

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, ...  
C

Proiect de

**REGULAMENT (UE) NR. .../... AL COMISIEI**

**din [...]**

**de modificare a Regulamentului Comisiei (UE) nr. .../... de stabilire a normelor comune privind spațiul aerian și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2096/2005, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010**

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

Proiect de

**REGULAMENT (UE) NR. .../... AL COMISIEI**

**din [...]**

**de modificare a Regulamentului privind spațiul aerian  
și dispozițiile operaționale în ceea ce privește serviciile și procedurile în navigație aeriană și de  
modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2096/2005, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr.  
1033/2006  
și (UE) nr. 255/2010**

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 în vederea îmbunătățirii performanței și durabilității sistemului aviatic european pentru a îmbunătăți performanța și viabilitatea sistemului aviatic european (denumit în continuare „regulamentul cadru”) <sup>(1)</sup>, în special articolele 5 și 8,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 în vederea îmbunătățirii performanței și durabilității sistemului aviatic european pentru a îmbunătăți performanța și viabilitatea sistemului aviatic european (denumit în continuare „regulamentul spațiului aerian”) <sup>(2)</sup>, în special articolul 4,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 (denumit în continuare „regulamentul de bază AESA”), în special articolele 8 și 8 litera (b) și Anexa V litera (b),

---

<sup>1</sup> JO L 300, 14.11.2009, p. 34.

<sup>2</sup> JO L 300, 14.11.2009, p. 34.

## ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

### *Articolul 1*

Regulamentul (CE) nr. .../.. al Comisiei se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2, se adaugă următoarele definiții:

„observație de la aeronava în zbor” înseamnă evaluarea unuia sau mai multor elemente meteorologice efectuată de la bordul unei aeronave care se află în zbor.

„informații AIRMET” înseamnă informații emise de către un centru de veghe meteorologică, referitoare la apariția sau la apariția prognozată a unor fenomene meteorologice pe rută specificate care pot afecta siguranța zborului la niveluri joase și care nu au fost deja incluse în prognozele emise pentru zborurile la niveluri joase în regiunea de informare a zborurilor corespunzătoare sau într-o subregiune a acesteia.

„raport în zbor” înseamnă un raport provenind de la o aeronavă aflată în zbor și emis în conformitate cu cerințele despre poziție, informații operaționale și/sau meteorologice.

„instrucțiune de control al traficului aerian” înseamnă dispoziții emise de controlul traficului aerian în scopul de a solicita pilotului să întreprindă o acțiune specifică.

„serviciu de informare terminală automată (ATIS)” înseamnă furnizarea automată de informații curente, de rutină către aeronave care aterizează și decolează în 24 de ore sau un anumit interval de timp al unei zile:

a. „Serviciul de informare prin data link în zona terminală (D-ATIS)” înseamnă furnizarea de ATIS prin comunicații data link.

b. „Serviciu de informare automată prin voce în zona terminală (Voice-ATIS)” înseamnă furnizarea ATIS prin transmisii radio de voce, continue și repetate.

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

„autorizare în aval” înseamnă o autorizare emisă unei aeronave de către o unitate de control a traficului aerian care nu este autoritatea care controlează curent acea aeronavă.

„nor semnificativ din punct de vedere operațional” înseamnă un nor cu înălțimea bazei sub 1 500 m (5 000 ft) sau sub altitudinea minimă de sector, dacă aceasta este mai mare, sau un nor cumulonimbus sau un nor cumulus congestus la orice înălțime.

„prognoză” înseamnă o descriere a condițiilor meteorologice prevăzute pentru un anumit moment sau interval de timp și pentru o anumită zonă sau porțiune a spațiului aerian.

„spațiu aerian cu comunicație radio obligatorie (RMZ)” înseamnă un spațiu aerian de dimensiuni stabilite în cadrul căruia transportul la bord și operarea echipamentului radio sunt obligatorii.

„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 unei aeronave.

„distanța vizuală în lungul pistei (RVR)” înseamnă o distanță de-a lungul căreia pilotul unei aeronave aflate pe axul pistei poate vedea marcajele de pe suprafața pistei sau luminile care delimitează pista sau poate identifica axul acesteia.

„informații SIGMET” înseamnă informații emise de un centru de veghe meteorologică privind apariția sau apariția prognozată a unor fenomene meteorologice specifice pe rută, care pot afecta siguranța operațiunilor aeriene.

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

„indicație de evitare a traficului” înseamnă o indicație emisă de o unitate de control a traficului aerian care specifică manevre în scopul de a asista pilotul să evite o coliziune.

„informare de trafic” înseamnă informații emise de o unitate a serviciilor de trafic aerian în scopul alertării unui pilot despre alt trafic aerian cunoscut sau observat, care poate fi în proximitatea poziției sale sau a rutei de zbor intenționate, precum și ajutorii pilotului să evite o coliziune.

„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 aeronavelor se transferă de la o unitate sau poziție de control următoarei unități sau poziții de control.

„nivel de tranziție” înseamnă cel mai de jos nivel de zbor, disponibil a fi folosit pentru altitudinea de tranziție.

„spațiu aerian cu comunicație prin transponder obligatorie (TMZ)” înseamnă un spațiu aerian de dimensiuni stabilite în cadrul căruia transportul la bord și operarea transponderelor de raportare a altitudinii barometrice sunt obligatorii.

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

2. În Anexa la Regulamentul Comisiei (UE) nr. .../... se introduce o parte B, în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

## *Articolul 2*

1. Prezentul regulament intră în vigoare în a 20-a zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
2. Se aplică de la [XX/XX/XX].

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

Adoptat la Bruxelles, [...]

*Pentru Comisie*  
[...]  
*Președintele*

## ANEXĂ

### Partea B — Cerințe privind serviciile de navigație aeriană

#### Capitolul 1 — Servicii de trafic aerian

##### 1.1 Generalități

###### 1.1.1 Obiectivele serviciilor de trafic aerian

###### 1.1.1.1 Obiectivele serviciilor de trafic aerian sunt:

- a) prevenirea coliziunilor între aeronave;
- b) prevenirea coliziunilor între aeronavele aflate pe suprafețele de manevră și obstacolele aflate pe suprafețele respective;
- c) grăbirea și menținerea unui flux ordonat al traficului aerian;
- d) furnizarea de recomandări și informații utile desfășurării zborurilor în siguranță și în mod eficient;
- e) notificarea organismelor corespunzătoare în privința aeronavelor care necesită ajutor de căutare și salvare, precum și asistarea acestor organisme potrivit cerințelor.

###### 1.1.2 Coordonarea între operatorul de aeronave și serviciile de trafic

1.1.2.1 Unitățile ATS, în realizarea obiectivelor lor, țin seama de cerințele operatorilor de aeronave ca urmare a obligațiilor care le revin în conformitate cu normele relevante ale Uniunii Europene cu privire la operațiunile aeriene, și, în cazul în care acest lucru se solicită de către operatorii de aeronave, pun la dispoziția acestora sau a reprezentanților lor desemnați, în funcție de posibilități, informații pentru a permite acestora sau reprezentanților lor desemnați să își îndeplinească obligațiile.

1.1.2.2 Atunci când acest lucru se solicită de către un operator de aeronave, mesajele (inclusiv rapoarte de poziție), primite de unitățile ATS și cu privire la operarea aeronavelor pentru care se furnizează serviciul de control operațional de către operatorul de aeronave, în măsura în care este posibil, sunt imediat puse la dispoziția operatorului de aeronave sau a unui reprezentant desemnat, în conformitate cu procedurile agreeate la nivel local.

###### 1.1.3 Timpul în serviciile de trafic aerian

1.1.3.1 Turnurile de control de aerodrom, înainte ca o aeronavă să ruleze în vederea decolării, furnizează pilotului timpul corect, exceptând cazurile în care au fost stabilite aranjamente pentru ca pilotul să obțină timpul din alte surse. Suplimentar, unitățile serviciilor de trafic aerian furnizează aeronavelor timpul corect, la cererea acestora. Timpul se comunică prin rotunjire la cea mai apropiată jumătate de minut.

##### 1.2 Clasificarea spațiilor aeriene

1.2.1 Statele membre, după caz, potrivit nevoilor lor, desemnează spațiul aerian în conformitate cu clasificarea spațiului aerian de mai jos, în conformitate cu apendicele 4:

*Clasa A.* Sunt permise numai zborurile IFR. Se furnizează serviciul de control al traficului aerian tuturor zborurilor, iar acestea sunt toate eşalonate, fiecare față de celelalte. Comunicațiile de voce continue aer-sol sunt prevăzute pentru toate zborurile. Toate zborurile se supun autorizării ATC.

*Clasa B.* Sunt permise zborurile IFR și VFR. Se furnizează serviciul de control al traficului aerian tuturor zborurilor, iar acestea sunt toate eşalonate, fiecare față de celelalte. Comunicațiile de voce continue aer-sol sunt prevăzute pentru toate zborurile. Toate zborurile se supun autorizării ATC.

*Clasa C.* Sunt permise zborurile IFR și VFR. Se furnizează serviciul de control al traficului aerian tuturor zborurilor, iar zborurile IFR sunt eşalonate, fiecare față de celelalte zboruri IFR și față de zborurile VFR. Zborurile VFR sunt eşalonate față de celelalte zboruri IFR și primesc informări de trafic cu privire la celelalte zboruri VFR și indicații de evitare a traficului la cerere. Comunicațiile de voce continue aer-sol sunt prevăzute pentru toate zborurile. Pentru zborurile VFR, se aplică o limită de viteză de 250 noduri (IAS) sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Toate zborurile se supun autorizării ATC.

*Clasa D.* Sunt permise zborurile IFR și VFR și se furnizează serviciul de control al traficului aerian tuturor zborurilor. Zborurile IFR sunt eşalonate față de celelalte zboruri IFR și primesc informări de trafic cu privire la zborurile VFR și indicații de evitare a traficului la cerere. Zborurile VFR primesc informări de trafic cu privire la toate celelalte zboruri și indicații de evitare a traficului la cerere. Comunicațiile de voce continue aer-sol sunt prevăzute pentru toate zborurile și se aplică o limită de viteză de 250 noduri IAS tuturor zborurilor sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Toate zborurile se supun autorizării ATC.

*Clasa E.* Sunt permise zborurile IFR și VFR. Se furnizează serviciul de control al traficului aerian tuturor zborurilor IFR, acestea fiind eşalonate față de celelalte zboruri IFR. Toate zborurile primesc informări de trafic în măsura în care acest lucru este practic. Comunicațiile de voce continue aer-sol sunt prevăzute pentru zborurile IFR. Se aplică o limită de viteză de 250 noduri IAS tuturor zborurilor sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Toate zborurile IFR se supun autorizării ATC. Clasa E de spațiu aerian nu se utilizează pentru zonele de control.

*Clasa F.* Sunt permise zborurile IFR și VFR. Se furnizează serviciul consultativ de trafic aerian tuturor zborurilor IFR și serviciul de informare a zborurilor tuturor zborurilor care solicită acest lucru. Comunicațiile de voce continue aer-sol sunt prevăzute pentru zborurile IFR care participă la serviciul consultativ de trafic aerian, iar toate zborurile IFR sunt capabile să instituie comunicații de voce aer-sol. Se aplică o limită de viteză de 250 noduri IAS tuturor zborurilor sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Autorizarea ATC nu este necesară.

*Clasa G.* Sunt permise zborurile IFR și VFR și se furnizează serviciul de informare a zborurilor tuturor zborurilor care solicită acest lucru. Toate zborurile IFR sunt capabile să instituie comunicații de voce aer-sol. Se aplică o limită de viteză de 250 noduri IAS tuturor zborurilor sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Autorizarea ATC nu este necesară.

- 1.2.2 Punerea în aplicare a clasei F se consideră a fi o măsură temporară până când poate fi înlocuită cu o clasificare alternativă.

### **1.3 Cerințe pentru comunicații și transponder SSR**

#### **1.3.1 Spațiul aerian cu comunicație radio obligatorie (RMZ)**

1.3.1.1 Zborurile VFR care operează în zone din spațiul aerian de categorie E, F sau G și zborurile IFR care operează în zone din spațiul aerian de categorie F sau G desemnat ca spațiu aerian cu comunicație radio obligatorie (RMZ) de către autoritatea competentă păstrează supravegherea comunicațiilor continue de voce aer-sol și stabilesc comunicații bilaterale, conform necesităților, pe canalul de comunicare corespunzător, cu excepția conformității cu dispoziții alternative prevăzute pentru respectivul spațiu aerian de către autoritatea competentă.

1.3.1.2 Înainte de a intra într-un spațiu aerian cu comunicație radio obligatorie, un apel inițial care conține indicativul stației apelate, indicativul apelului, tipul de aeronavă, poziția, nivelul,

planurile de zbor și alte informații prevăzute de către autoritatea competentă, se efectuează de către piloți pe canalul de comunicare corespunzător.

### 1.3.2 Spațiul aerian cu comunicație prin transponder obligatorie (TMZ)

1.3.2.1 Toate zborurile care operează în spațiul aerian desemnat de către autoritatea competentă ca fiind spațiu aerian cu comunicație prin transponder obligatorie (TMZ) transportă și operează transpondere SSR capabile să funcționeze la modurile A și C sau în mod S, cu excepția conformității cu dispoziții alternative prevăzute pentru respectivul spațiu aerian de autoritatea competentă.

1.3.3 Spațiile aeriene desemnate ca spații aeriene cu comunicație radio obligatorie și/sau spații aeriene cu comunicație prin transponder obligatorie se dau publicității în mod corespunzător în publicațiile de informare aeronautică.

## 1.4 Serviciile către aeronave în eventualitatea unei situații de dificultate

1.4.1 Se acordă atenție maximă, asistență și prioritate oricărei aeronave despre care se cunoaște sau se crede că se află într-o situație de dificultate, inclusiv situația în care este supusă unei intervenții ilicite, în raport cu orice altă aeronavă, potrivit necesităților impuse de circumstanțe.

1.4.2 Atunci când are loc sau se bănuiește că are loc o intervenție ilicită asupra unei aeronave, unitățile ATS acordă prompt atenție cererilor din partea aeronavei. Se continuă transmiterea de informații relevante pentru desfășurarea în siguranță a zborului și se iau măsurile necesare în scopul grăbirii desfășurării tuturor fazelor zborului, în mod special a aterizării în siguranță a aeronavei.

1.4.3 Atunci când are loc sau se bănuiește că are loc o intervenție ilicită asupra unei aeronave, unitățile ATS informează imediat, în concordanță cu procedurile agreeate local, autoritatea corespunzătoare desemnată de stat și fac schimbul de informații necesar cu operatorul aerian sau cu reprezentantul desemnat al acestuia.

## 1.5 Situații neprevăzute în zbor

### 1.5.1 Aeronave rătăcite sau neidentificate

1.5.1.1 Îndată ce o unitate ATS află despre o aeronavă rătăcită, aceasta ia toate măsurile necesare potrivit 1.5.1.1.1 și 1.5.1.1.3 în scopul asistării aeronavei și protejării siguranței zborului ei.

1.5.1.1.1 În situația în care poziția aeronavei nu este cunoscută, unitatea ATS:

- a) încearcă să stabilească comunicații bilaterale cu aeronava, exceptând situația în care asemenea comunicații există deja;
- b) utilizează toate mijloacele disponibile pentru a determina poziția aeronavei;
- c) informează celelalte unități ATS în ale căror zone de responsabilitate este posibil ca aeronava să se fi rătăcit sau să se rătăcească, luând în considerare toți factorii care ar fi putut să afecteze navigația aeronavei în circumstanțele respective;
- d) informează, potrivit procedurilor locale agreeate, unitățile militare adecvate și le furnizează date privind planul de zbor și alte date relevante privind aeronava rătăcită;
- e) solicită din partea unităților menționate la punctele c) și d), precum și din partea altor aeronave în zbor, toată asistența posibilă în scopul de a stabili comunicațiile cu aeronava și de a determina poziția acesteia.

1.5.1.1.2 Cerințele de la punctele d) și e) sunt, de asemenea, aplicabile unităților ATS care sunt informate potrivit punctului c).

1.5.1.1.3 În situația când poziția aeronavei este stabilită, unitatea ATS:



- a) atenționează aeronava asupra poziției sale și asupra măsurilor corective care trebuie luate. Această atenționare are loc imediat, cu condiția ca ATS să afle că există o posibilitate de interceptare sau alte pericole pentru siguranța aeronavei; și
- b) furnizează, potrivit necesităților, celorlalte unități ATS și unităților militare adecvate informațiile relevante privind aeronava rătăcită, precum și orice recomandări transmise aeronavei.

1.5.1.2 Îndată ce o unitate ATS află despre o aeronavă neidentificată în zona sa de responsabilitate, aceasta acționează în scopul stabilirii identității aeronavei, oricând este necesar acest lucru pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian ori acest lucru este cerut din partea autorităților militare corespunzătoare potrivit procedurilor agreeate local. În acest scop, unitatea de trafic aerian ia măsuri precum următoarele, în funcție de circumstanțele respective:

- a) încearcă să stabilească comunicații bilaterale cu aeronava;
- b) solicită informații despre zbor din partea altor unități ATS din cadrul respectivei regiuni de informare a zborurilor și le solicită acestora sprijin în scopul stabilirii de comunicații bilaterale cu aeronava;
- c) solicită informații despre zbor din partea unor unități ATS care deserveșc regiunile de informare a zborurilor adiacente și le solicită acestora sprijin în scopul stabilirii de comunicații bilaterale cu aeronava;
- d) încearcă să obțină informații de la alte aeronave aflate în zona respectivă.

1.5.1.2.1 Unitatea ATS informează, potrivit necesităților, unitatea militară corespunzătoare îndată ce este stabilită identitatea aeronavei.

1.5.1.3 În cazul unei aeronave rătăcite sau neidentificate, posibilitatea ca aeronava să fie obiectul unei intervenții ilicite trebuie avută în vedere. Atunci când unitatea ATS consideră o aeronavă rătăcită sau neidentificată ca fiind obiectul unei intervenții ilicite, aceasta informează imediat autoritatea corespunzătoare desemnată de stat, conform procedurilor agreeate local.

## 1.5.2 Interceptarea aeronavelor civile

1.5.2.1 În momentul în care o unitate ATS află că o aeronavă este supusă interceptării în zona sa de responsabilitate, aceasta ia măsuri precum următoarele, în funcție de circumstanțele respective:

- a) încearcă să stabilească comunicații bilaterale cu aeronava interceptată prin orice mijloace disponibile, inclusiv utilizând frecvența radio de urgență 121.5 MHz, exceptând situația în care asemenea comunicații există deja;
- b) informează pilotul aeronavei interceptate despre interceptie;
- c) stabilește contactul cu unitatea de control interceptoare care menține comunicațiile bilaterale cu aeronava interceptoare și furnizează acesteia informațiile disponibile despre aeronavă;
- d) efectuează releu pentru mesajele între aeronava interceptoare sau unitatea de control interceptoare, potrivit necesităților;
- e) ia, în strânsă coordonare cu unitatea de control interceptoare, toate măsurile necesare pentru a se asigura siguranța aeronavei interceptate;
- f) informează unitățile ATS care deserveșc regiunile de informare a zborurilor adiacente în caz că există posibilitatea ca aeronava să se fi rătăcit venind dintr-o astfel de regiune adiacentă de informare a zborurilor.

1.5.2.2 În momentul în care o unitate ATS află că o aeronavă este supusă interceptării în afara zonei sale de responsabilitate, aceasta ia măsuri precum următoarele, în funcție de circumstanțele respective:

- a) informează unitatea ATS care deservește spațiul aerian în care are loc interceptarea, furnizând acestei unități informațiile disponibile care pot ajuta la identificarea aeronavei și solicitându-i să ia măsuri potrivit 1.5.2.1;
- b) efectuează releu pentru mesajele între aeronava interceptată și unitatea ATS corespunzătoare, unitatea de control interceptoare sau aeronava interceptoare.

## **Capitolul 2 — Servicii de control al traficului aerian**

### **2.1 Aplicarea**

2.1.1 Se furnizează serviciul de control al traficului aerian:

- a) tuturor zborurilor IFR în spațiile aeriene de clasă A, B, C, D și E;
- b) tuturor zborurilor VFR în spațiile aeriene de clasă B, C și D;
- c) tuturor zborurilor VFR speciale;
- d) întregului trafic de aerodrom la aerodromurile controlate.

### **2.2 Operarea serviciului de control al traficului aerian**

2.2.1 În scopul de a furniza serviciul de control al traficului aerian, unitatea ATS:

- a) primește informații privind intențiile de mișcare ale fiecărei aeronave ori privind modificarea în continuare a acestor intenții, precum și informații în timp real privind evoluția efectivă a fiecărei aeronave;
- b) determină, din informațiile primite, poziția relativă a fiecărei aeronave cunoscută în raport de celelalte;
- c) emite autorizări și transmite informații în scopul prevenirii coliziunii între aeronavele aflate sub controlul propriu, precum și al grăbirii și menținerii regularității traficului;
- d) coordonează autorizările cu alte unități, potrivit necesităților:
  - 1) oricând vreo aeronavă ar putea intra, în caz contrar, în conflict cu alt trafic operat sub controlul unei asemenea alte unități;
  - 2) înainte de a transfera controlul unei aeronave unei asemenea alte unități.

2.2.2 Autorizările emise de către unitățile ATC asigură eșalonarea:

- a) între toate zborurile desfășurate în spațiile aeriene de clasă A și B;
- b) între toate zborurile IFR desfășurate în spațiile aeriene de clasă C, D și E;
- c) între toate zborurile IFR și VFR desfășurate în spațiile aeriene de clasă C;
- d) între toate zborurile IFR și zborurile speciale VFR;
- e) între toate zborurile speciale VFR, cu excepția cazului în care autoritatea competentă dispune altceva;

cu excepția situațiilor în care, la cererea unei aeronave și cu permisiunea din partea autorității ATS corespunzătoare pentru situațiile precizate la punctul b) de mai sus în spații aeriene de clasă D și E, zborul poate fi autorizat fără asigurarea eșalonării pe o anumită porțiune precizată a zborului sub 3 050 m (10 000 ft) în timpul urcării sau coborârii, pe timp de zi, în condiții meteorologice la vedere.

2.2.3 Cu excepția cazului în care se poate aplica o reducere a eșalonării minime în vecinătatea aerodromurilor, unitatea ATS realizează eșalonarea cel puțin printr-una din următoarele metode:

- a) eșalonare verticală, obținută prin alocarea de niveluri diferite, alese din tabelul corespunzător nivelurilor de zbor de croazieră, potrivit reglementărilor naționale aplicabile elaborate în conformitate cu apendicele 2 la anexa la prezentul regulament, ținând cont că, prin excepție, corelarea prescrisă între nivel și drumul magnetic nu se aplică oricând se indică altfel într-o publicație de informare aeronautică adecvată sau în autorizările pentru controlul traficului aerian transmise de controlul traficului aerian. Minima eșalonării verticale este 300 m (1 000 ft) în valoare nominală până la și inclusiv FL 410 și 600 m (2 000 ft) în valoare nominală deasupra acestui nivel;
- b) eșalonare orizontală, obținută prin asigurarea:
  - 1) unei eșalonări longitudinale, prin menținerea unui interval între aeronavele ce operează de-a lungul aceluiași traiect, ori pe traiecte convergente sau reciproce, interval exprimat în unități de distanță sau timp; sau
  - 2) unei eșalonări laterale, prin menținerea aeronavelor pe rute diferite sau în zone geografice diferite.

## 2.3 Eșalonarea minimă

- 2.3.1 Stabilirea eșalonării minime ce urmează a fi aplicată într-o porțiune precizată de spațiu aerian trebuie făcută de către ANSP responsabilă cu asigurarea serviciilor de trafic aerian și aprobată de către autoritatea competentă în cauză.
- 2.3.2 Atunci când traficul străbate spațiile aeriene adiacente dintr-unul în celălalt și pentru rute care sunt mai apropiate de granița comună a celor două spații adiacente decât valoarea eșalonării minime aplicabilă în circumstanțele respective, stabilirea eșalonării minime se face prin consultare între ANSP responsabile cu furnizarea serviciilor în spații aeriene adiacente.
- 2.3.3 Detaliile privind eșalonările minime stabilite și zonele pentru aplicarea lor se notifică:
  - a) tuturor unităților ATS interesate; și
  - b) piloților și operatorilor, prin intermediul publicațiilor de informare aeronautică specifice, în toate acele cazuri în care asigurarea eșalonării se bazează pe utilizarea de către aeronave a unor mijloace ori tehnici specifice de navigație.

## 2.4 Autorizările pentru controlul traficului aerian

- 2.4.1 Autorizările **pentru controlul** traficului aerian se bazează exclusiv pe cerințele pentru furnizarea serviciului de control al traficului aerian.
- 2.4.2 Conținutul autorizărilor
  - 2.4.2.1 O autorizare pentru controlul traficului aerian indică:
    - a) identificatorul aeronavei, conform planului de zbor;
    - b) limita autorizării;
    - c) ruta de zbor;
    - d) nivelul (nivelurile) pentru zbor pentru întreaga rută sau o porțiune a sa, precum și schimbările de nivel, în caz că se cere așa ceva;
    - e) orice instrucțiuni sau informații necesare privind alte aspecte, precum manevre pentru apropiere sau plecare, comunicații sau ora la care expiră autorizarea.
  - 2.4.3 Autorizări pentru zborurile transsonice
    - 2.4.3.1 Autorizarea pentru controlul traficului aerian relativă la faza de accelerare transsonică a unui zbor supersonic se extinde astfel încât să acopere cel puțin sfârșitul fazei respective.

- 2.4.3.2 Se recomandă ca autorizarea pentru controlul traficului aerian relativă la decelerarea și coborârea unei aeronave de la croaziera supersonică la zbor subsonic să permită coborârea neîntreruptă, cel puțin pe durata fazei transsonice.
- 2.4.4 Confirmarea prin repetare a autorizărilor și a informațiilor semnificative pentru siguranță
- 2.4.4.1 Echipajul de comandă al aeronavei confirmă prin repetare controlorului de trafic aerian părțile din autorizările ATC și instrucțiunile transmise prin voce. Următoarele elemente se confirmă întotdeauna prin repetare:
- autorizarea ATC de rută;
  - autorizările și instrucțiunile de intrare, aterizare, decolare de la, rămânere înainte de, traversare, rulaj înapoi, pentru orice pistă; și
  - pista în serviciu, calajele altimetrice, codurile SSR, canalele de comunicare nou repartizate, instrucțiunile privind nivelurile, instrucțiunile privind capul și viteza; și
  - nivelul de tranziție, în caz că a fost transmis de controlor sau este conținut în informările ATIS.
- 2.4.4.1.1 Alte autorizări sau instrucțiuni, inclusiv autorizările condiționate și instrucțiunile de rulaj se repetă sau se confirmă de o manieră care să indice clar că ele au fost înțelese și că ele vor fi respectate.
- 2.4.4.1.2 Controlorul ascultă confirmarea prin repetare pentru a se convinge că autorizarea sau instrucțiunea a fost corect confirmată de echipaj și ia măsuri imediate pentru corectarea oricărei nepotriviri apărute în cadrul repetării.
- 2.4.4.2 Cu excepția cazurilor în care ANSP solicită altceva, nu se efectuează confirmarea prin repetare prin voce a mesajelor CPDLC.
- 2.4.5 Coordonarea autorizărilor
- 2.4.5.1 O autorizare **pentru controlul** traficului aerian se coordonează între unitățile ATC astfel încât să acopere întreaga rută de zbor a aeronavei sau o porțiune din aceasta, așa cum descriu dispozițiile 2.4.5.1.1-2.4.5.4.
- 2.4.5.1.1 O aeronavă se autorizează de zbor pentru întreaga rută până la aerodromul intenționat ca primă destinație:
- atunci când a fost posibil, înainte de plecare, ca autorizarea să fie coordonată cu toate unitățile de control sub al căror control urmează să intre aeronava; sau
  - atunci când există suficientă certitudine că se va realiza coordonarea în prealabil între acele unități sub al căror control urmează să intre aeronava.
- 2.4.5.2 Atunci când coordonarea, potrivit 2.4.5.1.1, nu a putut fi realizată sau nu poate fi 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 autorizare în continuare, putând fi emise de către unitatea ATS instrucțiuni de zbor în zonă de așteptare, după caz.
- 2.4.5.2.1 Atunci când este solicitată în acest sens de către o unitate ATC, aeronava contactează o unitate de control al traficului aerian în aval pe ruta intenționată, în scopul de a primi o autorizare de zbor în aval, înainte de a atinge punctul de transfer al controlului.
- 2.4.5.2.1.1 Aeronava păstrează comunicația bilaterală necesară cu unitatea ATC curentă pe perioada cât durează obținerea autorizării de zbor în aval.
- 2.4.5.2.1.2 O autorizare emisă ca autorizare de zbor în aval este clar identificabilă ca atare de către pilot.

- 2.4.5.2.1.3 În afara cazului în care se coordonează acest lucru, o autorizare de zbor în aval nu afectează profilul de zbor original al aeronavei în niciun alt spațiu aerian decât cel al unității de control responsabile pentru acordarea autorizării de zbor în aval în continuare.
- 2.4.5.3 Atunci când o aeronavă intenționează să plece de la un aerodrom în cadrul unei regiuni de control spre a intra în altă regiune de control într-un interval de treizeci de minute, ori în cuprinsul unei alte durate de timp după cum a fost agreat între cele două unități ATC implicate, coordonarea cu al doilea centru de control regional se efectuează anterior acordării autorizării de plecare.
- 2.4.5.4 Atunci când o aeronavă intenționează să părăsească o regiune de control spre a zbura în spațiu necontrolat și va reintra ulterior în aceeași sau în altă regiune de control, se poate emite o autorizare de zbor de la punctul de plecare la aerodromul intenționat ca primă destinație. O asemenea autorizare, precum și modificările aduse ei ulterior, se aplică numai porțiunilor de zbor efectuat în cuprinsul spațiului aerian controlat.

## **2.5 Controlul mișcării persoanelor și vehiculelor la aerodromuri**

- 2.5.1 Deplasarea persoanelor și vehiculelor, inclusiv a aeronavelor tractate pe suprafața de manevră a aerodromurilor, se controlează de turnul de control de aerodrom potrivit necesităților, astfel încât să se evite pericolele pentru ele sau pentru aeronavele care aterizează, staționează, rulează sau decolează.
- 2.5.2 Acolo unde sunt activate proceduri pentru operarea în condiții de vizibilitate redusă:
- a) persoanele și vehiculele care operează pe suprafața de manevră a aerodromului se restricționează la minimul esențial și se acordă atenție deosebită cerințelor de protejare a suprafeței (suprafețelor) sensibile ILS/MLS atunci când sunt în desfășurare operațiuni de apropiere de precizie de Cat. II sau Cat. III;
  - b) cu respectarea prevederilor de la 2.5.3, eșalonarea minimă dintre vehicule și aeronavele care rulează se stabilește așa cum se specifică de către ANSP și se aprobă de către autoritatea competentă, ținând cont de mijloacele disponibile;
  - c) acolo unde se desfășoară continuu la aceeași pistă operațiuni de precizie mixte ILS/MLS de Cat. II și Cat. III, se asigură protejarea celor mai restrictive suprafețe critice și sensibile ILS, respectiv MLS.
- 2.5.3 Se acordă prioritate vehiculelor pentru situații de urgență care se deplasează spre a acorda asistență unei aeronave ce se află în pericol, față de oricare alt trafic pe suprafața de manevră.
- 2.5.4 Cu respectarea prevederilor de la 2.5.3, vehiculele aflate pe suprafața de manevră se conformează următoarelor norme:
- a) vehiculele și vehiculele care tractează aeronave acordă prioritate aeronavelor care aterizează, decolează sau rulează;
  - b) vehiculele acordă prioritate vehiculelor care tractează aeronave;
  - c) vehiculele acordă prioritate altor vehicule, în conformitate cu instrucțiunile la nivelul unității ATS;
  - d) fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctele a), b) și c), orice vehicul sau vehicul care tractează o aeronavă se conformează instrucțiunilor din partea turnului de control de aerodrom.

## **2.6 Zboruri speciale VFR în zone de control**

2.6.1 Zborurile speciale VFR pot fi autorizate să opereze într-o zonă de control, sub rezerva unei autorizări ATC. Cu excepția cazului în care se permite de către autoritatea competentă pentru elicoptere, în cazuri speciale, cum ar fi zboruri medicale, operațiuni de căutare și salvare și stingere a incendiilor, se aplică următoarele condiții suplimentare:

- a) de către pilot:
  - i) fără nori și cu vederea solului;
  - ii) vizibilitatea din zbor nu este mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, nu este mai mică de 800 m;
  - iii) la viteza de 140 noduri IAS sau mai puțin pentru a oferi posibilități adecvate de a observa restul traficului, precum și orice alte obstacole la timp, pentru a evita o coliziune; și
- b) de către ATC:
  - i) doar pe timp de zi, cu excepția cazului în care autoritatea competentă permite altceva;
  - ii) vizibilitatea la sol nu este mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, nu este mai mică de 800 m;
  - iii) plafonul nu este sub 180 m (600 ft).

## **Capitolul 3 — Serviciul de informare a zborurilor**

### **3.1 Aplicarea**

3.1.1 Se furnizează serviciul de informare a zborurilor de către unitățile ATS corespunzătoare tuturor aeronavelor care pot fi afectate de aceste informații și:

- a) cărora li se furnizează serviciu de trafic aerian; sau
- b) care sunt cunoscute în alt mod unităților trafic aerian corespunzătoare.

3.1.2 Recepționarea serviciului de informare a zborurilor nu îl eliberează pe pilotul comandant al aeronavei de vreuna din responsabilitățile pe care le deține, iar acesta rămâne responsabil de decizia finală în ceea ce privește orice schimbare propusă la planul de zbor.

3.1.3 Atunci când unitățile 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.

### **3.2 Aria de aplicabilitate a serviciului de informare a zborurilor**

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

- a) SIGMET și AIRMET;
- b) privind activitatea anterioară unei erupții vulcanice, la erupțiile vulcanice și norii de cenușă vulcanică;
- c) privind eliberarea în atmosferă de materii radioactive sau chimice toxice;
- d) privind modificări în starea operațională a mijloacelor de navigație radio;

- e) privind modificări în starea aerodromurilor și a mijloacelor tehnice asociate, inclusiv informații privind starea suprafețelor de mișcare a aerodromului atunci când sunt afectate de zăpadă, gheață sau grosime semnificativă a stratului de apă;
- f) privind baloanele libere nepilotate;

precum și orice alte informații care pot afecta siguranța.

3.2.2 Serviciul de informare a zborurilor include, suplimentar față de precizările de la 3.2.1, furnizarea de informații privind:

- a) condițiile meteorologice observate sau prognozate la aerodromurile de plecare, destinație sau de rezervă;
- b) pericolele de coliziune, aeronavelor care operează în spațiul aerian de clasă C, D, E, F și G;
- c) pentru zborurile peste întinderi de apă, în măsura posibilului și atunci când sunt solicitate de pilot, orice informații disponibile, precum indicativul radio, poziția, drumul adevărat, viteza etc., navelor maritime de suprafață din zonă.

3.2.3 Serviciul de informare a zborurilor furnizat zborurilor VFR trebuie să includă, suplimentar față de precizările de la 3.2.1, furnizarea de informații disponibile privind condițiile de trafic și meteorologice pe rută care pot face impracticabilă operarea în condiții VFR.

### **3.3 Serviciul de informare terminală automată (ATIS)**

3.3.1 Utilizarea mesajelor ATIS în transmisiile direcționate de tip cerere/răspuns

3.3.1.1 La solicitarea pilotului, unitatea ATS în cauză transmite mesajul (mesajele) ATIS corespunzătoare.

3.3.1.2 Ori de câte ori se furnizează servicii ATIS-voce și/sau D-ATIS:

- a) aeronava confirmă recepționarea mesajului la stabilirea legăturii de comunicații cu unitatea ATS care furnizează serviciul de control de apropiere, cu turnul de control la aerodrom sau serviciul de informații privind zborurile de pe aerodromuri (AFIS), după caz;
- b) atunci când răspunde mesajului de confirmare a recepționării unui ATIS sau, în cazul unei aeronave care sosește, la un alt moment ce poate fi stabilit de către autoritatea competentă, unitatea ATS corespunzătoare transmite aeronavei valoarea actualizată a calajului altimetric.

3.3.1.3 Nu este necesar ca informațiile conținute într-un mesaj ATIS actual, a cărui recepție a fost confirmată de aeronava implicată, să mai fie incluse într-o transmisie direcționată către aeronava respectivă, cu excepția valorii calajului altimetric, care trebuie să fie furnizată în conformitate cu 3.3.1.2.

3.3.1.4 Dacă o aeronavă confirmă recepționarea unui mesaj ATIS care nu mai este actual, atunci orice element din mesaj care necesită actualizare se comunică fără întârziere aeronavei.

3.3.2 ATIS pentru aeronavele care sosesc și care pleacă

3.3.2.1 Mesajele ATIS care conțin informații atât pentru sosire cât și pentru plecare cuprind următoarele elemente, în ordinea precizată:

- a) numele aerodromului;
- b) indicativul procedurii de sosire și/sau plecare;
- c) tipul contractului, în cazul în care comunicația este prin D-ATIS;
- d) indicativul;
- e) momentul observației, dacă este cazul;

- f) tipul (tipurile) de proceduri anticipate;
- g) pista (pistele) în serviciu; starea vreunui element restrictiv ce ar putea constitui un pericol potențial, după caz;
- h) condițiile semnificative ale stării pistei și, dacă este cazul, starea acțiunii de frânare;
- i) întârzierea în zona de așteptare, dacă este cazul;
- j) nivelul de tranziție, dacă este cazul;
- k) alte informații esențiale din punct de vedere operațional;
- l) viteza și intensitatea vântului la suprafață, inclusiv variațiile semnificative și, în caz că sunt disponibili senzori de vânt instalați special pe secțiuni ale pistei (pistelor) în serviciu iar aceste informații sunt necesare operatorilor, se va indica pista și secțiunea pistei la care se referă informațiile respective;
- m) valorile vizibilității și, dacă este cazul, RVR; <sup>(3)</sup>
- n) fenomenele meteorologice de timp prezent; <sup>(\*)</sup>
- o) norii sub 1 500 m (5 000 ft) sau sub cea mai ridicată altitudine minimă de sector, oricare este mai mare; norii cumulonimbus; atunci când cerul este invizibil, vizibilitatea verticală, dacă este disponibilă; <sup>(\*)</sup>
- p) temperatura aerului;
- q) temperatura punctului de rouă;
- r) valoarea calajului altimetric (calajelor altimetrice);
- s) orice informații disponibile privind fenomenele meteorologice semnificative în zonele de apropiere și urcare după decolare, inclusiv forfecarea vântului, precum și informații semnificative din punct de vedere operațional asupra fenomenelor meteorologice recente;
- t) prognoza de tip tendință, dacă este disponibilă; și
- u) instrucțiuni specifice ATIS.

### 3.3.3 ATIS pentru aeronavele care sosesc

#### 3.3.3.1 Mesajele ATIS care conțin informații destinate numai sosirii aeronavelor conțin următoarele elemente de informare, în ordinea precizată:

- a) numele aerodromului;
- b) indicativul procedurii de sosire;
- c) tipul contractului, în cazul în care comunicația este prin D-ATIS;
- d) indicativul;
- e) momentul observației, dacă este cazul;
- f) tipul (tipurile) de proceduri anticipate;
- g) pista (pistele) în serviciu pentru aterizare; starea vreunui element restrictiv ce ar putea constitui un pericol potențial, după caz;
- h) condițiile semnificative ale stării pistei și, dacă este cazul, starea acțiunii de frânare;

---

<sup>3</sup> \*) Aceste elemente se înlocuiesc prin abrevierea „CAVOK” ori de câte ori sunt îndeplinite simultan la momentul observării condițiile următoare: a) vizibilitate, 10 km sau mai mult și cea mai mică vizibilitate neraportată; b) lipsa norilor semnificativi din punct de vedere operațional; și c) lipsa fenomenelor meteorologice semnificative pentru aviație.



- i) întârzierea în zona de așteptare, dacă este cazul;
- j) nivelul de tranziție, dacă este cazul;
- k) alte informații esențiale din punct de vedere operațional;
- l) viteza și intensitatea vântului la suprafață, inclusiv variațiile semnificative și, în caz că sunt disponibili senzori de vânt instalați special pe secțiuni ale pistei (pistelor) în serviciu iar aceste informații sunt necesare operatorilor, se va indica pista și secțiunea pistei la care se referă informațiile respective;
- m) valorile vizibilității și, dacă este cazul, RVR; (\*)
- n) fenomenele meteorologice de timp prezent; (4)
- o) norii sub 1 500 m (5 000 ft) sau sub cea mai ridicată altitudine minimă de sector, oricare este mai mare; norii cumulonimbus; atunci când cerul este invizibil, vizibilitatea verticală, dacă este disponibilă; (\*)
- p) temperatura aerului;
- q) temperatura punctului de rouă;
- r) valoarea calajului altimetric (calajelor altimetrice);
- s) orice informații disponibile privind fenomenele meteorologice semnificative în zona de apropiere, inclusiv forfecarea vântului, precum și informații semnificative din punct de vedere operațional asupra fenomenelor meteorologice recente;
- t) prognoza de tip tendință, dacă este disponibilă; și
- u) instrucțiuni specifice ATIS.

### 3.3.4 ATIS pentru aeronavele care pleacă

#### 3.3.3.1 Mesajele ATIS care conțin informații destinate numai plecării aeronavelor conțin următoarele elemente de informare, în ordinea precizată:

- a) numele aerodromului;
- b) indicativul procedurii de plecare;
- c) tipul contractului, în cazul în care comunicația este prin D-ATIS;
- d) indicativul;
- e) momentul observației, dacă este cazul;
- f) pista (pistele) în serviciu pentru decolare; starea vreunui element restrictiv ce ar putea constitui un pericol potențial, după caz;
- g) condițiile semnificative ale stării pistei (pistelor) ce urmează a fi folosită(e) la decolare și, dacă este cazul, starea acțiunii de frânare;
- h) întârzierea în zona de plecare, dacă este cazul;
- i) nivelul de tranziție, dacă este cazul;
- j) alte informații esențiale din punct de vedere operațional;

---

<sup>4</sup> \*) Aceste elemente se înlocuiesc prin abrevierea „CAVOK” ori de câte ori sunt îndeplinite simultan la momentul observării condițiile următoare: a) vizibilitate, 10 km sau mai mult și cea mai mică vizibilitate neraportată; b) lipsa norilor semnificativi din punct de vedere operațional; și c) lipsa fenomenelor meteorologice semnificative pentru aviație.

- k) viteza și intensitatea vântului la suprafață, inclusiv variațiile semnificative și, în caz că sunt disponibili senzori de vânt instalați special pe secțiuni ale pistei (pistelor) în serviciu iar aceste informații sunt necesare operatorilor, se va indica pista și secțiunea pistei la care se referă informațiile respective;
- l) valorile vizibilității și, dacă este cazul, RVR; (\*)
- m) fenomenele meteorologice de timp prezent; (5)
- n) norii sub 1 500 m (5 000 ft) sau sub cea mai ridicată altitudine minimă de sector, oricare este mai mare; norii cumulonimbus; atunci când cerul este invizibil, vizibilitatea verticală, dacă este disponibilă; (\*)
- o) temperatura aerului;
- p) temperatura punctului de rouă;
- q) valoarea calajului altimetric (calajelor altimetrice);
- r) orice informații disponibile privind fenomenele meteorologice semnificative în zona de urcare după decolare, inclusiv forfecarea vântului;
- s) prognoza de tip tendință, dacă este disponibilă; și
- t) instrucțiuni specifice ATIS.

## **Capitolul 4 — Serviciul de alarmare**

### **4.1 Aplicarea**

4.1.1 Serviciul de alarmare se furnizează de către unitățile ATS:

- a) tuturor aeronavelor cărora li se furnizează serviciul ATC;
- b) pe cât posibil, tuturor celorlalte aeronave care au depus un plan de zbor sau despre care au cunoștință în alt mod serviciile de trafic aerian; și
- c) oricărei aeronave despre care se cunoaște sau se presupune că este supusă unei intervenții ilicite.

### **4.2 Informarea aeronavelor care operează în vecinătatea unei aeronave aflate în situație de urgență**

- 4.2.1 Atunci când o unitate 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 se informează privind natura situației de urgență, cât de curând posibil, cu excepția situațiilor prevăzute la punctul 4.2.2.
- 4.2.2 Atunci când o unitate de trafic aerian cunoaște sau bănuiește că o aeronavă este supusă unei intervenții ilicite, nu se face nicio referire la natura acestei urgențe în comunicațiile ATS aer-sol, cu excepția acelor situații în care referirea a fost efectuată în comunicații pentru prima dată chiar de către aeronava în cauză și există certitudinea că o asemenea referire nu va agrava situația.

---

<sup>5</sup> \*) Aceste elemente se înlocuiesc prin abrevierea „CAVOK” ori de câte ori sunt îndeplinite simultan la momentul observării condițiile următoare: a) vizibilitate, 10 km sau mai mult și cea mai mică vizibilitate neraportată; b) lipsa norilor semnificativi din punct de vedere operațional; și c) lipsa fenomenelor meteorologice semnificative pentru aviație.

## Capitolul 5 — Servicii meteorologice — Observații de la aeronava în zbor și rapoarte prin comunicații de voce

### 5.1 Tipuri de observații de la aeronave

5.1.1 În orice fază a zborului se efectuează următoarele observații:

- a) observații speciale de la aeronava în zbor; și
- b) alte observații excepționale de la aeronava în zbor.

### 5.2 Observații speciale de la aeronava în zbor

5.2.1 Observațiile speciale se efectuează și se raportează de către toate aeronavele în situațiile în care au loc sau se observă următoarele condiții meteorologice:

- a) turbulență severă sau moderată; sau
- b) givraj moderat sau puternic; sau
- c) undă orografică intensă; sau
- d) oraje, fără grindină, care sunt obscurizate, înglobate în alte tipuri de nori, întinse sau care formează linii de gren; sau
- d) oraje, cu grindină, care sunt obscurizate, înglobate în alte tipuri de nori, întinse sau care formează linii de gren; sau
- f) furtună puternică de praf sau furtună puternică de nisip; sau
- g) nor de cenușă vulcanică; sau
- h) activitate vulcanică preeruptivă sau erupție vulcanică.

5.2.2 Autoritățile competente dispun, în funcție de necesități, alte condiții care se raportează de către toate aeronavele atunci când sunt întâlnite sau observate.

### 5.3 Alte observații excepționale de la aeronava în zbor

5.3.1 În situația în care au loc alte condiții meteorologice, care nu sunt enumerate la 5.2.1, de exemplu forfecarea vântului și care, în opinia comandantului aeronavei, pot afecta siguranța zborurilor sau pot avea efecte asupra eficacității operațiunilor altor aeronave, comandantul aeronavei informează unitatea ATS corespunzătoare în cel mai scurt timp posibil.

### 5.4 Raportarea observațiilor de la aeronavele în zbor prin comunicații de voce

5.4.1 Observațiile de la aeronavele în zbor se raportează în timpul zborului, în momentul efectuării acestora sau, în funcție de posibilități, imediat după efectuarea acestora.

5.4.2 Observațiile de la aeronavele în zbor se consideră rapoarte în zbor și respectă specificațiile tehnice de la apendicele 5.

### 5.5 Schimbul de rapoarte efectuate în zbor

5.5.1 Unitățile ATS transmit, în cel mai scurt timp posibil, conținutul rapoartelor excepționale în zbor:

- a) către alte aeronave în cauză;
- b) către unitatea de veghe meteorologică aeronautică asociată (MWO); și
- c) către alte unități ATS în cauză.

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

**APENDICELE 4 — CLASIFICAREA SPAȚIILOR AERIENE ATS — SERVICIILE FURNIZATE ȘI CERINȚELE PENTRU ZBORURI**

*(trimitere de la Partea B, capitolul 1, 1.2.1)*

<i>Clasa</i>	<i>Tipul de zbor</i>	<i>Eșalonare furnizată</i>	<i>Serviciu furnizat</i>	<i>Limita viteză (*)</i>	<i>de</i>	<i>Cerință privind capacitatea de comunicare radio</i>	<i>Comunicații de voce aer-sol bilaterale continue necesare</i>	<i>Supuse autorizării ATC</i>
<b>A</b>	Doar IFR	Toate aeronavele	Serviciul de control al traficului aerian	Nu se aplică		Da	Da	Da
<b>B</b>	IFR	Toate aeronavele	Serviciul de control al traficului aerian	Nu se aplică		Da	Da	Da
	VFR	Toate aeronavele	Serviciul de control al traficului aerian	Nu se aplică		Da	Da	Da
<b>C</b>	IFR	IFR față de IFR IFR față de VFR	Serviciul de control al traficului aerian	Nu se aplică		Da	Da	Da
	VFR	VFR față de IFR	1) Serviciul de control al traficului aerian pentru eșalonarea față de IFR; 2) Informări de trafic VFR/VFR (și indicații pentru evitarea traficului aerian, la cerere)	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL		Da	Da	Da
<b>D</b>	IFR	IFR față de IFR	Serviciul de control al traficului aerian, informări de trafic despre zborurile VFR (și indicații pentru evitarea traficului aerian, la cerere)	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL		Da	Da	Da

<i>Clasa</i>	<i>Tipul de zbor</i>	<i>Eșalonare furnizată</i>	<i>Serviciu furnizat</i>	<i>Limita de viteză (*)</i>	<i>Cerință privind capacitatea de comunicare radio</i>	<i>Comunicații de voce aer-sol bilaterale continue necesare</i>	<i>Supuse autorizării i ATC</i>
	VFR	Nu	Informări de trafic IFR/VFR și VFR/VFR (și indicații pentru evitarea traficului aerian, la cerere)	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da	Da	Da
<b>E</b>	IFR	IFR față de IFR	Serviciul de control al traficului aerian și dacă este posibil, informări de trafic despre zborurile VFR	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da	Da	Da
	VFR	Nu	Informări de trafic, dacă este posibil	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nu (**)	Nu (**)	Nu
<b>F</b>	IFR	IFR față de IFR, dacă este posibil	Serviciul consultativ de trafic aerian; serviciul de informare a zborurilor, la cerere	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da (***)	Nu (***)	Nu
	VFR	Nu	Serviciul de informare a zborurilor la cerere	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nu (**)	Nu (**)	Nu

<i>Clasa</i>	<i>Tipul de zbor</i>	<i>Eșalonare furnizată</i>	<i>Serviciu furnizat</i>	<i>Limita de viteză (*)</i>	<i>Cerință privind capacitatea de comunicare radio</i>	<i>Comunicații de voce aer-sol bilaterale continue necesare</i>	<i>Supuse autorizării i ATC</i>
<b>G</b>	IFR	Nu	Serviciul de informare a zborurilor la cerere	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da (**)	Nu (**)	Nu
	VFR	Nu	Serviciul de informare a zborurilor la cerere	250 noduri IAS sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nu (**)	Nu (**)	Nu

(\*) Când altitudinea de tranziție este sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL, se va folosi FL 100 în locul valorii de 10 000 ft.

(\*\*) Piloții mențin supravegherea comunicațiilor continue de voce aer-sol și stabilesc comunicații bilaterale, dacă este cazul, pe canalul de comunicare corespunzător în RMZ.

(\*\*\*) Comunicații de voce aer-sol obligatorii pentru zborurile care participă la serviciul consultativ de trafic aerian. Piloții mențin supravegherea comunicațiilor continue de voce aer-sol și stabilesc comunicații bilaterale, dacă este cazul, pe canalul de comunicare corespunzător în RMZ.

## APENDICELE 5

### CERINȚE PRIVIND SERVICIILE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

#### SPECIFICAȚII TEHNICE REFERITOARE LA OBSERVAȚIILE DE LA AERONAVE ȘI RAPOARTELE PRIN COMUNICAȚII DE VOCE

#### 1. CONȚINUTUL RAPOARTELOR ÎN ZBOR

##### 1.1 RAPOARTE SPECIALE ÎN ZBOR

##### 1.1.1 Elementele cuprinse în rapoartele speciale sunt:

Indicativul tipului de mesaj

Secțiunea 1 (Informații despre poziție)

Indicativul aeronavei

Poziția sau latitudinea și longitudinea

Ora

Nivelul de zbor sau altitudinea de zbor

Secțiunea 3 (Informații meteorologice)

Condițiile care necesită transmiterea de rapoarte speciale de la bordul aeronavei sunt selectate din lista enumerată în partea B capitolul 5, paragraful 5.2.1.

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

##### 2.1 Raportarea forfecării vântului

2.1.1 Atunci când avertizările asupra forfecării vântului provin de la aeronave aflate în faza de urcare sau cea de apropiere a zborului, acestea includ tipul de aeronavă.

2.1.2 În cazul în care au fost raportate sau prognozate condiții de vânt de forfecare în faza de urcare sau cea de apropiere a zborului, dar nu au avut loc, pilotul comandant informează cât mai curând posibil unitatea ATS corespunzătoare, cu excepția cazului în care pilotul comandant știe că unitatea ATS corespunzătoare a fost deja informată în acest sens de către o aeronavă anterioară.

##### 2.2 Raportarea după zbor a activității vulcanice

2.2.1 După sosirea unei aeronave la aerodrom, raportul privind activitatea vulcanică, completat, se predă la sosire de către operatorul aerian sau de către un membru al echipajului către unitatea meteorologică de aerodrom sau, în cazul în care unitatea meteorologică aeronautică nu este ușor accesibilă membrilor echipajelor la sosire, formularul completat trebuie transmis în conformitate cu procedurile locale stabilite între administrația meteorologică aeronautică și operatorul aerian în cauză.

2.2.2 Raportul privind activitatea vulcanică, completat, primit de către unitatea meteorologică aeronautică, se transmite fără întârziere către centrul de veghe meteorologică din regiunea de informare a zborurilor în care a fost observată activitatea vulcanică.



### Supliment la anexă

Lista diferențelor care urmează a fi notificate OACI, în conformitate cu articolul 5 din prezentul regulament:

#### PARTEA B

**Diferențe între partea B și standardele internaționale cuprinse în anexele 11 (ediția 13, până la și inclusiv amendamentul 47-B) și 3 (ediția 17, până la și inclusiv amendamentul 75) față de Convenția privind aviația civilă internațională.**

<b>Diferența A11-01</b> Anexa 11 a OACI Capitolul 2	Dispoziție nouă. Regulamentul Uniunii paragraful 1.5.1.1.2, care are la bază anexa 11 a OACI, paragraful 2.24.1.1.1, Notă, precizează:  1.5.1.1.2 Cerințele de la punctele d) și e) sunt, de asemenea, aplicabile unităților ATS care sunt informate potrivit punctului c).
<b>Diferența A11-02</b> Anexa 11 a OACI Capitolul 2	Dispoziție nouă. Regulamentul Uniunii paragraful 1.5.1.1.3, care are la bază anexa 11 a OACI, paragraful 2.24.1.1.1 și paragraful 2.24.1.1, Notă, precizează:  1.5.1.1.3 În situația când poziția aeronavei este stabilită, unitatea ATS:  a) atenționează aeronava asupra poziției sale și asupra măsurilor corective care trebuie luate. Această atenționare are loc imediat, cu condiția ca ATS să afle că există o posibilitate de interceptare sau alte pericole pentru siguranța aeronavei; și  b) furnizează, potrivit necesităților, celorlalte unități ATS și unităților militare adecvate informațiile relevante privind aeronava rătăcită, precum și orice recomandări transmise aeronavei.
<b>Diferența A11-03</b> Anexa 11 a OACI Capitolul 2	Dispoziție nouă. Regulamentul Uniunii paragraful 1.5.1.3, care are la bază anexa 11 a OACI, paragraful 2.23.3, Nota 1 și paragraful 2.24.1.3, precizează:  1.5.1.3 În cazul unei aeronave rătăcite sau neidentificate, trebuie avută în vedere posibilitatea ca aeronava să fie obiectul unei intervenții ilicite. Atunci când unitatea ATS consideră o aeronavă rătăcită sau neidentificată ca fiind obiectul unei intervenții ilicite, aceasta informează imediat autoritatea

<p><b>Diferența A11-04</b> Anexa 11 a OACI Capitolul 3</p>	<p>corespunzătoare desemnată de stat, conform procedurilor agreate local.</p> <p>Dispoziție nouă. Regulamentul Uniunii, paragraful 2.2.2, precizează:</p> <p>2.2.2 Autorizările emise de către unitățile ATC asigură eșalonarea:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) între toate zborurile desfășurate în spațiile aeriene de clasă A și B;</li> <li>b) între toate zborurile IFR desfășurate în spațiile aeriene de clasă C, D și E;</li> <li>c) între toate zborurile IFR și VFR desfășurate în spațiile aeriene de clasă C;</li> <li>d) între toate zborurile IFR și zborurile speciale VFR;</li> <li>e) între toate zborurile speciale VFR, cu excepția cazului în care autoritatea competentă dispune altceva;</li> </ul> <p>cu excepția situațiilor în care, la cererea pilotului unei aeronave și cu acceptul pilotului celeilalte aeronave și cu permisiunea din partea autorității competente pentru situațiile precizate la punctul b) de mai sus, în spații aeriene de clasă D și E, zborul poate fi autorizat fără asigurarea eșalonării pe o anumită porțiune precizată a zborului sub 3 050 m (10 000 ft) în timpul urcării sau coborârii, pe timp de zi, în condiții meteorologice la vedere.</p>
<p><b>Diferența A11-05</b> Anexa 11 a OACI Capitolul 3</p>	<p>Regulamentul Uniunii, paragraful 2.4.4.1, precizează (cu adăugarea la standardele OACI din anexa 11, 3.7.3.1 a textului subliniat):</p> <p>2.4.4 Confirmarea prin repetare a autorizărilor și a informațiilor semnificative pentru siguranță</p> <p>2.4.4.1 Echipajul de comandă al aeronavei confirmă prin repetare controlorului de trafic aerian părțile din autorizările ATC și instrucțiunile transmise prin voce. Următoarele elemente se confirmă întotdeauna prin repetare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) autorizarea ATC de rută;</li> </ul>

<p><b>Diferența A11-06</b> Anexa 11 a OACI Capitolul 3</p>	<p>b) autorizările și instrucțiunile de intrare, aterizare, decolare de la, rămânere înainte de, traversare, <u>rulaj</u> înapoi, pentru orice pistă; și</p> <p>c) pista în serviciu, calajele altimetrice, codurile SSR, <u>canalele de comunicare nou repartizate</u>, instrucțiunile privind nivelurile, instrucțiunile privind capul și viteza; și</p> <p>d) nivelul de tranziție, în caz că a fost transmis de controlor sau este conținut în informările ATIS.</p> <p>Regulamentul Uniunii, paragraful 2.4.4.1.1, precizează (cu adăugarea la standardele OACI din anexa 11, 3.7.3.1.1 a textului subliniat):</p> <p>2.4.4.1.1 Alte autorizări sau instrucțiuni, inclusiv autorizările condiționate și <u>instrucțiunile de rulaj</u> se repetă sau se confirmă de o manieră care să indice clar că au fost înțelese și că vor fi respectate.</p>
<p><b>Diferența A11-07</b> Anexa 11 a OACI Capitolul 3</p>	<p>Dispoziție nouă. Regulamentul Uniunii, paragraful 2.6, precizează:</p> <p><b>2.6 Zboruri speciale VFR în zone de control</b></p> <p>2.6.1 Zborurile speciale VFR pot fi autorizate să opereze într-o zonă de control, sub rezerva unei autorizări ATC. Cu excepția cazului în care se permite de către autoritatea competentă pentru elicoptere, în cazuri speciale, cum ar fi zboruri medicale, operațiuni de căutare și salvare și stingere a incendiilor, se aplică următoarele condiții suplimentare:</p> <p>a) de către pilot:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) fără nori și cu vederea solului;</li> <li>ii) vizibilitatea din zbor nu este mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, nu este mai mică de 800 m;</li> <li>iii) la viteza de 140 noduri IAS sau mai puțin pentru a oferi posibilități adecvate de a observa restul traficului, precum și orice alte obstacole la timp, pentru a evita o coliziune; și</li> </ul> <p>b) de către ATC:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) doar pe timp de zi, cu excepția cazului în care autoritatea competentă permite altceva;</li> <li>ii) vizibilitatea la sol nu este mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, nu este mai mică de 800 m;</li> <li>iii) plafonul nu este sub 180 m (600 ft).</li> </ul>
<p><b>Diferența A11-08</b> Anexa 11 a OACI</p>	<p>Dispoziție nouă. Regulamentul Uniunii paragraful 3.1.2, care are la bază</p>

<p>Capitolul 4</p> <p><b>Diferența A3-01</b></p> <p>Anexa 3 a OACI</p> <p>Capitolul 5</p>	<p>anexa 11 a OACI, paragraful 4.1.1, Notă, precizează:</p> <p>3.1.2 Recepționarea serviciului de informare a zborurilor nu îl eliberează pe pilotul comandant al aeronavei de vreuna din responsabilitățile pe care le deține, iar acesta rămâne responsabil de decizia finală în ceea ce privește orice schimbare propusă la planul de zbor.</p> <p>Dispoziție nouă. Regulamentul Uniunii, paragraful 5.2.2, precizează:</p> <p>5.2.2 Autoritățile competente dispun, în funcție de necesități, alte condiții care se raportează de către toate aeronavele atunci când sunt întâlnite sau observate.</p>
---	--