documentul OACI 8400 Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (Proceduri pentru serviciile de navigație aeriană – Abrevieri și coduri) (PANS-ABC).

Nota 3: Toate elementele sunt obligatorii.

Nota 4: Includerea semnului de punctuație «două puncte» după fiecare antet al elementului este obligatorie.

Nota 5: Numerele de la 1 la 19 sunt incluse numai pentru claritate și nu fac parte din avertizare, după cum se arată în exemplu.

Elemente		Conținut detaliat	Model(e)		Exemple	
1	Identificarea tipului de mesaj	Tipul de mesaj	TC ADVISORY		TC ADVISORY	
2	Ora de origine	Anul, luna, ziua și ora emiterii, în UTC	DTG:	nnnnnnnn/nnnnZ	DTG:	20040925/ 1600Z
3	Numele TCAC	Numele TCAC (indicatorul de localizare sau numele complet)	TCAC:	nnnn sau nnnnnnnnnn	TCAC: TCAC:	YUFO MIAMI
4	Numele ciclonului tropical	Numele ciclonului tropical sau «NN» pentru un ciclon tropical căruia nu i s-a dat un nume	TC:	nnnnnnnnnnnn sau NN	TC:	GLORIA
5	Numărul avertizării	Numărul avertizării(începând cu «01» pentru fiecare ciclon)	NR:	nn	NR:	01
6	Poziția centrului	Poziția centrului ciclonului tropical (în grade și minute)	PSN:	Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn [nn]	PSN:	N2706 W07306

Elemente		Conținut detaliat	Model(e)		Exemple	
7	Direcția și viteza de deplasare	Direcția și viteza de deplasare, exprimate prin 16 puncte cardinale, respectiv în km/h (sau kt), sau deplasare lentă [< 6 km/h (3 kt)] sau staționar [< 2 km/h (1 kt)]	MOV:	N nnKMH (sau KT) sau NNE nnKMH (sau KT) sau NE nnKMH (sau KT) sau ENE nnKMH (sau KT) sau E nnKMH (sau KT) sau ESE nnKMH (sau KT) sau SE nnKMH (sau KT) sau SSE nnKMH (sau KT) sau S nnKMH (sau KT) sau SSW nnKMH (sau KT) sau SW nnKMH (sau KT) sau WSW nnKMH (sau KT) sau W nnKMH (sau KT) sau WNW nnKMH (sau KT) sau NW nnKMH (sau KT) sau NNW nnKMH (sau KT) sau SLW sau STNR	MOV:	NW 20KMH
8	Presiunea în centru	Presiunea în centru (în hPa)	C:	nnnHPA	C:	965HPA
9	Vântul maxim la suprafață	Vântul maxim la suprafață în apropierea centrului [media vântului la suprafață pe 10 minute, în m/s (sau kt)]	MAX WIND:	nn[n]MPS (sau nn[n]KT)	MAX WIND:	22MPS
10	Poziția prognozată a centrului (+ 6 HR)	Data și ora (în UTC) (6 ore de la «DTG» raportat la punctul 2); Poziția prognozată (în grade și minute) a centrului ciclonului tropical	FCST PSN +6 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn [nn]	FCST PSN +6 HR:	25/2200Z N2748 W07350
11	Prognoza vântului maxim la suprafață (+ 6 HR)	Prognoza vântului maxim la suprafață (6 ore de la «DTG» raportat la punctul 2)	FCST MAX WIND +6 HR:	nn[n]MPS (sau nn[n]KT)	FCST MAX WIND +6 HR:	22MPS

Elemente		Conținut detaliat	Model(e)		Exemple	
12	Poziția prognozată a centrului (+ 12 HR)	Data și ora (în UTC) (12 ore de la «DTG» raportat la punctul 2); Poziția prognozată (în grade și minute) a centrului ciclonului tropical	FCST PSN +12 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn [nn]	FCST PSN +12 HR:	26/0400Z N2830 W07430
13	Prognoza vântului maxim la suprafață (+12 HR)	Prognoza vântului maxim la suprafață (12 ore de la «DTG» raportat la punctul 2)	FCST MAX WIND +12 HR:	nn[n]MPS (sau nn[n]KT)	FCST MAX WIND +12 HR:	22MPS
14	Poziția prognozată a centrului (+18 HR)	Data și ora (în UTC) (18 ore de la «DTG» raportat la punctul 2); Poziția prognozată (în grade și minute) a centrului ciclonului tropical	FCST PSN +18 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn [nn]	FCST PSN +18 HR:	26/1000Z N2852 W07500
15	Prognoza vântului maxim la suprafață (+18 HR)	Prognoza vântului maxim la suprafață (18 ore de la «DTG» raportat la punctul 2)	FCST MAX WIND +18 HR:	nn[n]MPS (sau nn[n]KT)	FCST MAX WIND +18 HR:	21MPS
16	Poziția prognozată a centrului (+24 HR)	Data și ora (în UTC) (24 ore pe zi șapte zile pe săptămână de la «DTG» raportat la punctul 2); Poziția prognozată (în grade și minute) a centrului ciclonului tropical	FCST PSN +24 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] sau Snn[nn] Wnnn[nn] sau Ennn [nn]	FCST PSN +24 HR:	26/1600Z N2912 W07530
17	Prognoza vântului maxim la suprafață (+24 HR)	Prognoza vântului maxim la suprafață (24 ore pe zi șapte zile pe săptămână de la «DTG» raportat la punctul 2);	FCST MAX WIND +24 HR:	nn[n]MPS (sau nn[n]KT)	FCST MAX WIND +24 HR:	20MPS
18	Observații	Observații, dacă este cazul	RMK:	Text liber de până la 256 de caractere sau NIL	RMK:	NIL
19	Momentul preconizat pentru emiterea următoarei avertizări	Anul, luna, ziua și ora (în UTC) preconizate pentru emiterea următoarei avertizări	NXT MSG:	[BFR] nnnnnnnn/nnnnZ sau NO MSG EXP	NXT MSG:	20040925/ 2000Z

Apendicele 8

Intervalele și rezoluțiile elementelor numerice incluse în avertizările privind cenușa vulcanică, în avertizările privind cicloanele tropicale, în SIGMET și în AIRMET, în avertizările de aerodrom și în avertizările de forfecare a vântului

Elemente		Interval	Rezoluție
Cota vârfului:	M	000-8 100	1
	FT	000-27 000	1
Numărul avertizării:	pentru cenușa vulcanică (VA) (indice) (1)	000-2 000	1
	pentru cicloanele tropicale (TC) (indice) (1)	00-99	1
Vântul maxim la suprafață:	MPS	00-99	1
	KT	00-199	1
Presiunea centrală:	hPa	850-1 050	1
Viteza vântului la suprafață:	MPS	15-49	1
	KT	30-99	1
Vizibilitatea la suprafață:	M	0000-0750	50
	M	0800-5 000	100
Norii: înălțimea bazei:	M	000-300	30
	FT	000-1 000	100
Norii: înălțimea la vârf:	M	000–2 970	30
	M	3 000-20 000	300
	FT	000-9 900	100
	FT	10 000-60 000	1 000
Latitudini:	° (grade)	00-90	1
	(minute)	00-60	1
Longitudini:	° (grade)	000-180	1
	(minute)	00-60	1
Niveluri de zbor:		000-650	10
Deplasare:	KMH	0-300	10
	KT	0-150	5

(1) Nedimensional.

6. Anexa VI se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA VI

CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE INFORMARE AERONAUTICĂ

(partea AIS)

SUBPARTEA A – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE INFORMARE AERONAUTICĂ (AIS.OR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

AIS.OR.100 Managementul informațiilor aeronautice

Furnizorul de servicii de informare aeronautică (AIS) mobilizează resurse și procese adecvate de management al informațiilor pentru a asigura colectarea, prelucrarea, stocarea, integrarea, schimbul și livrarea la timp a datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice de calitate garantată în cadrul sistemului ATM.

AIS.OR.105 Responsabilitățile furnizorilor de servicii de informare aeronautică (AIS)

Furnizorul AIS asigură furnizarea de date aeronautice și informații aeronautice necesare pentru siguranța, ritmicitatea și eficiența navigației aeriene.

Furnizorul AIS primește, compilează sau asamblează, editează, formatează, publică, stochează și distribuie date aeronautice și informații aeronautice referitoare la întreg teritoriul unui stat membru, precum și la zonele de deasupra mării libere în care statul membru răspunde de furnizarea serviciilor de trafic aerian.

Furnizorul AIS se asigură că datele aeronautice și informațiile aeronautice sunt disponibile:

1) pentru personalul implicat în operațiunile de zbor, inclusiv pentru echipajele de zbor, pentru planificarea zborurilor și pentru simulatoarele de zbor;

2) pentru furnizorii de ATS responsabili cu serviciile de informare a zborurilor; și

3) pentru serviciile responsabile cu informarea înaintea zborului.

Furnizorul AIS furnizează servicii non-stop de generare și emitere a NOTAM în zona sa de responsabilitate și de transmitere a informațiilor înaintea zborului necesare pentru etapele rutelor care își au punctul de origine la aerodromul/heliportul din zona sa de responsabilitate.

Furnizorul AIS pune la dispoziția altor furnizori AIS datele aeronautice și informațiile aeronautice solicitate de aceștia.

Furnizorul AIS se asigură că există proceduri pentru evaluarea și reducerea riscurilor la adresa siguranței aviației care rezultă din erori la nivelul datelor și al informațiilor.

Furnizorul AIS indică în mod clar că datele aeronautice și informațiile aeronautice furnizate pentru și în numele unui stat membru sunt furnizate sub autoritatea respectivului stat membru, indiferent de formatul în care sunt transmise.

SECȚIUNEA 2 – MANAGEMENTUL CALITĂȚII DATELOR

AIS.OR.200 Generalități

Furnizorul AIS se asigură că:

(a) datele aeronautice și informațiile aeronautice sunt furnizate în conformitate cu specificațiile stabilite în catalogul de date aeronautice, prevăzut în apendicele 1 la anexa III (partea ATM/ANS.OR);

(b) calitatea datelor este menținută; și

(c) se aplică procese de automatizare pentru a permite prelucrarea și schimbul de date aeronautice digitale.

AIS.OR.205 Acorduri oficiale

Furnizorul AIS încheie acorduri oficiale:

(a) cu toate părțile care îi transmit date; și

(b) cu alți furnizori AIS, atunci când face schimb de date aeronautice și de informații aeronautice cu aceștia.

AIS.OR.210 Schimbul de date aeronautice și de informații aeronautice

Furnizorul AIS se asigură că:

(a) formatul datelor aeronautice se bazează pe un model de schimb de informații aeronautice conceput astfel încât să fie interoperabil la nivel mondial; și

(b) schimbul de date aeronautice se efectuează prin mijloace electronice.

AIS.OR.215 Instrumente și programe software

Furnizorul AIS se asigură că instrumentele și programele software utilizate pentru sprijinirea sau automatizarea proceselor legate de datele aeronautice și de informațiile aeronautice își îndeplinesc funcțiile fără a afecta calitatea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice.

AIS.OR.220 Validare și verificare

Furnizorul AIS se asigură că se folosesc tehnici de verificare și de validare astfel încât datele aeronautice să îndeplinească cerințele aferente privind calitatea datelor (DQR) specificate la punctul AIS.TR.200.

AIS.OR.225 Metadate

Furnizorul AIS colectează și păstrează metadate.

AIS.OR.230 Detectarea erorilor datelor și autentificarea datelor

Furnizorul AIS se asigură că:

(a) se utilizează tehnici de detectare a erorilor datelor digitale în timpul transmiterii și/sau stocării datelor aeronautice pentru a menține nivelurile aplicabile de integritate a datelor specificate la punctul AIS.TR.200 litera (c); și

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

AIS.OR.235 Raportarea erorilor, măsurarea erorilor și acțiuni corective

Furnizorul AIS se asigură că sunt stabilite și menținute mecanisme de raportare a erorilor, de măsurare a erorilor și de acțiune corectivă.

AIS.OR.240 Limitările datelor

Furnizorul AIS identifică, în produsele de informare aeronautică, cu excepția NOTAM, datele aeronautice și informațiile aeronautice care nu corespund cerințelor privind calitatea datelor.

AIS.OR.250 Cerință privind consecvența

În cazul în care datele aeronautice sau informațiile aeronautice sunt duplicate în AIP-urile mai multor state membre, furnizorii AIS responsabili cu respectivele AIP-uri instituie mecanisme de asigurare a consecvenței între informațiile duplicate.

SECȚIUNEA 3 – PRODUSE DE INFORMARE AERONAUTICĂ

AIS.OR.300 Generalități – Produse de informare aeronautică

Atunci când furnizează date aeronautice și informații aeronautice în mai multe formate, un furnizor AIS se asigură că se implementează procese care să asigure consecvența datelor și a informațiilor între respectivele formate.

Capitolul 1 – Informații aeronautice în prezentare standardizată

AIS.OR.305 Publicația de informare aeronautică (AIP)

Furnizorul AIS editează o AIP.

AIS.OR.310 Amendamentele la AIP

Furnizorul AIS:

(a) emite modificări permanente ale AIP sub formă de amendamente ale AIP; și

(b) se asigură că AIP este modificată sau republicată la intervale regulate, în funcție de necesități, pentru a garanta că informațiile sunt complete și actualizate.

AIS.OR.315 Suplimente la AIP

Furnizorul AIS:

(a) emite, sub formă de suplimente la AIP, modificări temporare de lungă durată – trei luni sau mai mult – și informații de scurtă durată, care conțin text și/sau elemente grafice extinse;

(b) furnizează regulat o listă de control a suplimentelor la AIP valabile; și

(c) editează un nou supliment la AIP ca document de înlocuire atunci când apare o eroare într-un supliment la AIP sau când se modifică perioada de valabilitate a unui supliment la AIP.

AIS.OR.320 Circulara de informare aeronautică (AIC)

Furnizorul AIS emite, sub forma unei AIC, oricare dintre următoarele:

(a) o previziune pe termen lung referitoare la orice modificare majoră a legislației, reglementărilor, procedurilor sau facilităților;

(b) informații cu caracter pur explicativ sau consultativ, dar care afectează siguranța zborului;

(c) informații sau notificări cu caracter explicativ sau consultativ, referitoare la aspecte tehnice, legislative sau pur administrative.

Furnizorul AIS revizuiește cel puțin o dată pe an valabilitatea unei AIC în vigoare.

AIS.OR.325 Hărți aeronautice

Furnizorul AIS se asigură că următoarele hărți aeronautice, dacă sunt puse la dispoziție:

(a) fac parte din AIP sau sunt distribuite separat destinatarilor AIP:

1) harta de obstacole de aerodrom – tip A;

2) harta de aerodrom/heliport;

3) harta de mișcare pe suprafața aerodromului;

4) harta pozițiilor de parcare a aeronavelor;

5) harta terenului pentru apropieri de precizie;

6) harta cu altitudinile minime de supraveghere ATC;

7) harta zonei;

8) harta pentru sosirile standard instrumentale (STAR);

9) harta pentru plecările standard instrumentale (SID);

10) harta de apropiere instrumentală;

11) harta de apropiere la vedere; și

12) harta de rută; și

(b) sunt furnizate ca parte a produselor de informare aeronautică:

1) harta de obstacole de aerodrom – tip B;

2) harta aeronautică a lumii la scara 1:1 000 000;

3) harta aeronautică a lumii la scara 1:500 000;

4) harta de navigație aeronautică la scară mică; și

5) harta pentru trasarea traiectului de zbor.

AIS.OR.330 NOTAM

Furnizorul AIS:

(a) emite prompt un NOTAM ori de câte ori informațiile care urmează să fie distribuite au caracter temporar și de scurtă durată sau când se efectuează în scurt timp modificări semnificative din punct de vedere operațional sau schimbări temporare de lungă durată, cu excepția textului și/sau a graficelor extinse; și

(b) emite, sub formă de NOTAM, informații despre stabilirea, starea sau modificarea tuturor facilităților, serviciilor, procedurilor sau pericolelor aeronautice a căror cunoaștere la timp este esențială pentru personalul implicat în operațiunile de zbor.

Respectarea punctului AIS.OR.200 nu împiedică distribuirea urgentă a informațiilor aeronautice necesare pentru a se asigura siguranța zborului.

Capitolul 2 – Seturi de date digitale

AIS.OR.335 Generalități – Seturi de date digitale

Dacă sunt disponibile date digitale, furnizorul AIS se asigură că acestea au forma următoarelor seturi de date:

1) set de date AIP;

2) set de date de teren;

3) seturi de date de obstaculare;

4) seturi de date cartografice de aerodrom; și

5) seturi de date privind procedurile de zbor instrumental.

Atunci când sunt puse la dispoziție, datele de teren trebuie furnizate sub forma unor seturi de date de teren.

Trebuie furnizată în mod regulat o listă de control a seturilor de date valabile.

AIS.OR.340 Cerințe privind metadatele

Fiecare set de date trebuie să includă un set minim de metadate care trebuie furnizate următorului utilizator.

AIS.OR.345 Setul de date AIP

Furnizorul AIS se asigură că setul de date AIP, dacă este disponibil, conține reprezentarea digitală a informațiilor aeronautice cu caracter de durată, inclusiv a informațiilor permanente și a modificărilor temporare de lungă durată.

AIS.OR.350 Date de teren și de obstaculare – Cerințe generale

Furnizorul AIS se asigură că, dacă sunt disponibile, datele de teren și de obstaculare sunt furnizate în conformitate cu punctul AIS.TR.350.

AIS.OR.355 Seturi de date de teren

Furnizorul AIS se asigură că, dacă sunt disponibile, datele de teren sunt furnizate:

(a) pentru Zona 1, astfel cum se prevede la punctul AIS.TR.350 și

(b) pentru aerodromuri, astfel încât să acopere:

1) Zona 2a sau părți ale acesteia, astfel cum se prevede la punctul AIS.TR.350 litera (b) punctul 1;

2) Zonele 2b, 2c și 2d sau părți ale acestora, astfel cum se prevede la punctul AIS.TR.350 litera (b) punctele 2, 3 și 4, în ceea ce privește terenul:

(i) pe o rază de 10 km față de punctul de referință al aerodromului (ARP); și

(ii) mai departe de 10 km de la ARP dacă terenul străpunge planul orizontal situat la 120 m deasupra celei mai mici cote a pistei;

3) zona traiectoriei de zbor la decolare sau părți ale acesteia;

4) o zonă, sau părți ale acesteia, delimitată de limitele laterale ale suprafețelor de limitare a obstacolelor de la aerodrom;

5) Zona 3 sau părți ale acesteia, astfel cum se prevede la punctul AIS.TR.350 litera (c), pentru terenul care se întinde cu 0,5 m deasupra planului orizontal, trecând prin cel mai apropiat punct al suprafeței de mișcare a aerodromului; și

6) Zona 4 sau părți ale acesteia, astfel cum se prevede la punctul AIS.TR.350 litera (d), pentru toate pistele unde se desfășoară operațiuni de apropiere de precizie de categoria II sau III și pentru situațiile în care operatorii aerieni solicită informații detaliate de teren în vederea evaluării efectului terenului în determinarea înălțimii de decizie prin utilizarea radioaltimetrului.

AIS.OR.360 Seturi de date de obstaculare

Furnizorul AIS se asigură că, dacă sunt disponibile, datele de obstaculare sunt furnizate:

(a) pentru obstacole din Zona 1 cu o înălțime față de sol de minimum 100 m;

(b) în cazul aerodromurilor, pentru toate obstacolele din Zona 2 care sunt considerate a fi un pericol pentru navigația aeriană și

(c) pentru aerodromuri, astfel încât să acopere:

1) Zona 2a sau părți ale acesteia, pentru acele obstacole care străpung suprafața relevantă de colectare a datelor de obstaculare;

2) obstacolele din zona traiectoriei de zbor la decolare sau părți ale acesteia, care se proiectează deasupra unei suprafețe plane cu o înclinație de 1,2 % și au origine comună cu zona traiectoriei de zbor la decolare;

3) obstacolele care străpung suprafețele de limitare a obstacolelor de la aerodrom sau părți ale acestora;

4) Zonele 2b, 2c și 2d, pentru obstacolele care străpung suprafețele relevante de colectare a datelor de obstaculare;

5) Zona 3 sau părți ale acesteia, pentru obstacolele care străpung suprafața relevantă de colectare a datelor de obstaculare; și

6) Zona 4 sau părți ale acesteia, pentru toate pistele unde se desfășoară operațiuni de apropiere de precizie de categoria II sau III.

AIS.OR.365 Seturi de date cartografice de aerodrom

Furnizorul AIS se asigură că, dacă sunt disponibile, seturile de date cartografice de aerodrom sunt furnizate în conformitate cu punctul AIS.TR.365.

AIS.OR.370 Seturi de date privind procedurile de zbor instrumental

Furnizorul AIS se asigură că, dacă sunt disponibile, seturile de date privind procedurile de zbor instrumental sunt furnizate în conformitate cu punctul AIS.TR.370.

SECȚIUNEA 4 – SERVICII DE DISTRIBUȚIE A INFORMAȚIILOR ȘI DE INFORMARE ÎNAINTEA ZBORULUI

AIS.OR.400 Servicii de distribuție

Furnizorul AIS:

(a) distribuie produsele de informare aeronautică disponibile utilizatorilor care le solicită;

(b) pune la dispoziție AIP, amendamentele la AIP, suplimentele la AIP, NOTAM și AIC prin cele mai rapide mijloace;

(c) se asigură că NOTAM sunt distribuite prin intermediul serviciului fix aeronautic (AFS), ori de câte ori este posibil;

(d) se asigură că schimbul de NOTAM la nivel internațional are loc exclusiv după regulile convenite reciproc între birourile NOTAM internaționale și unitățile multinaționale de prelucrare NOTAM în cauză; și

(e) dispune, în funcție de necesități, emiterea și recepționarea NOTAM distribuite prin telecomunicații pentru a satisface cerințele operaționale.

AIS.OR.405 Servicii de informare înaintea zborului

Furnizorul AIS se asigură că:

(a) pentru orice aerodrom/heliport, informațiile aeronautice referitoare la etapele de rută care își au originea la aerodrom/heliport sunt puse la dispoziția personalului implicat în operațiunile de zbor, inclusiv a echipajului de zbor și serviciilor responsabile cu informarea înaintea zborului; și

(b) informațiile aeronautice furnizate în scopuri de planificare înaintea zborului includ informații de importanță operațională extrase din elementele produselor de informare aeronautică.

SECȚIUNEA 5 – ACTUALIZĂRILE PRODUSELOR DE INFORMARE AERONAUTICĂ

AIS.OR.500 Generalități – Actualizările produselor de informare aeronautică

Furnizorul AIS asigură modificarea sau republicarea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice, pentru a le ține la zi.

AIS.OR.505 Regularizarea și controlul informării aeronautice (AIRAC)

Furnizorul AIS se asigură că informațiile referitoare la circumstanțele enumerate la punctul AIS.TR.505 litera (a) sunt distribuite în cadrul sistemului AIRAC.

Furnizorul AIS se asigură că:

1) informațiile notificate în cadrul sistemului AIRAC nu sunt modificate ulterior timp de cel puțin încă 28 de zile după data intrării în vigoare în cadrul AIRAC, cu excepția cazului în care circumstanța notificată are caracter temporar și nu ar persista pe întreaga perioadă;

2) informațiile furnizate în cadrul sistemului AIRAC sunt distribuite/puse la dispoziție astfel încât să ajungă la destinatari cu cel puțin 28 de zile înainte de data intrării în vigoare în cadrul AIRAC; și

3) nu se utilizează alte date de punere în aplicare decât datele de intrare în vigoare în cadrul AIRAC pentru introducerea unor modificări operaționale semnificative planificate care necesită lucrări cartografice și/sau pentru actualizarea bazelor de date de navigație.

AIS.OR.510 NOTAM

Furnizorul AIS:

(a) se asigură că NOTAM sunt furnizate în conformitate cu punctul AIS.TR.510; și

(b) furnizează un «NOTAM declanșator» (Trigger NOTAM), astfel cum se prevede la punctul AIS.TR.510 litera (f), atunci când se publică un amendament la AIP sau un supliment la AIP în conformitate cu procedurile AIRAC.

AIS.OR.515 Actualizările seturilor de date

Furnizorul AIS:

(a) modifică sau republică seturile de date la intervalele regulate necesare pentru a le ține la zi; și

(b) emite modificări permanente și modificări temporare de lungă durată – trei luni sau mai mult – pe care le pune la dispoziție ca date digitale sub forma unui set de date complet și/sau a unui subset care include doar diferențele față de setul de date complet emis anterior.

SECȚIUNEA 6 – CERINȚE PRIVIND PERSONALUL

AIS.OR.600 Cerințe generale

În plus față de dispozițiile de la punctul ATM/ANS.OR.B.005 litera (a) punctul 6 din anexa III, furnizorul AIS se asigură că personalul responsabil cu furnizarea de date aeronautice și de informații aeronautice:

(a) a luat cunoștință și aplică următoarele:

1) cerințele privind produsele și serviciile de informare aeronautică, astfel cum sunt specificate în secțiunile 2-5;

2) ciclurile de actualizare aplicabile emiterii amendamentelor la AIP și a suplimentelor la AIP pentru zonele pentru care furnizează date aeronautice sau informații aeronautice;

(b) este pregătit, competent și autorizat corespunzător pentru sarcinile pe care trebuie să le îndeplinească.

SUBPARTEA B – CERINȚE TEHNICE SUPLIMENTARE PENTRU FURNIZORII DE SERVICII DE INFORMARE AERONAUTICĂ (AIS.TR)

SECȚIUNEA 2 – MANAGEMENTUL CALITĂȚII DATELOR

AIS.TR.200 Generalități

(a) Acuratețea datelor aeronautice este cea specificată în catalogul de date aeronautice («catalogul de date»), prevăzut în apendicele 1 la anexa III (partea ATM/ANS.OR).

(b) Rezoluția datelor aeronautice trebuie să fie proporțională cu acuratețea efectivă a datelor.

(c) Se menține integritatea datelor aeronautice. Pe baza clasificării integrității specificate în catalogul de date, sunt instituite proceduri astfel încât:

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

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

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

(d) Trebuie asigurată trasabilitatea datelor aeronautice.

(e) Trebuie asigurată actualitatea datelor aeronautice, inclusiv orice limite aplicabile perioadei pe durata căreia datele sunt în vigoare.

(f) Trebuie asigurată integralitatea datelor aeronautice.

(g) Formatul datelor furnizate trebuie să fie adecvat pentru a se asigura că datele sunt interpretate într-o manieră compatibilă cu utilizarea prevăzută.

AIS.TR.210 Schimbul de date aeronautice și de informații aeronautice

Cu excepția datelor de teren, formatul de schimb de date aeronautice trebuie:

(a) să permită schimbul de date atât pentru fiecare element în parte, cât și pentru mulțimi de elemente;

(b) să permită schimbul de informații de referință ca urmare a modificărilor permanente;

(c) să fie structurat în conformitate cu subiectele și proprietățile din catalogul de date aeronautice și să fie documentat printr-o punere în corespondență între formatul de schimb și catalogul de date aeronautice.

AIS.TR.220 Verificare

(a) Verificarea asigură că:

1) datele aeronautice au fost recepționate fără corupere;

2) procesul de prelucrare a datelor aeronautice nu conduce la coruperea acestora.

(b) Datele aeronautice și informațiile aeronautice introduse manual trebuie supuse unei verificări independente pentru a se identifica orice eroare care ar fi putut fi introdusă.

AIS.TR.225 Metadate

Metadatele care trebuie colectate includ cel puțin:

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

(b) acțiunea efectuată;

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

AIS.TR.235 Raportarea erorilor, măsurarea erorilor și acțiuni corective

Mecanismele de raportare și măsurare a erorilor și de acțiune corectivă trebuie să asigure că:

(a) sunt înregistrate problemele identificate în timpul generării, producerii, stocării, manipulării și prelucrării sau problemele raportate de utilizatori după publicare;

(b) toate problemele raportate în legătură cu datele aeronautice și cu informațiile aeronautice sunt analizate de către furnizorul AIS și se adoptă acțiunile corective necesare;

(c) se acordă prioritate rezolvării tuturor erorilor, inconsecvențelor și anomaliilor detectate la nivelul datelor aeronautice critice și esențiale;

(d) utilizatorii afectați sunt avertizați cu privire la erori prin cele mai eficiente mijloace, ținând cont de nivelul de integritate al datelor aeronautice și al informațiilor aeronautice;

(e) feedbackul privind erorile este facilitat și încurajat.

AIS.TR.240 Limitările datelor

Identificarea datelor care nu corespund cerințelor privind calitatea datelor se realizează printr-o adnotare sau, în mod explicit, prin furnizarea valorii calității.

SECȚIUNEA 3 – PRODUSE DE INFORMARE AERONAUTICĂ

AIS.TR.300 Generalități – Produse de informare aeronautică

(a) Produsele de informare aeronautică destinate distribuirii includ textul în limba engleză pentru părțile exprimate prin text în clar, cu excepția produselor destinate distribuirii exclusive în interiorul statului membru.

(b) Grafia toponimelor este conformă cu uzul local și este transcrisă, după caz, în alfabetul latin de bază al Organizației Internaționale de Standardizare (ISO).

(c) În produsele de informare aeronautică se utilizează abrevierile stabilite de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) ori de câte ori sunt adecvate.

Capitolul 1 – Informații aeronautice în prezentare standardizată

AIS.TR.305 Publicația de informare aeronautică (AIP)

(a) AIP, amendamentele la AIP și suplimentele la AIP sunt furnizate ca «AIP electronică» (eAIP). eAIP trebuie să poată fi vizualizată pe ecranul computerului și imprimată pe hârtie. În plus, AIP, amendamentele la AIP și suplimentele la AIP pot fi furnizate, de asemenea, pe suport de hârtie.

(b) AIP trebuie să includă:

1) o declarație privind autoritatea competentă responsabilă cu facilitățile, serviciile sau procedurile de navigație aeriană acoperite de AIP;

2) condițiile generale în care sunt disponibile pentru utilizare serviciile sau facilitățile;

3) o listă a diferențelor semnificative între reglementările și practicile statului membru, pe de o parte, și standardele și practicile recomandate (SARP) și procedurile OACI, pe de altă parte;

4) alegerea făcută de un stat membru în fiecare caz semnificativ în care SARP și procedurile OACI prevăd o cale de acțiune alternativă.

(c) AIP conține informații referitoare la rubricile enumerate în apendicele 1 și organizate pe respectivele rubrici.

(d) Trebuie indicat clar statul membru emitent și furnizorul AIS.

(e) Atunci când două sau mai multe state membre produc împreună o AIP, ele trebuie indicate în mod clar.

(f) Fiecare AIP este de sine stătătoare și include un cuprins.

(g) AIP este organizată în trei părți (GEN, ENR și AD), în secțiuni și subsecțiuni, cu excepția cazului în care AIP sau un volum al AIP este conceput pentru a facilita utilizarea operațională în timpul zborului; în acest din urmă caz, formatul publicației și organizarea exactă a informațiilor pot fi lăsate la latitudinea statului membru, cu condiția să se includă un cuprins adecvat.

(h) Fiecare AIP trebuie să fie datată.

(i) Data, formată din zi, lună (numele lunii) și an este data publicării și/sau data (AIRAC) de intrare în vigoare a informațiilor.

(j) Atunci când se descriu perioade de activitate, disponibilitate sau operare, trebuie specificate zilele și orele aplicabile.

(k) Fiecare AIP emisă sub forma unui volum tipărit și fiecare pagină a unei AIP emise într-un format cu foi detașabile trebuie adnotate pentru a indica în mod clar:

1) identitatea AIP;

2) teritoriul acoperit și subdiviziunile acestuia, atunci când este necesar;

3) identificarea statului membru emitent și a organizației editoare (autoritatea); și

4) numerele paginilor/titlurile hărților.

(l) Orice amendament adus volumului tipărit al AIP se efectuează cu ajutorul filelor de înlocuire.

AIS.TR.310 Amendamentele la AIP

(a) Orice amendamente ale AIP semnificative din punct de vedere operațional, în conformitate cu punctul AIS.OR.505, trebuie emise în cadrul AIRAC și identificate în mod clar ca atare.

(b) Fiecărui amendament la AIP i se alocă un număr de serie, care trebuie să fie consecutiv.

(c) Atunci când se emite un amendament la AIP, acesta trebuie să includă trimiteri la numărul de serie al NOTAM-urilor care au fost încorporate în respectivul amendament.

(d) Cele mai recente cicluri de actualizare aplicabile amendamentelor la AIP trebuie puse la dispoziția publicului.

(e) Recurgerea la amendamente/adnotări de mână trebuie menținută la minimum; metoda standard de modificare este republicarea sau înlocuirea paginilor.

(f) Fiecare amendament la AIP trebuie:

1) să includă o listă de control cu datele și numerele curente ale fiecărei pagini detașabile din AIP; și

2) să includă o recapitulare a tuturor amendamentelor de mână încă nepublicate.

(g) Informațiile noi sau revizuite trebuie identificate printr-o adnotare în dreptul lor, pe marginea paginii.

(h) Fiecare pagină a amendamentului la AIP, inclusiv foaia de copertă, trebuie să conțină data de publicare și, după caz, data de intrare în vigoare.

(i) Intervalele regulate dintre amendamentele la AIP sunt specificate în partea 1 – Generalități (GEN) din AIP.

AIS.TR.315 Suplimentele la AIP

(a) Suplimentul la AIP emis în formă tipărită este compus din foi distincte.

(b) Cele mai recente cicluri de actualizare aplicabile suplimentelor la AIP trebuie puse la dispoziția publicului.

(c) Fiecărui supliment la AIP i se alocă un număr de serie care trebuie să fie consecutiv și bazat pe anul calendaristic.

(d) Ori de câte ori se emite un supliment la AIP ca înlocuire a unui NOTAM, trebuie să se includă o trimitere la seria și numărul NOTAM în cauză.

(e) Se emite o listă de control a suplimentelor la AIP valabile la intervale de cel mult o lună, ca parte a listei de control a NOTAM și cu distribuție similară suplimentelor la AIP.

(f) Pe fiecare pagină a suplimentului la AIP trebuie marcată data de publicare. Pe fiecare pagină a suplimentului AIRAC la AIP trebuie marcată data de publicare și data de intrare în vigoare.

AIS.TR.320 Circulara de informare aeronautică (AIC)

(a) AIC trebuie emisă sub formă de document electronic.

(b) AIC trebuie emisă ori de câte ori se dorește să se disemineze:

1) previziuni de schimbări importante în procedurile, serviciile și facilitățile de navigație aeriană;

2) previziuni de implementare a unor sisteme de navigație noi;

3) informații semnificative obținute din investigarea accidentelor/incidentelor aviatice care afectează siguranța zborului;

4) informații despre reglementările în materie de protecție a aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aviației civile;

5) consultanță pe probleme medicale de interes special pentru piloți;

6) avertizări adresate piloți cu privire la evitarea unor pericole fizice;

7) informații despre efectul anumitor fenomene meteorologice asupra operațiunilor cu aeronave;

8) informații despre pericole noi care afectează tehnicile de manevrare a aeronavelor;

9) informații despre reglementări referitoare la transportul de articole restricționate pe calea aerului;

10) trimiteri la cerințele legislației naționale și a UE și la publicarea unor modificări aduse acestora;

11) informații despre procedurile de acordare a licențelor pentru personalul aeronautic navigant;

12) informații despre pregătirea personalului aeronautic;

13) informații despre punerea în aplicare a cerințelor legislației naționale și a UE și despre scutirea de la acestea;

14) îndrumări privind utilizarea și întreținerea unor tipuri specifice de echipament;

15) disponibilitatea actuală sau planificată a edițiilor noi sau revizuite ale hărților aeronautice;

16) informații despre transportul echipamentelor de comunicații;

17) informații explicative legate de reducerea zgomotului;

18) anumite directive de navigabilitate;

19) informații despre modificări în ceea ce privește seria sau distribuirea NOTAM, ediții noi ale AIP sau modificările majore ale conținutului, sferei de acoperire sau formatului acestora;

20) informații preliminare despre planul de deszăpezire; și

21) alte informații cu caracter similar.

(c) Nu se utilizează AIC pentru informații care îndeplinesc criteriile pentru includerea în AIP sau în NOTAM.

(d) Planul de deszăpezire emis în conformitate cu punctul AD 1.2.2 din AIP este suplimentat cu informații de sezon care trebuie emise ca AIC cu mult înainte de începutul fiecărei iernii – cu cel puțin o lună înainte de debutul obișnuit al condițiilor de iarnă.

(e) Atunci când statul membru generator selectează AIC spre distribuție în afara teritoriului său, AIC trebuie să aibă aceeași listă de distribuție ca și AIP.

(f) Fiecărei AIC i se alocă un număr de serie care trebuie să fie consecutiv și bazat pe anul calendaristic.

(g) În cazul în care o AIC este furnizată în mai multe serii, fiecare serie trebuie identificată separat printr-o literă.

(h) Se publică o listă de control a AIC aflate în vigoare cel puțin o dată pe an, cu aceeași distribuire ca și a AIC.

(i) Lista de control a AIC furnizate în afara teritoriului unui stat membru trebuie inclusă în lista de control NOTAM.

AIS.TR.330 NOTAM

(a) NOTAM se emite atunci când este necesar să se furnizeze următoarele informații:

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

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

3) punerea în serviciu, retragerea și modificări semnificative ale capacității operaționale a serviciilor de radionavigație și de comunicații aer-sol;

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

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

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

7) instituirea, retragerea sau modificări semnificative aduse procedurilor serviciilor de navigație aeriană;

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

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

10) modificări majore aduse facilităților și serviciilor de căutare și salvare (SAR) disponibile;

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

12) modificări ale reglementărilor aplicabile în statul membru (statele membre) în cauză, care impun acțiune imediată din perspectivă operațională;

13) directive operaționale care impun acțiune imediată sau modificările acestora;

14) prezența unor pericole pentru navigația aeriană;

15) emisii laser planificate, proiecții laser și lumini de căutare, dacă există probabilitatea ca vederea pe timp de noapte a piloților să fie afectată;

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

17) înființarea sau desființarea, incluzând activarea și dezactivarea, după caz, zonelor interzise, restricționate sau periculoase sau modificări aduse statutului acestora;

18) înființarea sau desființarea unor zone, rute sau porțiuni din acestea în care există posibilitatea interceptării aeronavelor și în care se impune menținerea ascultării permanente pe frecvența de urgență VHF (frecvență foarte înaltă) de 121,500 MHz;

19) alocarea, anularea sau modificarea unui indicator de localizare;

20) modificări ale categoriei serviciilor de salvare și de stingere a incendiilor (RFF) pe aerodrom/heliport;

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

22) declanșarea unor epidemii care necesită modificări ale cerințelor notificate în materie de vaccinare și măsuri de carantină;

23) prognoze privind radiațiile cosmice solare, dacă sunt furnizate;

24) modificarea semnificativă din punct de vedere operațional a activității vulcanice, localizarea, data și ora erupțiilor vulcanice și/sau întinderea pe orizontală și pe verticală a norilor de cenușă vulcanică, inclusiv direcția lor de deplasare, nivelurile de zbor și rutele sau porțiunile de rută care ar putea fi afectate;

25) eliberarea în atmosferă a unor materiale radioactive sau substanțe chimice toxice ca urmare a unui incident nuclear sau chimic, localizarea, data și ora incidentului, nivelurile de zbor, rutele sau porțiunile de rută care ar putea fi afectate, precum și direcția de deplasare a norilor toxici;

26) desfășurarea unor operațiuni de ajutorare umanitară, împreună cu procedurile și/sau limitările care afectează navigația aeriană;

27) implementarea unor măsuri de urgență pe termen scurt în cazul întreruperii totale sau parțiale a furnizării ATS și a serviciilor de sprijin conexe;

28) pierderea specifică a integrității sistemelor de navigație prin satelit;

29) indisponibilitatea unei piste ca urmare a unor lucrări de marcare a pistei sau, în cazul în care echipamentele utilizate pentru astfel de lucrări pot fi îndepărtate, un interval de timp necesar pentru a face pista disponibilă.

(b) Nu se emite NOTAM pentru a furniza niciuna dintre următoarele informații:

1) lucrări de întreținere de rutină pe platforme și căi de rulare care nu afectează mișcarea în siguranță a aeronavelor;

2) obstacole temporare în vecinătatea aerodromului/heliportului care nu afectează operarea în siguranță a aeronavelor;

3) defectarea parțială a sistemelor luminoase ale aerodromului/heliportului, atunci când aceasta nu afectează direct operarea în siguranță a aeronavelor;

4) defectarea parțială temporară a comunicațiilor aer-sol atunci când sunt cunoscute și operaționale frecvențe alternative adecvate;

5) lipsa serviciului de dirijare și control prin dispecer la sol pe platformă, blocajele, limitările și controlul traficului rutier;

6) indisponibilitatea, pe suprafața de mișcare a aerodromului, a semnelor indicatoare de poziție, de destinație sau a altor astfel de semne;

7) parașutările, nici în spațiul aerian necontrolat în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR), nici în spațiul aerian controlat, în locații declarate sau în zone periculoase ori interzise;

8) activitățile de pregătire ale unităților de la sol;

9) indisponibilitatea sistemelor de rezervă și a celor secundare, dacă acestea nu au un impact operațional;

10) limitări ale facilităților aeroportuare sau a serviciilor generale care nu au impact operațional;

11) reglementări naționale care nu afectează aviația generală;

12) informări sau avertizări privind limitări posibile/potențiale, care nu au impact operațional;

13) readucerea în atenție a unor informații care sunt deja publicate;

14) disponibilitatea echipamentelor pentru unitățile de la sol, fără să conțină informații cu privire la impactul lor operațional asupra utilizatorilor spațiului aerian și ai acestor facilități;

15) informații privind emisiile laser care nu au impact operațional, precum și despre focuri de artificii sub înălțimile minime de zbor;

16) închiderea unor părți ale suprafeței de mișcare din cauza unor lucrări planificate, coordonate local, cu o durată mai mică de o oră;

17) închiderea sau indisponibilitatea ori modificări în operarea/funcționarea aerodromului/heliportului în afara orarului de funcționare al aerodromului/heliportului; și

18) alte informații fără impact operațional care sunt de natură temporară.

(c) Cu excepția celor prevăzute la punctul AIS.TR.330 literele (f) și (g), fiecare NOTAM trebuie să conțină informațiile în ordinea indicată în formatul NOTAM din apendicele 2.

(d) Textul NOTAM trebuie compus din semnificații/expresii abreviate uniform ce aparțin Codului NOTAM OACI, completate cu abrevieri OACI, indicatori, identificatori, indicative, indicative de apel radio, frecvențe, cifre și text în clar.

(e) Toate NOTAM trebuie emise în limba engleză. Dacă este necesar pentru utilizatorii interni, NOTAM poate fi emis, suplimentar, în limba națională.

(f) Informațiile referitoare la zăpadă, zloată, gheață, chiciură, bălți sau apă asociate cu zăpada, zloata, gheața sau chiciura pe suprafața de mișcare trebuie difuzate cu ajutorul SNOWTAM și trebuie să conțină informațiile în ordinea indicată în formatul SNOWTAM din apendicele 3a.

(g) Informațiile privind o schimbare semnificativă din punct de vedere operațional în activitatea vulcanică, o erupție vulcanică și/sau un nor de cenușă vulcanică, trebuie, atunci când sunt raportate printr-un ASHTAM, să conțină informațiile în ordinea indicată în formatul ASHTAM din apendicele 4.

(h) Dacă un NOTAM conține informații eronate, se emite un NOTAM cu un număr nou pentru a-l înlocui pe cel eronat sau se anulează NOTAM eronat și se emite un NOTAM nou.

(i) În cazul emiterii unui NOTAM care anulează sau înlocuiește un NOTAM emis anterior:

1) trebuie indicate seria și numărul/anul NOTAM emis anterior;

2) seria, indicatorul de localizare și subiectul celor două NOTAM trebuie să fie identice.

(j) Un NOTAM poate anula sau înlocui doar un singur alt NOTAM.

(k) Fiecare NOTAM trebuie să se refere la un singur subiect și la o singură condiție aplicabilă subiectului respectiv.

(l) Conținutul oricărui NOTAM trebuie să fie cât mai concis cu putință și redactat astfel încât înțelesul său să fie clar fără să fie necesară consultarea altui document.

(m) Un NOTAM care conține informații cu caracter permanent sau informații temporare de lungă durată trebuie să includă trimiterile adecvate la AIP sau la suplimentul de AIP în cauză.

(n) Indicatorii de localizare incluși în textul unui NOTAM trebuie să fie cei cuprinși în Doc 7910 *OACI Location Indicators* («Indicatori de localizare»). Nu se permite utilizarea unor prescurtări ale acestor indicatori. În cazul unei locații pentru care nu există atribuit un indicator de localizare OACI, se folosește toponimul sub formă de text în clar.

(o) Fiecărui NOTAM trebuie să i se aloce o serie identificată printr-o literă și un număr de patru cifre urmate de o bară oblică și de un număr de două cifre corespunzător anului. Numărul de patru cifre trebuie să fie consecutiv și bazat pe anul calendaristic.

(p) Toate NOTAM trebuie împărțite în serii bazate pe subiect, trafic sau locație sau o combinație a acestora, în funcție de nevoile utilizatorilor finali. NOTAM pentru aerodromurile deschise traficului internațional trebuie emise cu o serie NOTAM internațională.

(q) Dacă NOTAM sunt emise atât în limba engleză, cât și în limba națională, seria NOTAM trebuie organizată astfel încât seria în limba națională să fie echivalentă cu seria în limba engleză din punctul de vedere al conținutului și numerotării.

(r) Conținutul și aria geografică acoperită de fiecare serie NOTAM trebuie descrise în detaliu în AIP, la punctul GEN 3.

(s) Trebuie furnizată în mod regulat o listă de control a NOTAM valabile.

(t) Trebuie emisă o listă de control NOTAM pentru fiecare serie.

(u) O listă de control NOTAM trebuie să facă referire și la cele mai recente amendamente la AIP, suplimente la AIP, seturi de date și, cel puțin, la AIC distribuite.

(v) O listă de control NOTAM trebuie să aibă aceeași listă de distribuție ca seria de mesaje propriu-zise la care se referă și trebuie identificată în mod clar ca fiind o listă de control.

(w) Alocarea seriei trebuie monitorizată și, dacă este necesar, se iau măsurile adecvate pentru a se asigura că nicio serie nu atinge numărul maxim posibil de NOTAM emise înainte de sfârșitul unui an calendaristic.

Capitolul 2 – Seturi de date digitale

AIS.TR.335 Generalități – Seturi de date digitale

(a) Se utilizează un standard pentru informațiile geografice drept cadru de referință.

(b) Trebuie furnizată o descriere a fiecărui set de date disponibil, sub forma unei specificații a produsului-dată.

(c) Trebuie pusă la dispoziția utilizatorilor o listă de control a seturilor de date disponibile, inclusiv datele de intrare în vigoare și datele de publicare, pentru a se asigura că se utilizează date actuale.

(d) Lista de control a seturilor de date trebuie pusă la dispoziție prin același mecanism de distribuire ca și cel utilizat pentru seturile de date.

AIS.TR.340 Cerințe privind metadatele

Metadatele minime pentru fiecare set de date trebuie să cuprindă:

(a) numele organizațiilor sau al entităților care furnizează setul de date;

(b) data și ora la care a fost furnizat setul de date;

(c) valabilitatea setului de date; și

(d) orice limitări ale utilizării setului de date.

AIS.TR.345 Setul de date AIP

(a) Setul de date AIP trebuie să includă date despre următoarele subiecte, inclusiv proprietățile indicate, dacă este aplicabil:

Subiectul datelor	Proprietățile asociate (minimum)
Spațiul aerian ATS	Tipul, numele, limitele laterale, limitele verticale, clasa de spațiu aerian
Spațiul aerian cu activitate specială	Tipul, numele, limitele laterale, limitele verticale, restricții, activare
Rută	Prefix identificator, reguli de zbor, indicativ
Segment de rută	Specificația de navigație, punctul de plecare, punctul final, traiectul, lungimea, limita superioară, limita inferioară, altitudinea minimă pe rută (MEA), altitudinea minimă de trecere peste obstacole (MOCA), direcția nivelului de croazieră, direcția inversă a nivelului de croazieră, performanța de navigație cerută
Punct de drum – pe rută	Cerință de raportare, identificare, locație, alcătuire
Aerodrom/heliport	Indicator de localizare, nume, indicativ IATA (Asociația Internațională de Transport Aerian), orașul deservit, data certificării, data de expirare a certificatului, dacă este cazul, tipul de control, cota terenului, temperatura de referință, declinația magnetică, punctul de referință al aeroportului

Subiectul datelor	Proprietățile asociate (minimum)
Pistă	Indicativ, lungime nominală, lățime nominală, tip de suprafață, rezistență
Direcția pistei	Indicativ, relevment real, prag, distanța de rulare la decolare disponibilă (TORA), distanța de decolare disponibilă (TODA), distanța de accelerare și oprire disponibilă (ASDA), distanța de aterizare disponibilă (LDA), distanța disponibilă pentru decolare întreruptă, pentru elicoptere (RTODAH)
Zonă de apropiere finală și de decolare (FATO)	Indicativul, lungimea, lățimea, punctul de prag
Zonă de contact și de desprindere (TLOF)	Indicativ, punct central, lungime, lățime, tip de suprafață
Mijloc de radionavigație	Identificarea tipului, nume, aerodrom deservit, orar de funcționare, declinație magnetică, frecvență/canal, poziție, cotă, relevment magnetic, relevment real, direcția relevmentului zero

(b) În cazul în care nu s-a definit o proprietate pentru un caz particular al subiectelor enumerate la litera (a), subsetul de date AIP trebuie să includă o indicație explicită: «nu se aplică».

AIS.TR.350 Date de teren și de obstaculare – Cerințe generale

Zonele la care se referă seturile de date de teren și de obstaculare sunt specificate astfel:

(a) Zona 1: întregul teritoriu al unui stat membru;

(b) Zona 2: zona din vecinătatea unui aerodrom, împărțită după cum urmează:

1) Zona 2a: o suprafață dreptunghiulară în jurul unei piste care cuprinde banda pistei și orice prelungire degajată dacă există;

2) Zona 2b: o suprafață care se extinde de la capetele Zonei 2a în direcția de decolare/plecare, având o lungime de 10 km și o evazare de 15 % pe fiecare latură;

3) Zona 2c: o suprafață care se extinde în afara limitelor Zonei 2a și Zonei 2b la o distanță nu mai mare de 10 km față de limitele Zonei 2a; și

4) Zona 2d: o suprafață în afara Zonelor 2a, 2b și 2c care se extinde până la o distanță de 45 km față de punctul de referință al aerodromului sau până la limitele regiunii de control terminal (TMA), luându-se în considerare cea care este mai aproape;

(c) Zona 3: o suprafață care mărginește suprafața de mișcare a unui aerodrom și care se extinde orizontal de la laturile unei piste până la 90 m față de ax și până la 50 m față de laturile altor suprafețe componente ale suprafeței de mișcare a aerodromului; și

(d) Zona 4: o suprafață care se extinde pe o lungime de până la 900 m față de pragul pistei și o lățime de 60 m stânga-dreapta față de axul prelungit al pistei în direcția de apropiere pe o pistă pentru apropiere de precizie, Categoria II sau III.

AIS.TR.355 Seturi de date de teren

Când se furnizează seturi de date de teren în conformitate cu punctul AIS.OR.355:

(a) seturile de date de teren trebuie să conțină reprezentarea digitală a suprafeței terenului sub forma valorilor continue ale cotei terenului în toate punctele de intersecție ale unei grile definite, în raport cu un punct de referință comun;

(b) grila de teren trebuie să fie unghiulară sau liniară și să aibă o formă regulată sau neregulată;

(c) seturile de date de teren trebuie să includă aspecte spațiale (poziție și cotă), tematice și temporale ale suprafeței Pământului, incluzând elementele naturale, însă nu obstacole;

(d) se descrie un singur tip de element, respectiv terenul;

(e) în setul de date de teren se înregistrează următoarele atribute de element ale terenului:

1) zona de acoperire;

2) identificarea entității care generează datele;

3) identificatorul sursei datelor;

4) metoda de achiziție;

5) distanța unghiulară sau liniară între două puncte de cotă adiacente (*post spacing*);

6) sistemul de referință orizontal;

7) rezoluția orizontală;

8) acuratețea orizontală;

9) nivelul de încredere pe orizontală;

10) poziția orizontală;

11) cota;

12) referința cotei;

13) sistemul de referință vertical;

14) rezoluția verticală;

15) acuratețea verticală;

16) nivelul de încredere pe verticală;

17) suprafața înregistrată;

18) integritatea;

19) indicarea datei și a orei; și

20) unitatea de măsurare utilizată;

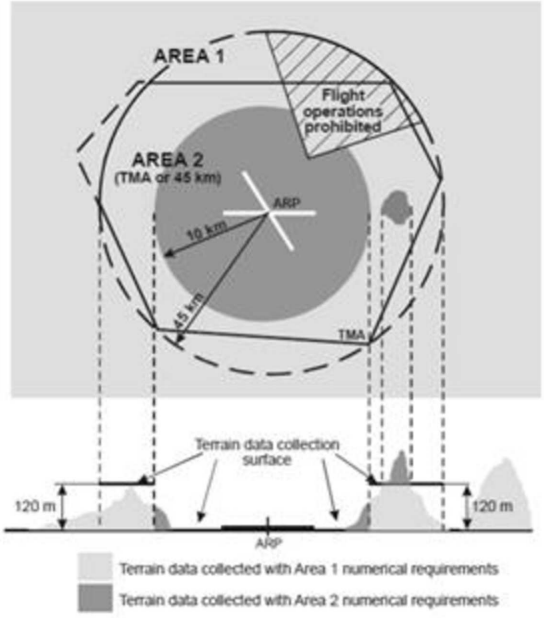
(f) într-o zonă determinată de o rază de 10 km față de punctul de referință al aerodromului (ARP), datele de teren respectă cerințele numerice pentru Zona 2;

(g) într-o zonă situată între limita de 10 km și limita TMA sau într-o zonă determinată de o rază de 45 km (luându-se în calcul valoarea mai mică), datele privind terenul care străpunge planul orizontal situat la 120 m deasupra celei mai mici cote a pistei respectă cerințele numerice pentru Zona 2;

(h) într-o zonă situată între limita de 10 km și limita TMA sau într-o zonă determinată de o rază de 45 km, luându-se în considerare valoarea mai mică dintre cele două, datele privind terenul care nu străpunge planul orizontal situat la 120 m deasupra celei mai mici cote a pistei trebuie să respecte cerințele numerice pentru Zona 1; și

(i) în porțiunile din Zona 2 în care sunt interzise operațiunile de zbor din cauza terenului foarte înalt sau a altor restricții și/sau reglementări locale, datele de teren trebuie să respecte cerințele numerice pentru Zona 1.

Suprafețele de colectare a datelor de teren – Zona 1 și Zona 2



AIS.TR.360 Seturi de date de obstaculare

Când se furnizează seturi de date de obstaculare în conformitate cu punctul AIS.OR.360:

(a) elementele de date de obstaculare sunt elemente care trebuie reprezentate în seturile de date prin puncte, linii sau poligoane;

(b) trebuie furnizate toate tipurile de elemente de obstaculare definite și fiecare dintre ele trebuie descris în conformitate cu următoarea listă de atribute:

1) zona de acoperire;

2) identificarea entității care generează datele;

3) identificatorul sursei datelor;

4) identificatorul obstacolului;

5) acuratețea orizontală;

6) nivelul de încredere pe orizontală;

7) poziția orizontală;

8) rezoluția orizontală;

9) întinderea orizontală;

10) sistemul de referință orizontal;

11) cota;

12) acuratețea verticală;

13) nivelul de încredere pe verticală;

14) rezoluția verticală;

15) sistemul de referință vertical;

16) tipul de obstacol;

17) tipul de geometrie;

18) integritatea;

19) indicarea datei și a orei;

20) unitatea de măsurare utilizată;

21) iluminarea; și

22) marcaje;

(c) datele de obstaculare din Zonele 2 și 3 se colectează în conformitate cu următoarele suprafețe de colectare a datelor de obstaculare:

1) în cazul Zonei 2a, suprafața de colectare a datelor de obstaculare are o înălțime de 3 m deasupra celei mai apropiate cote a pistei măsurată de-a lungul axului pistei, iar pentru acele porțiuni referitoare la prelungirea degajată, dacă există, la cota celui mai apropiat capăt al pistei;

2) în cazul Zonei 2b, suprafața de colectare a datelor de obstaculare are o înclinație de 1,2 % și se extinde de la capetele Zonei 2a de la cota capătului pistei în direcția de decolare/plecare, pe o lungime de 10 km și având o evazare de 15 % pe fiecare latură; nu este necesară colectarea datelor pentru obstacolele situate la o înălțime mai mică de 3 m deasupra solului;

3) în cazul Zonei 2c, suprafața de colectare a datelor de obstaculare are o înclinație de 1,2 % și se extinde în afara Zonei 2a și a Zonei 2b la o distanță nu mai mare de 10 km față de marginile Zonei 2a; cota inițială a Zonei 2c trebuie să fie cota punctului aparținând Zonei 2a de la care începe; nu este necesară colectarea datelor pentru obstacolele situate la o înălțime mai mică de 15 m deasupra solului;

4) în cazul Zonei 2d, suprafața de colectare a datelor de obstaculare are o înălțime de 100 m deasupra solului; și

5) în cazul Zonei 3, suprafața de colectare a datelor de obstaculare se întinde la o jumătate de metru (0,5 m) deasupra planului orizontal care trece prin cel mai apropiat punct situat pe suprafața de mișcare a aerodromului;

(d) în porțiunile din Zona 2 în care sunt interzise operațiunile de zbor din cauza terenului foarte înalt sau a altor restricții și/sau reglementări locale, datele de obstaculare trebuie colectate și înregistrate în conformitate cu cerințele numerice pentru Zona 1;

(e) specificația produsului-dată de obstaculare, sprijinită de coordonatele geografice pentru fiecare aerodrom incluse în setul de date, descrie următoarele zone:

1) Zonele 2a, 2b, 2c și 2d;

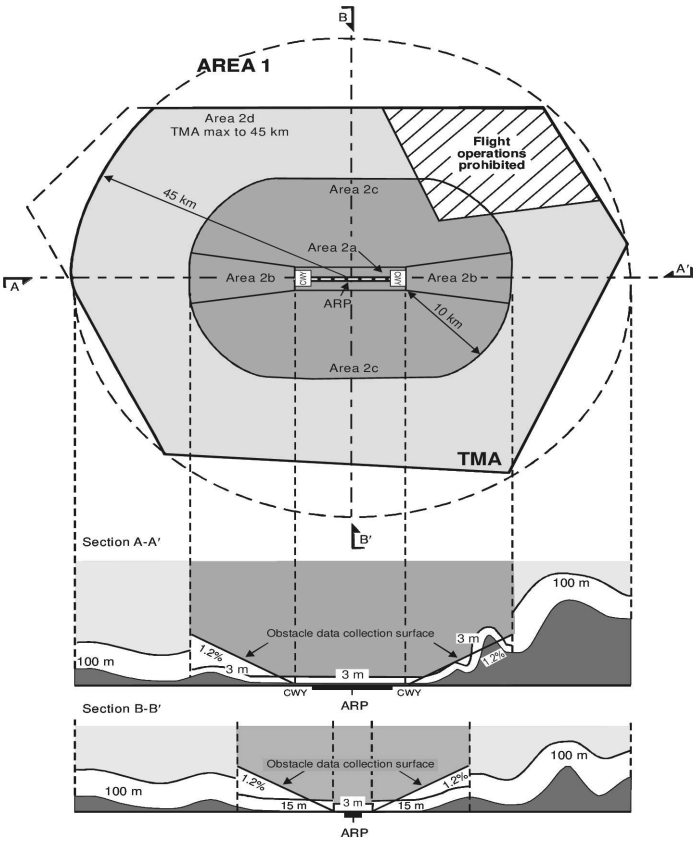
2) zona traiectoriei de zbor la decolare; și

3) suprafețele de limitare a obstacolelor;

(f) seturile de date de obstaculare trebuie să conțină reprezentarea digitală a întinderii verticale și orizontale a obstacolelor; și

(g) obstacolele nu trebuie incluse în seturile de date de teren.

Suprafețele de colectare a datelor de obstaculare – Zona 1 și Zona 2



AIS.TR.365 Seturi de date cartografice de aerodrom

(a) Seturile de date cartografice de aerodrom trebuie să conțină reprezentarea digitală a elementelor aerodromului.

(b) Se utilizează standardele ISO pentru informațiile geografice drept cadru de referință.

(c) Produsele-date cartografice de aerodrom trebuie descrise pe baza standardului aplicabil specificației produsului-dată relevant.

(d) Conținutul și structura seturilor de date cartografice de aerodrom sunt definite în termenii unei scheme de aplicație și a unui catalog de elemente.

AIS.TR.370 Seturi de date privind procedurile de zbor instrumental

(a) Seturile de date privind procedurile de zbor instrumental trebuie să conțină reprezentarea digitală a procedurilor de zbor instrumental.

(b) Seturile de date privind procedurile de zbor instrumental trebuie să includă date despre următoarele subiecte, inclusiv toate proprietățile acestora:

1) procedura;

2) segmentul din procedură;

3) segmentul de apropiere finală;

4) reperul procedurii;

5) procedură de așteptare;

6) elemente specifice ale procedurii pentru elicoptere.

SECȚIUNEA 4 – SERVICII DE DISTRIBUȚIE ȘI DE INFORMARE ÎNAINTEA ZBORULUI

AIS.TR.400 Servicii de distribuție

(a) Ori de câte ori este posibil, trebuie utilizat un sistem de distribuire prestabilit pentru NOTAM transmise prin AFS.

(b) Distribuția altor serii NOTAM decât cele distribuite la nivel internațional se face la cerere.

(c) NOTAM trebuie pregătite în conformitate cu procedurile de comunicații OACI prevăzute în anexa 10 OACI, volumul II.

(d) Fiecare NOTAM se transmite sub forma unui singur mesaj de telecomunicații.

(e) Schimbul de ASHTAM dincolo de teritoriul unui stat membru și de NOTAM, în cazul în care statele membre folosesc NOTAM pentru distribuirea informațiilor privind activitatea vulcanică, trebuie să includă centrele consultative pentru cenușă vulcanică și centrele mondiale de prognoze de zonă și trebuie să țină seama de cerințele aplicabile operațiunilor pe distanțe mari.

AIS.TR.405 Servicii de informare înaintea zborului

(a) Trebuie utilizate sisteme automatizate de informare înaintea zborului pentru a pune la dispoziția personalului operațional, inclusiv a membrilor echipajului de zbor, date aeronautice și informații aeronautice pentru autoinformare, planificarea zborului și serviciul de informare a zborurilor.

(b) Interfața om-mașină a echipamentelor de furnizare a serviciilor de informare înaintea zborului asigură accesul ușor, în mod ghidat, la toate informațiile/datele relevante.

(c) Facilitățile de autoinformare ale unui sistem automatizat de informare înaintea zborului asigură accesul, în funcție de necesități, la serviciul de informații aeronautice spre consultare prin telefon sau prin alte mijloace adecvate de telecomunicații.

(d) Sistemele automatizate de informare înaintea zborului pentru furnizarea de date aeronautice și informații aeronautice pentru autoinformare, planificarea zborului și serviciul de informare a zborurilor trebuie:

1) să asigure actualizarea continuă și în timp util a bazei de date a sistemului și monitorizarea valabilității și a calității datelor aeronautice stocate;

2) să permită accesul la sistem al personalului operațional, inclusiv al lor echipajului de zbor, al personalul aeronautic relevant și al altor utilizatori aeronautici, prin mijloace adecvate de telecomunicații;

3) să asigure furnizarea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice accesate pe suport de hârtie, potrivit necesităților;

4) să utilizeze proceduri de acces și de interogare bazate pe un text în clar abreviat și pe indicatorii de localizare OACI prevăzuți în Doc 7910 OACI, după caz, sau bazate pe o interfață cu navigare prin meniuri comandată de utilizator sau pe un alt mecanism adecvat;

5) să asigure rapid răspunsul la o solicitare de informații din partea unui utilizator.

(e) Trebuie puse la dispoziție în mod implicit toate NOTAM în vederea informării (*briefing*), iar reducerea conținutului trebuie să rămână la latitudinea utilizatorului.

SECȚIUNEA 5 – ACTUALIZĂRILE PRODUSELOR DE INFORMARE AERONAUTICĂ

AIS.TR.500 Generalități – Actualizările produselor de informare aeronautică

Aceeași actualizare a ciclului AIRAC se aplică amendamentelor la AIP, suplimentelor la AIP, setului de date AIP și seturilor de date privind procedurile de zbor instrumental, pentru a se asigura consecvența elementelor de date care apar în mai multe produse de informare aeronautică.

AIS.TR.505 AIRAC

(a) Informațiile referitoare la următoarele circumstanțe trebuie distribuite în cadrul sistemului AIRAC:

1) limite orizontale și verticale, reglementări și proceduri aplicabile următoarelor:

(i) regiuni de informare a zborurilor (FIR);

(ii) regiuni de control (CTA);

(iii) zone de control;

(iv) regiuni consultative;

(v) rute ATS;

(vi) zone permanent periculoase, zone interzise și zone restricționate (inclusiv tipul și perioadele de activitate, atunci când sunt cunoscute) și zonele de apărare aeriană cu identificare (ADIZ);

(vii) zone sau rute permanente sau porțiuni ale acestora unde există posibilitatea interceptării;

(viii) RMZ și/sau TMZ;

2) poziții, frecvențe, indicative de apel radio, identificatori, cazurile de funcționare necorespunzătoare și perioadele de întreținere cunoscute ale mijloacelor de radionavigație și ale echipamentelor de comunicații și de supraveghere;

3) proceduri de așteptare și de apropiere, proceduri de sosire și plecare, proceduri de reducere a zgomotului și orice alte proceduri ATS relevante;

4) nivelurile de tranziție, altitudinile de tranziție și altitudinile minime de sector;

5) facilități (inclusiv emisiunile) și proceduri meteorologice;

6) piste și prelungiri de oprire;

7) căi de rulare și platforme;

8) proceduri de operare la sol (inclusiv proceduri de operare în condiții de vizibilitate redusă) ale aerodromului;

9) lumini de apropiere și luminile pistei; și

10) minime de operare de aerodrom, dacă sunt publicate de un stat membru.

(b) Trebuie luate măsuri speciale ori de câte ori sunt planificate modificări majore și în cazul în care este oportună și posibilă trimiterea unui preaviz.

(c) Atunci când informațiile nu au fost transmise la data AIRAC, se distribuie o notificare NIL printr-un NOTAM sau prin alte mijloace adecvate, cel târziu cu un ciclu înainte de data intrării în vigoare în cadrul AIRAC.

AIS.TR.510 NOTAM

(a) NOTAM trebuie publicate cu suficient timp înainte pentru ca părțile afectate să poată lua toate măsurile necesare, cu excepția cazurilor de indisponibilitate, activitate vulcanică, eliberare de materiale radioactive, substanțe chimice toxice și a altor evenimente care nu pot fi prevăzute.

(b) NOTAM prin care se notifică indisponibilitatea mijloacelor de navigație aeriană, a echipamentelor sau a serviciilor de comunicații trebuie să furnizeze o estimare a perioadei de indisponibilitate sau a momentului la care se estimează că vor fi repuse în serviciu.

(c) În termen de trei luni de la emiterea unui NOTAM permanent, informațiile conținute în NOTAM sunt incluse în produsele de informare aeronautică afectate.

(d) În termen de trei luni de la emiterea unui NOTAM temporar de lungă durată, informațiile conținute în NOTAM sunt incluse într-un supliment la AIP.

(e) Atunci când un NOTAM cu un termen de valabilitate estimat depășește în mod neașteptat perioada de trei luni, se emite un NOTAM de înlocuire, cu excepția cazului în care se estimează că situația în cauză se va menține pe o perioadă suplimentară de peste trei luni; în acest caz, se emite un supliment la AIP.

(f) Un «NOTAM declanșator» descrie pe scurt conținutul, data și ora de intrare în vigoare, precum și numărul de referință al amendamentului sau al suplimentului.

(g) Un «NOTAM declanșator» intră în vigoare la data și ora de intrare în vigoare a amendamentului sau a suplimentului la AIP.

(h) În cazul unui amendament la AIP, un «NOTAM declanșator» rămâne valabil timp de 14 zile.

(i) În cazul unui supliment la AIP care este valabil mai puțin de 14 zile, «NOTAM declanșator» rămâne valabil pe întreaga perioadă de valabilitate a suplimentului la AIP.

(j) În cazul unui supliment la AIP care este valabil timp de 14 zile sau mai mult, «NOTAM declanșator» rămâne valabil cel puțin 14 zile.

AIS.TR.515 Actualizările seturilor de date

(a) Intervalul de actualizare pentru setul de date AIP și pentru seturile de date privind procedurile de zbor instrumentale trebuie indicat în specificația produsului-dată.

(b) Seturile de date care au fost puse la dispoziție în avans, conform ciclului AIRAC, trebuie actualizate cu modificările din afara AIRAC apărute între data publicării și data de intrare în vigoare.

Apendicele 1

CONȚINUTUL PUBLICAȚIEI DE INFORMARE AERONAUTICĂ (AIP)

PARTEA 1 – GENERALITĂȚI

În cazul în care AIP este produs într-un singur volum, prefața, evidența amendamentelor la AIP, evidența suplimentelor la AIP, lista de control a paginilor AIP și lista amendamentelor curente făcute de mână apar numai în partea 1 – GEN, iar adnotarea «nu se aplică» trebuie introdusă în fiecare dintre subsecțiunile în cauză din părțile 2 și 3.

În cazul în care AIP este produsă și este pusă la dispoziție în mai multe volume, fiecare dintre ele având un serviciu separat de amendamente si suplimente, trebuie incluse separat în fiecare volum o prefață, evidența amendamentelor la AIP, evidența suplimentelor la AIP, o listă de control a paginilor AIP și lista amendamentelor curente făcute de mână.

GEN 0.1 Prefața

O scurtă descriere a AIP, care cuprinde:

1. numele organizației care publică AIP;
2. documentele OACI aplicabile;
3. suportul de publicare (de exemplu, tipărit, online sau prin alte mijloace electronice);
4. structura AIP și intervalul stabilit de amendare periodică;
5. politica privind dreptul de autor, dacă este cazul;
6. serviciul care trebuie contactat în cazul detectării unor erori sau lipsuri în conținutul AIP-ului.

GEN 0.2 Evidența amendamentelor la AIP

O evidență a amendamentelor la AIP și a amendamentelor AIRAC la AIP (publicate în conformitate cu sistemul AIRAC), care conține:

1. numărul amendamentului;
2. data publicării;
3. data inserării (pentru amendamentele AIRAC la AIP, data intrării în vigoare);
4. inițialele persoanei care a inserat amendamentul.

GEN 0.3 Evidența suplimentelor la AIP

O evidență a suplimentelor la AIP emise, care conține:

1. numărul suplimentului;
2. subiectul suplimentului;
3. secțiunea sau secțiunile din AIP afectate;
4. perioada de valabilitate;
5. evidența anulării.

GEN 0.4 Lista de control a paginilor AIP

O listă de control a paginilor AIP, care conține:

1. numărul paginii/titlul hărții;
2. data publicării sau data intrării în vigoare (zi, lună – numele lunii – și an) a informației aeronautice.

GEN 0.5 Evidența amendamentelor de mână la AIP

O listă a amendamentelor de mână curente la AIP, care conține:

1. numărul paginii sau paginilor din AIP afectate;
2. textul fiecărui amendament; și
3. numărul amendamentului la AIP prin care a fost introdus amendamentul de mână.

GEN 0.6 Cuprinsul părții 1

O listă a secțiunilor și subsecțiunilor cuprinse în partea 1 – Generalități (GEN).

GEN 1. REGLEMENTĂRILE ȘI CERINȚELE NAȚIONALE

GEN 1.1 Autoritățile desemnate

Adresele autorităților desemnate pentru a asigura facilitarea navigației aeriene internaționale (aviație civilă, meteorologie, vamă, imigrație, sănătate, tarife de aerodrom/heliport și de rută, carantină agricolă și investigare a accidentelor de aviație) cuprinzând, pentru fiecare autoritate, următoarele:

1. autoritatea desemnată;
2. numele autorității;
3. adresa poștală;
4. numărul de telefon;
5. numărul de fax;
6. adresa de e-mail;
7. adresa în sistemul serviciului fix aeronautic (AFS); și
8. adresa site-ului web, dacă există.

GEN 1.2 Intrarea, tranzitul și plecarea aeronavelor

Reglementări și cerințe de notificare în avans și solicitare a autorizărilor privind intrarea, tranzitul și plecarea aeronavelor care efectuează zboruri internaționale.

GEN 1.3 Intrarea, tranzitul și plecarea pasagerilor și a echipajelor

Reglementări (inclusiv pentru vamă, imigrare și carantină, precum și cerințele de notificare în avans și de solicitare a autorizărilor) privind intrarea, tranzitul și plecarea echipajelor și a pasagerilor neimigranți.

GEN 1.4 Intrarea, tranzitul și ieșirea mărfurilor

Reglementări (inclusiv pentru vamă, precum și cerințele de notificare în avans și de solicitare a autorizărilor) privind intrarea, tranzitul și ieșirea mărfurilor.

GEN 1.5 Instrumente, echipamente si documente de zbor ale aeronavelor

Scurtă descriere a cerințelor privind instrumentele, echipamentele si documentele de zbor ale aeronavelor, care cuprinde:

1. instrumentele, echipamentele (inclusiv echipamentele de comunicație, navigație și supraveghere ale aeronavelor) și documentele de zbor care trebuie să existe la bordul aeronavei, inclusiv orice cerințe speciale suplimentare față de prevederile din subpartea D a anexei IV (partea CAT) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012; și
2. emițătorul pentru localizare în caz de urgență (ELT), dispozitive de semnalizare, echipamentele de salvare, potrivit prevederilor de la punctul CAT.IDE.A.280 din anexa IV (partea CAT) și de la punctul NCC.IDE.A.215 din anexa VI (partea NCC) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dacă se decide astfel la reuniunile regionale de navigație aeriană, pentru zborurile deasupra unor teritorii desemnate.

GEN 1.6 Sumarul reglementărilor naționale și convențiilor/acordurilor internaționale

O listă a titlurilor și referințelor și, acolo unde este cazul, sumarul reglementărilor naționale cu impact asupra navigației aeriene, împreună cu o listă a acordurilor/convențiilor internaționale ratificate de statul membru.

GEN 1.7 Diferențele naționale față de standardele, practicile recomandate și procedurile OACI

O listă a diferențelor semnificative între reglementările și practicile naționale ale statului membru, pe de o parte, și prevederile corespunzătoare ale OACI, pe de altă parte, care cuprinde:

1. dispoziția afectată (anexa și numărul ediției, paragraful); și
2. diferența, prin text în clar.

Toate diferențele semnificative trebuie enumerate în prezenta subsecțiune. Toate anexele trebuie enumerate în ordinea numerică, chiar dacă nu există nicio diferență față de anexa OACI, caz în care trebuie să se facă o notificare NIL. Diferențele naționale sau gradul de neaplicare a procedurilor regionale suplimentare (SUPPS) trebuie notificate imediat în continuarea anexei la care se referă procedura regională respectivă.

GEN 2. TABELE ȘI CODURI

GEN 2.1 Sistemul de unități de măsură, însemnele aeronavelor, zilele de sărbătoare legală

GEN 2.1.1 Unitățile de măsură

Conține descrierea unităților de măsură folosite, incluzând un tabel cu respectivele unități de măsură.

GEN 2.1.2 Sistemul de referință temporal

Descrierea sistemului de referință temporal folosit (calendarul și sistemul timpului), împreună cu indicarea folosirii sau nu a sistemului orei de vară, precum și indicarea modului în care sistemul de referință temporal este prezentat în întreg cuprinsul AIP.

GEN 2.1.3 Sistemul de referință orizontal

O scurtă descriere a sistemului de referință orizontal (geodezic) folosit, care include:

1. numele/identificarea sistemului de referință;
2. identificarea proiecției și parametrii acesteia;
3. identificarea elipsoidului utilizat;
4. identificarea punctului de referință utilizat;
5. zona sau zonele în care se aplică; și
6. o explicație, dacă este cazul, privind marcarea printr-un asterisc a coordonatelor care nu îndeplinesc cerințele de acuratețe prevăzute în anexele 11 și 14 OACI.

GEN 2.1.4 Sistem de referință vertical

O scurtă descriere a sistemului de referință vertical utilizat, care include:

1. numele/identificarea sistemului de referință;
2. descrierea modelului de geoid utilizat, inclusiv a parametrilor necesari pentru transformarea înălțimii între modelul utilizat și EGM-96;
3. o explicație, dacă este cazul, privind marcarea printr-un asterisc a cotelor/ondulațiilor geoidului care nu îndeplinesc cerințele de acuratețe prevăzute în anexa 14 OACI.

GEN 2.1.5 Însemnele de naționalitate și de înmatriculare a aeronavelor

Indicarea însemnelor de naționalitate și de înmatriculare a aeronavelor adoptate de statul membru.

GEN 2.1.6 Zilele de sărbătoare legală

O listă a sărbătorilor publice legale, cu indicarea serviciilor care sunt afectate.

GEN 2.2 Abrevierile utilizate în publicațiile AIS

O listă, ordonată alfabetic, a abrevierilor și a semnificațiilor lor, utilizate în de statul membru în publicația sa de informare aeronautică și în distribuirea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice în general, însoțite de adnotarea corespunzătoare a abrevierilor naționale diferite de cele conținute în Documentul OACI 8400 intitulat *Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes* (PANS-ABC) [Proceduri pentru serviciile de navigație aeriană – Abrevieri și coduri OACI (PANS-ABC)].

GEN 2.3 Simboluri cartografice

O listă a simbolurilor folosite pe hărțile aeronautice, ordonate după seriile de hărți în care apar simboluri.

GEN 2.4 Indicatori de localizare

O listă, ordonată alfabetic, a indicatorilor de localizare OACI atribuiți amplasamentelor stațiilor aeronautice fixe care se folosesc în scop de codare și decodare. Stațiile neconectate la serviciul fix aeronautic (AFS) trebuie marcate printr-o adnotare.

GEN 2.5 Lista mijloacelor de radionavigație

Lista ordonată alfabetic a mijloacelor de radionavigație, care cuprinde:

1. identificatorul;
2. numele stației;
3. tipul echipamentului/mijlocului;
4. o precizare care să indice dacă mijlocul deservește ruta (E), aerodromul (A) sau pe amândouă (AE).

GEN 2.6 Conversia unităților de măsură

Tabele de conversie sau, alternativ, formule de conversie între:

1. mile nautice/kilometri și viceversa;
2. picioare/metri și viceversa;
3. zecimi de minut de arc/secunde de arc și viceversa;
4. alte conversii, după caz.

GEN 2.7 Răsăritul/apusul soarelui

Informații referitoare la ora răsăritului și a apusului soarelui, inclusiv o scurtă descriere a criteriilor folosite pentru a determina orele indicate, și fie o formulă simplă sau un tabel cu ajutorul cărora pot fi calculate orele pentru orice locație din teritoriul/zona de responsabilitate, fie o listă alfabetică a locațiilor pentru care sunt indicate orele într-un tabel cu trimitere la pagina corespunzătoare din tabel și din tabelele cu răsăritul/apusul pentru stațiile/locațiile selectate, inclusiv:

1. numele stației;
2. indicatorul de localizare OACI;
3. coordonatele geografice în grade și minute;

4. data sau datele pentru care sunt indicate orele;
5. ora la care începe crepusculul de dimineață în sistemul civil;
6. ora răsăritului;
7. ora apusului; și
8. ora la care se termină crepusculul de seară în sistemul civil.

GEN 3. SERVICII

GEN 3.1 Servicii de informare aeronautică

GEN 3.1.1 Serviciul responsabil

Descrierea serviciului de informare aeronautică (AIS) furnizat și a componentelor majore ale acestuia, care cuprinde:

1. numele serviciului/unității;
2. adresa poștală;
3. numărul de telefon;
4. numărul de fax;
5. adresa de e-mail;
6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există;
8. o declarație privind dispozițiile pe care se bazează serviciul și o trimitere la locul din AIP unde sunt enumerate, după caz, diferențele.

GEN 3.1.2 Zona de responsabilitate

Zona de responsabilitate a AIS.

GEN 3.1.3 Publicații aeronautice

Descrierea elementelor produselor de informare aeronautică, care cuprinde:

1. AIP și serviciul de amendamente corespunzător;
2. suplimentele la AIP;
3. AIC;
4. NOTAM și buletinele de informare înaintea zborului (PIB);
5. listele de control și listele cu NOTAM în vigoare;
6. modul în care pot fi obținute acestea.

În cazul în care diseminarea tarifelor pentru aceste publicații se face prin AIC, acest lucru trebuie indicat în această secțiune a AIP.

GEN 3.1.4 Sistemul AIRAC

O scurtă descriere a sistemului AIRAC furnizat, inclusiv un tabel cu datele AIRAC din prezent și din viitorul apropiat.

GEN 3.1.5 Serviciul de informare înaintea zborului la aerodromuri/heliporturi

O listă a aerodromurilor/heliporturilor la care este disponibil în mod curent serviciul de informare înaintea zborului, care indică:

1. elementele relevante din produsele de informare aeronautică disponibile;

2. hărțile relevante disponibile;
3. zona acoperită în mod general de aceste date.

GEN 3.1.6 Seturi de date digitale

1. Descrierea seturilor de date disponibile, care cuprinde:
   (a) titlul setului de date;
   (b) o scurtă descriere;
   (c) subiectele datelor incluse;
   (d) acoperirea geografică;
   (e) dacă este cazul, limitările legate de utilizarea acestora.
2. Detalii de contact cu privire la modalitatea de obținere a seturilor de date, care cuprind:
   (a) numele persoanei, serviciului sau organizației responsabile;
   (b) adresa poștală și adresa de e-mail a persoanei, serviciului sau organizației responsabile;
   (c) numărul de fax al persoanei, serviciului sau organizației responsabile;
   (d) numărul de telefon al persoanei, serviciului sau organizației responsabile;
   (e) orarul de lucru (perioada de timp, inclusiv zona de fus orar, în care se poate stabili contactul);
   (f) informații online care pot fi utilizate pentru a contacta persoana, serviciul sau organizația; și
   (g) informații suplimentare, dacă este necesar, despre momentul și modul în care se poate contacta persoana, serviciul sau organizația.

GEN 3.2 Hărțile aeronautice

GEN 3.2.1 Serviciul (serviciile) responsabil(e)

Descrierea serviciului (serviciilor) responsabil(e) cu producerea hărților aeronautice, care cuprinde:

1. numele serviciului;
2. adresa poștală;
3. numărul de telefon;
4. numărul de fax;
5. adresa de e-mail;
6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există; și
8. o declarație privind dispozițiile pe care se bazează serviciul și o trimitere la locul din AIP unde sunt enumerate, după caz, diferențele față de OACI.

GEN 3.2.2 Întreținerea hărților

O scurtă descriere a modului în care sunt revizuite și modificate hărțile aeronautice.

GEN 3.2.3 Procurarea hărților aeronautice

Detalii despre modul în care pot fi procurate hărțile aeronautice, care cuprind:

1. serviciul/agenția (agențiile) de vânzări;
2. adresa poștală;
3. numărul de telefon;

4. numărul de fax;
5. adresa de e-mail;
6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există.

GEN 3.2.4 Seriile de hărți aeronautice disponibile

O listă a seriilor de hărți aeronautice disponibile, urmată de o descriere generală a fiecărei serii și de indicarea utilizării prevăzute.

GEN 3.2.5 Lista hărților aeronautice disponibile

O listă a hărților aeronautice disponibile, care cuprinde:

1. titlul seriei;
2. scara seriei;
3. numele și/sau numărul fiecărei hărți sau al fiecărei file dintr-o serie;
4. prețul per exemplar;
5. data ultimei revizuiri.

GEN 3.2.6 Index pentru harta aeronautică a lumii (WAC) – OACI 1:1 000 000

O hartă-index care prezintă acoperirea și poziționarea relativă a componentelor WAC 1:1 000 000 produsă de un stat membru. În cazul în care se produce o hartă aeronautică OACI 1:500 000 în loc de WAC 1:1 000 000, trebuie utilizate hărți-index pentru a se indica acoperirea și poziționarea relativă a componentelor hărții aeronautice OACI 1:500 000.

GEN 3.2.7 Hărțile topografice

Detalii despre modul în care pot fi procurate hărțile topografice, care cuprind:

1. numele serviciului/agenției (agențiilor);
2. adresa poștală;
3. numărul de telefon;
4. numărul de fax;
5. adresa de e-mail;
6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există.

GEN 3.2.8 Corecții ale hărților neincluse în AIP

O listă a corecțiilor aduse hărților aeronautice care nu sunt incluse în AIP sau o precizare cu privire la sursa de la care se pot obține astfel de informații.

GEN 3.3 Servicii de trafic aerian (ATS)

GEN 3.3.1 Serviciul responsabil

Descrierea serviciului de trafic aerian și a componentelor sale majore, care cuprinde:

1. numele serviciului;
2. adresa poștală;
3. numărul de telefon;

4. numărul de fax;
5. adresa de e-mail;
6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există;
8. o declarație privind dispozițiile pe care se bazează serviciul și o trimitere la locul din AIP unde sunt enumerate, după caz, diferențele față de OACI;
9. o precizare care să indice dacă serviciul nu este disponibil 24 de ore pe zi șapte zile pe săptămână.

GEN 3.3.2 Zona de responsabilitate

O scurtă descriere a zonei de responsabilitate pentru care sunt furnizate ATS.

GEN 3.3.3 Tipuri de servicii

O scurtă descriere a principalelor tipuri de servicii de trafic aerian furnizate.

GEN 3.3.4 Coordonarea între operator și ATS

Condițiile generale pe baza cărora se desfășoară coordonarea între operatori și serviciile de trafic aerian.

GEN 3.3.5 Altitudinea minimă de zbor

Criteriile utilizate pentru a determina altitudinile minime de zbor.

GEN 3.3.6 Lista adreselor unităților ATS

Lista alfabetică a unităților ATS și a adreselor lor, care cuprinde:

1. numele unității;
2. adresa poștală;
3. numărul de telefon;
4. numărul de fax;
5. adresa de e-mail;
6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există.

GEN 3.4 Servicii de comunicații

GEN 3.4.1 Serviciul responsabil

Descrierea serviciului responsabil cu asigurarea mijloacelor de telecomunicații și de navigație, care cuprinde:

1. numele serviciului;
2. adresa poștală;
3. numărul de telefon;
4. numărul de fax;
5. adresa de e-mail;

6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există;
8. o declarație privind dispozițiile pe care se bazează serviciul și o trimitere la locul din AIP unde sunt enumerate, după caz, diferențele față de OACI;
9. o precizare care să indice dacă serviciul nu este disponibil 24 de ore pe zi șapte zile pe săptămână.

GEN 3.4.2 Zona de responsabilitate

O scurtă descriere a zonei de responsabilitate pentru care este furnizat serviciul de telecomunicații.

GEN 3.4.3 Tipuri de servicii

O scurtă descriere a principalelor tipuri de servicii și facilități furnizate, care cuprinde:

1. servicii de radionavigație;
2. servicii prin voce și/sau legătură de date;
3. serviciu de radioemisie;
4. limba sau limbile utilizate; și
5. indicarea sursei de unde se pot obține informații detaliate.

GEN 3.4.4 Cerințe și condiții

O scurtă descriere a cerințelor și condițiilor în temeiul cărora este disponibil serviciul de comunicații.

GEN 3.4.5 Diverse

Orice informații suplimentare (de exemplu, stații de radioemisie selectate, diagrama telecomunicațiilor).

GEN 3.5 Servicii meteorologice

GEN 3.5.1 Serviciul responsabil

O scurtă descriere a serviciului meteorologic responsabil cu furnizarea de informații meteorologice, care cuprinde:

1. numele serviciului;
2. adresa poștală;
3. numărul de telefon;
4. numărul de fax;
5. adresa de e-mail;
6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există;
8. o declarație privind dispozițiile pe care se bazează serviciul și o trimitere la locul din AIP unde sunt enumerate, după caz, diferențele;
9. o precizare care să indice dacă serviciul nu este disponibil 24 de ore pe zi șapte zile pe săptămână.

GEN 3.5.2 Zona de responsabilitate

O scurtă descriere a zonei și/sau a rutelor aeriene pentru care este furnizat serviciul meteorologic.

GEN 3.5.3 Observații și rapoarte meteorologice

Descrierea detaliată a observațiilor și rapoartelor meteorologice furnizate navigației aeriene internaționale, care cuprinde:

1. numele stației și indicatorul de localizare OACI;
2. tipul și frecvența observațiilor, inclusiv indicarea echipamentelor automate de observare;
3. tipurile de rapoarte meteorologice și disponibilitatea unei prognoze TREND;
4. tipul specific de sistem de observare și numărul amplasamentelor de observare folosite pentru măsurarea și raportarea vântului la suprafață, a vizibilității, a distanței vizuale în lungul pistei, a bazei norilor, a temperaturii și, după caz, a forfecării vântului (de exemplu, anemometre la intersecția pistelor, transmisometre în apropierea zonelor de contact etc.);
5. orarul de funcționare;
6. indicarea informațiilor climatologice aeronautice disponibile.

GEN 3.5.4 Tipuri de servicii

O scurtă descriere a principalelor tipuri de servicii furnizate, incluzând detalii despre briefingul, consultarea, afișarea informațiilor meteorologice, documentația de zbor disponibilă pentru operatori și membrii echipajelor de zbor, precum și a metodelor și mijloacelor folosite pentru furnizarea informațiilor meteorologice.

GEN 3.5.5 Notificări cerute de la operatori

Preavizul minim cerut de furnizorul de servicii meteorologice de la operatori în ceea ce privește briefingul, consultarea și documentația de zbor și alte informații meteorologice solicitate sau modificate de aceștia.

GEN 3.5.6 Rapoartele de la aeronave

După necesități, cerințele furnizorului de servicii meteorologice în privința întocmirii și transmiterii de rapoarte de la aeronave.

GEN 3.5.7 Serviciul VOLMET

Descrierea serviciului VOLMET și/sau D-VOLMET, care cuprinde:

1. numele stației emițătoare;
2. indicativul de apel radio sau identificatorul și abrevierea pentru emisia de radiocomunicații;
3. frecvența sau frecvențele utilizate pentru emisie;
4. perioada de emisie;
5. orarul de lucru;
6. lista aerodromurilor/heliporturilor pentru care sunt incluse rapoarte și/sau prognoze; și
7. rapoartele, prognozele și informările SIGMET incluse, precum și observații.

GEN 3.5.8 Serviciul SIGMET și AIRMET

Descrierea supravegherii meteorologice asigurate în regiunile de informare a zborurilor sau în regiunile de control pentru care sunt furnizate serviciile de trafic aerian, inclusiv o listă a centrelor de veghe meteorologică, care cuprinde:

1. numele centrului de veghe meteorologică și indicatorul de localizare OACI;
2. orarul de lucru;
3. regiunea (regiunile) de informare a zborurilor sau regiunea (regiunile) de control deservite;
4. perioadele de valabilitate a SIGMET;

5. proceduri speciale aplicate informațiilor SIGMET (de exemplu, pentru cenușa vulcanică și cicloane tropicale);
6. proceduri aplicate informațiilor AIRMET (în conformitate cu acordurile regionale de navigație aeriană relevante);
7. unitatea sau unitățile ATS cărora li se furnizează informații SIGMET și AIRMET;
8. informații suplimentare, cum ar fi orice limitare a serviciului etc.

GEN 3.5.9 Alte servicii meteorologice automatizate

O descriere a serviciilor automatizate disponibile pentru furnizarea informațiilor meteorologice (de exemplu, serviciul automat de informare înaintea zborului, accesibil prin telefon și/sau modem), care cuprinde:

1. numele serviciului;
2. informațiile disponibile;
3. zonele, rutele și aerodromurile acoperite;
4. numărul de telefon și de fax, adresa de e-mail și, dacă există, adresa site-ului web.

GEN 3.6 Căutare și salvare (SAR)

GEN 3.6.1 Serviciul (serviciile) responsabil(e)

O scurtă descriere a serviciului (serviciilor) responsabil(e) cu asigurarea căutării și a salvării (SAR), care cuprinde:

1. numele serviciului/unității;
2. adresa poștală;
3. numărul de telefon;
4. numărul de fax;
5. adresa de e-mail;
6. adresa AFS;
7. adresa site-ului web, dacă există; și
8. o declarație privind dispozițiile pe care se bazează serviciul și o trimitere la locul din AIP unde sunt enumerate, după caz, diferențele față de OACI.

GEN 3.6.2 Zona de responsabilitate

O scurtă descriere a zonei de responsabilitate pentru care sunt furnizate servicii SAR.

GEN 3.6.3 Tipuri de servicii

O scurtă descriere și, după caz, reprezentarea geografică a tipurilor de servicii și a facilităților asigurate, inclusiv precizări despre zonele în care acoperirea aeriană a SAR depinde de desfășurarea unui număr semnificativ de aeronave.

GEN 3.6.4 Acorduri SAR

O scurtă descriere a acordurilor SAR în vigoare, care cuprinde prevederile pentru facilitarea intrării și ieșirii aeronavelor altor state membre în vederea acțiunilor de căutare, salvare, recuperare, reparare sau salvare în legătură cu aeronave rătăcite sau avariate, fie numai cu notificare din zbor, fie cu notificare prin depunerea unui plan de zbor.

GEN 3.6.5 Condiții de disponibilitate

O scurtă descriere a prevederilor privind căutarea și salvarea, precum și a condițiilor generale în care serviciul și facilitățile sunt disponibile pentru utilizare internațională, inclusiv o mențiune care să indice dacă o facilitate disponibilă pentru SAR este specializată în tehnici și funcții SAR sau dacă este folosită în mod special în alte scopuri, putând fi însă adaptată în scopuri SAR prin pregătire și echipare, sau dacă este numai în mod ocazional disponibilă și nu dispune de antrenament sau pregătire specifică pentru activități SAR.

GEN 3.6.6 Proceduri și semnale utilizate

O scurtă descriere a procedurilor și semnalelor utilizate de aeronavele de salvare și un tabel care cuprinde semnalele care trebuie utilizate de supraviețuitori.

GEN 4. TARIFELE PENTRU AERODROMURI/HELIPORTURI ȘI SERVICIILE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ (ANS)

Se poate include o trimitere la locurile în care pot fi găsite tarifele propriu-zise, în cazul în care tarifele nu sunt prezentate în acest capitol.

GEN 4.1 Tarifele pentru aerodromuri/heliporturi

O scurtă descriere a tipurilor de tarife care pot fi percepute la aerodromurile/heliporturile deschise traficului internațional, care cuprinde:

1. aterizarea aeronavelor;
2. parcarea, adăpostirea în hangar și staționarea pe termen lung a aeronavelor;
3. serviciile pentru pasageri;
4. securitatea;
5. aspecte legate de zgomot;
6. altele (vamă, sănătate, imigrație etc.);
7. scutiri/reduceri; și
8. metode de plată.

GEN 4.2 Tarifele pentru serviciile de navigație aeriană

O scurtă descriere a tarifelor care pot fi percepute pentru ANS furnizate traficului internațional, care cuprinde:

1. controlul apropierii;
2. ruta ANS;
3. baza de tarifare pentru ANS, precum și scutirile/reducerile practicate;
4. metode de plată.

PARTEA 2 – RUTA (ENR)

În cazul în care AIP este produsă și este pusă la dispoziție în mai multe volume, fiecare dintre ele având un serviciu separat de amendamente si suplimente, trebuie incluse separat în fiecare volum o prefață, evidența amendamentelor la AIP, evidența suplimentelor la AIP, o listă de control a paginilor AIP și lista amendamentelor curente făcute de mână. În cazul în care AIP este produs într-un singur volum, se introduce adnotarea «nu se aplică» în fiecare dintre subsecțiunile menționate mai sus.

ENR 0.6 Cuprinsul părții 2

O listă a secțiunilor și subsecțiunilor cuprinse în partea 2 – Ruta.

ENR 1. REGULI ȘI PROCEDURI GENERALE

ENR 1.1 Reguli generale

Se publică regulile generale de zbor aplicate în statul membru.

ENR 1.2 Reguli de zbor la vedere

Se publică regulile de zbor la vedere aplicate în statul membru.

ENR 1.3 Reguli de zbor instrumental

Se publică regulile de zbor instrumental aplicate în statul membru.

ENR 1.3.1 Reguli aplicabile tuturor zborurilor IFR

ENR 1.3.2 Reguli aplicabile zborurilor IFR în spațiul aerian controlat

ENR 1.3.3 Reguli aplicabile zborurilor IFR în afara spațiului aerian controlat

ENR 1.3.4 Proceduri generale legate de spațiul aerian cu rute libere (FRA)

Proceduri legate de spațiul aerian cu rute libere, inclusiv explicații și definiții ale aspectelor relevante ale FRA aplicat. În cazul implementării FRA la nivel transfrontalier, FIR/UIR-urile sau CTA/UTA-urile implicate trebuie indicate la punctul ENR 1.3.

ENR 1.4 Clasificarea și descrierea spațiului aerian ATS

ENR 1.4.1 Clasificarea spațiului aerian ATS

Descrierea claselor de spațiu aerian ATS sub forma tabelului cu clasificarea spațiului aerian ATS din apendicele 4 la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, cu marcarea corespunzătoare a claselor de spațiu aerian neutilizate de statul membru.

ENR 1.4.2 Descrierea spațiului aerian ATS

Alte descrieri ale spațiului aerian ATS, după caz, inclusiv descrieri generale textuale.

ENR 1.5 Proceduri de așteptare, de apropiere și de plecare

ENR 1.5.1 Generalități

Secțiunea trebuie să conțină o declarație privind criteriile pe care se bazează stabilirea procedurilor de așteptare, apropiere și plecare.

ENR 1.5.2 Zborurile care sosesc

Trebuie prezentate procedurile (convenționale, navigație de suprafață sau ambele) pentru zborurile care sosesc, comune mai multor zboruri care sosesc sau care evoluează în interiorul aceluiași tip de spațiu aerian. În cazul în care într-un spațiu aerian terminal se aplică proceduri diferite, atunci trebuie inclusă o notă în acest sens, împreună cu o trimitere la locul în care pot fi găsite procedurile specifice.

ENR 1.5.3 Zborurile care pleacă

Trebuie prezentate procedurile (convenționale, navigație de suprafață sau ambele) pentru zborurile care pleacă, comune zborurilor care pleacă de la orice aerodrom/heliport.

ENR 1.5.4 Alte informații și proceduri relevante

O scurtă descriere a informațiilor suplimentare, de exemplu procedurile de intrare, alinierea pentru apropierea finală, proceduri și modele de așteptare.

ENR 1.6 Servicii și proceduri de supraveghere ATS

ENR 1.6.1 Radar primar

Descrierea serviciilor și a procedurilor care utilizează radarul primar, care cuprinde:

1. servicii suplimentare;
2. aplicarea serviciului de control radar;
3. proceduri pentru situațiile de întrerupere a comunicațiilor aer-sol și a funcționării radarului;
4. cerințe privind raportarea poziției prin comunicații prin voce și comunicații controlor-pilot prin legătură de date (CPDLC); și
5. reprezentarea grafică a zonei de acoperire a radarului primar.

ENR 1.6.2 Radar secundar de supraveghere (SSR)

Descrierea procedurilor de operare pentru supravegherea cu radarul secundar de supraveghere (SSR), care cuprinde:

1. proceduri în caz de urgență;
2. proceduri în caz de întrerupere a comunicațiilor aer-sol și de intervenție ilicită;
3. sistemul de alocare a codurilor SSR;
4. cerințe privind raportarea poziției prin voce și CPLDC; și
5. reprezentarea grafică a zonei de acoperire a SSR.

ENR 1.6.3 Emisiune de supraveghere automată dependentă (ADS-B)

Descrierea procedurilor de operare pentru emisiunea de supraveghere automată dependentă (ADS-B), care cuprinde:

1. proceduri în caz de urgență;
2. proceduri în caz de întrerupere a comunicațiilor aer-sol și de intervenție ilicită;
3. cerințe de identificare a aeronavelor;
4. cerințe privind raportarea poziției prin voce și CPLDC; și
5. reprezentarea grafică a zonei de acoperire a ADS-B.

ENR 1.6.4 Alte informații și proceduri relevante

O scurtă descriere a informațiilor și procedurilor suplimentare, de exemplu, procedurile în caz de întrerupere a funcționării radarului și procedurile în caz de întrerupere a funcționării transponderului.

ENR 1.7 Proceduri de calaj altimetric

Trebuie să se publice o declarație a procedurilor de calaj altimetric utilizate, care cuprinde:

1. o scurtă introducere, cu indicarea documentelor OACI care stau la baza acestor proceduri, precum și a diferențelor față de prevederile OACI, dacă există;
2. proceduri de bază pentru calajul altimetric;

3. descrierea regiunii (regiunilor) de calaj altimetric;
4. procedurile aplicabile operatorilor (inclusiv piloților); și
5. un tabel cu nivelurile de croazieră.

ENR 1.8 Proceduri suplimentare regionale OACI

Trebuie prezentate procedurile suplimentare regionale (SUPP) care afectează întreaga zonă de responsabilitate.

ENR 1.9 Managementul fluxului de trafic aerian (ATFM) și managementul spațiului aerian

Scurtă descriere a sistemului ATFM și a managementului spațiului aerian, care cuprinde:

1. structura AFTM, zona de serviciu, serviciul furnizat, localizarea unității (unităților) și orarul de lucru;
2. tipuri de mesaje privind fluxurile și descrierea formatului acestora; și
3. proceduri aplicabile zborurilor care pleacă, care cuprind:
   (a) serviciul responsabil cu furnizarea informațiilor despre măsurile AFTM aplicate;
   (b) cerințele privind planul de zbor; și
   (c) alocarea sloturilor;
4. informații cu privire la responsabilitatea generală în ceea ce privește managementul spațiului aerian în FIR, detalii privind alocarea civil/militară a spațiului aerian și coordonarea managementului, structura spațiului aerian gestionabil (alocarea și modificări ale alocării) și proceduri generale de operare.

ENR 1.10 Planificarea zborurilor

Orice restricții, limitări sau informații consultative referitoare la fazele planificării zborurilor care pot ajuta utilizatorul la prezentarea corespunzătoare a operațiunilor de zbor avute în vedere, inclusiv:

1. procedurile de depunere a unui plan de zbor;
2. sistemul planurilor de zbor repetitive; și
3. modificările planului de zbor depus.

ENR 1.11 Adresarea mesajelor tip plan de zbor

Se indică, sub formă de tabel, adresele alocate pentru depunerea planurilor de zbor, precizându-se:

1. categoria zborului (IFR, VFR sau ambele);
2. ruta (în interiorul sau prin survolarea FIR și/sau TMA); și
3. adresa mesajului.

ENR 1.12 Interceptarea aeronavelor civile

Se precizează toate procedurile de interceptare și semnalele vizuale care trebuie folosite, indicându-se clar dacă sunt sau nu aplicate prevederile OACI, iar, dacă nu, indicându-se că există diferențe.

ENR 1.13 Intervenție ilicită

Se prezintă procedurile adecvate care trebuie aplicate în caz de intervenție ilicită.

ENR 1.14 Incidente de trafic aerian

Descrierea sistemului de raportare a incidentelor de trafic aerian, care cuprinde:

1. definirea incidentelor de trafic aerian;

2. utilizarea «formularului de raportare a incidentelor de trafic aerian»;

3. proceduri de raportare (inclusiv proceduri în timpul zborului); și

4. scopul raportării și prelucrarea formularului de raportare.

ENR 2. SPAȚIUL AERIAN AL SERVICIILOR DE TRAFIC AERIAN

ENR 2.1 FIR, UIR, TMA și CTA

Descrierea detaliată a regiunilor de informare a zborurilor (FIR), a regiunilor superioare de informare a zborurilor (UIR) și a regiunilor de control (CTA) (inclusiv CTA specifice, cum ar fi TMA), care cuprinde:

1. numele, coordonatele geografice în grade, minute și secunde ale limitelor laterale ale FIR/UIR, coordonatele geografice în grade, minute și secunde ale limitelor laterale ale CTA, limitele verticale și clasa spațiului aerian;

2. identificarea unității care furnizează serviciul;

3. indicativul de apel radio al stației aeronautice care deservește unitatea și limba (limbile) utilizată (utilizate), specificând aria de acoperire și condițiile, momentele și locurile de utilizare, după caz;

4. frecvențele și, dacă este cazul, numărul SATVOICE, completate de indicații în scopuri specifice; și

5. observații.

Zonele de control din jurul bazelor aeriene militare care nu sunt descrise altfel în AIP trebuie incluse în prezenta subsecțiune. În cazul în care cerințele Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 privind planurile de zbor, comunicațiile bilaterale și raportarea poziției se aplică tuturor zborurilor, în scopul de a elimina sau de a reduce necesitatea de interceptare și/sau acolo unde există posibilitatea de interceptare și este cerută menținerea monitorizării frecvenței VHF de urgență de 121,500 MHz, trebuie inclusă o declarație în acest sens pentru zona (zonele) sau porțiunea (porțiunile) din aceasta (acestea) relevantă (relevante).

O descriere a zonelor desemnate pentru a căror survolare este necesară echiparea cu un emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) și în care aeronavele trebuie să monitorizeze continuu frecvența de urgență VHF de 121,500 MHz, cu excepția perioadelor în care aeronavele respective efectuează comunicații pe alte canale VHF sau atunci când limitările echipamentelor de bord sau sarcinile echipajului din carlingă nu permit monitorizarea simultană a două canale.

ENR 2.2 Alte spații aeriene reglementate

Descrierea detaliată a spațiilor aeriene cu comunicație radio obligatorie (RMZ) și a spațiilor aeriene cu comunicație prin transponder obligatorie (TMZ), care cuprinde:

1. numele, coordonatele geografice în grade și minute ale limitelor laterale ale RMZ/TMZ;

2. limitele verticale în niveluri de zbor sau picioare;

3. orele de activitate; și

4. observații.

O descriere detaliată a altor tipuri de spații aeriene reglementate și de clasificări ale spațiului aerian, dacă există.

ENR 3. RUTELE ATS

ENR 3.1 Rutele ATS în spațiul inferior

Descrierea detaliată a rutelor ATS în spațiul inferior, care cuprinde:

1. indicativul rutei, desemnarea specificației (specificațiilor) privind performanța de comunicație cerută (RCP), specificației (specificațiilor) de navigație și/sau specificației (specificațiilor) privind performanța de supraveghere cerută (RSP) aplicabilă (aplicabile) unui (unor) anumit(e) segment(e), numele, indicativele codificate sau numele-cod și coordonatele geografice în grade, minute și secunde ale tuturor punctelor semnificative care definesc ruta, inclusiv ale punctelor de raport «obligatoriu» sau «la cerere»;

2. traiectele sau radialele VOR rotunjite la cea mai apropiată valoare în grade, distanța geodezică rotunjită la cea mai apropiată zecime de kilometru sau zecime de milă nautică dintre fiecare două puncte semnificative succesive definite și, în cazul radialelor VOR, punctele de schimbare a frecvenței;

3. limitele inferioară și superioară sau altitudinile minime pe rută, rotunjite la cea mai apropiată altitudine superioară multiplu de 50 m sau 100 ft, și clasificarea spațiului aerian;

4. limitele laterale și altitudinile minime de trecere peste obstacole;

5. direcția nivelurilor de croazieră;

6. cerința de acuratețe a navigației pentru fiecare segment de rută cu navigație bazată pe cerințele de performanță (PBN) (RNAV sau RNP); și

7. observații, inclusiv indicarea unității de control, a canalului său operațional și, dacă este cazul, adresa de conectare, numărul SATVOICE și orice limitări ale specificației (specificațiilor) de navigație, RCP și RSP.

ENR 3.2 Rutele ATS în spațiul superior

Descrierea detaliată a rutelor ATS în spațiul superior, care cuprinde:

1. indicativul rutei, desemnarea specificației (specificațiilor) privind performanța de comunicație cerută (RCP), specificației (specificațiilor) de navigație și/sau specificației (specificațiilor) privind performanța de supraveghere cerută (RSP) aplicabilă (aplicabile) unui (unor) anumit(e) segment(e), numele, indicativele codificate sau numele-cod și coordonatele geografice în grade, minute și secunde ale tuturor punctelor semnificative care definesc ruta, inclusiv ale punctelor de raport «obligatoriu» sau «la cerere»;

2. traiectele sau radialele VOR rotunjite la cea mai apropiată valoare în grade, distanța geodezică rotunjită la cea mai apropiată zecime de kilometru sau zecime de milă nautică dintre fiecare două puncte semnificative succesive definite și, în cazul radialelor VOR, punctele de schimbare a frecvenței;

3. limitele superioară și inferioară și clasificarea spațiului aerian;

4. limitele laterale;

5. direcția nivelurilor de croazieră;

6. cerința de acuratețe a navigației pentru fiecare segment de rută cu navigație bazată pe cerințele de performanță (PBN) (RNAV sau RNP); și

7. observații, inclusiv indicarea unității de control, a canalului său operațional și, dacă este cazul, adresa de conectare, numărul SATVOICE și orice limitări ale specificației (specificațiilor) de navigație, RCP și RSP.

ENR 3.3 Rutele de navigație de suprafață (RNAV)

Descrierea detaliată a rutelor PBN (RNAV și RNP), care cuprinde:

1. indicativul rutei, desemnarea specificației (specificațiilor) privind performanța de comunicație cerută (RCP), specificației (specificațiilor) de navigație și/sau specificației (specificațiilor) privind performanța de supraveghere cerută (RSP) aplicabilă (aplicabile) unui (unor) anumit(e) segment(e), numele, indicativele codificate sau numele-cod și coordonatele geografice în grade, minute și secunde ale tuturor punctelor semnificative care definesc ruta, inclusiv ale punctelor de raport «obligatoriu» sau «la cerere»;

2. în ceea ce privește punctele de drum care definesc o rută de navigație de suprafață, se specifică, în plus, după caz:

   (a) identificarea stației de referință VOR/DME;

   (b) relevmentul rotunjit la cea mai apropiată valoare în grade și distanța rotunjită la cea mai apropiată zecime de kilometru sau zecime de milă nautică față de VOR/DME de referință, în cazul în care punctul de drum nu se află în același loc cu stația de referință; și

   (c) cota antenei emițătoare a DME rotunjită la cea mai apropiată valoare superioară multiplu de 30 m (100 ft);

3. relevmentul magnetic rotunjit la cea mai apropiată valoare în grade, distanța geodezică rotunjită la cea mai apropiată zecime de kilometru sau zecime de milă nautică dintre punctele-capăt definite și distanța dintre fiecare două puncte semnificative succesive definite;

4. limitele superioară și inferioară și clasificarea spațiului aerian;

5. direcția nivelurilor de croazieră;

6. cerința de acuratețe a navigației pentru fiecare segment de rută cu navigație bazată pe cerințele de performanță (PBN) (RNAV sau RNP); și

7. observații, inclusiv indicarea unității de control, a canalului său operațional și, dacă este cazul, adresa de conectare, numărul SATVOICE și orice limitări ale specificației (specificațiilor) de navigație, RCP și RSP.

ENR 3.4 Rutele pentru elicoptere

Descrierea detaliată a rutelor pentru elicoptere, care cuprinde:

1. indicativul rutei, desemnarea specificației (specificațiilor) privind performanța de comunicație cerută (RCP), specificației (specificațiilor) de navigație și/sau specificației (specificațiilor) privind performanța de supraveghere cerută (RSP) aplicabilă (aplicabile) unui (unor) anumit(e) segment(e), numele, indicativele codificate sau numele-cod și coordonatele geografice în grade, minute și secunde ale tuturor punctelor semnificative care definesc ruta, inclusiv ale punctelor de raport «obligatoriu» sau «la cerere»;

2. traiectele sau radialele VOR rotunjite la cea mai apropiată valoare în grade, distanța geodezică rotunjită la cea mai apropiată zecime de kilometru sau zecime de milă nautică dintre fiecare două puncte semnificative succesive definite și, în cazul radialelor VOR, punctele de schimbare a frecvenței;

3. limitele superioară și inferioară și clasificarea spațiului aerian;

4. altitudinile minime de zbor rotunjite la cele mai apropiate valori superioare multiplu de 50 m sau 100 ft;

5. cerința de acuratețe a navigației pentru fiecare segment de rută cu navigație bazată pe cerințele de performanță (PBN) (RNAV sau RNP); și

6. observații, inclusiv indicarea unității de control, a canalului său operațional și, dacă este cazul, adresa de conectare, numărul SATVOICE și orice limitări ale specificației (specificațiilor) de navigație, RCP și RSP.

ENR 3.5 Alte rute

Se cere o descriere a altor rute desemnate în mod specific, care sunt obligatorii în cadrul unei/unor regiuni specificate.

Descrierea spațiului aerian cu rute libere (FRA), ca spațiu aerian specificat în care utilizatorii pot planifica în mod liber rute directe între un punct de intrare definit și un punct de ieșire definit, inclusiv informații despre rutarea directă, restricțiile de utilizare a punctelor de drum pentru rutările directe și indicarea în planul de zbor (punctul 15). Se descriu condițiile indispensabile pentru emiterea autorizărilor ATC.

ENR 3.6 Proceduri de așteptare pe rută

Se cere o descriere detaliată a procedurilor de așteptare pe rută, care să cuprindă:

1. identificatorul zonei de așteptare (dacă există) și reperul de așteptare (mijloc de navigație) sau punctul de drum, cu coordonatele geografice exprimate în grade, minute și secunde;

2. drumul către punctul de așteptare;

3. direcția virajului procedural;

4. viteză față de aer maximă indicată;
5. nivelurile minim și maxim ale zonei de așteptare;
6. timpul/distanța în zbor de îndepărtare; și
7. indicarea unității de control al traficului aerian și a frecvenței sale operaționale.

ENR 4. MIJLOACE/SISTEME DE RADIONAVIGAȚIE

ENR 4.1 Mijloace de radionavigație pentru rută

O listă a stațiilor care furnizează servicii de radionavigație pentru rută, în ordine alfabetică după numele stației, inclusiv:

1. numele stației și declinația magnetică rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade și, pentru VOR, declinația stației rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade utilizată la calibrarea mijlocului respectiv;
2. identificatorul;
3. frecvența/canalul pentru fiecare element;
4. orarul de funcționare;
5. coordonatele geografice, exprimate în grade, minute și secunde, ale poziției antenei emițătoare;
6. cota antenei emițătoare a DME rotunjită la cea mai apropiată valoare superioară multiplu de 30 m (100 ft); și
7. observații.

În cazul în care autoritatea operatoare a mijlocului este diferită de autoritatea desemnată, în coloana pentru observații trebuie indicat numele autorității operatoare. De asemenea, în coloana pentru observații trebuie indicată acoperirea asigurată.

ENR 4.2 Sisteme de navigație speciale

Descrierea stațiilor asociate sistemelor de navigație speciale, inclusiv:

1. numele stației sau al lanțului de stații;
2. tipul serviciului furnizat (semnal principal, semnal secundar, culoare);
3. frecvențe (numărul canalului, intervalul de bază al impulsurilor, rata de recurență, după caz);
4. orarul de funcționare;
5. coordonatele geografice, în grade, minute și secunde, ale poziției stației emițătoare; și
6. observații.

În cazul în care autoritatea operatoare a mijlocului este diferită de autoritatea desemnată, în coloana pentru observații trebuie indicat numele autorității operatoare. De asemenea, în coloana pentru observații trebuie indicată acoperirea asigurată.

ENR 4.3 Sistemul global de navigație prin satelit (GNSS)

O listă și descrierea elementelor sistemului global de navigație prin satelit (GNSS) care furnizează serviciul de navigație pentru rută, în ordine alfabetică după numele elementelor, care să cuprindă:

1. numele elementului GNSS (GPS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS etc.);
2. frecvența (frecvențele), după caz;
3. coordonatele geografice, exprimate în grade, minute și secunde, ale zonei de serviciu și ale zonei de acoperire nominale; și
4. observații.

În cazul în care autoritatea operatoare a mijlocului este diferită de autoritatea desemnată, în coloana pentru observații trebuie indicat numele autorității operatoare.

ENR 4.4 Indicativele nume-cod pentru punctele semnificative

O listă, în ordine alfabetică, a indicativelor nume-cod (nume-cod alcătuite din cinci litere, pronunțabile) stabilite pentru punctele semnificative situate în poziții nemarcate prin amplasamentul unui mijloc de radionavigație, inclusiv:

1. indicativul nume-cod;
2. coordonatele geografice ale poziției în grade, minute și secunde;
3. trimitere la rutele ATS sau alte tipuri de rute unde se găsește punctul; și
4. observații, inclusiv definirea suplimentară a pozițiilor, dacă se solicită.

ENR 4.5 Lumini aeronautice de sol pentru navigația pe rută

O listă a luminilor aeronautice de sol și a altor faruri/balize luminoase desemnând poziții geografice, care sunt considerate semnificative de către statul membru, inclusiv:

1. numele orașului sau al localității sau alt identificator al farului;
2. tipul farului și intensitatea luminii exprimată în mii de candele;
3. caracteristicile semnalului;
4. orarul de funcționare; și
5. observații.

ENR 5. AVERTIZĂRI DE NAVIGAȚIE

ENR 5.1 Zone interzise, restricționate și periculoase

O descriere, suplimentată prin reprezentări grafice, dacă este cazul, a zonelor interzise, restricționate și periculoase, precum și informații privind stabilirea și activarea lor, inclusiv:

1. identificatorul, numele și coordonatele geografice ale limitelor laterale, exprimate în grade, minute și secunde, în cazul în care sunt în interiorul unei regiuni/zone de control, sau în grade și minute, dacă sunt în exteriorul unei regiuni/zone de control;
2. limitele superioară și inferioară; și
3. observații, inclusiv orele de activitate.

Tipul de restricție sau natura pericolului și riscul de interceptare în cazul pătrunderii în aceste zone trebuie să se indice în coloana pentru observații.

ENR 5.2 Zonele de antrenament și exerciții militare și zona de apărare aeriană cu identificare (ADIZ)

O descriere, suplimentată prin reprezentări grafice, dacă este cazul, a zonelor stabilite de antrenament militar și a exercițiilor militare care au loc la intervale regulate, precum și a zonei de apărare aeriană cu identificare (ADIZ), inclusiv:

1. coordonatele geografice ale limitelor laterale, exprimate în grade, minute și secunde, în cazul în care sunt în interiorul unei regiuni/zone de control, sau în grade și minute, dacă sunt în exteriorul unei regiuni/zone de control;
2. limitele inferioară și superioară, precum și sistemul și mijloacele prin care se anunță activarea, împreună cu informațiile relevante pentru zborurile civile și procedurile ADIZ aplicabile; și
3. observații, inclusiv orele de activitate și riscul de interceptare în cazul pătrunderii în ADIZ.

ENR 5.3 Alte activități de natură periculoasă și alte pericole potențiale

ENR 5.3.1 Alte activități de natură periculoasă

O descriere, suplimentată de hărți dacă este cazul, a activităților care constituie un pericol specific sau evident pentru operarea aeronavelor și care pot afecta zborurile, inclusiv:

1. coordonatele geografice, exprimate în grade și minute, ale centrului zonei și raza de influență a activității;
2. limitele verticale;
3. măsurile de îndrumare;
4. autoritatea responsabilă cu furnizarea informațiilor; și
5. observații, inclusiv orele de activitate.

ENR 5.3.2 Alte pericole potențiale

O descriere, suplimentată de hărți dacă este cazul, a altor pericole potențiale care pot afecta zborurile (de exemplu, vulcani activi, centrale nucleare etc.), inclusiv:

1. coordonatele geografice, exprimate în grade și minute, ale amplasamentului pericolului potențial;
2. limitele verticale;
3. măsurile de îndrumare;
4. autoritatea responsabilă cu furnizarea informațiilor; și
5. observații.

ENR 5.4 Obstacole pentru navigația aeriană

Lista obstacolelor care pot afecta navigația aeriană în Zona 1 (întregul teritoriu al statului membru), inclusiv:

1. identificatorul sau denumirea obstacolului;
2. tipul obstacolului;
3. poziția obstacolului, reprezentată prin coordonatele geografice în grade, minute și secunde;
4. cota și înălțimea obstacolului rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
5. tipul și culoarea balizajului luminos al obstacolului (dacă există); și
6. după caz, menționarea faptului că lista de obstacole este disponibilă în format electronic și o trimitere la punctul GEN 3.1.6.

ENR 5.5 Activitățile de aviație sportivă și de agrement

O scurtă descriere, suplimentată prin reprezentări grafice, dacă este cazul, a zonelor în care au loc intensiv activități de aviație sportivă și de agrement, precum și condițiile în care se desfășoară aceste activități, inclusiv:

1. identificatorul și coordonatele geografice ale limitelor laterale, exprimate în grade, minute și secunde, în cazul în care sunt în interiorul unei regiuni/zone de control, sau în grade și minute, dacă sunt în exteriorul unei regiuni/zone de control;
2. limitele verticale;
3. numărul de telefon al operatorului/utilizatorului; și
4. observații, inclusiv orele de activitate.

ENR 5.6 Migrația păsărilor și zonele cu faună sensibilă

O descriere, suplimentată de hărți dacă este posibil, a deplasărilor păsărilor asociate migrației, inclusiv rutele de migrație, zonele permanente de odihnă și zonele cu faună sensibilă.

ENR 6. HĂRȚILE DE RUTĂ

În această secțiune trebuie incluse hărțile de rută și hărțile-index în formatul OACI.

În cazul în care AIP este produsă și este pusă la dispoziție în mai multe volume, fiecare dintre ele având un serviciu separat de amendamente si suplimente, trebuie incluse separat în fiecare volum o prefață, evidența amendamentelor la AIP, evidența suplimentelor la AIP, o listă de control a paginilor AIP și lista amendamentelor curente făcute de mână. În cazul în care AIP este produs într-un singur volum, se introduce adnotarea «nu se aplică» în fiecare dintre subsecțiunile menționate mai sus.

AD 0.6 Cuprinsul părții 3

O listă a secțiunilor și subsecțiunilor cuprinse în partea 3 – Aerodromuri (AD).

AD 1. AERODROMURI/HELIPORTURI – INTRODUCERE

AD 1.1 Disponibilitatea aerodromurilor/heliporturilor și condițiile de utilizare

AD 1.1.1 Condiții generale

Scurtă descriere a autorității competente care răspunde de aerodromuri și heliporturi, inclusiv:

1. condițiile generale în care aerodromurile/heliporturile și facilitățile asociate acestora sunt disponibile pentru utilizare; și
2. o declarație privind dispozițiile pe care se bazează serviciile și o trimitere la locul din AIP unde sunt enumerate, după caz, diferențele față de OACI.

AD 1.1.2 Utilizarea bazelor aeriene militare

Reglementările și procedurile, dacă există, referitoare la utilizarea civilă a bazelor aeriene militare.

AD 1.1.3 Proceduri în condiții de vizibilitate redusă (LVP)

Condițiile generale în care se aplică LVP aplicabile operațiunilor CAT II/III la aerodromuri, dacă există.

AD 1.1.4 Minimele de operare de aerodrom

Detalii privind minimele de operare de aerodrom aplicate de statul membru.

AD 1.1.5 Alte informații

Dacă este cazul, alte informații cu caracter similar.

AD 1.2 Serviciile de salvare și de stingere a incendiilor (RFFS) și planul de deszăpezire

AD 1.2.1 Serviciile de salvare și de stingere a incendiilor

Scurtă descriere a normelor pe baza cărora de înființate RFFS la aerodromurile/heliporturile deschise publicului, împreună cu indicarea categoriilor serviciilor de salvare și de stingere a incendiilor stabilite de un stat membru.

AD 1.2.2 Planul de deszăpezire

Scurtă descriere a considerațiilor generale ale planului de deszăpezire pentru aerodromurile/heliporturile deschise publicului, unde este posibil să apară condiții de înzăpezire, inclusiv:

1. organizarea serviciului de iarnă;
2. supravegherea suprafețelor de mișcare;
3. metode de măsurare și măsurătorile efectuate;

4. acțiunile întreprinse pentru a menține utilizabile suprafețele de mișcare;
5. sistemul și mijloacele de raportare;
6. cazurile de închidere a pistelor; și
7. distribuirea informațiilor privind condițiile de înzăpezire.

AD 1.3 Lista aerodromurilor și a heliporturilor

Lista aerodromurilor și a heliporturilor, suplimentată prin reprezentări grafice, inclusiv:

1. numele și indicatorul de localizare OACI al aerodromului/heliportului;
2. tipul de trafic permis la aerodrom/heliport (internațional/național, IFR/VFR, regulat/neregulat, aviație generală, militară și altele); și
3. o trimitere la subsecțiunea părții 3 din AIP în care sunt prezentate detaliile aerodromului/heliportului.

AD 1.4 Gruparea aerodromurilor/heliporturilor

Scurtă descriere a criteriilor aplicate de statul membru pentru gruparea aerodromurilor/heliporturilor în scopul producerii/distribuirii/furnizării de informații.

AD 1.5 Statutul certificării aerodromurilor

O listă a aerodromurilor din statul membru, cu indicarea statutului certificării lor, care cuprinde:

1. numele aerodromului și indicatorul de localizare OACI;
2. data și, după caz, perioada de valabilitate a certificării; și
3. observații, dacă este cazul.

AD 2. AERODROMURI

Notă.*— Simbolurile * trebuie înlocuite cu indicatorul de localizare OACI corespunzător.**

****** AD 2.1 Indicatorul de localizare și numele aerodromului**

Trebuie indicate indicatorul de localizare OACI alocat aerodromului și numele aerodromului. Indicatorul de localizare OACI face parte integrantă din sistemul de referință aplicabil tuturor subsecțiunilor din secțiunea AD 2.

****** AD 2.2 Datele geografice și administrative ale aerodromului**

Trebuie publicate datele geografice și administrative ale aerodromului, inclusiv:

1. punctul de referință al aerodromului (coordonatele geografice în grade, minute și secunde) și amplasarea sa;
2. direcția punctului de referință al aerodromului în raport cu centrul orașului sau al localității deservite de aerodrom și distanța între acestea;
3. cota aerodromului, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare, și temperatura de referință;
4. după caz, ondulația geoidului la punctul de cotă al aerodromului, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
5. declinația magnetică rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade, data informației și variația anuală;
6. numele operatorului aerodromului, adresa, numerele de telefon și fax, adresa de e-mail, adresa AFS și, dacă există, adresa site-ului web;

7. tipurile de trafic permise la aerodrom (IFR/VFR); și
8. observații.

****** AD 2.3 Orarul de funcționare**

Descrierea detaliată a orarului de funcționare al serviciilor de la aerodrom, care cuprinde:

1. operatorul aerodromului;
2. serviciile vamale și de imigrare;
3. serviciile medicale și sanitare;
4. biroul de informare AIS;
5. biroul de raportare ATS (ARO);
6. biroul de informare MET;
7. ATS;
8. serviciile de alimentare cu combustibil;
9. serviciile de deservire a aeronavelor;
10. securitatea;
11. serviciile de degivrare; și
12. observații.

****** AD 2.4 Serviciile și facilitățile de deservire a aeronavelor**

Descrierea detaliată a serviciilor și facilităților de deservire a aeronavelor disponibile la aerodrom, inclusiv:

1. facilitățile de deservire pentru marfă;
2. tipurile de combustibil și ulei;
3. instalațiile și capacitatea de alimentare cu combustibil;
4. facilitățile de degivrare;
5. spațiul disponibil în hangar pentru aeronavele în trecere;
6. facilitățile de reparare pentru aeronavele în trecere;
7. observații.

****** AD 2.5 Facilitățile pentru pasageri**

Facilitățile pentru pasageri disponibile la aerodrom, indicate sub forma unei scurte descrieri sau a unei trimiteri la alte surse de informații, cum ar fi un site web, inclusiv:

1. hotel (hoteluri) la aerodrom sau în vecinătatea acestuia;
2. restaurant(e) la aerodrom sau în vecinătatea acestuia;
3. posibilități de transport;
4. facilități medicale;
5. birouri ale băncilor și oficii poștale la aerodrom sau în vecinătatea acestuia;
6. birouri turistice;
7. observații.

****** AD 2.6 Serviciile de salvare și de stingere a incendiilor**

Descrierea detaliată a RFFS și a echipamentelor disponibile la aerodrom, inclusiv:

1. categoria serviciului de stingere a incendiilor al aerodromului;

2. echipamentele de salvare;
3. capacitatea de a îndepărta aeronavele avariate; și
4. observații.

****** AD 2.7 Disponibilitatea sezonieră – degajarea suprafețelor de mișcare**

O descriere detaliată a echipamentelor și a priorităților operaționale stabilite pentru degajarea suprafețelor de mișcare ale aerodromului, inclusiv:

1. tipul sau tipurile de echipament de degajare;
2. prioritățile de degajare;
3. observații.

****** AD 2.8 Datele privind platformele, căile de rulare și amplasamentele/pozițiile de verificare**

Detalii privind caracteristicile fizice ale platformelor, căilor de rulare și amplasamentele/pozițiile punctelor de verificare desemnate, inclusiv:

1. indicativul, suprafața și rezistența platformelor;
2. indicativul, lățimea, suprafața și rezistența căilor de rulare;
3. pozițiile și cotele punctelor de verificare a altimetrului rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
4. poziția punctelor de verificare VOR;
5. poziția punctelor de verificare INS, exprimată în grade, minute, secunde și sutimi de secundă;
6. observații.

Dacă sunt prezentate amplasamente/poziții de verificare pe o hartă a aerodromului, acest lucru trebuie indicat și în prezenta subsecțiune.

****** AD 2.9 Marcajele și sistemele de control și ghidare a mișcării pe suprafață**

Scurtă descriere a sistemului de control și ghidare a mișcării pe suprafață, precum și a marcajelor pistelor și căilor de rulare, inclusiv:

1. folosirea semnelor de identificare a pozițiilor de staționare a aeronavelor, a liniilor de ghidare pe căile de rulare, a sistemului vizual de ghidare pentru andocare și parcare în pozițiile de staționare;
2. marcajele și luminile pistelor și căilor de rulare;
3. barele de oprire (dacă există);
4. observații.

****** AD 2.10 Obstacolele pe aerodrom**

Descrierea detaliată a obstacolelor, inclusiv:

1. obstacolele din Zona 2:
   (a) identificatorul sau denumirea obstacolului;
   (b) tipul obstacolului;
   (c) poziția obstacolului, reprezentată prin coordonatele geografice în grade, minute, secunde și zecimi de secundă;
   (d) cota și înălțimea obstacolului rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
   (e) marcarea obstacolelor, precum și tipul și culoarea balizajului luminos al obstacolelor (dacă există);
   (f) după caz, menționarea faptului că lista de obstacole este disponibilă în format electronic și o trimitere la punctul GEN 3.1.6; și
   (g) indicația «NIL», dacă este cazul;

2. absența setului de date privind Zona 2 pentru aerodromul în cauză trebuie indicată clar și trebuie furnizate date de obstaculare pentru:

   (a) obstacolele care străpung suprafețele de limitare a obstacolelor;

   (b) obstacolele care străpung suprafața de identificare a obstacolelor în zona traiectoriei de zbor la decolare; și

   (c) alte obstacole considerate periculoase pentru navigația aeriană;

3. indicarea faptului că nu se furnizează informații privind obstacolele din Zona 3 sau, în cazul în care se furnizează astfel de informații:

   (a) identificatorul sau denumirea obstacolului;

   (b) tipul obstacolului;

   (c) poziția obstacolului, reprezentată prin coordonatele geografice în grade, minute, secunde și zecimi de secundă;

   (d) cota și înălțimea obstacolului, rotunjite până la cea mai apropiată zecime de metru sau de picior;

   (e) marcarea obstacolelor, precum și tipul și culoarea balizajului luminos al obstacolelor (dacă există);

   (f) după caz, menționarea faptului că lista de obstacole este disponibilă în format electronic și o trimitere la punctul GEN 3.1.6; și

   (g) indicația «NIL», dacă este cazul.

****** AD 2.11 Informațiile meteorologice furnizate**

Descrierea detaliată a informațiilor meteorologice furnizate la aerodrom și precizarea biroului meteorologic responsabil cu serviciul respectiv, inclusiv:

1. numele biroului meteorologic asociat;
2. orarul de lucru și, după caz, desemnarea biroului meteorologic responsabil în afara acestui orar;
3. biroul responsabil cu întocmirea TAF, perioadele de valabilitate și intervalele de emitere a prognozelor;
4. disponibilitatea prognozelor TREND pentru aerodrom și intervalul de emitere;
5. informații despre modul în care se realizează informarea și/sau consultarea;
6. tipurile de documentație de zbor furnizate și limba (limbile) în care este redactată respectiva documentație;
7. hărți și alte informații afișate sau disponibile spre informare sau consultare;
8. echipamentele suplimentare disponibile pentru furnizarea de informații despre condițiile meteorologice, cum ar fi radarul meteo și receptorul pentru imagini transmise prin satelit;
9. unitatea (unitățile) ATS cărora li se furnizează informații meteorologice;
10. informații suplimentare, cum ar fi orice limitare a serviciului.

****** AD 2.12 Caracteristicile fizice ale pistei**

Descrierea detaliată a caracteristicilor fizice ale pistei, pentru fiecare pistă, inclusiv:

1. identificatorii;
2. relevmentele reale, cu precizie de o sutime de grad;
3. dimensiunile pistei, rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
4. rezistența pavajului [numărul de clasificare a pavajului (PCN) și datele asociate] și suprafața fiecărei piste și a prelungirilor de oprire asociate;
5. coordonatele geografice în grade, minute, secunde și sutimi de secundă pentru fiecare prag și capăt de pistă și, după caz, ondulația geoidului pentru:

   — pragurile unei piste pentru apropiere de neprecizie, rotunjită la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare; și

   — pragurile unei piste pentru apropiere de precizie, rotunjită la cea mai apropiată zecime de metru sau de picior;

6. cotele pentru:
   — pragurile unei piste pentru apropiere de neprecizie, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare; și
   — pragurile unei piste pentru apropiere de precizie, precum și cota cea mai ridicată a zonei de contact ale acesteia, rotunjite la cea mai apropiată zecime de metru sau de picior;
7. panta fiecărei piste și a prelungirilor de oprire corespunzătoare;
8. dimensiunile prelungirii de oprire (dacă există), rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
9. dimensiunile prelungirii degajate (dacă există), rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
10. dimensiunile benzilor;
11. dimensiunile suprafețelor de siguranță la capăt de pistă;
12. localizarea (la care capăt al pistei) și descrierea sistemului de oprire de urgență (dacă există);
13. existența unei zone fără obstacole; și
14. observații.

****** AD 2.13 Distanțele declarate**

Descrierea detaliată a distanțelor declarate, pentru fiecare direcție a fiecărei piste, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare, inclusiv:

1. indicativul pistei;
2. distanța de rulare la decolare disponibilă;
3. distanța de decolare disponibilă și, după caz, distanțele declarate reduse alternative;
4. distanța de accelerare-oprire disponibilă;
5. distanța de aterizare disponibilă; și
6. observații, inclusiv privind punctul de intrare sau de început al pistei în cazul în care au fost declarate distanțe declarate reduse alternative.

Dacă o direcție a unei piste nu poate fi folosită pentru decolare și/sau pentru aterizare deoarece este interzisă operațional, atunci acest lucru trebuie declarat prin cuvintele «not usable» («nu se utilizează») sau prin abrevierea «NU».

****** AD 2.14 Luminile de apropiere și luminile pistei**

Descrierea detaliată a luminilor de apropiere și a luminilor pistei, inclusiv:

1. indicativul pistei;
2. tipul, lungimea și intensitatea sistemului luminos de apropiere;
3. luminile pragurilor de pistă, culoarea și barele de flanc;
4. tipul indicatorului vizual al pantei de apropiere;
5. lungimea luminilor din zona de contact a pistei;
6. lungimea, distanțarea, culoarea și intensitatea luminilor axiale ale pistei;
7. lungimea, distanțarea, culoarea și intensitatea luminilor marginale ale pistei;
8. culoarea luminilor de capăt de pistă și a barelor de flanc;
9. lungimea și culoarea luminilor prelungirii de oprire; și
10. observații.

****** AD 2.15 Alte lumini, sursa de energie electrică secundară**

Descrierea altor lumini și a sursei de energie electrică secundară, inclusiv:

1. localizarea, caracteristicile și orarul de funcționare al farului de aerodrom/farului de identificare (dacă există);

2. localizarea și iluminarea (dacă există) a anemometrului/indicatorului direcției de aterizare;
3. luminile axiale și marginale ale căilor de rulare;
4. sursa de energie electrică secundară, inclusiv timpul de comutare; și
5. observații.

****** AD 2.16 Zona de aterizare pentru elicoptere**

Descrierea detaliată a zonei de aterizare pentru elicoptere disponibilă la aerodrom, inclusiv:

1. coordonatele geografice, exprimate în grade, minute, secunde și sutimi de secundă, și, după caz, ondulația geoidului la centrul geometric al zonei de contact și de desprindere (TLOF) sau la fiecare prag al zonei de apropiere finală și de decolare (FATO):
   — pentru apropieri de neprecizie, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare; și
   — pentru apropieri de precizie, rotunjită la cea mai apropiată zecime de metru sau de picior;
2. cota zonei TLOF și/sau FATO:
   — pentru apropieri de neprecizie, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare; și
   — pentru apropieri de precizie, rotunjită la cea mai apropiată zecime de metru sau de picior;
3. dimensiunile zonei TLOF și FATO rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare, tipul suprafeței, capacitatea portantă și marcajele;
4. relevmentele reale ale FATO, cu precizie de o sutime de grad;
5. distanțele declarate disponibile, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare;
6. luminile de apropiere și balizajul luminos al FATO; și
7. observații.

****** AD 2.17 Spațiul aerian al serviciilor de trafic aerian**

Descrierea detaliată a spațiului aerian ATS organizat la aerodrom, inclusiv:

1. identificarea spațiului aerian și coordonatele geografice ale limitelor laterale, exprimate în grade, minute și secunde;
2. limitele verticale;
3. clasificarea spațiului aerian;
4. indicativul de apel radio al unității ATS care furnizează serviciul și limba (limbile) utilizată (utilizate) de aceasta;
5. altitudinea de tranziție;
6. orele de aplicare; și
7. observații.

****** AD 2.18 Mijloace de comunicații ale serviciilor de trafic aerian**

Descrierea detaliată a mijloacelor de comunicații ale ATS stabilite la aerodrom, inclusiv:

1. denumirea serviciului;
2. indicativul de apel radio;
3. canalul (canalele);
4. numărul (numerele) SATVOICE, dacă există;
5. adresa de conectare, după caz;
6. orarul de funcționare; și
7. observații.

****** AD 2.19 Mijloacele de radionavigație și de aterizare**

Descrierea detaliată a mijloacelor de radionavigație și de aterizare asociate procedurilor de apropiere instrumentală și procedurilor în zona terminală de la aerodrom, inclusiv:

1. tipul mijlocului, declinația magnetică rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade și, după caz, tipul operațiunilor admise pentru sistemul de aterizare instrumentală (ILS)/sistemul de aterizare cu microunde (MLS), GNSS de bază, sistemul de augmentare cu ajutorul sateliților (SBAS) și sistemul de augmentare cu ajutorul echipamentelor de la sol (GBAS), iar, pentru VOR/ILS/MLS, inclusiv declinația stației, rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade, utilizată la calibrarea mijlocului respectiv;
2. identificatorul, dacă este necesar;
3. frecvența (frecvențele), numărul canalului (numerele canalelor), furnizorul de servicii și identificatorul (identificatorii) procedurii de apropiere (Reference Path Identifier - RPI), după caz;
4. orarul de funcționare, după caz;
5. coordonatele geografice, exprimate în grade, minute, secunde și zecimi de secundă, ale poziției antenei emițătoare, după caz;
6. cota antenei emițătoare a DME, rotunjită la cea mai apropiată valoare superioară multiplu de 30 m (100 ft), precum și a echipamentului de măsurare a distanței de precizie (DME/P), rotunjită la cea mai apropiată valoare superioară multiplu de 3 m (10 ft), cota punctului de referință al GBAS, rotunjită la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare, și înălțimea elipsoidului în acest punct, rotunjită la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare; pentru SBAS, înălțimea elipsoidului la pragul de aterizare (LTP) sau la pragul fictiv (FTP), rotunjită la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare;
7. raza zonei de acoperire față de punctul de referință al GBAS, rotunjită la cea mai apropiată valoare în kilometri sau mile nautice; și
8. observații.

În cazul în care același mijloc este folosit atât în scopul navigației pe rută, cât și la aerodrom, descrierea sa trebuie inclusă și în secțiunea ENR 4. Dacă sistemul de augmentare cu ajutorul echipamentelor de la sol (GBAS) deservește mai multe aerodromuri, descrierea mijlocului trebuie furnizată pentru fiecare aerodrom în parte. În cazul în care autoritatea operatoare a mijlocului este diferită de autoritatea desemnată, în coloana pentru observații trebuie indicat numele autorității operatoare. De asemenea, în coloana pentru observații trebuie indicată acoperirea asigurată.

****** AD 2.20 Reglementări locale de aerodrom**

Descrierea detaliată a reglementărilor aplicabile utilizării aerodromului, inclusiv acceptabilitatea zborurilor de pregătire, a zborurilor aeronavelor fără radio, ultrașoare și similare, precum și a reglementărilor aplicabile manevrelor la sol și parcării, cu excluderea procedurilor de zbor.

****** AD 2.21 Proceduri de reducere a zgomotului**

Descrierea detaliată a procedurilor de reducere a zgomotului stabilite la aerodrom.

****** AD 2.22 Proceduri de zbor**

Descrierea detaliată a condițiilor și a procedurilor de zbor, inclusiv a procedurilor radar și/sau a procedurilor ADS-B, stabilite potrivit organizării spațiului aerian la aerodrom. Dacă sunt stabilite, trebuie descrise detaliat procedurile în condiții de vizibilitate redusă la aerodrom, inclusiv:

1. pista/pistele si echipamentele asociate autorizate pentru proceduri în condiții de vizibilitate redusă;
2. condițiile meteorologice definite pentru inițierea, utilizarea și finalizarea procedurilor în condiții de vizibilitate redusă;
3. descrierea sistemului de marcaje/iluminare la sol destinat utilizării în condiții de vizibilitate redusă; și
4. observații.

****** AD 2.23 Informații suplimentare**

Informații suplimentare despre aerodrom, cum ar fi indicarea prezenței populațiilor de păsări la aerodrom, împreună cu indicarea deplasărilor zilnice semnificative ale acestora între zonele de odihnă și de hrănire, în măsura posibilului.

Informații suplimentare specifice privind furnizarea ATS aerodrom de la distanță:

1. indicarea faptului că se furnizează ATS de aerodrom de la distanță;
2. localizarea proiectorului de semnalizare, de exemplu prin sintagma «proiector de semnalizare poziționat la [reperul geografic]», precum și indicarea clară a poziției proiectorului de semnalizare pe harta aerodromului pentru fiecare aerodrom relevant;
3. descrierea tuturor metodelor de comunicație specifice, considerate necesare în cazul unor moduri de operare multiple, cum ar fi de exemplu includerea numelor aeroporturilor/indicativului de apel radio al unității ATS pentru toate transmisiile (cu alte cuvinte, nu doar pentru primul contact) între piloți și ATCO/birourile serviciului de informare a zborurilor al aerodromului (AFISO);
4. descrierea acțiunilor relevante solicitate de utilizatorii spațiului aerian în urma unei situații de urgență/anormale și a eventualelor măsuri de urgență ale furnizorului ATS în caz de perturbări, dacă este cazul (la punctul AD 2.22, «Proceduri de zbor»); și
5. descrierea interdependențelor disponibilității serviciului sau indicarea aerodromurilor care nu sunt adecvate pentru devierea de la aerodrom (utilizatorii spațiului aerian nu prevăd un aerodrom ca aerodrom de rezervă atunci când este deservit de același turn de control de la distanță), dacă se consideră că este cazul.

****** AD 2.24 Hărțile aeronautice aferente unui aerodrom**

Hărțile aeronautice aferente unui aerodrom trebuie incluse în următoarea ordine:

1. harta aerodromului/heliportului – OACI;
2. harta zonelor de parcare/andocare a aeronavelor – OACI;
3. harta suprafețelor de mișcare ale aerodromului – OACI;
4. harta de obstacole de aerodrom – OACI, Tip A (pentru fiecare pistă în parte);
5. harta de teren și obstacole de aerodrom – OACI (în format electronic);
6. harta de teren pentru apropierile de precizie – OACI (pentru pistele de apropiere de precizie de Categoria II și III);
7. harta zonală – OACI (rutele de plecare și de tranzit);
8. harta pentru plecările standard instrumentale – OACI;
9. harta zonală – OACI (rutele de sosire și de tranzit);
10. harta pentru sosirile standard instrumentale – OACI;
11. harta cu altitudinile minime de supraveghere ATC – OACI;
12. harta de apropiere instrumentală – OACI (pentru fiecare pistă și tip de procedură);
13. harta de apropiere la vedere – OACI; și
14. populațiile de păsări din vecinătatea aerodromului.

Dacă unele dintre hărțile aeronautice nu sunt produse, trebuie inclusă o declarație în acest sens în secțiunea GEN 3.2 «Hărțile aeronautice».

AD 3. HELIPORTURI

Atunci când la aerodrom este prevăzută o zonă de aterizare pentru elicoptere, datele asociate acesteia trebuie enumerate numai la punctul **** AD 2.16.

Notă.*— Simbolurile * trebuie înlocuite cu indicatorul de localizare OACI corespunzător.**

****** AD 3.1 Indicatorul de localizare și numele heliportului**

Indicatorul de localizare OACI atribuit heliportului și numele heliportului trebuie incluse în AIP. Indicatorul de localizare OACI face parte integrantă din sistemul de referință aplicabil tuturor subsecțiunilor din secțiunea AD 3.

****** AD 3.2 Datele geografice și administrative ale heliportului**

Secțiunea trebuie să conțină datele geografice și administrative ale heliportului, inclusiv:

1. punctul de referință al heliportului (coordonatele geografice în grade, minute și secunde) și amplasarea sa;
2. direcția punctului de referință al heliportului în raport cu centrul orașului sau al localității deservite de heliport și distanța între acestea;
3. cota heliportului, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare, și temperatura de referință;
4. după caz, ondulația geoidului punctul de cotă al heliportului, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
5. declinația magnetică rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade, data informației și variația anuală;
6. numele operatorului de heliport, adresa, numerele de telefon și fax, adresa de e-mail, adresa AFS și, dacă există, adresa site-ului web;
7. tipurile de trafic permise la heliport (IFR/VFR); și
8. observații.

****** AD 3.3 Orarul de funcționare**

Descrierea detaliată a orarului de funcționare al serviciilor de la heliport, inclusiv:

1. operatorul heliportului;
2. serviciile vamale și de imigrare;
3. serviciile medicale și sanitare;
4. biroul de informare AIS;
5. biroul de raportare ATS (ARO);
6. biroul de informare MET;
7. ATS;
8. serviciile de alimentare cu combustibil;
9. serviciile de deservire a aeronavelor;
10. securitatea;
11. serviciile de degivrare; și
12. observații.

****** AD 3.4 Serviciile și facilitățile de deservire a aeronavelor**

Descrierea detaliată a serviciilor și facilităților de deservire a aeronavelor disponibile la heliport, inclusiv:

1. facilitățile de deservire pentru marfă;
2. tipurile de combustibil și ulei;
3. instalațiile și capacitatea de alimentare cu combustibil;
4. facilitățile de degivrare;
5. spațiul disponibil în hangar pentru elicopterele în trecere;
6. facilitățile de reparare pentru elicopterele în trecere; și
7. observații.

****** AD 3.5 Facilitățile pentru pasageri**

Facilitățile pentru pasageri disponibile la heliport, indicate sub forma unei scurte descrieri sau a unei trimiteri la alte surse de informații, cum ar fi un site web, inclusiv:

1. hotel/hoteluri la heliport sau în vecinătatea acestuia;
2. restaurant(e) la heliport sau în vecinătatea acestuia;
3. posibilități de transport;
4. facilități medicale;
5. birouri ale băncilor și oficii poștale la heliport sau în vecinătatea acestuia;
6. birouri turistice; și
7. observații.

****** AD 3.6 Serviciile de salvare și de stingere a incendiilor**

Descrierea detaliată a RFFS și a echipamentelor disponibile la heliport, inclusiv:

1. categoria serviciului de stingere a incendiilor al heliportului;
2. echipamentele de salvare;
3. capacitatea de îndepărtare a elicopterelor avariate; și
4. observații.

****** AD 3.7 Disponibilitatea sezonieră – degajarea suprafețelor de mișcare**

O descriere detaliată a echipamentelor și a priorităților operaționale stabilite pentru degajarea suprafețelor de mișcare ale heliportului, inclusiv:

1. tipul sau tipurile de echipament de degajare;
2. prioritățile de degajare; și
3. observații.

****** AD 3.8 Datele privind platformele, căile de rulare și amplasamentele/pozițiile de verificare**

Detalii privind caracteristicile fizice ale platformelor, căilor de rulare și amplasamentele/pozițiile punctelor de verificare desemnate, inclusiv:

1. identificatorul, suprafața și rezistența platformelor și a pozițiilor de staționare a elicopterelor;
2. identificatorul, lățimea și tipul suprafeței căilor de rulare la sol pentru elicoptere;
3. lățimea și identificatorul căii de rulare aeriene pentru elicoptere și a rutei aeriene de tranzit pentru elicoptere;
4. pozițiile și cotele punctelor de verificare a altimetrului rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
5. poziția punctelor de verificare VOR;
6. poziția punctelor de verificare INS, exprimată în grade, minute, secunde și sutimi de secundă; și
7. observații.

Dacă sunt prezentate amplasamente/poziții de verificare pe o hartă a heliportului, acest lucru trebuie indicat și în prezenta subsecțiune.

****** AD 3.9 Marcaje**

Scurtă descriere a marcajelor aferente zonei de apropiere finală și de decolare, precum și căilor de rulare, inclusiv:

1. marcajele aferente zonei de apropiere finală și de decolare;

2. marcajele aferente căilor de rulare la sol, căilor de rulare aeriene și rutei aeriene de tranzit; și
3. observații.

****** AD 3.10 Obstacolele pe heliport**

Descrierea detaliată a obstacolelor, inclusiv:

1. identificatorul sau denumirea obstacolului;
2. tipul obstacolului;
3. poziția obstacolului, reprezentată prin coordonatele geografice în grade, minute, secunde și zecimi de secundă;
4. cota și înălțimea obstacolului rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare;
5. marcarea obstacolelor, precum și tipul și culoarea balizajului luminos al obstacolelor (dacă există);
6. după caz, menționarea faptului că lista de obstacole este disponibilă în format electronic și o trimitere la punctul GEN 3.1.6; și
7. indicația «NIL», dacă este cazul.

****** AD 3.11 Informațiile meteorologice furnizate**

Descrierea detaliată a informațiilor meteorologice furnizate la heliport și precizarea biroului meteorologic responsabil cu serviciul respectiv, inclusiv:

1. numele biroului meteorologic asociat;
2. orarul de lucru și, după caz, desemnarea biroului meteorologic responsabil în afara acestui orar;
3. biroul responsabil cu întocmirea TAF și perioadele de valabilitate ale prognozelor;
4. disponibilitatea prognozelor TREND pentru heliport și intervalul de emitere;
5. informații despre modul în care se realizează informarea și/sau consultarea;
6. tipul documentației de zbor furnizate și limba (limbile) în care este redactată respectiva documentație;
7. hărți și alte informații afișate sau disponibile spre informare sau consultare;
8. echipamentele suplimentare disponibile pentru furnizarea de informații despre condițiile meteorologice, cum ar fi radarul meteo și receptorul pentru imagini transmise prin satelit;
9. unitatea (unitățile) ATS cărora li se furnizează informații meteorologice; și
10. informații suplimentare, cum ar fi orice limitare a serviciului etc.

****** AD 3.12 Date despre heliport**

Descrierea detaliată a dimensiunilor heliportului și informațiile conexe, inclusiv:

1. tipul heliportului – la nivelul solului, la înălțime sau helipunte;
2. dimensiunile zonei de contact și de desprindere (TLOF), rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare;
3. relevmentele reale, cu precizie de o sutime de grad, ale zonei de apropiere finală și de decolare (FATO);
4. dimensiunile FATO, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare, și tipul suprafeței;
5. suprafața și capacitatea portantă a TLOF în tone (1 000 kg);
6. coordonatele geografice, exprimate în grade, minute, secunde și sutimi de secundă, și, după caz, ondulația geoidului la centrul geometric al TLOF sau la fiecare prag al FATO:
   — pentru apropieri de neprecizie, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare; și
   — pentru apropieri de precizie, rotunjită la cea mai apropiată zecime de metru sau de picior;

7. cota și panta zonelor TLOF și/sau FATO:
   — pentru apropieri de neprecizie, rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau picioare; și
   — pentru apropieri de precizie, rotunjite la cea mai apropiată zecime de metru sau de picior;
8. dimensiunile zonei de siguranță;
9. dimensiunile prelungirii degajate pentru elicoptere, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare;
10. existența unui sector fără obstacole; și
11. observații.

****** AD 3.13 Distanțele declarate**

Descrierea detaliată a distanțelor declarate, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau picioare, dacă este relevantă pentru heliport, inclusiv:

1. distanța de decolare disponibilă și, după caz, distanțele declarate reduse alternative;
2. distanța disponibilă pentru decolare întreruptă;
3. distanța de aterizare disponibilă; și
4. observații, inclusiv privind punctul de intrare sau de început, în cazul în care au fost declarate distanțe declarate reduse alternative.

****** AD 3.14 Luminile de apropiere și balizajul luminos al FATO**

Descrierea detaliată a luminilor de apropiere și a balizajului luminos al FATO, inclusiv:

1. tipul, lungimea și intensitatea sistemului luminos de apropiere;
2. tipul indicatorului vizual al pantei de apropiere;
3. caracteristicile și amplasarea luminilor din zona FATO;
4. caracteristicile și localizarea luminilor punctului-țintă («*aiming point*»);
5. caracteristicile și localizarea sistemului luminos al TLOF; și
6. observații.

****** AD 3.15 Alte lumini, sursa de energie electrică secundară**

Descrierea altor lumini și a sursei de energie electrică secundară, inclusiv:

1. localizarea, caracteristicile și orarul de funcționare al farului de heliport;
2. localizarea și iluminarea indicatorului direcției vântului (WDI);
3. luminile axiale și marginale ale căilor de rulare;
4. sursa de energie electrică secundară, inclusiv timpul de comutare; și
5. observații.

****** AD 3.16 Spațiul aerian al serviciilor de trafic aerian**

Descrierea detaliată a spațiului aerian ATS organizat la heliport, inclusiv:

1. identificarea spațiului aerian și coordonatele geografice ale limitelor laterale, exprimate în grade, minute și secunde;
2. limitele verticale;
3. clasificarea spațiului aerian;
4. indicativul de apel radio al unității ATS care furnizează serviciul și limba (limbile) utilizată (utilizate) de aceasta;

5. altitudinea de tranziție;
6. orele de aplicare; și
7. observații.

****** AD 3.17 Mijloace de comunicații ale serviciilor de trafic aerian**

Descrierea detaliată a mijloacelor de comunicații ale ATS stabilite la heliport, inclusiv:

1. denumirea serviciului;
2. indicativul de apel radio;
3. frecvența (frecvențele);
4. orarul de funcționare; și
5. observații.

****** AD 3.18 Mijloacele de radionavigație și de aterizare**

Descrierea detaliată a mijloacelor de radionavigație și de aterizare asociate procedurilor de apropiere instrumentală și procedurilor în zona terminală de la heliport, inclusiv:

1. tipul mijlocului, declinația magnetică (pentru VOR, declinația stației utilizată la calibrarea mijlocului respectiv), rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade, și, după caz, tipul operațiunilor admise pentru ILS, MLS, GNSS de bază, SBAS și GBAS;
2. identificatorul, dacă este necesar;
3. frecvența (frecvențele), după caz;
4. orarul de funcționare, după caz;
5. coordonatele geografice, exprimate în grade, minute, secunde și zecimi de secundă, ale poziției antenei emițătoare, după caz;
6. cota antenei emițătoare a DME, rotunjită la cea mai apropiată valoare multiplu de 30 m (100 ft), precum și cea a DME/P, rotunjită la cea mai apropiată valoare multiplu de 3 m (10 ft); și
7. observații.

În cazul în care același mijloc este folosit atât în scopul navigației pe rută, cât și la heliport, descrierea sa trebuie inclusă și în secțiunea ENR 4. Dacă GBAS deservește mai multe heliporturi, descrierea mijlocului trebuie furnizată pentru fiecare heliport în parte. În cazul în care autoritatea operatoare a mijlocului este diferită de autoritatea desemnată, în coloana pentru observații trebuie indicat numele autorității operatoare. De asemenea, în coloana pentru observații trebuie indicată acoperirea asigurată.

****** AD 3.19 Reglementări locale pentru heliport**

Descrierea detaliată a reglementărilor aplicabile utilizării heliportului, inclusiv acceptabilitatea zborurilor de pregătire, a zborurilor elicopterelor fără radio, ultrașoare și similare, precum și a reglementărilor aplicabile manevrelor la sol și parcării, cu excluderea procedurilor de zbor.

****** AD 3.20 Proceduri de reducere a zgomotului**

Descrierea detaliată a procedurilor de reducere a zgomotului stabilite la heliport.

****** AD 3.21 Proceduri de zbor**

Descrierea detaliată a condițiilor și a procedurilor de zbor, inclusiv a procedurilor radar și/sau a procedurilor ADS-B, stabilite potrivit organizării spațiului aerian la heliport. Dacă sunt stabilite, trebuie descrise detaliat procedurile în condiții de vizibilitate redusă la heliport, inclusiv:

1. zona sau zonele de contact și de desprindere (TLOF) și echipamentele asociate autorizate pentru proceduri în condiții de vizibilitate redusă;

2. condițiile meteorologice definite pentru inițierea, utilizarea și finalizarea procedurilor în condiții de vizibilitate redusă;
3. descrierea sistemului de marcaje/iluminare la sol destinat utilizării în condiții de vizibilitate redusă; și
4. observații.

****** AD 3.22 Informații suplimentare**

Informații suplimentare despre heliport, cum ar fi indicarea prezenței populațiilor de păsări la heliport, împreună cu indicarea deplasărilor zilnice semnificative ale acestora între zonele de odihnă și de hrănire, în măsura posibilului.

****** AD 3.23 Hărțile aferente unui heliport**

Hărțile aeronautice aferente unui heliport trebuie incluse în următoarea ordine:

1. harta aerodromului/heliportului – OACI;
2. harta zonală – OACI (rutele de plecare și de tranzit);
3. harta pentru plecările standard instrumentale – OACI;
4. harta zonală – OACI (rutele de sosire și de tranzit);
5. harta pentru sosirile standard instrumentale – OACI;
6. harta cu altitudinile minime de supraveghere ATC – OACI;
7. harta de apropiere instrumentală – OACI (pentru fiecare tip de procedură);
8. harta de apropiere la vedere – OACI; și
9. populațiile de păsări din vecinătatea heliportului.

Dacă unele dintre hărțile aeronautice nu sunt produse, trebuie inclusă o declarație în acest sens în secțiunea GEN 3.2 «Hărțile aeronautice».

Apendicele 2

FORMATUL NOTAM

Indicator de prioritate	→
Adresă	
	≪≡
Data și ora de completare	→
Indicatorul emitentului	≪≡(
Seria, numărul și identificatorul mesajului	
NOTAM care conține informații noi	..... NOTAMN (serie și număr/an)
NOTAM de înlocuire a unui NOTAM anterior	..... NOTAMR..... (serie și număr/an) (seria și numărul/anul NOTAM de înlocuit)
NOTAM de anulare a unui NOTAM anterior	..... NOTAMC..... (serie și număr/an) (seria și numărul/anul NOTAM de anulat) ≪≡

Calificatori									
	FIR	Cod NOTAM	Trafic	Scop	Categorie	Limită inferioară	Limită superioară	Coordonate, rază	
Q)	/	Q /	/	/	/	/	/		≪≡
Identificarea indicatorului de localizare OACI în care se află mijlocul, spațiul aerian sau condiția raportată								(A) →	

Perioada de valabilitate														
De la *(grup dată-oră)*	B)												→	
La *(PERM sau grup dată-oră)*	C)												**EST* PERM***	≪≡
Perioada *(dacă este cazul)*	D)												→	
														≪≡

Textul NOTAM; text în clar (se utilizează abrevierile OACI)	
E)	≪≡
Limita inferioară	(F) →
Limită superioară	G)) ≪≡
Semnătura	

***Se elimină după caz**

INSTRUCȚIUNI DE COMPLETARE A FORMATULUI NOTAM

1. **Aspecte generale**

Trebuie să se transmită rândul cu calificatorii (câmpul Q) și toți identificatorii (câmpurile A-G, inclusiv), fiecare urmat de o paranteză de închidere, astfel cum se prezintă în format, cu excepția cazului în care pentru anumiți identificatori nu sunt informații de completat.

2. **Numerotarea NOTAM**

Fiecărui NOTAM trebuie să i se aloce o serie identificată printr-o literă și un număr din patru cifre urmate de o bară oblică și de un număr din două cifre corespunzător anului (de exemplu, A0023/03). Fiecare serie începe la 1 ianuarie, cu numărul 0001.

3. **Calificatori (câmpul Q)**

Câmpul Q este împărțit în opt rubrici, separate între ele prin bară oblică. Trebuie completate toate rubricile. Documentul OACI 8126, *Aeronautical Information Services Manual* (Manualul serviciilor de informare aeronautică), cuprinde exemple pentru modul în care trebuie completate aceste rubrici. Descrierea rubricilor:

1. FIR

   (a) Dacă subiectul informațiilor este localizat geografic într-o FIR, indicatorul de localizare al OACI este cel corespunzător FIR în cauză. În cazul în care un aerodrom este situat în FIR suprapusă dintr-un alt stat membru, prima rubrică a câmpului Q trebuie să conțină codul respectivei FIR suprapuse [de exemplu, Q) LFRR/…A) EGJJ];

   sau

   dacă subiectul informațiilor este situat geografic în mai multe FIR, rubrica FIR trebuie să fie compusă din literele de naționalitate ale OACI corespunzătoare statului membru generator al NOTAM, urmate de «XX». Nu trebuie utilizat indicatorul de localizare al UIR suprapuse. În câmpul A se enumeră indicatorii de localizare OACI ai FIR în cauză sau indicatorul statului membru sau al entității delegate care este responsabilă cu furnizarea unui serviciu de navigație în mai multe state membre.

   (b) În cazul în care un stat emite un NOTAM care afectează regiuni FIR dintr-un grup de state membre, trebuie să se introducă primele două litere ale indicatorului de localizare OACI al statului emitent, plus «XX». În câmpul A se enumeră indicatorii de localizare ai FIR în cauză sau indicatorul statului membru sau al entității delegate care este responsabilă cu furnizarea unui serviciu de navigație în mai multe state membre.

2. NOTAM CODE (CODUL NOTAM)

   Toate grupele de cod NOTAM conțin cinci litere în total, iar prima literă este întotdeauna «Q». A doua și a treia literă identifică întotdeauna subiectul, iar a patra și a cincea literă denotă starea sau condiția subiectului care face obiectul raportării. Codurile din două litere pentru subiecte și condiții sunt cele incluse în Documentul OACI 8400, Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes (Proceduri pentru serviciile de navigație aeriană – Abrevieri și coduri OACI) (PANS-ABC). Pentru combinațiile formate din a doua și a treia literă, respectiv din a patra și a cincea literă, trebuie să se consulte NOTAM Selection Criteria (Criteriile de selecție NOTAM) incluse în Documentul OACI 8126 sau să se introducă una dintre următoarele combinații, după caz:

   (a) dacă subiectul nu se regăsește în Lista codurilor NOTAM (Documentul OACI 8400) sau în Criteriile de selecție NOTAM (Documentul OACI 8126), se introduce «XX» pe poziția celei de a doua și celei de a treia litere (de ex. QXXAK); dacă subiectul este «XX», se utilizează «XX» și pentru condiție (de ex. QXXXX);

   (b) dacă condiția subiectului nu se regăsește în Lista codurilor NOTAM (Documentul OACI 8400) sau în Criteriile de selecție NOTAM (Documentul OACI 8126), se introduce «XX» pe poziția celei de a patra și celei de a cincea litere (de ex. QFAXX);

   (c) atunci când un NOTAM care conține informații semnificative din punct de vedere operațional este emis și utilizat pentru a anunța existența unor amendamente sau suplimente AIRAC la AIP, se inserează «TT» pe poziția celei de a patra și celei de a cincea litere a Codului NOTAM;

(d) atunci când un NOTAM este emis având drept conținut lista de control a NOTAM în vigoare, se introduce codul «KKKK» pe poziția celei de a doua, a treia, a patra și a cincea litere; și

(e) în cazul NOTAM de anulare, se utilizează următoarele combinații de litere pe pozițiile patru și cinci din Codul NOTAM:

AK = RESUMED NORMAL OPERATION – RELUAREA OPERĂRII NORMALE

AL = OPERATIVE (OR RE-OPERATIVE) SUBJECT TO PREVIOUSLY PUBLISHED LIMITATIONS/CONDITIONS – OPERAȚIONAL (SAU REDEVENIT OPERAȚIONAL), SUB REZERVA LIMITĂRILOR/CONDIȚIILOR PUBLICATE ANTERIOR

AO = OPERATIONAL – OPERAȚIONAL

CC = COMPLETED – ÎNCHEIAT

CN = CANCELLED – ANULAT

HV = WORK COMPLETED – LUCRĂRI FINALIZATE

XX = PLAIN LANGUAGE – TEXT ÎN CLAR

întrucât pentru anularea NOTAM se utilizează Q - - AO = Operational (Operațional), pentru NOTAM cu informații despre echipamente sau servicii noi se utilizează următoarele litere pe pozițiile a patra și a cincea: Q - - CS = Installed (Instalat).

Codul Q - - CN = CANCELLED (ANULAT) se utilizează pentru a anula activități planificate, de exemplu avertizări de navigație; Codul Q - - HV = WORK COMPLETED (LUCRĂRI FINALIZATE) este utilizat pentru a anula lucrări în curs.

3. TRAFFIC (TIPUL TRAFICULUI)

I = IFR

V = VFR

K = NOTAM este o listă de control

În funcție de subiectul și conținutul NOTAM, câmpul calificatorului TRAFFIC poate conține calificatori combinați.

4. PURPOSE (SCOPUL)

N = NOTAM selectat pentru atenția imediată a membrilor echipajului de zbor

B = NOTAM de importanță operațională, selectat pentru introducere în PIB

O = NOTAM privind operațiunile de zbor

M = NOTAM divers; nu este subiect de briefing, dar este disponibil la cerere

K = NOTAM este o listă de control

În funcție de subiectul și conținutul NOTAM, câmpul calificatorului PURPOSE poate conține calificatorii combinați BO sau NBO.

5. SCOPE (CATEGORIE)

A = Aerodrom

E = Rută

W = Avertizare de navigație

K = NOTAM este o listă de control

În funcție de subiectul și conținutul NOTAM, câmpul calificatorului SCOPE poate conține calificatori combinați.

6. și 7. LOWER/UPPER (LIMITA INFERIOARĂ/SUPERIOARĂ):

Limitele LOWER și UPPER se exprimă numai sub formă de nivel de zbor (FL) și reprezintă limitele verticale reale ale zonei influențate fără a include zonele tampon. În cazul unor avertizări de navigație și al unor restricții de spațiu aerian, valorile introduse trebuie să corespundă cu cele inserate în câmpurile F și G.

În cazul în care subiectului nu i se asociază o informație de înălțime specifică, se inserează «000» pentru LOWER, respectiv «999» pentru UPPER ca valori implicite.

8. COORDINATES, RADIUS (COORDONATE, RAZĂ)

Conține latitudinea și longitudinea cu rezoluție de până la un minut, precum și un grup de trei cifre care reprezintă lungimea razei de influență în NM (de ex. 4700N01140E043). Coordonatele reprezintă cu aproximație poziția centrului cercului a cărui rază cuprinde întreaga zonă influențată, iar dacă NOTAM afectează întreaga regiune FIR/UIR sau mai multe FIR/UIR pentru rază se introduce valoarea implicită «999».

4. **Câmpul A**

Trebuie inserat indicatorul de localizare OACI al aerodromului sau al regiunii FIR, potrivit Doc 7910 OACI, în care este localizat mijlocul, spațiul aerian sau condiția care face obiectul raportării. După caz, se pot indica mai multe FIR/UIR. În cazul în care nu s-a atribuit un indicator de localizare OACI, se folosește litera de naționalitate a OACI, astfel cum este menționată în Doc 7910 OACI partea 2, urmată de grupul «XX», iar în câmpul E se precizează numele complet, prin text în clar.

Dacă informarea se referă la GNSS, se inserează indicatorul de localizare OACI corespunzător alocat pentru un element GNSS sau indicatorul de localizare comun alocat pentru toate elementele GNSS (cu excepția GBAS).

În cazul GNSS, indicatorul de localizare poate fi utilizat când se identifică întreruperea funcționării unui element GNSS (de ex. «KNMH» pentru o întrerupere a funcționării satelitului GPS).

5. **Câmpul B**

Pentru grupul dată-oră, se utilizează un grup de zece cifre prin care se specifică anul, luna, ziua, ora și minutele în UTC. Această intrare este data-ora la care intră în vigoare NOTAMN. În cazul NOTAMR și NOTAMC, grupul dată-oră reprezintă data și ora efectivă de generare a NOTAM. Începutul unei zile se indică prin «0000».

6. **Câmpul C**

Cu excepția NOTAMC, trebuie să se utilizeze un grup dată-oră (un grup de zece cifre indicând anul, luna, ziua, ora și minutul în UTC) care să indice durata informării, în afara cazului în care informarea are caracter permanent, caz în care trebuie inserată abrevierea «PERM». Sfârșitul unei zile este indicat prin codul «2359»; nu se utilizează codul «2400». Dacă informația despre dată-oră este incertă, atunci trebuie indicată o durată aproximativă prin utilizarea grupului dată-oră urmat de abrevierea «EST». Orice NOTAM care conține abrevierea «EST» trebuie să fie anulat sau înlocuit înainte de data-ora precizate la câmpul C.

7. **Câmpul D**

Dacă pericolul, starea sau condiția operațională a mijlocului care face obiectul raportării sunt valabile doar în anumite intervale/perioade specificate, potrivit unui orar, în interiorul datelor-orelor inserate în câmpurile B și C, atunci această informație trebuie specificată în câmpul D. În cazul în care informația care ar trebui inserată în câmpul D depășește 200 de caractere, se ia în considerare furnizarea acestei informații într-un NOTAM separat, consecutiv.

8. **Câmpul E**

În acest câmp se utilizează Codul NOTAM decodificat, completat, după caz, cu abrevieri OACI, indicatori, identificatori, indicative, indicativul de apel radio, frecvențe, alte cifre și text în clar. În cazul în care NOTAM este selectat pentru distribuire internațională, părțile de text în clar trebuie redactate în limba engleză. Informația din acest câmp trebuie să fie clară și concisă, pentru a putea fi utilizată adecvat în PIB. În cazul unui NOTAMC trebuie incluse o trimitere la subiect și un mesaj privind starea, pentru a se permite verificarea plauzibilității informației cât mai precis cu putință.

9. **Câmpurile F și G**

Aceste câmpuri sunt în mod normal aplicabile avertizărilor de navigație sau restricțiilor de spațiu aerian și sunt, de regulă, utilizate în PIB. Trebuie inserate ambele limite, inferioară și superioară, ale înălțimilor între care se desfășoară activitățile sau se aplică restricțiile, indicându-se în mod clar numai un singur punct de referință și o singură unitate de măsură. Abrevierile «GND» sau «SFC» se utilizează în câmpul F pentru a indica «solul», respectiv «suprafața». Abrevierea «UNL» se utilizează în câmpul G pentru a indica «unlimited».

Apendicele 3

FORMATUL SNOWTAM

(Antet COM)	(INDICATOR DE PRIORITATE)	(ADRESE)		<≡
	(DATA ŞI ORA COMPLETĂRII)	(INDICATORUL EMITENTULUI)		<≡
(Antet abreviat)	(NUMĂR DE SERIE SWAA*) S W * *	(INDICATOR DE LOCALIZARE)	DATA ŞI ORA EVALUĂRII	(GRUP OPŢIONAL) <≡(
SNOWTAM →	(Număr de serie) <≡			

Secţiunea de calcul al performanţei avionului			
(INDICATORUL DE LOCALIZARE AL AERODROMULUI)	M	A)	<≡
(DATA/ORA EVALUĂRII*(Ora finalizării evaluării în UTC)]*	M	(B)	→
(NUMĂRUL MAI MIC AL INDICATIVULUI PISTEI)	M	C)	→
(CODUL STĂRII PISTEI (RWYCC) PE FIECARE TREIME A PISTEI) (Din grila de evaluare a stării pistei (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 sau 6)	M	(D)	// →
(GRADUL DE ACOPERIRE CU CONTAMINANŢI PENTRU FIECARE TREIME A PISTEI, ÎN PROCENTE)	C	(E)	// →
(GROSIMEA (mm) STRATULUI DE DEPUNERE PENTRU FIECARE TREIME A PISTEI)	C	(F)	// →
(DESCRIEREA STĂRII PE TOATĂ LUNGIMEA PISTEI (observaţiile se fac pentru fiecare treime a pistei, începând de la pragul pistei cu indicativ mai mic) ZĂPADĂ TASATĂ USCATĂ ZĂPADĂ USCATĂ ZĂPADĂ USCATĂ PESTE ZĂPADĂ TASATĂ ZĂPADĂ USCATĂ PESTE GHEAŢĂ CHICIURĂ GHEAŢĂ UDĂ ALUNECOASĂ ZLOATĂ PISTĂ DE IARNĂ PREGĂTITĂ SPECIAL BĂLŢI APĂ PESTE ZĂPADĂ TASATĂ UDĂ GHEAŢĂ UMEDĂ ZĂPADĂ UMEDĂ ZĂPADĂ UMEDĂ PESTE ZĂPADĂ TASATĂ ZĂPADĂ UMEDĂ PESTE GHEAŢĂ	M	(G)	// →

(LĂȚIMEA PISTEI CĂREIA I SE APLICĂ CODURILE STĂRII PISTEI, DACĂ ESTE MAI MICĂ DECÂT LĂȚIMEA PUBLICATĂ)	O	H)	<≡≡
Secțiunea privind aprecierea situației			
(LUNGIMEA REDUSĂ A PISTEI, DACĂ ESTE MAI MICĂ DECÂT LUNGIMEA PUBLICATĂ (m)]	O	I)	→
(ZĂPADĂ VISCOLITĂ PE PISTĂ)	O	J)	→
(NISIP ÎMPRĂȘTIAT PE PISTĂ)	O	K)	→
(TRATAMENT CHIMIC PE PISTĂ)	O	L)	→
(MALURI DE ZĂPADĂ PE PISTĂ (Dacă există, distanța de la axul pistei (m) urmată de «L», «R» sau «LR», după caz)]	O	M)	→
(MALURI DE ZĂPADĂ PE O CALE DE RULARE)	O	N)	→
(MALURI DE ZĂPADĂ LÂNGĂ PISTĂ)	O	O)	→
(CONDIȚIILE PE CALEA DE RULARE)	O	P)	→
(CONDIȚIILE PE PLATFORMĂ)	O	R)	→
(COEFICIENTUL DE FRECARE MĂSURAT)	O	S)	→
(OBSERVAȚII ÎN TEXT ÎN CLAR)	O	T)	) <<≡

NOTE:

1. * Se introduc literele de naționalitate ale OACI, astfel cum sunt menționate în Doc 7910 OACI partea 2, sau identificatorul aplicabil al aerodromului.
2. Pentru informații despre alte piste, se completează din nou câmpurile B-H.
3. Informațiile din secțiunea privind aprecierea situației se repetă pentru fiecare pistă, cale de rulare și platformă. Repetați, după caz, dacă informațiile sunt raportate.
4. Cuvintele dintre paranteze () nu trebuie transmise.
5. Pentru literele A)-T), consultați *punctul 1 litera (b) din Instrucțiunile de completare a formatului SNOWTAM*.

SEMNĂTURA EMITENTULUI (*nu se transmite*)

INSTRUCȚIUNI DE COMPLETARE A FORMATULUI SNOWTAM

1. **Aspecte generale**

(a) Când se transmit informații cu privire la mai multe piste, repetați informațiile din câmpurile B-H (secțiunea de calcul al performanței avionului).

(b) Literele care corespund câmpurilor sunt utilizate doar ca referință și nu se includ în mesaje. Literele, M (obligatoriu), C (condiționat) și O (opțional), indică utilizarea și informațiile și se includ după cum se explică mai jos.

(c) Se utilizează unitățile metrice, fără raportarea unității de măsură.

(d) Valabilitatea maximă a unui SNOWTAM este de opt ore. Un nou SNOWTAM este emis de fiecare dată când se primește un nou raport privind starea pistei.

(e) Un nou SNOWTAM îl anulează pe cel anterior.

(f) Antetul abreviat «TTAAiiii CCCC MMYYGGgg (BBB)» este inclus pentru a facilita prelucrarea automată a mesajelor SNOWTAM în băncile de date electronice. Explicația acestor simboluri este următoarea:

TT =	indicativ date pentru SNOWTAM = SW;
AA =	indicativ geografic al statelor membre, de exemplu: LF = FRANȚA, EG = Regatul Unit;
iiii =	număr de serie al SNOWTAM într-un grup de patru cifre;
CCCC =	indicator de localizare, format din patru litere, al aerodromului la care se referă SNOWTAM;
MMYYGGgg =	data/ora observării/măsurării, unde:
MM =	luna, de exemplu, ianuarie = 01, decembrie = 12;
YY =	ziua din lună;
GGgg =	timpul UTC în ore (GG) și minute (gg);
(BBB) =	grup opțional pentru:

corectarea, în cazul unei erori, a unui mesaj SNOWTAM transmis anterior cu același număr de serie = COR.

Parantezele la (BBB) sunt utilizate pentru a indica faptul că acest grup este opțional.

Atunci când se raportează cu privire la mai multe piste și se indică datele/orele fiecărei observări/evaluări prin repetarea câmpului B, în antetul abreviat (MMYYGGgg) se inserează cea mai recentă dată/oră a observării/evaluării.

(g) Textul «SNOWTAM» din formatul SNOWTAM și numărul de serie SNOWTAM dintr-un grup de patru cifre sunt separate printr-un spațiu, de exemplu, SNOWTAM 0124.

(h) Din motive de lizibilitate a mesajului SNOWTAM, se introduce un nou rând după numărul de serie SNOWTAM, după câmpul A și după repetarea secțiunii de calcul al performanței avionului.

(i) Atunci când se raportează cu privire la mai multe piste, se repetă informațiile din secțiunea de calcul al performanței avionului de la data și ora evaluării pentru fiecare pistă înainte de informațiile din secțiunea privind aprecierea situației.

(j) Următoarele informații sunt obligatorii:

1) INDICATORUL DE LOCALIZARE AL AERODROMULUI;

2) DATA ȘI ORA EVALUĂRII;

3) NUMĂRUL MAI MIC AL INDICATIVULUI PISTEI;

4) CODUL STĂRII PISTEI PENTRU FIECARE TREIME A PISTEI și

5) DESCRIEREA STĂRII PENTRU FIECARE TREIME A PISTEI (atunci codul stării pistei raportat (RWYCC) este 1–5)

2. **Secțiunea de calcul al performanței avionului**

Câmpul A – Indicatorul de localizare al aerodromului (indicator de localizare format din patru litere).

Câmpul B – Data și ora evaluării (grupul pentru dată/oră compus din opt cifre, care precizează momentul observării sub formatul lună, zi, oră și minut în UTC).

Câmpul C – Numărul mai mic al indicativului pistei (nn[L] sau nn[C] sau nn[R]).

Pentru fiecare pistă se introduce un singur indicativ, și anume, întotdeauna numărul inferior.

Câmpul D – Codul stării pistei pentru fiecare treime a pistei. Pentru fiecare treime a pistei se introduce o singură cifră (0, 1, 2, 3, 4, 5 sau 6), separată printr-o bară oblică (n/n/n).

Câmpul E – Gradul de acoperire, în procente, pentru fiecare treime a pistei. Atunci când acesta este furnizat, se introduce 25, 50, 75 sau 100 pentru fiecare treime a pistei, separate printr-o bară oblică ([n]nn/[n]nn/[n]nn).

Aceste informații sunt furnizate doar când starea pistei raportată pentru fiecare treime a pistei (câmpul D) este diferită de 6 și când a fost raportată o descriere a stării pentru fiecare treime a pistei (câmpul G) diferită de «DRY» (USCATĂ).

Atunci când condițiile nu sunt raportate, acest lucru se precizează prin introducerea «NR» (NERAPORTAT) pentru treimea (treimile) respectivă (respective) a(le) pistei.

Câmpul F – Grosimea stratului de depunere pentru fiecare treime a pistei. Atunci când este furnizată informația, se introduc valorile în milimetri pentru fiecare treime a pistei, separate printr-o bară oblică (nn/nn/nn sau nnn/nnn/nnn).

Aceste informații trebuie furnizate pentru următoarele tipuri de contaminare:

— *bălți, valorile care trebuie raportate 04, apoi valoarea evaluată. Modificări semnificative între 3 mm până la 15 mm inclusiv;*

— *zloată, valorile care trebuie raportate 03, apoi valoarea evaluată. Modificări semnificative între 3 mm până la 15 mm inclusiv;*

— *zăpadă umedă, valorile care trebuie raportate 03, apoi valoarea evaluată. Modificări semnificative cu 5 mm; și*

— *zăpadă uscată, valorile care trebuie raportate 03, apoi valoarea evaluată. Modificări semnificative cu 20 mm.*

Atunci când condițiile nu sunt raportate, acest lucru se precizează prin introducerea «NR» (NERAPORTAT) pentru treimea (treimile) respectivă (respective) a(le) pistei.

Câmpul G – Descrierea stării pentru fiecare treime a pistei. Se inserează oricare dintre descrierile următoare ale stării pentru fiecare treime a pistei, separate printr-o bară oblică.

ZĂPADĂ TASATĂ

ZĂPADĂ USCATĂ

ZĂPADĂ USCATĂ PESTE ZĂPADĂ TASATĂ

ZĂPADĂ USCATĂ PESTE GHEAȚĂ

CHICIURĂ

GHEAȚĂ

ZLOATĂ

BĂLȚI

APĂ PESTE ZĂPADĂ TASATĂ

UDĂ

GHEAȚĂ UMEDĂ

ZĂPADĂ UMEDĂ

ZĂPADĂ UMEDĂ PESTE ZĂPADĂ TASATĂ

ZĂPADĂ UMEDĂ PESTE GHEAȚĂ

USCATĂ (raportată doar când nu există niciun contaminant)

Atunci când condițiile nu sunt raportate, acest lucru se precizează prin introducerea «NR» (NERAPORTAT) pentru treimea (treimile) respectivă (respective) a(le) pistei.

Câmpul H – Lățimea pistei căreia i se aplică codurile stării pistei. Se introduce lățimea în metri dacă aceasta este mai mică decât lățimea publicată a pistei.

3. **Secțiunea privind aprecierea situației**

Câmpurile din secțiunea privind aprecierea situației se termină cu un punct la sfârșit.

Se lasă necompletate câmpurile din secțiunea privind aprecierea situației pentru care nu există nicio informație sau pentru care circumstanțele condiționale pentru publicare nu sunt îndeplinite.

Câmpul I – Lungimea redusă a pistei. Se introduc indicativul pistei aplicabil și lungimea disponibilă în metri (de exemplu, RWY nn [L] *sau* nn [C] *sau* nn [R] REDUCED TO [n]nnn).

Această informație este condiționată de publicarea unui NOTAM cu un nou set de distanțe declarate.

Câmpul J – Zăpadă viscolită pe pistă. Atunci când se raportează existența zăpezii viscolite pe pistă, se introduce «DRIFTING SNOW».

Câmpul K – Nisip împrăștiat pe pistă. Atunci când se raportează existența nisipului împrăștiat pe pistă, se introduce numărul mai mic al indicativului pistei cu un spațiu «LOOSE SAND» (RWY nn *sau* RWY nn[L] *sau* nn [C] *sau* nn[R] LOOSE SAND).

Câmpul L – Tratamente chimice pe pistă. Atunci când se raportează aplicarea unor tratamente chimice, se introduce numărul mai mic al indicativului pistei cu un spațiu «CHEMICALLY TREATED» (RWY nn *sau* RWY nn[L] *sau* nn[C] *sau* nn[R] CHEMICALLY TREATED).

Câmpul M – Maluri de zăpadă pe pistă. Atunci când se raportează aplicarea unor tratamente chimice, se introduce numărul mai mic al indicativului pistei cu un spațiu «SNOWBANK» și cu un spațiu la stânga «L» sau la dreapta «R» sau în ambele părți «LR», urmat de distanța în metri de la axul pistei separat cu un spațiu «FM CL» (RWY nn *sau* RWY nn[L] *sau* nn[C] *sau* nn[R] SNOWBANK Lnn *sau* Rnn *sau* LRnn FM CL).

Câmpul N – Maluri de zăpadă pe o cale de rulare. Atunci când există maluri de zăpadă pe o cale de rulare, se introduce indicativul căii de rulare cu un spațiu «SNOWBANK» și cu un spațiu la stânga «L» sau la dreapta «R» sau în ambele părți «LR», urmat de distanța în metri de la axul pistei separat cu un spațiu FM CL (TWY [nn]n SNOWBANK Lnn *sau* Rnn *sau* LRnn FM CL).

Câmpul O – Maluri de zăpadă lângă pistă. Atunci când se raportează prezența unor maluri de zăpadă care străpung profilul de înălțime al planului de deszăpezire al aerodromului, se introduc numărul mai mic al indicativului pistei și «ADJ SNOWBANKS» (RWY nn *sau* RWY nn[L] *sau* nn[C] *sau* nn[R] ADJ SNOWBANKS).

Câmpul P – Condițiile pe calea de rulare. Atunci când se raportează condiții alunecoase sau mediocre pe calea de rulare, se introduce indicativul căii de rulare, urmat de un spațiu «POOR» (TWY [n *sau* nn] POOR *sau* ALL TWYS POOR).

Câmpul R – Condițiile pe platformă. Atunci când se raportează condiții alunecoase sau mediocre pe platformă, se introduce indicativul platformei urmat de un spațiu «POOR» (APRON [nnnn] POOR *sau* ALL APRONS POOR).

Câmpul S – (NR) Neraportat.

Aceste informații se raportează doar pentru statele membre care au un program stabilit de măsurare a frecării pe pistă utilizând un dispozitiv de măsurare a frecării aprobat la nivelul statului membru.

Câmpul T – Observații sub formă de text în clar.

Apendicele 4

FORMATUL ASHTAM

(Antet COM)	(INDICATOR DE PRIORITATE)	(INDICATORUL (INDICATORII) DESTINATARULUI)[1]
	(DATA ŞI ORA COMPLETĂRII)	(INDICATORUL EMITENTULUI)

(Antet abreviat)	(NUMĂRUL DE SERIE VA*[2])	(INDICATORUL DE LOCALIZARE)	DATA/ORA EMITERII	(GRUP OPŢIONAL)
	V A *2 *2			

ASHTAM	(NUMĂR DE SERIE)

(REGIUNEA DE INFORMARE A ZBORURILOR AFECTATĂ)	A)
(DATA/ORA (UTC) A ERUPŢIEI)	B)
(NUMELE ŞI NUMĂRUL VULCANULUI)	C)
(LATITUDINEA/LONGITUDINEA VULCANULUI SAU RADIALUL VULCANULUI ŞI DISTANŢA DE LA MIJLOCUL DE NAVIGAŢIE)	D)
(CODUL DE CULORI AL NIVELULUI DE ALERTĂ INDICÂND ACTIVITATE VULCANICĂ, INCLUZÂND ORICE COD DE CULORI AL NIVELULUI DE ALERTĂ ALOCAT ANTERIOR)[3]	E)
(EXISTENŢA ŞI ÎNTINDEREA PE ORIZONTALĂ/VERTICALĂ A NORULUI DE CENUŞĂ VULCANICĂ)[4]	F)
(DIRECŢIA DE DEPLASARE A NORULUI DE CENUŞĂ)[4]	G)
(RUTE AERIENE SAU SEGMENTE DE RUTE AERIENE ŞI NIVELURI DE ZBOR AFECTATE)	H)
(ÎNCHIDERE SPAŢIU AERIAN ŞI/SAU RUTE AERIENE SAU SEGMENTE DE RUTE AERIENE ŞI DISPONIBILITATE RUTE AERIENE ALTERNATIVE)	I)
(SURSA INFORMAŢII)	J)
(OBSERVAŢII ÎN TEXT ÎN CLAR)	K)

NOTE:

1. A se vedea AIS.TR.400 cu privire la indicatorii destinatarilor utilizaţi în sistemele de distribuţie prestabilite.
2. * Se introduc literele de naţionalitate ale OACI, astfel cum sunt menţionate în Doc 7910 OACI partea 2.
3. A se vedea punctul 3.5 de mai jos.
4. Se poate obţine consultanţă cu privire la existenţa, întinderea şi deplasarea norului de cenuşă vulcanică G) şi H) de la centrul sau centrele consultative privind cenuşa vulcanică responsabile pentru FIR în cauză.
5. Nu se transmit titlurile de câmpuri din paranteze ().

SEMNĂTURA EMITENTULUI (*nu se transmite*)

INSTRUCȚIUNI DE COMPLETARE A FORMATULUI ASHTAM

1. **Aspecte generale**

1.1. ASHTAM furnizează informații privind starea activității unui vulcan când apare sau se prevede o modificare semnificativă din punct de vedere operațional în activitatea vulcanului. Această informație este asigurată utilizând codul de culori al nivelului de alertă privind activitatea vulcanică prezentat la punctul 3.5 de mai jos.

1.2. În eventualitatea unei erupții vulcanice, în urma căreia se formează un nor de cenușă semnificativ din punct de vedere operațional, ASHTAM furnizează, de asemenea, informații referitoare la localizarea, întinderea și mișcarea norului de cenușă, precum și la rutele aeriene și la nivelurile de zbor afectate.

1.3. Emiterea unui ASHTAM cu informații despre o erupție vulcanică, în conformitate cu secțiunea 3 de mai jos, **nu** trebuie amânată până când sunt disponibile toate informațiile necesare completării câmpurilor A-K, ci trebuie să aibă loc imediat după primirea unei notificări despre apariția sau preconizarea unei erupții sau despre apariția sau preconizarea unei modificări semnificative din punct de vedere operațional a stării activității unui vulcan sau ca urmare a raportării unui nor de cenușă vulcanică. În cazul unei erupții preconizate, fără existența unui nor de cenușă vizibil la acel moment, trebuie completate câmpurile A-E, iar în câmpurile F-I trebuie să se menționeze «not applicable» (nu se aplică). Similar, dacă a fost raportat un nor de cenușă vulcanică, de exemplu, printr-un raport special din zbor, dar sursa vulcanului este necunoscută la acel moment, ASHTAM trebuie emis inițial cu câmpurile A-E completate cu «unknown» (necunoscut), iar câmpurile F-K trebuie completate, în funcție de necesități, pe baza raportului special din zbor, până la primirea unor noi informații. În alte circumstanțe, dacă o informație necesară completării unuia dintre câmpurile A-K nu este disponibilă, acesta se completează cu mențiunea «NIL».

1.4. Perioada maximă de valabilitate a unui ASHTAM este de 24 de ore pe zi. Trebuie emis un nou ASHTAM de fiecare dată când apar modificări ale nivelului de alertă.

2. **Antet abreviat**

2.1. Folosind antetul uzual de comunicații «Rețeaua fixă de telecomunicații aeronautice (AFTN)», antetul abreviat «TT AAiiii CCCC MMYYGGgg (BBB)» este inclus pentru a facilita prelucrarea automată a mesajelor ASHTAM în bănci de date electronice. Explicația acestor simboluri este următoarea:

TT =	indicativ date pentru ASHTAM = VA;
AA =	indicativ geografic pentru state, de exemplu, NZ = Noua Zeelandă;
iiii =	numărul de serie ASHTAM într-un grup de patru cifre;
CCCC =	indicator de localizare, format din patru litere, al regiunii de informare a zborului vizată;
MMYYGGgg =	data/ora raportării, unde:
MM =	luna, de exemplu, ianuarie = 01, decembrie = 12;
YY =	ziua din lună;
GGgg =	timpul UTC în ore (GG) și minute (gg);
(BBB) =	grup opțional pentru corectarea unui mesaj ASHTAM transmis anterior cu același număr de serie = COR.

Parantezele la (BBB) sunt utilizate pentru a indica faptul că acest grup este opțional.

3. **Conținutul unui ASHTAM**

3.1. *Câmpul A* – Regiunea de informare a zborului afectată, echivalentul sub formă de text în clar al indicatorului de localizare din antetul abreviat, în acest exemplu: «FIR Auckland Oceanic».

3.2. *Câmpul B* – Data și ora primei erupții (UTC).

3.3. *Câmpul C* – Numele și numărul vulcanului înregistrat în Documentul OACI 9691, *Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds* (Manualul privind cenușa vulcanică, materialele radioactive și norii chimici toxici), apendicele H, și pe *World Map of Volcanoes and Principal Aeronautical Feature* (Harta mondială a vulcanilor și a principalelor elemente aeronautice).

3.4. *Câmpul D* – Latitudinea/longitudinea în grade fără zecimale sau radialul vulcanului și distanța de la mijlocul de navigație, astfel cum se precizează în Documentul OACI 9691 *Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds* (Manualul privind cenușa vulcanică, materialele radioactive și norii chimici toxici), apendicele H, și în *World Map of Volcanoes and Principal Aeronautical Feature* (Harta mondială a vulcanilor și a principalelor elemente aeronautice).

3.5. *Câmpul E* – Codul de culori al nivelului de alertă indicând activitate vulcanică, incluzând orice cod de culori al nivelului de alertă alocat anterior, după cum urmează:

Codul de culori al nivelului de alertă	Starea activității vulcanice
COD VERDE DE ALERTĂ	Vulcanul este în stare normală, nu erupe. *sau după o modificare de la un nivel de alertă mai înalt:* Activitatea vulcanică este considerată a fi încetat și vulcanul a revenit la normal, nu erupe.
COD GALBEN DE ALERTĂ	Vulcanul dă semne de intensificare a activității peste nivelurile de bază cunoscute. *sau după o modificare de la un nivel de alertă mai înalt:* Activitatea vulcanică s-a redus semnificativ, dar continuă să fie monitorizată constant pentru a identifica eventualele intensificări ale activității.
COD PORTOCALIU DE ALERTĂ	Vulcanul are o activitate intensă cu probabilitate mare de erupție. *sau* Erupția vulcanică este pe cale să se producă cu emisie minoră de cenușă sau fără emisie de cenușă *[se specifică înălțimea masei de cenușă, dacă este posibil]*.
COD ROȘU DE ALERTĂ	Se prognozează că erupția este iminentă, cu o emisie semnificativă de cenușă în atmosferă. *sau* Erupția este pe cale să se producă cu o emisie semnificativă de cenușă în atmosferă [*se specifică înălțimea masei de cenușă, dacă este posibil*].

Codul de culori al nivelului de alertă indicând starea activității vulcanului și orice modificare față de starea anterioară trebuie transmise centrului de control regional de către agenția vulcanologică responsabilă, de exemplu, «COD ROȘU URMÂND CODULUI GALBEN» SAU «COD VERDE URMÂND CODULUI PORTOCALIU».

3.6. *Câmpul F* – Dacă este anunțat un nor de cenușă semnificativ din punct de vedere operațional, se indică întinderea pe orizontală și baza/vârful norului, utilizând latitudinea/longitudinea (în grade fără zecimale) și altitudinile în mii de metri (picioare), precum și/sau radialul și distanța față de sursa vulcanului. Informațiile inițiale se pot baza doar pe raportul special din zbor, însă informațiile ulterioare pot fi mai detaliate pe baza comunicărilor transmise de centrul de veghe meteorologic responsabil și/sau de centrul consultativ privind cenușa vulcanică.

3.7. *Câmpul G* – Se indică direcția prognozată de deplasare a norului de cenușă la nivelurile selectate, pe baza comunicărilor transmise de centrul de veghe meteorologic responsabil și/sau de centrul consultativ privind cenușa vulcanică.

3.8. *Câmpul H* – Se indică rutele aeriene, segmentele de rute aeriene și nivelurile de zbor afectate sau estimate a fi afectate.

3.9. *Câmpul I* – Se indică închiderea spațiului aerian, a rutelor aeriene sau a segmentelor de rute aeriene, precum și disponibilitatea unor rute alternative.

3.10. *Câmpul J* – Sursa informației, de exemplu, «raport special din zbor» sau «agenție vulcanologică» etc. Sursa informației trebuie indicată întotdeauna, fie că a avut loc o erupție sau s-a anunțat formarea unui nor de cenușă vulcanică, fie că nu.

3.11. *Câmpul K* – Se introduce, sub formă de text în clar, orice informație semnificativă din punct de vedere operațional care le completează pe cele anterioare."

7. Anexa XI se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA XI

CERINȚE SPECIFICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE PROIECTARE A PROCEDURILOR DE ZBOR

(partea FPD)

SUBPARTEA A – CERINȚE ORGANIZAȚIONALE SUPLIMENTARE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE PROIECTARE A PROCEDURILOR DE ZBOR (FPD.OR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

FPD.OR.100 Servicii de proiectare a procedurilor de zbor (FPD)

(a) Un furnizor de servicii de proiectare a procedurilor de zbor efectuează proiectarea, documentarea și validarea procedurii (procedurilor) de zbor, sub rezerva, dacă este necesar, a aprobării din partea autorității competente în acest sens înainte de implementarea și utilizarea acestora.

În acest context, datele aeronautice și informațiile aeronautice utilizate de către furnizorul de servicii FPD trebuie să respecte cerințele de acuratețe, rezoluție și integritate menționate în catalogul de date aeronautice, în conformitate cu apendicele 1 din anexa III (partea ATM/ANS.OR).

(b) Dacă datele aeronautice pentru proiectarea procedurilor de zbor nu sunt furnizate de o sursă sigură sau nu îndeplinesc cerințele aplicabile privind calitatea (DQR), furnizorul de servicii FPD poate obține astfel de date aeronautice din alte surse. În acest context, datele aeronautice respective trebuie validate de furnizorul de servicii FPD care intenționează să le utilizeze.

FPD.OR.105 Sistemul de management

În plus față de dispozițiile de la punctul ATM/ANS.OR.B.005 din anexa III, furnizorul de servicii FPD trebuie să instituie și să mențină un sistem de management care include proceduri de control pentru:

(a) obținerea datelor;

(b) proiectarea procedurilor de zbor în conformitate cu criteriile de proiectare stabilite la punctul FPD.TR.100;

(c) documentația de proiectare a procedurilor de zbor;

(d) consultarea părților interesate;

(e) validarea la sol și, după caz, validarea în zbor a procedurii de zbor;

(f) identificarea instrumentelor, inclusiv pentru managementul configurării și calificarea instrumentelor, în funcție de necesități; și

(g) actualizarea și revizuirea periodică a procedurii (procedurilor) de zbor, după caz.

FPD.OR.110 Evidența documentelor

În plus față de dispozițiile de la punctul ATM/ANS.OR.B.030 din anexa III, furnizorul de servicii FPD trebuie să includă în sistemul său de evidență a documentelor elementele indicate la punctul FPD.OR.105 din prezenta anexă.

FPD.OR.115 Competența și capacitatea tehnică și operațională

(a) În plus față de dispozițiile de la punctul ATM/ANS.OR.B.005 litera (a) punctul 6 din anexa III, furnizorul de servicii FPD se asigură că proiectanții săi de proceduri de zbor:

1) au finalizat cu succes un curs de pregătire care oferă competențe de proiectare a procedurilor de zbor;

2) dețin o experiență adecvată pentru a aplica cu succes cunoștințele teoretice; și

3) finalizează cu succes pregătirea continuă.

(b) Când se consideră că este necesară validarea în zbor, furnizorul de servicii FPD se asigură că aceasta este efectuată de un pilot competent.

(c) În plus față de dispozițiile de la punctul ATM/ANS.OR.B.030 din anexa III, furnizorul de servicii FPD păstrează evidențe ale tuturor sesiunilor de pregătire, precum și ale tuturor activităților de proiectare finalizate de către proiectanții de proceduri de zbor angajați și, la cerere, pune aceste evidențe la dispoziția:

1) proiectanților de proceduri de zbor vizați; și

2) cu acordul proiectanților de proceduri de zbor, noului angajator atunci când un proiectant de proceduri de zbor este angajat de o entitate nouă.

FPD.OR.120 Interfețele necesare

(a) La obținerea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice în conformitate cu punctul FPD.OR.100, furnizorul de servicii FPD se asigură că se încheie acordurile oficiale necesare, după caz, cu:

1) sursele de la care provin datele aeronautice;

2) alți furnizori de servicii;

3) operatorii de aerodrom; și

4) operatorii de aeronave.

(b) Pentru a se asigura că solicitările de proiectare de proceduri de zbor sunt clar definite și că fac obiectul verificărilor, furnizorul de servicii FPD încheie acordurile oficiale necesare cu următorul utilizator prevăzut.

SUBPARTEA B – CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE PROIECTARE A PROCEDURILOR DE ZBOR (FPD.TR)

SECȚIUNEA 1 – CERINȚE GENERALE

FPD.TR.100 Cerințe de proiectare a procedurilor de zbor

Procedurile de zbor trebuie proiectate de furnizorul de servicii de proiectare a procedurilor de zbor în conformitate cu cerințele prevăzute în apendicele 1 și cu criteriile de proiectare stabilite de autoritatea competentă, astfel încât să se asigure operarea în condiții de siguranță a aeronavelor. Criteriile de proiectare permit stabilirea unor proceduri adecvate de trecere peste obstacole pentru procedurile de zbor, atunci când acest lucru este necesar.

FPD.TR.105 Coordonate și date aeronautice

(a) În plus față de dispozițiile de la punctul ATM/ANS.OR.A.090 din anexa III, coordonatele geografice care indică latitudinea și longitudinea sunt stabilitate și raportate furnizorului sau furnizorilor de servicii de informare aeronautică (furnizorului sau furnizorilor AIS) în termenii punctului de referință geodezică al sistemului geodezic mondial – 1984 (WGS-84) sau ai unui echivalent al acestuia.

(b) Nivelul de acuratețe al lucrărilor pe teren și determinările și calculele derivate din acestea asigură că datele de navigație operaționale pentru fazele zborului se încadrează în abaterile maxime în raport cu un cadru de referință adecvat, astfel cum se precizează în apendicele 1 la anexa III (Part-ATM/ANS.OR).

Apendicele 1

CERINȚE APLICABILE STRUCTURILOR DE SPAȚIU AERIAN ȘI PROCEDURILOR DE ZBOR AFERENTE

SECȚIUNEA I

Specificații pentru regiunile de informare a zborurilor, regiunile de control, zonele de control și zonele de informare a zborurilor

(a) REGIUNILE DE INFORMARE A ZBORURILOR

Regiunile de informare a zborurilor, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 23 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004:

1) acoperă întreaga structură a rutelor aeriene deservite de regiunile respective;și

2) includ tot spațiul aerian cuprins între limitele lor orizontale, cu excepția situațiilor când acesta este limitat de o regiune superioară de informare a zborurilor.

Statele membre își mențin responsabilitățile față de OACI în cadrul limitelor geografice ale regiunilor de informare a zborurilor care le-au fost încredințate de către OACI la data de intrare în vigoare a prezentului regulament.

(b) REGIUNILE DE CONTROL

1) Regiunile de control sunt delimitate astfel încât să cuprindă suficient spațiu aerian pentru a include traiectele de zbor ale zborurilor în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR) sau secțiuni ale acestor zboruri pentru care sunt furnizate părțile aplicabile ale serviciilor de control al traficului aerian (ATC), ținând seama de capacitățile mijloacelor de navigație utilizate în mod normal în regiunea respectivă.

2) Se stabilește o limită inferioară a regiunii de control la o înălțime deasupra solului sau a apei de cel puțin 200 m (700 ft), cu excepția cazului în care autoritatea competentă dispune altfel.

3) Se stabilește o limită superioară a regiunii de control când fie:

(i) nu se va furniza serviciul ATC peste o astfel de limită superioară; fie

(ii) regiunea de control este situată sub o regiune de control superioară, caz în care limita superioară coincide cu limita inferioară a regiunii superioare de control.

(c) ZONELE DE CONTROL

1) Limitele orizontale ale unei zone de control cuprind cel puțin secțiunile spațiului aerian care nu fac parte din regiunile de control ce includ traiectele zborurilor IFR care sosesc la și pleacă de la aerodromurile care trebuie utilizate în condiții meteorologice de zbor instrumental (IMC).

2) Dacă se află în limitele orizontale ale unei regiuni de control, zona de control se extinde în sus de la suprafața pământului până la, cel puțin, limita inferioară a regiunii de control.

(d) ZONELE DE INFORMARE A ZBORURILOR

1) Limitele orizontale ale unei zone de informare a zborurilor cuprinde cel puțin secțiunile spațiului aerian, care nu fac parte nici din regiunile de control, nici din zona de control, ce includ traiectoriile zborurilor IFR și/sau VFR care sosesc și pleacă de pe aerodromuri.

2) Dacă se află în limitele orizontale ale unei regiuni de control, zona de informare a zborurilor se extinde în sus de la suprafața pământului până cel puțin la limita inferioară a regiunii de control.

SECȚIUNEA II

Identificarea rutelor ATS, altele decât rutele de plecare și de sosire standard

(a) La stabilirea rutelor ATS, se asigură existența unui spațiu aerian protejat de-a lungul fiecărei rute ATS și o distanțare sigură între rutele ATS adiacente.

(b) Rutele ATS sunt identificate prin indicative.

(c) La identificarea rutelor ATS, altele decât rutele standard de plecare și de sosire, sistemul de indicative utilizat trebuie:

1) să permită identificarea unică și simplă a tuturor rutelor ATS;

2) să evite redundanța;

3) să poată fi folosit atât de către sistemele de automatizare de la sol, cât și de cele de la bordul aeronavelor;

4) să asigure concizia maximă în utilizarea operațională; și

5) să asigure suficiente posibilități de extindere pentru a face față oricărei cerințe viitoare fără a fi necesare schimbări fundamentale.

(d) Indicativele de bază ale rutelor ATS trebuie atribuite pe baza următoarelor principii:

1) același indicativ de bază este atribuit unei rute principale destinate operării lung-curier pe întreaga sa lungime, indiferent de regiunile de control terminal, de statele sau de regiunile traversate;

2) dacă două sau mai multe rute principale destinate operării lung-curier au un segment comun, segmentului respectiv i se atribuie fiecare dintre indicativii rutelor respective, cu excepția cazului în care acest lucru ar crea dificultăți în furnizarea serviciilor de trafic aerian (ATS), situația în care, prin acord comun, se atribuie un singur indicativ; și

3) un indicativ de bază atribuit unei rute nu poate fi atribuit niciunei alte rute.

SECȚIUNEA III

Identificarea rutelor de plecare și de sosire standard și a procedurilor asociate

(a) La identificarea rutelor de plecare și de sosire standard și a procedurilor asociate, se asigură că:

1) sistemul de indicative permite identificarea fiecărei rute într-un mod simplu și fără echivoc;

2) fiecare rută este identificată printr-un indicativ în clar și un indicativ codificat aferent; și

3) în comunicațiile prin voce, indicativii trebuie să fie recunoscuți cu ușurință în relație cu o rută de plecare sau de sosire standard și trebuie să nu creeze dificultăți de pronunție piloților și personalului ATS.

(b) La crearea indicativelor pentru rutele de plecare și de sosire standard și a procedurilor asociate, se utilizează următoarele:

1) un indicativ în clar;

2) un indicator de bază;

3) un indicator de valabilitate exprimat printr-o cifră de la 1 la 9;

4) un indicator al rutei exprimat printr-o literă a alfabetului; nu se utilizează literele «I» și «O»; și

5) un indicativ codificat al unei rute de plecare sau de sosire standard, instrumentale sau la vedere.

(c) Atribuirea indicativelor

1) Fiecărei rute i se atribuie un indicativ unic.

(2) Pentru a face diferența între două sau mai multe rute legate de același punct semnificativ (și cărora, prin urmare, li se atribuie același indicator de bază), fiecărei rute i se atribuie un indicator separat, astfel cum se descrie la litera (b) punctul 4.

(d) Atribuirea indicatorilor de valabilitate

1) Se atribuie un indicator de valabilitate fiecărei rute pentru a identifica ruta în vigoare în prezent.

2) Primul indicator de valabilitate care trebuie atribuit este cifra «1».

3) De fiecare dată când o rută este modificată, se atribuie un nou indicator de valabilitate, care reprezintă următoarea cifră superioară. Cifra «9» va fi urmată de cifra «1».

SECȚIUNEA IV

Stabilirea și identificarea punctelor semnificative

(a) Se stabilesc puncte semnificative în vederea definirii unei rute sau a unei proceduri de zbor ATS și/sau în legătură cu cerințele ATS referitoare la informațiile legate de evoluția în zbor a aeronavelor.

(b) Punctele semnificative sunt identificate prin indicative.

SECȚIUNEA V

Altitudinile minime de zbor

Altitudinile minime de zbor sunt stabilite pentru fiecare rută ATS și regiune de control și sunt transmise în vederea diseminării. Aceste altitudini minime de zbor asigură o valoare minimă de trecere peste obstacole în regiunile vizate.

SECȚIUNEA VI

Identificarea și delimitarea regiunilor interzise, restricționate și periculoase

La stabilirea inițială a regiunilor interzise, restricționate sau periculoase, acestora li se atribuie un element de identificare și se transmit detaliile complete în vederea diseminării.”