



# MONITORUL OFICIAL

## AL

# ROMÂNIEI

Anul 176 (XX) — Nr. 468 bis

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Martți, 24 iunie 2008

### SUMAR

	<u>Pagina</u>
Anexa la Ordinul ministrului transporturilor nr. 669/2008 pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române RACR — AIS „Serviciul de informare aeronautică”, ediția 2/2008 .....	3-128

# ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

## ORDIN

### pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române RACR — AIS „Serviciul de informare aeronautică”, ediția 2/2008\*)

Pentru îndeplinirea atribuțiilor ce revin Ministerului Transporturilor ca autoritate de stat în domeniul transporturilor, în temeiul prevederilor art. 4 lit. b) și f) și ale art. 66 din Ordonanța Guvernului nr. 29/1997 privind Codul aerian civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare, ale art. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, cu modificările ulterioare, precum și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 367/2007 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările ulterioare,

**ministrul transporturilor** emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Reglementarea Aeronautică Civilă Română RACR — AIS „Serviciul de informare aeronautică”, ediția 2/2008, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — (1) Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

(2) La data intrării în vigoare a prezentului ordin, Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 664/2005 pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române privind serviciile de informare aeronautică RACR — AIS,

ediția 1.0/2005, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 424 din 19 mai 2005, se abrogă.

(3) La aceeași dată orice altă dispoziție contrară își încetează aplicabilitatea.

Art. 3. — Direcția generală aviație civilă din cadrul Ministerului Transporturilor, Regia Autonomă „Autoritatea Aeronautică Civilă Română”, precum și agenții aeronautici certificați pentru furnizarea de servicii de informare aeronautică vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

p. Ministrul transporturilor,  
**Septimiu Buzașu,**  
secretar de stat

București, 19 mai 2008.  
Nr. 669.

\*) Ordinul nr. 669/2008 a fost publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 468 din 24 iunie 2008 și este reprodus și în acest număr bis.  
Produs electronic destinat exclusiv informării gratuite a persoanelor fizice asupra actelor ce se publică în Monitorul Oficial al României

**REGLEMENTAREA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ****RACR - AIS SERVICIUL DE INFORMARE AERONAUTICĂ, ediția 02/ 2008****PREAMBUL**

- (1) Activitatea aeronautică civilă pe teritoriul și în spațiul aerian național este reglementată prin legislația comunitară relevantă, Codul Aerian Civil aprobat prin Ordonanța Guvernului României nr. 29/ 1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, prin actele normative interne din domeniu, precum și în conformitate cu prevederile Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, denumită în continuare Convenția de la Chicago, ale altor convenții și acorduri internaționale la care România este parte.
- (2) Reglementările aeronautice civile și civil–militare române sunt elaborate, emise sau adoptate în conformitate cu prevederile legislației naționale în vigoare, precum și în conformitate cu prevederile Convenției de la Chicago, cu standardele și practicile recomandate în anexele la aceasta, precum și cu prevederile convențiilor și acordurilor internaționale la care România este parte, astfel încât să se asigure un caracter unitar, coerent și modern procesului de elaborare și dezvoltare a sistemului național de reglementări aeronautice civile române.
- (3) În conformitate cu prevederile Codului Aerian Civil și în scopul reglementării domeniului aviației civile, Ministerul Transporturilor în calitatea sa de autoritate de stat, asigură direct sau prin delegare de competență unor organisme tehnice specializate, instituții publice sau, după caz, societăți comerciale autorizate, elaborarea și punerea în aplicare a reglementărilor aeronautice corespunzătoare, care au caracter obligatoriu pentru toți participanții la activitățile aeronautice civile și conexe.
- (4) În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 405/1993 și ale Ordinului Ministrului Transporturilor nr. 1185/ 2006, Autoritatea Aeronautică Civilă Română, în calitatea sa de autoritate națională de supervizare asigură aplicarea reglementărilor aeronautice naționale și supravegherea respectării lor de către persoanele juridice și fizice, române sau străine, care desfășoară activități aeronautice civile ori proiectează sau execută produse și servicii pentru aviația civilă pe teritoriul României, precum și execută prevederile înțelegerilor și acordurilor aeronautice internaționale la care statul român este parte.
- (5) Prezenta reglementare aeronautică civilă română RACR-AIS ed.2.0/2008 reprezintă transpunerea în cadrul reglementat național a standardelor și practicilor recomandate prevăzute în Anexa 15 la Convenția de la Chicago, 'Aeronautical Information Services' - Serviciul de informare aeronautică, ed. 12, iulie 2004, inclusiv amendamentele sale ulterioare (amendamentul nr. 34). Anexa 15 OACI, împreună cu Documentul OACI

8126 - *'Aeronautical Information Services Manual'* (Manualul serviciului de informare aeronautică), reglementează la nivel internațional serviciile de informare aeronautică ale statelor membre OACI, în baza Art. 37 al Convenției de la Chicago. În mod subsecvent, RACR-AIS, asociată cu utilizarea și aplicarea indicațiilor conținute în Documentul OACI 8126, reglementează stabilirea, organizarea și funcționarea serviciilor de informare aeronautică și a unităților operaționale aferente acestor servicii în cuprinsul Regiunii de informare a zborurilor FIR București.

- (6) Legislația comunitară privind Cerul European Unic conține și dispoziții aplicabile în mod direct serviciului de informare aeronautică, dar și prevederi a căror aplicare ar putea influența în mod indirect furnizarea unui asemenea serviciu. Astfel, conform Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 549/2004 coroborat cu Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 550/2004, furnizarea unui asemenea serviciu într-un stat membru al Uniunii Europene se face doar de către un furnizor care deține un certificat valabil emis de către autoritatea națională de supervizare în condițiile respectării cerințelor specifice.
- (7) Regulamentul Comisiei (CE) nr. 2096/2005 care stabilește cerințe comune pentru furnizarea serviciilor de navigație aeriană conține atât cerințe generale, cât și cerințe specifice aplicabile serviciului de informare aeronautică. Acest regulament urmează procedura de amendare conform normelor comunitare, în sensul actualizării dispozițiilor sale, inclusiv a referirii ce se face la Anexa 15 OACI cu amendamentele sale (actualul pct. 2 din Anexa IV la acest Regulament), astfel încât să se asigure coerența cu cadrul de reglementare internațional;
- (8) Sistemele, componentele și procedurile pentru serviciul de informare aeronautică pot fi incluse în Rețeaua Europeană de Management al Traficului Aerian (EATMN) în măsura în care îndeplinesc cerințele esențiale prevăzute în Anexa 2 la Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 552/2004 și/sau în regulile sale de implementare aplicabile acestui serviciu.
- (9) În temeiul dispozițiilor art. 1, alin. (3) din Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului nr. 549/2004, legislația Cerului European Unic se aplică fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor statelor membre ale Uniunii Europene, stabilite în baza Convenției de la Chicago.
- (10) Standardele și practicile recomandate în Anexa 15 OACI se aplică în acele porțiuni de teritoriu și de spațiu aerian aflate sub jurisdicția unui stat membru semnatar al Convenției de la Chicago, în care se furnizează servicii de navigație aeriană, precum și în acele spații aeriene unde statul acceptă responsabilitatea de a furniza servicii de trafic aerian deasupra mării libere sau în spații aeriene de suveranitate nedeterminată.
- (11) Prezenta reglementare, potrivit prevederilor Anexei 15 OACI, se aplică în vederea stabilirii în România, precum și în alte teritorii și în spațiile aeriene de deasupra mării libere care sunt asimilate spațiului aerian național din punctul de vedere al navigației aeriene, după caz, a serviciului de informare aeronautică și a unităților acestor servicii necesare în scopul asigurării informării aeronautice, astfel încât traficul aerian să se desfășoare în siguranță, regularizat și eficient. Scopul reglementării, împreună cu celelalte reglementări naționale care adresează problematica informării aeronautice, este de a asigura că informarea aeronautică a zborurilor pe rutele aeriene

internaționale și interne din FIR București se desfășoară în condiții uniforme, menite a asigura siguranța și eficiența operațiunilor aeriene.

- (12) Regulile și celelalte prevederi cu caracter de recomandare sau îndrumare conținute în prezenta reglementare aeronautică civilă română au fost elaborate cu acordarea considerației convenite înțelesului standardelor și practicilor recomandate adoptate de Consiliul OACI potrivit prevederilor Convenției de la Chicago și care constituie conținutul Anexelor la Convenție.
- (13) În sensul precizărilor de mai sus, se va avea în vedere că prevederile RACR-AIS ed.2.0/2008 au fost astfel elaborate încât:
- Standardele prevăzute în Anexa 15 OACI sunt transpuse integral în RACR-AIS ed.2.0/2008 ca reguli, în conformitate cu prevederile OACI, făcându-se totodată, acolo unde a fost cazul, particularizările necesare în scopul de a se facilita înțelegerea și aplicarea corectă (de ex., acolo unde standardul OACI prevede o responsabilitate a statului, regula corespunzătoare din RACR-AIS precizează, în contextul instituțional din aviația civilă română, cărei anume funcții sau instituții îi revine responsabilitatea respectivă – de ex. autorității de stat, autorității delegate în domeniul AIS, administrației sau unităților care furnizează servicii AIS).
  - Practicile recomandate prevăzute în Anexa 15 OACI sunt transpuse fidel și integral în RACR-AIS ed.2.0/2008 ca reguli, în mare măsură, și ca recomandări sau ca indicații orientative, acolo unde s-a considerat că este oportună menținerea unei anumite flexibilități, permisă în contextul Convenției de la Chicago, în ceea ce privește aplicarea în România a recomandărilor respective. Aceeași observație este valabilă și în ceea ce privește precizările suplimentare ce au fost introduse în text, după caz:
  - Anexele 1-8 (*‘Appendix 1-8’*) la Anexa 15 OACI sunt transpuse ca Anexe la RACR-AIS.
  - Tabelele și figurile din Anexa 15 OACI au fost, de asemenea, transpuse în RACR-AIS, păstrându-se conformitatea textului și a numerotării/ identificării lor.
  - Preambulul la prezenta reglementare preia, parțial, precizările din Preambulul Anexei 15 OACI.
  - Elaborarea RACR-AIS ed.2.0/2008 a păstrat, în mare măsură același sistem de numerotare a capitolelor, secțiunilor, tabelelor și figurilor față de Anexa 15 OACI, cu observația că, dacă, în transpunerea unui standard ca regulă, au fost necesare mai multe precizări, ele au fost numerotate ca subsecțiuni în cadrul aceleiași secțiuni.
- (14) Conformarea cu regulile și cerințele prevăzute în RACR-AIS ed.2.0/2008 trebuie realizată și supravegheată prin aplicarea de proceduri și instrucțiuni de aeronautică civilă, elaborate și emise atât de către autoritatea națională de supervizare, la nivel național, cât și, pe linie internă, de către administrația/ unitățile serviciilor de informare aeronautică. Furnizorii de servicii de navigație aeriană cărora le sunt aplicabile prevederile RACR-AIS trebuie să se conformeze cerințelor, recomandărilor sau îndrumărilor prevăzute în manualele procedurale, circularele, etc. emise de OACI în acest scop, dar și utilizând materialele cu caracter orientativ și indicațiile EUROCONTROL, aplicabile zonei noastre geografice. Derogarea față de standardele, de practicile recomandate și de la mijloacele acceptabile de conformare poate fi permisă numai în condițiile în care furnizorul de servicii AIS în cauză justifică și argumentează autorității naționale de supervizare, fără echivoc, necesitatea obținerii unei asemenea derogări față de standardul și/sau practicile recomandate în cauză,

obținând, cu avizul autorității naționale de supervizare, aprobarea din partea autorității de stat și, după caz, propunând modificarea corespunzătoare a cadrului reglementat, cu respectarea, totodată, a prevederilor Art. 38 al Convenției de la Chicago privind raportarea și publicarea diferențelor față de SARPs OACI.

## Capitolul 1.

### APLICABILITATEA

1.1 Prezenta reglementare de aeronautică civilă română RACR-AIS ed.2.0/2008 a fost elaborată în conformitate cu prevederile actelor normative naționale și a tratatelor și convențiilor internaționale la care România este parte. Prevederile conținute în prezenta reglementare se aplică tuturor persoanelor fizice și juridice, române sau străine, care culeg și prelucrează date/ informații aeronautice, elaborează și distribuie produse AIS și care participă la furnizarea serviciilor de informare aeronautică în Regiunea de Informare a Zborurilor București (FIR București) sau care desfășoară activități în sprijinul acestor servicii, în scopul îndeplinirii tuturor cerințelor, cu precădere celor de siguranță și calitate, aplicabile informațiilor și datelor aeronautice, precum și a cerințelor de uniformizare și armonizare stabilite la nivel internațional.

1.2 Rolul și responsabilitățile instituțiilor și organizațiilor implicate în furnizarea serviciului de informare aeronautică sunt determinate de specificul acestora și de prevederile actelor normative privind organizarea și funcționarea lor.

1.3 Scopul serviciului de informare aeronautică este de a asigura fluxul de informații și date necesare pentru siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene. Rolul și importanța informațiilor și datelor aeronautice a crescut semnificativ odată cu implementarea conceptului RNAV, a Performanței de Navigație Necesară (RNP) și a sistemelor de navigație de la bord bazate pe computere și a sistemelor data link. Datele corupte sau eronate pot afecta siguranța navigației aeriene.

1.4 Pentru a asigura uniformitatea și coerența furnizării informațiilor/datelor aeronautice, furnizorii serviciului de informare aeronautică din România trebuie să aplice prevederile prezentei Reglementări. Acestea sunt în concordanță cu Standardele și Practicile Recomandate emise de Organizația Aviației Civile Internaționale (Anexa 15 la Convenția de la Chicago, "Serviciul de Informare Aeronautică").

1.5 Standardele și recomandările conținute în prezenta reglementare trebuie aplicate împreună cu abrevierile și codurile OACI prevăzute în Documentul 8400 OACI "Abrevieri și Coduri".

1.6 Dacă este necesar, în vederea detalierii și precizării modului în care trebuie să fie îndeplinite cerințele prezentei reglementări, autoritatea desemnată/ delegată în domeniul supravegherii/ supervizării informării aeronautice, referită în continuare ca «autoritate», respectiv agenții aeronautici autorizați să furnizeze servicii de informare aeronautică, referiți în continuare ca «furnizori AIS», trebuie să elaboreze proceduri și instrucțiuni suplimentare în acest scop, în conformitate cu prevederile și recomandările aplicabile conținute în Manualul OACI al Serviciului de informare aeronautică (Documentul OACI 8126 - „Aeronautical Information Services”), ediția în vigoare, în Procedurile Regionale Suplimentare OACI pentru zona Europeană (Documentul OACI 030/4), precum și cu eventuale alte documentații de îndrumare aplicabile emise de OACI.

## Capitolul 2.

### TERMENI ȘI DEFINIȚII

#### 2.1 Definiții

*Notă: În cuprinsul prezentei reglementări, termenul **serviciu** este utilizat ca o noțiune abstractă pentru a desemna funcții sau un serviciu furnizat; termenul **unitate** este utilizat pentru a desemna o entitate colectivă care asigură unul sau mai multe asemenea servicii (având același înțeles cu termenul **organ** folosit în unele acte normative naționale anterioare).*

Termenii în limba română utilizați în prezenta reglementare sunt însoțiți, acolo unde este cazul, de corespondentul consacrat în limba engleză, astfel cum aceștia sunt utilizați la nivel internațional în aplicarea prezentei reglementări și a prevederilor OACI.

Termenii utilizați în prezenta reglementare au înțelesuri precum urmează:

**Acuratețe / Accuracy** – Gradul de conformitate între o valoare estimată sau măsurată și valoarea reală.

*Notă: În cazul datelor de poziție măsurate, acuratețea se exprimă de regulă sub forma unei distanțe față de o poziție specificată, în limita căreia se regăsește poziția reală cu un anumit nivel de încredere precizat.*

**Adresă de acces / Logon address** – un cod specific folosit pentru accesul prin data link la o unitate ATS.

**Aeroport internațional / International Airport** - orice aeroport desemnat de către România, în calitate de stat contractant la Convenția de la Chicago, ca aeroport de intrare și plecare pentru traficul aerian internațional și la care sunt asigurate formalitățile de vamă, graniță, sănătate publică, control veterinar și fito-sanitar, precum și alte facilități.

**AIRAC / AIRAC** - Acronim utilizat internațional („*Aeronautical Information Regulation And Control*”, Regularizarea și controlul distribuirii informațiilor aeronautice) prin care se înțelege un sistem având ca scop notificarea din timp, pe baza unor date calendaristice comune de intrare în vigoare, a condițiilor sau circumstanțelor ce necesită modificări semnificative în practicile operaționale.

**Altitudinea minimă pe rută (MEA) / Minimum en-route altitude** – 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 înălțimea necesară de trecere în condiții de siguranță deasupra obstacolelor.

**Altitudine minimă de trecere a obstacolelor (MOCA) / Minimum obstacle clearance altitude** - altitudinea minimă pentru un segment de rută definit care asigură trecerea peste obstacole în condiții de siguranță.

**Amendament AIP / AIP Ammendment** - Modificări permanente aduse informațiilor conținute în AIP.

**Anexa OACI** – Anexa la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944.

**Aplicație / Application** - Termen specific prin care se face referire la manipularea și prelucrarea datelor în scopul cerințelor utilizatorului (ISO 19104).

**Aranjamente pentru tranzitul direct / Direct transit arrangements** - Aranjamente speciale aprobate de autoritățile publice implicate, prin care traficul aflat în escală de scurtă durată în tranzitarea unui stat contractant poate rămâne sub controlul lor direct.

**Asamblare / Assemble** - Procesul de colectare într-o bază de date a informațiilor aeronautice provenind de la mai multe surse, stabilind astfel o bază comună pentru prelucrări ulterioare.

*Notă.* - Faza de asamblare include verificarea datelor și asigurarea corectării erorilor sau omisiunilor identificate.

**ASHTAM / ASHTAM** - O serie specială NOTAM prin care se notifică, printr-un format specific, schimbări în activitatea unui vulcan, o erupție vulcanică și/sau formarea unui nor de cenușă vulcanică semnificativ pentru operarea aeronavelor.

**Asigurarea calității / Quality Assurance** - Parte a managementului calității concentrată pe furnizarea încrederii că cerințele referitoare la calitate vor fi îndeplinite. (ISO 9000)

**Bază de date / Database** - Unul sau mai multe fișiere de date astfel structurate încât, prin aplicații adecvate să se poată extrage și actualiza datele conținute.

*Notă.* - Acest termen se referă mai degrabă la date stocate într-un mediu electronic și accesate prin computer, decât la date stocate în fișiere fizice.

**Biroul NOTAM internațional (NOF) / International NOTAM office (NOF)** – Biroul desemnat în România pentru realizarea schimbului de mesaje NOTAM la nivel internațional.

**Buletin de informare înaintea zborului (PIB) / Pre-flight Information Bulletin (PIB)** - Prezentare a informațiilor NOTAM în vigoare având semnificație operațională, pregătită înaintea zborului.

**Calendar / Calendar** - Sistem de referință temporală discret care furnizează baza în scopul definirii poziției în timp cu o rezoluție de o (una) zi (ISO 19108).

**Calendarul Gregorian / Gregorian Calendar** - Calendarul aflat în utilizare generală; inițial introdus în 1582, pentru a defini un an care aproximează mai îndeaproape anul tropical decât calendarul Julian (ISO 19108).

*Notă :* În calendarul Gregorian, anii obișnuiți au 365 de zile și anii bisecți au 366 de zile împărțiți în douăsprezece luni consecutive.

**Calitate / Quality** - Măsura în care un ansamblu de caracteristici intrinseci îndeplinește cerințele (ISO9000).

*Nota 1: Termenul "calitate" poate fi utilizat cu adjective cum ar fi slabă, bună sau excelentă.*

*Nota 2: "Intrinsec" ca opus la "atribut" reprezintă ceva ce există ca o caracteristică permanentă.*

**Calitatea datelor / Data quality** – Un anumit grad sau nivel de încredere că datele furnizate îndeplinesc cerințele utilizatorului acestora în ceea ce privește acuratețea, rezoluția și integritatea.

**Cerință / Requirement** - Nevoie sau așteptare care este declarată, în general implicită sau obligatorie (ISO 9000).

*Nota 1: „În general implicit” are înțelesul că aceasta reprezintă o practică internă sau obișnuită pentru organizație, pentru clienții acesteia și pentru alte părți interesate, la care nevoia sau așteptarea luată în considerare este implicită.*

*Nota 2: Pentru a desemna un tip specific de cerințe, ca de exemplu cerințe pentru produs, cerințe ale managementului calității, cerințe ale clientului poate fi utilizat un calificativ.*

*Nota 3: O cerință specificată este una care este declarată de exemplu într-un document.*

*Nota 4: Cerințele pot fi generate de diferite părți interesate.*

**Circulară de Informare Aeronautică (AIC) / Aeronautical Information Circular (AIC)** - O notificare ce conține informații care nu fac obiectul emiterii unui NOTAM sau includerii în AIP, dar care are legătură cu siguranța zborului, navigația aeriană, ori cu aspecte tehnice, administrative sau legale.

**Comunicații controlor-pilot prin data link (CPDLC) / Controller-pilot data link communications (CPLDC)** – Un mijloc de comunicații între controlor și pilot care utilizează data link pentru comunicațiile ATC.

**Contract Supraveghere automată dependentă ADS-C / Automatic Dependent Surveillance -Contract (ADS-C)** - Un mijloc prin care termenii unui acord ADS-C sunt schimbați între sistemele de la sol și aeronavă, prin datalink, cu specificarea condițiilor în care rapoartele ADS-C trebuie să fie inițiate și a datelor care pe trebuie să le conțină aceste rapoarte.

*Notă: Termenul „Contract ADS” este un termen generic care poate însemna, după caz, un contract de eveniment ADS, un contract de cerere ADS, un contract periodic ADS sau un mod de urgență.*

**Controlul calității / Quality control** - Parte a managementului calității concentrată pe îndeplinirea cerințelor referitoare la calitate (ISO 9000).

**Date aeronautice / Aeronautical data** - O reprezentare a unor evidențe, concepte sau instrucțiuni aeronautice, de manieră convenabilă pentru comunicare, interpretare sau procesare.

**Declinația magnetică a stației / Station declination** - Diferența unghiulară de aliniere între radialul zero al unui VOR și direcția Nord adevărat, determinată la momentul calibrării stației VOR.

**Distanță geodezică / Geodesic distance** - Cea mai scurtă distanță între două puncte pe o suprafață elipsoidală definită matematic.

**Document OACI** – Document emis în conformitate cu Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944;

**Emisiune (radio) de Supraveghere automată dependentă (ADS-B) / Automatic Dependent Surveillance - broadcast (ADS-B)** - Mijloc prin care o aeronavă, un vehicul de aerodrom sau alte obiecte pot să transmită și/ sau să primească în mod automat date cum ar fi identificarea, poziția sau alte date suplimentare, după cum este cazul, printr-un mod de emisie prin data link.

**Entitate / Feature** - O abstractizare a unui fenomen din lumea reală (ISO 19101).

- **Atribut al entității / Feature attribute** – Caracteristică a unei entități (ISO 19101).

*Notă: Atributul unei entități are un nume, un tip de date și un domeniu de valori asociate.*

- **Tip de entitate / Feature type** - Clasă de fenomene din lumea reală, având proprietăți comune (ISO 19110).

*Notă: Într-un catalog de entități, tipul entității reprezintă nivelul de clasificare de bază.*

- **Operațiune asupra unei entități / Feature operation** – Operațiune ce poate fi efectuată pe oricare element al unui anume tip de entitate (ISO 19110).

*Notă: De ex., o operațiune asupra tipului de entitate "baraj" poate fi de a ridica barajul. Rezultatul acestei operațiuni este de a ridica nivelul apei în rezervor.*

**Etapă de rută / Route stage** - O rută sau o porțiune de rută pe care se zboară fără vreo aterizare intermediară.

**Geoid / Geoid** - Suprafața echipotențială a câmpului gravitațional al Pământului care coincide cu nivelul mediu al mării neperturbat (MSL) extins în mod continuu sub continente.

*Notă. - Geoidul este neregulat ca suprafață datorită perturbațiilor gravitaționale locale (valuri, salinitate, curenți, etc.) iar direcția forței gravitaționale este perpendiculară pe geoid în fiecare punct al său.*

**Heliport / Heliport** - Un aerodrom sau o zonă definită pe o construcție destinată a fi utilizată, parțial sau în întregime, pentru sosirea, plecarea și rularea la sol a elicopterelor.

**Integritate (cu referire la date aeronautice) / Integrity (aeronautical data)** - Grad de siguranță că o dată aeronautică și valoarea ei nu au fost pierdute sau alterate din momentul când data respectivă a fost creată sau amendată în mod autorizat.

**Informații aeronautice / Aeronautical informations** - Informații rezultate din asamblarea, analizarea și formatarea datelor aeronautice.

**Înălțime / Height** - Distanța verticală a unui nivel, punct sau un obiect considerat drept un punct, măsurată de la un punct de referință specificat.

**Înălțime elipsoidică (înălțime geodetică) / Ellipsoid height (Geodetic height)** - Înălțimea față de elipsoidul de referință, măsurată pe perpendiculara la suprafața elipsoidului prin punctul considerat.

**Înălțime ortometrică / Orthometric height** - Înălțimea unui punct față de geoid, prezentată în general ca înălțime față de nivelul mediu al mării (MSL).

**Înveliș terestru / Canopy** – Învelișul terestru în care s-a luat în considerare și înălțimea vegetației.

**Managementul calității / Quality management** - Activități coordonate pentru a orienta și controla o organizație în ceea ce privește calitatea (ISO 9000).

**Metadata / Metadata** - Date despre date (ISO 19115).

*Notă: Date care descriu și documentează alte date.*

**Model digital al cotelor (DEM) / Digital Elevation Model (DEM)** - Reprezentarea suprafeței terenului prin valori continue ale cotelor în toate punctele unei grile (grid), raportate față de un sistem de referință comun.

*Notă: Modelul Digital al Terenului (Digital Terrain Model, DTM) este uneori referit ca DEM.*

**NOTAM / NOTAM** - Abreviere cu utilizare internațională (*Notice to Airmen*) care semnifică un mesaj de notificare, distribuit prin mijloace de telecomunicații, care conține informații despre apariția, starea sau modificarea oricărui mijloc, serviciu, procedură sau pericol, informații a căror cunoaștere în timp util este esențială personalului implicat în operațiunile de zbor.

**Obstacol / Obstacle** - Toate obiectele fixe (atât permanente cât și temporare) și mobile, sau părți ale lor, care sunt localizate într-o zonă destinată pentru mișcarea pe suprafață a aeronavelor, sau care se extind deasupra unei suprafețe definite destinată a proteja aeronavele în zbor.

**Ondulația geoidului / Geoid undulation** - Distanța geoidului deasupra (pozitivă) sau dedesubtul (negativă) suprafeței elipsoidului de referință matematic.

*Notă. - Cu referire la elipsoidul definit de Sistemul Geodezic Global - 1984 (WGS - 84), undulația geoidică WGS - 84 într-un punct dat reprezintă diferența dintre înălțimea elipsoidică WGS - 84 și înălțimea ortometrică în punctul respectiv.*

**Pachetul integrat de informare aeronautică / Integrated Aeronautical Information Package** - Ansamblul constituit din următoarele elemente:

- AIP, inclusiv amendamentele la AIP;
- Suplimentele la AIP;
- NOTAM și buletine de informare înaintea zborului (PIB);
- AIC; și
- listele de control și listele cu mesaje NOTAM în vigoare.

**Post spacing / Post spacing** – distanța liniară între două cote adiacente.

**Poziție (geografică) / Position (geographical)** - Set de coordonate (latitudine și longitudine) stabilite față de elipsoidul matematic de referință, care definesc poziția unui punct pe suprafața Pământului.

**Precizie / Precision** - Cea mai mică diferență care poate fi stabilită cu încredere printr-un proces de măsurare.

*Notă: Când se referă la măsurători geodezice, precizia constituie un grad de rafinare în performanțele unei operațiuni sau un grad de perfecțiune referitor la instrumentele și metodele folosite în efectuarea măsurătorilor.*

**Principiile factorilor umani / Human Factors principles** - Principii care se aplică proiectării, certificării, pregătirii, operării și întreținerii în domeniul aeronautic și care urmăresc realizarea unei interfețe sigure între om și alte componente ale sistemului prin considerarea în mod adecvat a performanțelor umane.

**Produs AIS / AIS product** - Informații aeronautice furnizate sub forma elementelor Pachetului integrat de informare aeronautică (cu excepția NOTAM și PIB), inclusiv hărțile aeronautice, ori într-un format electronic convenabil.

**Produs dată / Data product** - Set de date sau serii de seturi de date care se conformează unei anumite specificații de produs dată (ISO 19131).

**Publicația de Informare Aeronautică (AIP) / Aeronautical Information Publication (AIP)** - O publicație emisă de către un stat sau în numele statului, conținând informații aeronautice cu caracter de lungă durată, esențiale pentru navigația aeriană.

**Relief / Relief** – Variațiile cotei suprafeței pământului, reprezentate în hărțile aeronautice sub formă de curbe de nivel, culori hipsometrice, degradee, sau cote punctuale.

**Rezoluție / Resolution** – Un număr de unități sau de cifre până la care o valoare calculată sau măsurată este exprimată și folosită.

**Serviciul de Informare Aeronautică (AIS) / Aeronautical Information Service (AIS)** - Un serviciu stabilit în cadrul unei zone de acoperire definită, responsabil pentru furnizarea informațiilor/ datelor aeronautice necesare siguranței, regularității și eficienței navigației aeriene.

**Set de date / Data set** - O colecție identificabilă de date (ISO 19101).

**Serii de seturi de date / Data set series** - O colecție de seturi de date care au aceleași specificații de produs (ISO 19115).

**Serviciul de informare automată pentru zona terminală (ATIS) / Automatic terminal information service** - Furnizarea automată a informațiilor curente, de rutină, aeronavelor care sosesc și pleacă, în regim 24 ore continuu sau într-o perioadă de timp specificată:

- **Serviciu de informare automată prin data link în zona terminală (D-ATIS) / Data link-automatic terminal information service (D-ATIS)** – Furnizarea serviciului ATIS prin comunicații data link.
- **Serviciu de informare automată prin voce în zona terminală (Voice-ATIS) / Voice-automatic terminal information service** – Furnizarea serviciului ATIS prin transmisii radio de voce continue și repetate.

**Serviciul de supraveghere ATS / ATS Surveillance Service** – Termen utilizat pentru a indica serviciul furnizat direct prin sistemul de supraveghere ATS.

**Sistem de referință (referențial) / Datum** – Orice cantitate sau set de cantități care pot fi utilizate ca referință sau bază în scopul calculării altor cantități (ISO 19104).

**Sistem geodezic de referință / Geodetic datum** – Un set minim de parametri necesar pentru a defini locația și orientarea sistemului de referință local în raport cu sistemul global de referință.

**Sistem de supraveghere ATS / ATS Surveillance System** – Termen generic referitor la echipamentele ADS-B, PSR, SSR sau orice alt sistem la sol comparabil care permite identificarea aeronavei.

**SNOWTAM / SNOWTAM** - NOTAM de serie specială, prin care se notifică, sub un format specific, prezența sau îndepărtarea condițiilor periculoase datorate zăpezii, gheții, zloatei („slush”) sau bălților („standing water”) asociată cu zăpadă, zloată sau gheață pe suprafața de mișcare.

**Specificația unui produs dată / Data product specification** - 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 seriei, furnizarea ei către și folosirea sa de către o terță parte (ISO 19131).

**Suprafață de colectare a datelor de obstacolare/ teren / Obstacle/terrain data collection surface** – O suprafață definită, destinată scopului de a colecta date de obstacolare/ teren.

**Suprafața de manevră / Manoeuvring area** – Acea parte a unui aerodrom destinată a fi utilizată pentru decolarea, aterizarea și rularea aeronavelor, exclusiv platformele.

**Suprafața de mișcare / Movement area** - Acea parte a unui aerodrom destinată a fi utilizată pentru decolarea, aterizarea și rularea aeronavelor, constând din suprafața de manevră și platformă/ platforme.

**Suprafața terestră / Bare Earth** - Suprafața Pământului care cuprinde ape, gheață și zăpadă permanentă, excluzând vegetația și obiectele artificiale.

**Supliment AIP / AIP Supplement** - Modificări temporare aduse informațiilor conținute în AIP, care sunt publicate prin intermediul unor pagini speciale.

**Teren / Terrain** - Suprafața Pământului, inclusiv caracteristicile apărute natural, precum munți, dealuri, creste de deal, văi, corpuri de apă, gheață și zăpadă permanentă, exclusiv obstacolele.

**Tip de entitate / Feature type** - Clasă de fenomene din lumea reală, având proprietăți comune (ISO 19110).

*Notă: Într-un catalog de entități, tipul entității reprezintă nivelul de clasificare de bază.*

**Trasabilitate / Traceability** - Abilitatea de a reconstitui istoricul, aplicarea sau localizarea a ceea ce este luat în considerare (ISO 9000).

*Notă: Atunci când este luat în considerare un produs, trasabilitatea se poate referi la::*

- *originea materialelor și componentelor;*
- *istoricul procesării; și*
- *distribuția și localizarea produsului după livrare.*

**Validare / Validation** - Confirmare, prin furnizarea de dovezi obiective, că au fost îndeplinite cerințele pentru o anumită utilizare sau o aplicare intenționată (ISO 9000).

**Verificare / Verification** - Confirmare, prin furnizarea de dovezi obiective, că au fost îndeplinite cerințele specificate (ISO 9000).

*Notă 1: Termenul „verificat” este utilizat pentru a desemna starea aceasta.*

*Notă 2: Confirmarea poate cuprinde activități cum ar fi:*

- *efectuarea de calcule alternative;*
- *compararea unei specificații pentru un proiect nou cu o specificație pentru un proiect similar verificat;*
- *efectuarea de încercări și demonstrații; și*
- *analizarea documentelor înainte de emitere.*

**Verificare redundantă ciclică (CRC) / Cyclic Redundancy Check (CRC)** - Algoritm matematic care se aplică expresiei în format digital a unei date și care furnizează un anumit nivel de încredere că data respectivă nu s-a pierdut sau nu a fost alterată.

**VOLMET / VOLMET** - Informarea meteorologică pentru aeronava în zbor

- **VOLMET prin data-link (D-VOLMET) / Data-link (D-VOLMET)** – furnizare de rapoarte meteorologice de aerodrom de rutină (METAR) și rapoarte meteorologice speciale de aerodrom (SPECI), prognoze de aerodrom (TAF), SIGMET, rapoarte speciale din zbor și, dacă este cazul, AIRMET prin data-link.
- **Emisiune VOLMET / VOLMET broadcast** – furnizare METAR, SPECI, TAF și SIGMET prin intermediul transmisiilor continue și repetitive prin voce.

**Zonă interzisă / Prohibited area** - Un spațiu aerian de dimensiuni definite, stabilit deasupra zonelor terestre sau a apelor teritoriale ale unui stat, în interiorul/cadrul căruia nu este permis zborul aeronavelor.

**Zonă periculoasă / Danger area** - Un spațiu aerian de dimensiuni definite în interiorul/cadrul căruia se pot desfășura într-un timp specificat/precizat activități periculoase pentru zborul aeronavelor

**Zonă restricționată / *Restricted area*** - Spațiu aerian de dimensiuni definite, deasupra zonelor terestre sau a apelor teritoriale ale statului, în cadrul căruia zborul aeronavelor este restricționat potrivit anumitor condiții specificate.

**Zonă de identificare de apărare antiaeriană / *Air defence identification zone (ADIZ)*** - Spațiu aerian special desemnat, având dimensiuni definite, în interiorul căruia aeronavele trebuie să se conformeze procedurilor de raportare și/sau identificare suplimentare celor specifice serviciilor de trafic aerian.

## Capitolul 3.

### GENERALITĂȚI

#### 3.1. Roluri și responsabilități

3.1.1 În România Regia Autonomă „Autoritatea Aeronautică Civilă Română”, denumită în continuare AACR, este autoritatea desemnată să asigure supervizarea siguranței zborului în spațiul aerian național precum și în spațiul aerian pentru care România este responsabilă pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian, având următoarele atribuții:

a) certificarea furnizorilor AIS;

b) supravegherea respectării de către furnizorii AIS a condițiilor de certificare precum și a furnizării unor servicii de informare aeronautică sigure și eficiente în spațiul aerian național precum și în spațiul aerian pentru care România este responsabilă pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian;

c) exercitarea celorlalte atribuții sau competențe ce rezultă pentru autoritatea națională de supervizare din aplicarea prevederilor Regulamentului (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului, în ceea ce privește asigurarea continuității furnizării serviciilor de informare aeronautică în spațiul aerian național precum și în spațiul aerian pentru care România este responsabilă pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian.

3.1.1.1 AACR este autoritatea responsabilă cu verificarea faptului că publicarea informațiilor și datelor aeronautice referitoare la teritoriul României precum și la acele zone situate în afara teritoriului național pentru care România este responsabilă pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian, se face cu respectarea prevederilor prezentei reglementări și în conformitate cu standardele și practicile recomandate emise de OACI pentru serviciile de informare aeronautică, cu obligativitatea indicării în mod clar că acestea sunt publicate sub autoritatea statului român.

3.1.1.2 Revine în responsabilitatea atât a furnizorilor AIS, cât și a AACR, potrivit atribuțiilor ce revin fiecărei organizații, de a lua toate măsurile necesare pentru ca informațiile și datele aeronautice referitoare la teritoriul României precum și la acele zone situate în afara teritoriului național pentru care România este responsabilă pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian, să fie adecvate, să îndeplinească cerințele de calitate și să fie transmise în timp util. Această cerință presupune și realizarea tuturor aranjamentelor care trebuie să funcționeze în scopul transmiterii la timp a informațiilor și datelor necesare către serviciul de informare aeronautică de către toate persoanele fizice și juridice asociate cu operarea aeronavelor.

3.1.1.3 Acolo unde serviciul de informare aeronautică nu este furnizat în mod continuu 24 de ore din 24, acesta trebuie să fie asigurat pe întreaga durată în care o aeronavă se află în zbor în zona de responsabilitate a serviciului de informare aeronautică, la aceasta adăugându-se cel puțin 2 ore înainte și după această durată. Serviciul de informare aeronautică trebuie, de asemenea, să fie furnizat și pe alte perioade de timp dacă este solicitat de administratorii aeroporturilor sau o altă autoritate competentă în acest sens.

3.1.2 Suplimentar, orice serviciu de informare aeronautică trebuie să obțină informațiile și datele necesare furnizării serviciului de informare înaintea zborului și să răspundă necesităților de informare în timpul zborului. Aceste informații pot proveni:

- a) de la serviciile de informare aeronautică ale altor state;
- b) de la alte surse autorizate să emită astfel de informații, dacă sunt disponibile.

*Notă: O astfel de sursă constituie subiectul prevederilor din secțiunea 8.3.*

3.1.3 Informațiile și datele aeronautice obținute în condițiile prevederii 3.1.2.(a) trebuie să fie în mod clar identificate, atunci când sunt distribuite, ca fiind emise sub autoritatea statului de origine.

3.1.4 Informațiile obținute în condițiile prevederii 3.1.2 (b) trebuie, în caz că este posibil, verificate înaintea distribuirii iar dacă nu pot fi verificate, trebuie identificate clar în acest sens atunci când sunt distribuite.

3.1.5 Un serviciu de informare aeronautică trebuie să pună la dispoziția serviciilor de informare aeronautică ale altor state, cu promptitudine, orice informații și date aeronautice necesare lor pentru siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene, pentru a permite acestora să se conformeze prevederilor 3.1.6 de mai jos.

3.1.6 Un serviciu de informare aeronautică trebuie să ia măsurile necesare pentru ca informațiile și datele aeronautice necesare pentru siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene să fie disponibile în forma adecvată cerințelor operaționale ale:

- a) celor implicați în operațiuni de zbor, inclusiv echipajele, compartimentele de planificare a zborurilor și simulatoarelor de zbor; și
- b) unității serviciilor de trafic aerian responsabilă pentru furnizarea serviciului de informare a zborurilor și serviciilor responsabile cu furnizarea serviciului de informare înaintea zborului.

3.1.7 Un serviciu de informare aeronautică trebuie să primească și/sau să emită, să colaționeze sau să adune, să editeze, să formateze, să publice/ arhiveze și să distribuie informațiile și datele aeronautice referitoare la teritoriul României precum și la acele zone din afara acestuia pentru care România este responsabilă pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian. Informațiile aeronautice trebuie furnizate sub forma Pachetului Integrat de Informare Aeronautică.

## **3.2. Sistemul calității**

3.2.1 Furnizorii AIS trebuie să ia măsurile necesare pentru introducerea unui sistem al calității organizat în mod corespunzător, care să conțină procedurile, procesele și resursele necesare pentru implementarea managementului calității pentru fiecare dintre fazele funcționale precizate la 3.1.7 mai sus. Aplicarea managementului calității trebuie să fie demonstrabilă pentru fiecare fază funcțională a procesului de informare aeronautică, oricând se cere o asemenea demonstrație.

3.2.2 AACR are obligația verificării modului de implementare a sistemului de asigurare a calității prevăzut la 3.2.1.

3.2.3 Sistemul calității implementat potrivit prevederii 3.2.1 trebuie să fie în conformitate cu standardele de asigurare a calității ale Organizației Internaționale pentru Standardizare (ISO), seria 9000, și să fie certificat de o organizație autorizată în domeniu.

3.2.4 În contextul unui sistem al calității, trebuie identificate aptitudinile și cunoștințele necesare fiecărei funcții iar personalul desemnat să îndeplinească acele funcții trebuie să fie instruit corespunzător. Fiecare furnizor AIS trebuie să ia măsurile corespunzătoare pentru ca personalul să posede aptitudinile și competențele necesare îndeplinirii sarcinilor specifice, cu întocmirea și păstrarea unor evidențe adecvate astfel încât calificarea personalului să poată fi demonstrată. Furnizorii AIS trebuie să planifice și să efectueze evaluări inițiale și periodice ale competenței, prin care se cere personalului să demonstreze că posedă abilitățile și cunoștințele cerute. Evaluarea periodică a competenței personalului trebuie folosită ca mijloc de a se identifica și corecta neajunsurile.

3.2.5 Orice furnizor AIS trebuie să își stabilească proceduri astfel încât etapele parcurse de datele aeronautice să poată fi urmărite în orice moment până la originea lor, în scopul de a se permite corectarea oricăror anomalii sau erori ale acestor date, detectate în fazele de prelucrare, întreținere sau utilizare operațională.

3.2.6 Sistemul calității implementat trebuie să asigure utilizatorilor certitudinea și încrederea necesare că informațiile și datele aeronautice distribuite îndeplinesc cerințele stabilite privind calitatea datelor (acuratețe, rezoluție și integritate) și pentru trasabilitatea acestora, prin utilizarea unor proceduri adecvate în fiecare fază a procesului de producere sau modificare a datelor. De asemenea, sistemul calității trebuie să asigure certitudine în ceea ce privește perioada de aplicabilitate prevăzută pentru utilizarea informațiilor/ datelor aeronautice respective și, în egală măsură, că datele de distribuție stabilite sunt respectate.

3.2.7 Ordinul de acuratețe a datelor aeronautice, bazat pe un nivel de încredere de 95%, trebuie să fie în concordanță cu prevederile reglementărilor aeronautice naționale aplicabile, potrivit standardelor și practicilor recomandate conținute în Anexa 11 OACI, Cap. 2 și Anexa 14 OACI, Vol. I și II, Cap. 2. În acest scop, trebuie identificate trei tipuri de date poziționale: puncte măsurate (praguri de pistă, amplasamentele mijloacelor de navigație, etc.), puncte calculate (rezultate prin calcule matematice care pornesc de la pozițiile unor puncte măsurate cunoscute) și puncte declarate (de ex., punctele de graniță ale regiunii de informare a zborurilor).

3.2.8 Rezoluția de publicare a datelor aeronautice trebuie să se conformeze specificațiilor din Anexele 1 și 7 la prezenta reglementare.

3.2.9 Integritatea datelor aeronautice trebuie să fie menținută pe parcursul întregului proces de prelucrare a acestora, de la măsurare/origine până la distribuirea către următorul utilizator. Cerințele de integritate a datelor aeronautice se bazează pe riscul potențial ce rezultă din coruperea datelor, precum și pe utilizarea care este atribuită unei date. Drept urmare, trebuie aplicate clasificarea și nivelurile de integritate a datelor, după cum urmează:

- a) *datele critice*, nivel de integritate  $1 \times 10^{-8}$ : există o mare probabilitate ca, prin utilizarea unor date critice corupte, zborul și aterizarea în continuă siguranță a unei aeronave să fie expuse unui risc sever, cu potențial de catastrofă;
- b) *datele esențiale*, nivel de integritate  $1 \times 10^{-5}$ : există o mică probabilitate ca, prin utilizarea unor date esențiale corupte, zborul și aterizarea în continuă siguranță a unei aeronave să fie expuse unui risc sever, cu potențial de catastrofă ;
- c) *datele de rutină*, nivel de integritate  $1 \times 10^{-3}$ : există o foarte mică probabilitate ca, prin utilizarea unor date de rutină corupte, zborul și aterizarea în continuă siguranță a unei aeronave să fie expuse unui risc sever, cu potențial de catastrofă.

3.2.10 Cerințele de calitate a datelor aeronautice referitoare la clasificarea și integritatea acestora trebuie să se conformeze specificațiilor Anexei 7 la prezenta reglementare, Tabelele A7-1 la A7-5.

3.2.11 Protejarea datelor aeronautice în format electronic, pe durata cât se află stocate sau în tranzit, trebuie monitorizată în integralitate prin procedeele verificării redundante ciclice (CRC). În scopul realizării protejării nivelului de integritate a datelor aeronautice critice și esențiale, potrivit clasificării de la 3.2.9, trebuie aplicat un algoritm CRC pe 32 biți datelor critice, respectiv pe 24 biți datelor esențiale.

3.2.12 În scopul realizării protejării nivelului de integritate a datelor aeronautice de rutină, potrivit clasificării de la 3.2.9, se recomandă aplicarea unui algoritm CRC pe 16 biți.

3.2.13 Înainte de a fi transmise serviciului de informare aeronautică, informațiile și datele aeronautice care urmează a fi emise ca parte din Pachetul Integrat de Informare Aeronautică trebuie să fie verificate temeinic și coordonate cu serviciile și nivelurile de autoritate implicate, pentru a se asigura că toate informațiile necesare au fost incluse și că acestea sunt corecte până la nivel de detaliu. În acest scop trebuie să existe elaborate și implementate, potrivit îndrumărilor conținute în Documentul OACI 8126 - „Manualul Serviciului de Informare Aeronautică”, proceduri de validare și verificare la nivelul serviciilor și autorităților implicate, prin care să se asigure îndeplinirea cerințelor de calitate (acuratețe, rezoluție, integritate) și trasabilitate a datelor aeronautice.

3.2.14 Demonstrarea conformității sistemului de asigurare a calității se face prin audit. În cazul identificării unor neconformități, trebuie determinate și inițiate acțiuni corective asupra cauzelor. Toate observațiile rezultând din audit și acțiunile corective trebuie să fie evidențiate și documentate corespunzător.

*Notă : Îndrumări referitoare la cerințele privind calitatea datelor aeronautice (acuratețe, rezoluție, integritate, protecție și trasabilitate) se regăsesc în Documentul OACI 9674 – „Manualul Sistemului de referință Geodezic Global – 1984 (WGS-84)”. Material suplimentar privind publicarea rezoluției și integrității datelor aeronautice prevăzute în Anexele 1 și 7 la prezenta reglementare, sunt conținute în RTCA Documentul DO-201A și Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) Documentul ED-77 – Cerințe speciale de Informare aeronautică.*

### 3.3 Schimbul de informații aeronautice

3.3.1 AACR este unitatea desemnată din România căreia trebuie să îi fie adresate toate elementele Pachetului Integrat de Informare Aeronautică produse de către alte state și care este calificată pentru a răspunde cererilor de informații și date aeronautice din partea altor state.

3.3.2 În cazul în care statul a desemnat mai mult de un singur Birou NOTAM internațional, trebuie stabilite care sunt extinderea responsabilităților și zona de responsabilitate aferente fiecărui Birou.

3.3.3 Un serviciu de informare aeronautică trebuie să ia măsurile necesare pentru îndeplinirea cerințelor operaționale pentru emiterea și primirea mesajelor NOTAM distribuite prin telecomunicații.

3.3.4 Trebuie ca furnizorii AIS, în măsura posibilului, să stabilească contacte directe între serviciile de informare aeronautică în scopul facilitării schimbului internațional de informații/ date aeronautice.

3.3.5 La solicitarea serviciului de informare aeronautică al unui alt stat contractant la Convenția de la Chicago, o copie a fiecăruia din elementele Pachetului Integrat de Informare Aeronautică, pe hârtie sau în format electronic, sau în ambele formate, trebuie pusă la dispoziția acestuia, de către furnizorii AIS din România, într-o manieră agreată în comun, fără plată, prin intermediul AACR.

### 3.4 Dreptul de autor

*Notă : Dreptul de autor asupra produselor serviciilor de informare aeronautică elaborate potrivit prezentei reglementări se instituie în conformitate cu legislația și reglementările naționale aplicabile, în măsura în care este necesară protejarea produselor respective prin prisma recuperării investițiilor și costurilor aferente, precum și în scopul asigurării unui control mai bun asupra utilizării lor.*

3.4.1 Dacă un produs AIS este protejat prin drept de autor în România și acesta este furnizat altui stat potrivit prevederilor secțiunii 3.3, el poate fi mai departe pus la dispoziția unei terțe părți numai sub rezerva ca aceasta să fie încunoștințată că produsul respectiv este protejat prin drept de autor și cu condiția ca produsul să fie identificat în mod corespunzător ca fiind protejat prin drept de autor.

### 3.5 Recuperarea costurilor

3.5.1 Recuperarea costurilor aferente serviciului de informare aeronautică se face potrivit prevederilor legale aplicabile tarifelor percepute pentru serviciile de navigație aeriană, în conformitate cu tratatele internaționale la care România este parte, cu respectarea principiilor din Documentul OACI 9082 - "ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services".

*Notă: Când costurile aferente serviciului de informare aeronautică sunt recuperate prin intermediul tarifelor percepute pentru serviciile aeroportuare, respectiv*

*serviciile de navigație aeriană, tariful stabilit pentru livrarea unui produs AIS către un client, în format electronic sau pe hârtie, poate fi stabilit în funcție de costurile de tipărire a copiilor sau prelucrarea datelor electronice, și costurile de distribuție.*

### **3.6 Specificații generale**

3.6.1 Fiecare element al Pachetului Integrat de Informare Aeronautică cu distribuție internațională trebuie să conțină și versiunea în limba engleză pentru acele părți exprimate prin text în clar.

3.6.2 Denumirile localităților se exprimă în limba română.

3.6.3 Unitățile de măsură folosite în distribuirea informațiilor aeronautice trebuie să fie în conformitate cu reglementările naționale aplicabile, potrivit prevederilor Anexei 5 OACI, «Unitățile de măsură care trebuie utilizate în operațiunile aeriene și la sol».

3.6.4 Abrevierile specifice OACI trebuie utilizate de către serviciul de informare aeronautică oricând ele sunt adecvate scopului iar utilizarea lor facilitează distribuția datelor și informațiilor aeronautice.

3.6.5 Utilizarea automatizării trebuie introdusă și promovată oricând ea poate îmbunătăți viteza, acuratețea, eficiența și reduce costurile serviciului de informare aeronautică.

3.6.6 Identificarea și delimitarea zonelor interzise, periculoase și restricționate.

3.6.6.1 Fiecărei zone interzise, periculoase sau restricționate, stabilită potrivit reglementărilor aeronautice naționale aplicabile, trebuie să i se atribuie un identificator, încă de la stabilirea ei inițială, și trebuie publicate detaliile ei complete, potrivit prevederilor secțiunii ENR 5.1 din Anexa 1 la prezenta reglementare.

3.6.6.2 Identificatorul astfel stabilit trebuie utilizat în scopul identificării zonei în orice referire sau notificare privind zona respectivă.

3.6.6.3 Identificatorul trebuie alcătuit dintr-un grup de litere și cifre, după cum urmează:

- a) indicatorul de localizare "LR" aferent României;
- b) litera "P" pentru zonă interzisă, "D" pentru zonă periculoasă, "R" pentru zonă restricționată;
- c) un număr unic de identificare în cadrul FIR București.

*Notă: Indicatorii de localizare se stabilesc conform Documentului OACI 7910 - „Location Indicators”.*

3.6.6.4 În scopul evitării confuziilor, numerele folosite în cadrul identificatorilor unor zone interzise, periculoase sau restricționate dezafectate nu trebuie reutilizate pe parcursul a cel puțin un an de zile de la data dezafectării zonei respective.

3.6.6.5 Se recomandă ca stabilirea unei zone interzise, periculoase sau restricționate să se facă în limitele unui spațiu cât mai redus, în măsura posibilităților, delimitat prin limite geometrice cât mai simple, astfel încât să fie facilitată referirea la zona respectivă de către toți cei interesați.

### 3.6.7 Considerații privind Factorii Umani

3.6.7.1 Organizarea serviciului de informare aeronautică precum și proiectarea, conținutul, prelucrarea și distribuirea informațiilor și datelor aeronautice trebuie să țină cont de principiile Factorilor Umani care facilitează utilizarea optimă a acestora.

## 3.7 Sisteme de referință comune pentru navigația aeriană

### 3.7.1 Sistemul de referință orizontal

3.7.1.1 Trebuie ca Sistemul Geodezic Global – 1984 (WGS-84) să fie utilizat ca sistem de referință (geodezic) orizontal pentru navigația aeriană internă și internațională. Coordonatele aeronautice geografice care se publică, indicând latitudini și longitudini, trebuie exprimate în termenii Sistemului de referință Geodezic Global – 1984 (WGS-84).

*Nota 1: Date suplimentare referitoare la WGS-84 sunt conținute în Documentul OACI 9674 – „Manualul WGS 84”.*

*Nota 2: Specificațiile care trebuie aplicate în determinarea și raportarea (acuratețea lucrului pe teren și integritatea datelor) coordonatelor aeronautice raportate la WGS-84 pentru pozițiile geografice stabilite ca relevante de către serviciile de trafic aerian, sunt cele prevăzute în RACR-ATS, potrivit Anexei 11 OACI, Cap. 2 și Appendix 5, Table 1, iar pentru pozițiile geografice aferente aeroporturilor/ heliporturilor, cele prevăzute în Anexa 14 OACI, Vol. I și II, Cap. 2 și Table A5-1 din Appendix 5, respectiv Table 1 din Appendix I.*

3.7.1.2 În aplicațiile geodezice de precizie și în unele aplicații pentru navigația aeriană, modificările temporale în mișcarea plăcilor tectonice, precum și alte efecte asupra scoarței terestre (flux-reflux), trebuie să fie modelate/ simulate și estimate. De asemenea, în setul de coordonate absolute ale stației trebuie să fie inclusă epoca măsurătorii.

*Notă 1: Cadrul de referință WGS-84 (G873) este din 1997.0 în timp ce, cel mai recent cadru de referință modernizat WGS-84 (G1150) este din 2001. ( G indică faptul că obținerea coordonatelor se face prin tehnici ale Sistemului Global de Poziționare (GPS), și numărul după G indică săptămâna în care au fost implementate aceste coordonate în procesul corect de estimare al Agenția Națională de Inteligență Geospațială a Statelor Unite ale Americii (National Geospatial-Intelligence Agency's (NGA's))).*

*Notă 2: Setul de coordonate geodezice al stațiilor GPS distribuite permanent pentru cea mai recentă realizare a cadrului WGS-84 ( WGS-84 (G1150)) se regăsește în Documentul OACI 9674. Pentru fiecare stație GPS permanentă, acuratețea unei poziții individuale estimate în WGS-84 (G1150) a fost de circa 1 cm ( $1\sigma$ ).*

*Notă 3: Un alt sistem global terestrial de referință este Serviciul Internațional de Rotație a Pământului (International Earth Rotation Service (IERS)), Sistemul de referință terestrial (Terrestrial Reference System (ITRS)), precum și rezultatul Sistemul de referință terestrial (ITRS) este Cadrul de Referință Terestrial IERS (ITRF). Îndrumări referitoare la ITRS se regăsesc în Documentul OACI 9674, Appendix C. Cea mai recentă realizare a WGS-84 (G1150) face raportare la ITRF 2000. WGS-84 (G1150) este compatibil cu ITRF 2000, și, practic, diferența dintre aceste sisteme este scara globală de unu la doi centimetri, adică WGS-84 (G1150) și ITRF 2000 sunt absolut identice.*

3.7.1.3 Coordonatele geografice care au fost transformate în coordonate WGS-84, dar a căror acuratețe la momentul măsurătorilor din teren nu îndeplinește cerințele reglementărilor naționale aplicabile, potrivit prevederilor Anexei 11 OACI, Cap. 2 și ale Anexei 14 OACI, Vol. I și II, Cap. 2, trebuie identificate printr-un asterisc.

3.7.1.4 Ordinul de rezoluție în publicarea coordonatelor geografice trebuie să fie potrivit prevederilor Anexei 1 și tabelului A7-1 din Anexa 7 la prezenta reglementare, în timp ce ordinul de rezoluție al coordonatelor geografice pe hărțile aeronautice trebuie să fie conform prevederilor Anexei 4 OACI, Apendix 6, Tabelul 1.

### 3.7.2 Sistemul de referință vertical

3.7.2.1 Trebuie ca sistemul de referință verticală utilizat pentru navigația aeriană să fie sistemul de referință al nivelului mediu al mării (MSL), care exprimă relația între înălțime (cotă) raportată la gravitație și suprafața cunoscută ca geoid.

*Nota 1: La nivel global, geoidul aproximează cel mai îndeaproape MSL. El este definit ca suprafața echipotențială a câmpului gravimetric al Pământului care coincide cu nivelul mediu al mării neperturbate extins în mod continuu peste continente.*

*Nota 2: Înălțimile raportate la gravitație sunt, de asemenea, denumite înălțimi ortometrice, în timp ce distanțele verticale ale punctelor deasupra elipsoidului sunt referite ca înălțimi elipsoidale.*

3.7.2.2 Trebuie ca modelul gravitațional global care se utilizează în folosul navigației aeriene să fie Modelul Gravitațional al Pământului – 1996 (EGM-96), conținând date ale câmpului gravitațional de lungime de unde lungi. Îndrumări privind modelul EGM-96 sunt în Documentul OACI 9674.

*Notă: Îndrumări privind EGM-96 se regăsesc în Documentul OACI 9674.*

3.7.2.3 Pentru acele poziții geografice pentru care acuratețea EGM-96 nu îndeplinește cerințele de acuratețe pentru cotă și ondulația geoidului specificate în Anexa 14, Vol. I și II, trebuie ca, pe baza datelor EGM-96, să se dezvolte și să se utilizeze modele de geoid la nivel regional, național sau local, conținând date ale câmpului gravitațional de înaltă rezoluție (de lungime de unde scurte). Atunci când se utilizează un model de geoid altul decât EGM-96, trebuie ca în AIP să se publice o descriere a modelului utilizat, inclusiv parametri necesari pentru transformarea înălțimilor între model și EGM-96.

*Notă: Specificațiile care trebuie utilizate în determinarea și publicarea (în termeni de acuratețe a lucrului în teren și integritate a datelor) elevației și ondulației geoidului în poziții specifice la aerodromuri/ heliporturi, sunt cele prevăzute în Anexa 14 OACI, Vol. I și II, Cap. 2, și în Tabelul A5-2 din Apendix 5, respectiv în Tabelul 2 al Apendix I.*

3.7.2.4 Suplimentar față de cotele referite față de sistemul de referință MSL (geoid), pentru pozițiile specifice de la sol măsurate, trebuie, de asemenea, publicată ondulația geoidului (raportată la elipsoidul WGS-84) pentru acele poziții specificate în Anexa 1 la prezenta reglementare.

3.7.2.5 Ordinul de rezoluție cu care se publică elevația și ondulația geoidului trebuie să fie potrivit prevederilor Anexei 1 la prezenta reglementare, și tabelului A7-2 din Anexa 7 la prezenta reglementare, în timp ce ordinul de rezoluție cu care se publică elevația și

ondulația geoidului pe hărțile aeronautice trebuie să se conformeze prevederilor Anexei 4 OACI, Tabelul 2 din Apendix 6.

### 3.7.3 Sistemul de referință temporală

3.7.3.1 În scopul activităților aeronautice civile, se utilizează ca sistem de referință temporală Calendarul Gregorian și Timpul Universal Coordonat (UTC).

*Nota 1 : O valoare în domeniul temporal constituie o poziție temporală (în timp) măsurată relativ la un sistem de referință temporal.*

*Nota 2 : Timpul Universal Coordonat (UTC) este o scală a timpului, menținută de Biroul Internațional al Orei (Bureau International de l'Heure, BIH) și de către IERS și formează baza unei diseminări coordonate a frecvențelor standard și semnalelor de timp.*

*Nota 3 : Îndrumări privind UTC se regăsesc în Anexa 5 OACI, Attachment D.*

*Nota 4 : Standardul ISO 8601 specifică utilizarea calendarului Gregorian și ora în sistem 24 ore local sau UTC pentru schimburile de informații, în timp ce standardul ISO 19108 indică calendarul Gregorian și ora UTC ca sistem de referință temporală primar a fi utilizat împreună cu informațiile geografice.*

3.7.3.2 În cazul în care se utilizează un sistem de referință temporală diferit pentru anumite aplicații, catalogul entităților sau metadata asociată unei scheme de aplicație sau unui set de date, după caz, trebuie să includă fie o descriere a aceluși sistem, fie o mențiune despre un document care descrie respectivul sistem de referință temporală.

*Notă : Standardul ISO 19108, Anexa D, descrie anumite aspecte despre calendare care ar putea fi considerate în asemenea descrieri.*

## Capitolul 4.

### PUBLICAȚIA DE INFORMARE AERONAUTICĂ (AIP)

*Nota 1: Publicația de Informare Aeronautică (AIP) este destinată în principal îndeplinirii cerințelor internaționale de schimb de informații și date aeronautice cu caracter de durată, esențiale pentru navigația aeriană. Oricând este posibil, forma de prezentare este astfel proiectată încât să faciliteze utilizarea în timpul zborului.*

*Nota 2: Publicația de Informare Aeronautică constituie sursa de bază pentru informații și date aeronautice cu caracter permanent, precum și pentru modificări având caracter temporar dar de lungă durată.*

#### 4.1 Conținutul AIP

4.1.1 Publicația de Informare Aeronautică a României (AIP România) trebuie să conțină, în trei părți, secțiuni și subsecțiuni numerotate în mod uniform, astfel încât să permită stocarea și extragerea datelor în format electronic standardizat, informații curente referitoare la, și aranjate după, subiectele enumerate în Anexa 1 la prezenta reglementare cu caractere romane. În cazul în care Publicația AIP, sau un volum AIP, este proiectată în principiu astfel încât să faciliteze utilizarea operațională în timpul zborului, atunci formatul și structura pot fi potrivit unei reglementări specifice aplicabile, cu condiția ca un tabel adecvat al cuprinsului să fie conținut în document.

4.1.1.1 AIP România trebuie să conțină, suplimentar, și informațiile curente referitoare la acele subiecte care sunt enumerate în Anexa 1 la prezenta reglementare cu caractere italice.

4.1.2 Publicația de Informare Aeronautică a României trebuie să includă în Partea I - Generalități (GEN):

- a) o declarație privind autoritatea din România care este responsabilă pentru facilitățile, serviciile și procedurile de navigație aeriană descrise în AIP;
- b) condițiile generale în care serviciile și facilitățile sunt disponibile pentru traficul aerian internațional;
- c) o listă a diferențelor semnificative între reglementările și practicile naționale față de standardele, procedurile și practicile recomandate ale OACI, publicată într-o formă care să permită oricărui utilizator să diferențieze ușor între cerințele statului român și cele OACI corespunzătoare;
- d) opțiunea României pentru fiecare din cazurile semnificative în care standardele, procedurile și practicile recomandate ale OACI prevăd o cale de acțiune alternativă (două sau mai multe mijloace acceptabile de conformare);

4.1.3 Hărțile aeronautice enumerate mai jos, în măsura în care acestea sunt disponibile pentru aeroporturile și heliporturile deschise traficului internațional, trebuie să facă parte din AIP, sau pot fi distribuite separat către destinatarii AIP:

- a) Harta de aerodrom/ heliport (*Aerodrome Chart*) - OACI;
- b) Harta de mișcare pe suprafața aerodromului (*Aerodrome Ground Movement Chart*) - OACI;
- c) Harta de obstacole de aerodrom (*Aerodrome Obstacle Chart*) – OACI Tip A;
- d) Harta de teren și obstacole de aerodrom – OACI - *Aerodrome Terrain and Obstacle Chart* — OACI (în format electronic);
- e) Harta pozițiilor de parcare a aeronavelor (*Aerodrome Parking/Docking Chart*) - OACI;
- f) Harta zonei (*Area Chart*) - OACI;
- g) Harta cu altitudinile minime de supraveghere ATC ( *ATC Surveillance Minimum Altitude Chart*) — OACI;
- h) Harta de apropiere după instrumente (*Instrument Approach Chart*) - OACI;
- i) Harta topografică pentru apropieri de precizie (*Precision Approach Terrain Chart*) - OACI, pentru pistele la care se fac apropieri de precizie Cat. II și III;
- j) Harta de sosire standard - după instrumente (STAR) (*Standard Arrival Chart – Instrument /STAR*) - OACI;
- k) Harta de plecare standard - după instrumente (SID) (*Standard Departure Chart – Instrument /SID*) - OACI;
- l) Harta de apropiere la vedere (*Visual Approach Chart*) – OACI.

4.1.4 Trebuie folosite hărți (în sensul reglementărilor OACI atât când se face referire la ‘maps’ cât și când se face referire la ‘charts’) sau diagrame, oricând se consideră că este cazul să se completeze sau chiar să se substituie informații prezentate sub formă de text sau tabele în AIP.

*Notă: În cazul utilizării hărților în scopul menționat mai sus, acestea trebuie elaborate în conformitate cu prevederile Anexei 4 OACI, Hărțile Aeronautice. Documentul OACI 8126 - „Manualul Serviciului de Informare Aeronautică” conține îndrumări referitoare la specificațiile pentru hărțile index și diagramele care se includ în AIP.*

## 4.2 Specificații generale

4.2.1 AIP România trebuie să fie realizat în formă unitară și trebuie să includă un cuprins.

*Notă :În cazul în care este necesar, din motive de volum sau de conveniență, ca AIP să fie publicat în două sau mai multe părți sau volume, fiecare din ele trebuie să precizeze faptul că restul de date și informații se regăsesc în celălalt/ celelalte părți sau volume.*

4.2.1.1 AIP România nu trebuie să repete informații deja publicate în conținutul său sau în alte documente de informare.

4.2.1.2 În cazul când România se asociază cu unul sau mai multe state în vederea publicării unui AIP comun, acest lucru trebuie să fie clar precizat atât pe coperta AIP cât și în pagina de cuprins.

4.2.2 Versiunea pe suport de hârtie a AIP România trebuie publicată într-un format cu file detaşabile, în afara cazului în care întreaga publicație este republicată la intervale frecvente.

4.2.3 Fiecare pagină a AIP România trebuie datată. Data respectivă trebuie publicată în formatul zi, luna (text în clar), an și reprezintă data la care informația conținută intră în vigoare (referită ca *data efectivă*).

4.2.4 AIP România trebuie să conțină o Listă de Control care specifică data efectivă a fiecărei pagini din conținut. Lista trebuie actualizată și republicată cât mai frecvent pentru a permite utilizatorilor AIP România actualizarea conținutului.

4.2.5 Fiecare pagină din AIP România trebuie adnotată astfel încât să indice în mod clar următoarele elemente:

- a) identitatea documentului (Publicație de Informare Aeronautică, AIP);
- b) teritoriul acoperit și subdiviziuni ale sale, după caz;
- c) identitatea statului emitent (România) și organizația desemnată/ delegată drept responsabilă pentru producerea AIP;
- d) numărul paginii/ titlul hărții; numărul amendamentului prin care pagina respectivă este în vigoare (ultimul amendament);
- e) gradul de încredere, în cazul în care există îndoieli privind veridicitatea informației.

4.2.6 Dimensiunea paginilor AIP România nu trebuie să fie mai mare de cea corespunzătoare formatului A4 (210 mm x 297 mm). În cazul în care este necesară utilizarea unor formate extinse, acestea trebuie împăturate în formatul celorlalte pagini.

4.2.7 Orice modificare a conținutului AIP România, sau informațiile noi introduse pe o pagină retipărită, trebuie identificate clar printr-un simbol distinct sau printr-o adnotare.

4.2.8 Informațiile care conțin modificări semnificative din punct de vedere operațional trebuie publicate în conformitate cu procedurile AIRAC iar paginile respective trebuie identificate clar prin acronimul AIRAC.

4.2.9 AIP România trebuie amendat sau republicat la intervale regulate, după cum este necesar pentru a menține actuale informațiile și datele aeronautice conținute. Metoda normală de amendare este prin înlocuirea paginilor iar utilizarea metodei amendamentelor de mână trebuie menținută la minim.

4.2.9.1 Intervalele regulate menționate la 4.2.9 mai sus se publică în AIP România, Partea I – Generalități (GEN).

*Notă: Stabilirea intervalelor la care se publică amendamentele la AIP România se face potrivit îndrumărilor aplicabile din Documentul OACI 8126 - „Manualul Serviciului de Informare Aeronautică”.*

### **4.3 Specificațiile pentru Amendamentele AIP**

4.3.1 Modificările cu caracter permanent la conținutul AIP trebuie publicate prin Amendament AIP.

4.3.2 Fiecărui Amendament AIP trebuie să i se aloce un număr de serie, în mod consecutiv.

4.3.3 Fiecare pagină de Amendament AIP, inclusiv pagina de copertă (referită ca *Foaia de Amendament*), trebuie să conțină înscrisă data de publicare.

4.3.4 Fiecare pagină de Amendament AIP AIRAC (corespunzător unei date AIRAC), inclusiv pe pagina de copertă (referită ca *Foaia de Amendament*), trebuie să conțină înscrisă data efectivă.

4.3.5 Un Amendament AIP trebuie să conțină referințe la numerele de serie ale acelor elemente ale Pachetului Integrat de Informare Aeronautică, după caz, care au fost încorporate în Amendament.

4.3.6 Foaia de Amendament trebuie să conțină o scurtă descriere a subiectelor afectate de modificările conținute în Amendamentul AIP.

4.3.7 Atunci când nu se publică un Amendament AIP la data sau la intervalul de timp prestabilit, trebuie transmisă o notificare NIL prin lista cu mesajele NOTAM în vigoare, publicată lunar în limbaj clar, cerută potrivit prevederilor secțiunii 5.2.13.3.

### **4.4 Specificațiile pentru Suplimentele AIP**

4.4.1 Modificările cu caracter temporar de lungă durată (trei luni sau mai mult), precum și informațiile de scurtă durată care conțin un volum mare de text și/sau grafică se publică sub formă de Supliment AIP.

*Notă : Documentul OACI 8126 - „Manualul Serviciului de Informare Aeronautică” conține îndrumări privind utilizarea Suplimentelor AIP, precum și exemple în acest sens.*

4.4.2 Fiecărui Supliment AIP trebuie să i se aloce un număr de serie, în mod consecutiv, bazat pe anul calendaristic în curs. Numerotarea Suplimentelor AIP se reia de la numărul unu la începutul fiecărui an calendaristic.

4.4.3 Paginile Suplimentelor AIP trebuie menținute în AIP pe întreaga perioadă de timp cât conținutul său, în întregime sau parțial, își menține valabilitatea.

4.4.4 Atunci când se transmite un Supliment AIP prin care se înlocuiește un NOTAM, trebuie ca Suplimentul să conțină o referire la numărul și seria NOTAM-ului pe care îl înlocuiește.

4.4.5 Lista de control a Suplimentelor AIP în vigoare trebuie tipărită la intervale nu mai mari de o lună. Această informație trebuie transmisă prin lista cu mesajele NOTAM în vigoare, publicată lunar în clar, potrivit cerințelor din secțiunea 5.2.13.3.

4.4.6 Suplimentele AIP trebuie tipărite pe hârtie colorată pentru a fi clar identificabile, preferabil de culoare galbenă.

4.4.7 Paginile Suplimentelor AIP în vigoare trebuie păstrate în partea de început a conținutului AIP.

#### 4.5 Distribuirea AIP

4.5.1 AIP România, Amendamentele AIP și Suplimentele AIP trebuie transmise utilizatorilor prin mijloacele cele mai rapide disponibile.

## Capitolul 5.

### NOTAM

#### 5.1 Inițierea unui mesaj NOTAM

5.1.1 Trebuie inițiat și emis cu promptitudine un mesaj NOTAM oricând informația ce trebuie distribuită are un caracter temporar de scurtă durată sau când urmează să intre în vigoare într-un timp foarte scurt modificări permanente sau temporare de lungă durată, semnificative operațional, cu excepția cazurilor când informația conține text lung și/sau reprezentări grafice.

*Nota 1: Modificările semnificative operațional, ce privesc circumstanțele listate în Partea I, Anexa 4 la prezenta reglementare se emit potrivit sistemului AIRAC ('Aeronautical Information Regulation and Control') specificat în cap. 6.*

*Nota 2: Informațiile cu caracter temporar de scurtă durată conținând text lung și/sau reprezentări grafice trebuie publicate sub formă de Supliment AIP (vezi Cap. 4, 4.4).*

5.1.1.1 Trebuie inițiat și emis NOTAM în cazul următoarelor informații :

- a) punerea în serviciu, închiderea sau modificări semnificative intervenite în operarea aerodromurilor, heliporturilor sau a pistelor;
- b) punerea în serviciu, retragerea sau modificări semnificative intervenite în operarea serviciilor aeronautice (AGA, AIS, ATS, COM, MET, SAR, etc.);
- c) punerea în serviciu, retragerea sau modificări semnificative intervenite în operarea mijloacelor electronice și a altor mijloace destinate navigației aeriene și aerodromurilor/ heliporturilor. Aceasta include: întreruperea operării sau repunerea în funcțiune, modificări ale frecvențelor radio, modificări în orarul de operare notificat, modificarea unui identificator, modificarea orientării (la mijloacele direcționale), modificarea poziției, creșterea sau scăderea puterii de emisie cu 50% sau mai mult, modificări în orarul sau în conținutul unei emisiuni, neregularități sau fiabilitate scăzută în operarea oricărui mijloc electronic destinat navigației aeriene sau în serviciile de comunicații sol-aer.
- d) punerea în serviciu, desființarea sau modificări semnificative intervenite la mijloacele de indicare vizuală;
- e) întreruperea sau repunerea în operare a unor componente majore ale sistemelor luminoase de aerodrom;
- f) instituirea, retragerea sau modificări semnificative aduse procedurilor serviciilor de navigație aeriană;
- g) apariția sau remedierea unor defecte sau impedimente majore pe suprafața de manevră;
- h) modificări sau limitări privind disponibilitatea carburanților, uleiului și oxigenului;
- i) modificări majore aduse serviciilor și mijloacelor de căutare și salvare disponibile;
- j) instalarea, desființarea sau repunerea în funcțiune a luminilor de avertizare care marchează obstacole semnificative pentru navigația aeriană;

- k) modificări ale reglementărilor, care impun acțiune imediată, de exemplu instituirea unei zone interzise în scopul desfășurării de activități de căutare și salvare;
- l) prezența unor pericole pentru navigația aeriană (incluzând obstacole, exerciții militare, mitinguri, concursuri, parașutări intense în afara zonelor declarate pentru această activitate);
- m) apariția, retragerea sau modificarea unor obstacole semnificative pentru navigația aeriană în zonele de decolare/urcare, întrerupere a apropierii, apropiere sau pe banda de siguranță laterală a pistei;
- n) înființarea sau desființarea (incluzând activarea și dezactivarea), după caz, sau modificări introduse în situația zonelor periculoase, reglementate sau interzise;
- o) înființarea sau desființarea unor zone sau rute sau porțiuni din acestea în care există posibilitatea interceptării aeronavelor și în care se cere menținerea ascultării permanente pe frecvența de urgență VHF 121.5 MHz.
- p) alocarea, anularea sau modificarea unui indicator de localizare;
- q) modificări semnificative ale nivelului de protecție asigurat în mod normal la un aerodrom prin serviciul de salvare și luptă contra incendiilor. Se va emite un NOTAM doar în situația în care se schimbă categoria serviciului și se va indica obligatoriu noua categorie a serviciului (potrivit prevederilor Anexei 14 OACI, Vol. I, Cap. 9 și ale Attachment A, Section 17);
- r) prezența, înlăturarea sau modificări semnificative ale unor condiții periculoase datorate zăpezii, gheții, zloatei ('*slush*') sau a apei pe suprafața de mișcare.
- s) declanșarea unor epidemii care necesită modificări ale cerințelor anunțate privind vaccinarea sau măsuri de carantină;
- t) prognoze privind radiațiile cosmice solare, acolo unde se furnizează asemenea informații;
- u) modificarea semnificativă a activității vulcanice, localizarea, data și ora erupțiilor vulcanice și/sau întinderea pe orizontală și verticală a norilor de cenușă vulcanică, inclusiv direcția lor de mișcare, nivelurile de zbor și rutele sau porțiunile de rută care ar putea fi afectate;
- v) eliberarea în atmosferă a unor materiale radioactive sau substanțe chimice toxice urmare a unui accident chimic sau nuclear, localizarea, data și ora incidentului, direcția de mișcare a norilor toxici, nivelurile de zbor, rutele sau porțiunile de rută care ar putea fi afectate;
- w) desfășurarea unor operațiuni de ajutorare umanitară, de tipul celor efectuate sub auspiciile Organizației Națiunilor Unite, împreună cu procedurile și/sau limitările care afectează navigația aeriană ;
- x) implementarea/ aplicarea unor măsuri de contingentă pe termen scurt în cazul întreruperii totale sau parțiale a furnizării serviciilor de trafic aerian și a serviciilor asociate.

*Notă: A se consulta și Anexa 11 OACI, secțiunea 2.28 și Attachment D.*

5.1.1.2 Necesitatea inițierii și emiterii unui NOTAM trebuie să fie considerată și în orice alte circumstanțe care pot afecta operarea aeronavelor.

5.1.1.3 Informațiile următoare nu se publică prin NOTAM :

- a) lucrări de întreținere de rutină pe platforme și căile de rulare, care nu afectează mișcarea în siguranță a aeronavelor;

- b) lucrări de marcarea a pistei, atunci când operarea aeronavelor poate fi dirijată în siguranță pe celelalte piste disponibile sau când echipamentul folosit poate fi retras la nevoie;
- c) obstacole temporare în vecinătatea aerodromului/ heliportului, care nu afectează operarea în siguranță a aeronavelor;
- d) cedarea parțială a sistemelor luminoase ale aerodromului/ heliportului, atunci când acesta nu afectează direct operarea în siguranță a aeronavelor;
- e) cedarea parțială temporară a mijloacelor de comunicații aer-sol atunci când sunt cunoscute și operează frecvențe alternative;
- f) lipsa serviciului de dirijare și control prin dispecer la sol pe platformă și a controlului traficului rutier pe platformă;
- g) indisponibilitatea semnelor indicatoare de poziție, destinație sau a altora, pe suprafața de mișcare;
- h) parașutările, fie în spațiul aerian necontrolat în condiții VFR, fie atunci când sunt controlate, în locații declarate sau în zone periculoase ori interzise;
- i) alte informații similare de natură temporară;

5.1.1.4 Informațiile despre activarea unor zone restricționate, periculoase sau interzise stabilite, precum și despre alte activități care necesită restricționări temporare ale spațiului aerian, cu excepția operațiunilor în situații de urgență, trebuie notificate cu cel puțin șapte zile în avans.

5.1.1.4.1 Eventuala anulare ulterioară a activităților sau reducerea orelor de activare sau a dimensiunilor zonelor respective trebuie să fie notificată cât mai repede posibil.

*Notă: Atunci când este posibil, notificarea va fi făcută cu cel puțin 24 de ore înainte de intrarea în vigoare a restricțiilor referite la 5.1.1.4, pentru a se facilita planificarea utilizării spațiului aerian respectiv.*

5.1.1.5 Trebuie ca mesajele NOTAM prin care se notifică indisponibilitatea unor mijloace de radionavigație, facilități sau servicii de comunicații să conțină o estimare a perioadei de indisponibilitate sau a datei și orei la care vor fi repuse în serviciu.

5.1.1.6 Atunci când un Amendament AIP sau un Supliment AIP este publicat în conformitate cu procedurile AIRAC, trebuie emis un NOTAM care să cuprindă o descriere sumară a conținutului, data efectivă și numărul de referință al Amendamentului sau Suplimentului. Acest NOTAM devine efectiv odată cu Amendamentul AIP sau Suplimentul AIP pentru care a fost emis și va rămâne în vigoare în Buletinele de informare înaintea zborului (PIB) timp de 14 zile.

*Notă: Documentul OACI 8126 - „Manualul Serviciului de Informare Aeronautică”, conține îndrumări pentru inițierea unui NOTAM (‘Trigger NOTAM’) care anunță publicarea unui Amendament AIP AIRAC sau Supliment AIP AIRAC.*

## 5.2 Specificații Generale

5.2.1 Cu excepția prevederilor contrare din para. 5.2.3, fiecare NOTAM trebuie compus în conformitate cu prevederile Anexei 6 la prezenta reglementare, potrivit prevederilor echivalente din Anexa 15 OACI, Apendix 6, «Formatul NOTAM».

5.2.2 Textul mesajului NOTAM trebuie compus prin intermediul semnificațiilor și expresiilor abreviate uniform atribuite Codului NOTAM OACI, completate cu abrevierile OACI, indicatori, identificatori, indicativi, indicativi de apel, frecvențe, cifre și limbaj în clar.

5.2.2.1 Mesajele NOTAM destinate distribuției internaționale trebuie să cuprindă text în engleză pentru acele părți care sunt exprimate în limbaj clar.

*Notă: Codul NOTAM OACI, împreună cu semnificațiile și expresiile abreviate uniform, precum și abrevierile OACI sunt conținute în Documentul OACI 8400, PANS-ABC.*

5.2.3 Dacă sunt transmise prin SNOWTAM, informațiile referitoare la prezența zăpezii, a zloatei ('slush'), a gheții și a bălților de apă pe suprafețele aerodromurilor/heliporturilor trebuie compuse în ordinea indicată în Anexa 2 la prezenta reglementare, «Formatul SNOWTAM», potrivit prevederilor echivalente din Anexa 15 OACI, Apendix 2.

5.2.4 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 mesaj ASHTAM, să conțină informațiile în ordinea indicată în Formatul ASHTAM, în Anexa 3 la prezenta reglementare.

5.2.5 Originatorul trebuie să aloce fiecărui mesaj NOTAM o serie identificată printr-o literă și un număr de patru cifre, urmată de o bară oblică și de un număr de două cifre pentru an. Numărul de patru cifre trebuie să fie consecutiv și bazat pe anul calendaristic în curs.

*Notă: Pot fi utilizate pentru a identifica o serie NOTAM toate literele alfabetului de la A la Z, cu excepția literelor S și T.*

5.2.6 Dacă un NOTAM conține informații eronate, acesta trebuie înlocuit prin emiterea unui NOTAM cu un număr nou.

5.2.7 În cazul unui NOTAM care anulează sau înlocuiește un alt NOTAM anterior, trebuie indicate seria și numărul mesajului NOTAM anterior. Seria, indicatorul de locație și subiectul celor două mesaje NOTAM să fie aceleași. Un NOTAM poate anula sau înlocui doar un singur alt NOTAM.

5.2.8 Fiecare NOTAM trebuie să se refere la un singur subiect și la o singură condiție aplicabilă subiectului respectiv.

*Notă. – Documentul OACI 8126, "Manualul Serviciului de Informare Aeronautică", prevede îndrumări referitoare la corelarea între un subiect și condițiile aplicabile, în conformitate cu criteriile de selecție a mesajelor NOTAM.*

5.2.9 Conținutul oricărui NOTAM trebuie să fie cât mai concis cu putință și astfel redactat încât înțelesul său să fie clar fără să fie necesară consultarea altui document.

5.2.10 Fiecare NOTAM trebuie transmis sub forma unui singur mesaj de telecomunicații.

5.2.11 Un NOTAM care conține informații cu caracter permanent sau informații temporare de lungă durată trebuie să includă și referiri adecvate la paginile AIP sau de Supliment AIP implicate.

5.2.12 Indicatorii de localizare incluși în textul unui mesaj NOTAM trebuie să fie potrivit indicatorilor prevăzuți în Documentul OACI 7910 – „Indicatorii de localizare”.

5.2.12.1 Utilizarea unor prescurtări ale acestor indicatori nu este permisă.

5.2.12.2 În cazul unei locații pentru care nu există atribuit un indicator de localizare OACI, se folosește numele locului în limbaj clar, ortografiat potrivit prevederilor 3.6.2.

5.2.13 Listă de Control a mesajelor NOTAM în vigoare trebuie emisă sub forma unui NOTAM prin serviciul fix aeronautic (AFS) la intervale nu mai mari de o lună calendaristică, utilizând formatul NOTAM specificat în Anexa 6 la prezenta reglementare, în conformitate cu prevederile Anexei 15 OACI, Apendix 6. Lista de Control trebuie emisă separat pentru fiecare serie de NOTAM-uri.

5.2.13.1 Lista de Control a NOTAM-urilor trebuie să conțină și informații despre cele mai recente Amendamente AIP, Suplimente AIP și cel puțin Circularele de Informare Aeronautică cu distribuție internațională.

5.2.13.2 Lista de Control trebuie distribuită aceluiași destinatar ca și seria de NOTAM-uri la care se referă și trebuie identificată în mod clar ca Listă de Control.

5.2.13.3 O listă lunară a mesajelor NOTAM în vigoare, publicată în limbaj în clar și conținând informații despre cele mai recente Amendamente AIP, Suplimente AIP și AIC-uri, trebuie produsă cu întârziere minimă și transmisă prin cele mai rapide mijloace destinatarilor Pachetului de Informare Aeronautică Integrată.

### **5.3 Distribuirea mesajelor NOTAM**

5.3.1 Mesajele NOTAM se distribuie pe bază de solicitare.

5.3.2 Mesajele NOTAM trebuie pregătite în conformitate cu prevederile aplicabile ale procedurilor OACI pentru comunicații.

5.3.2.1 În măsura posibilităților, mesajele NOTAM se transmit prin serviciul fix aeronautic (AFS).

5.3.2.2 Atunci când un NOTAM este transmis, așa cum este specificat la 5.3.4, prin alte mijloace decât serviciul fix aeronautic (AFS), textul său trebuie precedat de un grup de 6 cifre specificând data și ora la care acesta a fost emis și de identificatorul centrului care emite NOTAM-ul.

5.3.3 Biroul NOTAM trebuie să stabilească mesajele NOTAM care fac obiectul distribuției internaționale.

5.3.3.1 După caz, se recomandă utilizarea de liste de distribuție selectivă pentru distribuția mesajelor NOTAM.

*Notă: Aceste liste sunt destinate evitării distribuției inutile a informațiilor aeronautice. Documentul OACI - „Manualul Serviciului de Informare Aeronautică”, conține îndrumări referitoare la acest subiect.*

5.3.4 Schimbul internațional de mesaje NOTAM trebuie să se facă numai în baza înțelegerilor mutuale dintre Birourile NOTAM Internaționale implicate. Schimbul internațional de mesaje ASHTAM (vezi 5.2.4.) și NOTAM, în situația în care se continuă distribuirea informațiilor privind activitatea vulcanică prin NOTAM, va include și centrele consultative privind cenușa vulcanică și centrele desemnate prin acord regional de navigație aeriană, pentru punerea în funcțiune a sistemelor de distribuție prin sateliți AFS (sistem de distribuție a sateliților pentru informații de navigație aeriană (SADIS) și sistemul internațional de comunicații prin sateliți (ISCS)), și se vor lua în considerare cerințele operațiunilor cu rază mare de acțiune.

*Notă : Coordonarea poate fi făcută între aerodromuri/heliporturi, pentru schimbul direct de mesaje SNOWTAM ( vezi Anexa 2).*

5.3.4.1 Schimburile de mesaje NOTAM între birourile NOTAM internaționale trebuie limitate, în măsura posibilităților, la cerințele utilizatorilor interesați prin crearea unor serii separate care să îndeplinească cel puțin cerințele zborurilor interne și internaționale.

5.3.4.2 Pentru transmiterea NOTAM-urilor prin rețeaua AFS, trebuie utilizat un sistem de distribuție predeterminat specificat în Anexa 5 la prezenta reglementare în conformitate cu prevederile Anexei 15 OACI, sub rezerva specificațiilor prevăzute la para. 5.3.4.

## Capitolul 6.

# REGULARIZAREA ȘI CONTROLUL INFORMĂRII AERONAUTICE (AIRAC)

### 6.1 Specificațiile generale

6.1.1 Informațiile privitoare la circumstanțele specificate în Partea I a Anexei 4 la prezenta reglementare trebuie distribuite în conformitate cu sistemul reglementat AIRAC, potrivit căruia introducerea, retragerea sau modificarea semnificativă a acestor informații se face numai la anumite date calendaristice potrivit unei serii de date efective comune, stabilite la intervale de 28 de zile, începând cu 29 Ianuarie 1998. Informațiile care se publică la o dată de ciclu AIRAC nu trebuie modificate cel puțin 28 de zile după data lor efectivă, în afara cazului în care circumstanțele notificate au un caracter temporar cu o durată mai mică decât un ciclu AIRAC.

*Notă: Documentul OACI 8126 - „Manualul Serviciului de Informare Aeronautică”, conține îndrumări privind procedurile care trebuie aplicate în cadrul sistemului AIRAC.*

6.1.2 Sistemului reglementat AIRAC se va utiliza și în cazul distribuirii informațiilor referitoare la introducerea, retragerea sau modificarea semnificativă planificată a circumstanțelor specificate în Partea 2 a Anexei 4 la prezenta reglementare.

6.1.3 Atunci când nu se publică informații aeronautice la o dată AIRAC, trebuie inițiată și emisă prin NOTAM sau alt mijloc convenabil, o notificare conținând acronimul "NIL", cel târziu cu un ciclu înaintea datei efective AIRAC în cauză.

6.1.4 Nu trebuie utilizate alte date efective în afara datelor AIRAC pentru introducerea unor modificări semnificative operaționale planificate care necesită activități de cartografiere și/sau actualizarea bazelor de date de navigație.

6.1.5 Trebuie evitată o dată AIRAC între 21 decembrie și 17 ianuarie, inclusiv, pentru publicarea unor informații semnificative.

### 6.2 Transmiterea informațiilor pe suport de hârtie

6.2.1 În toate cazurile, informațiile aeronautice care se furnizează în sistemul AIRAC trebuie publicate pe suport de hârtie și trebuie distribuite de serviciul de informare aeronautică răspunzător cu cel puțin 42 de zile în avans față de data efectivă, cu obiectivul de a ajunge la destinatari cu cel puțin 28 de zile înainte de data efectivă.

6.2.2 În cazul planificării unor modificări majore și când notificarea în avans este dorită și posibilă, se recomandă publicarea cu cel puțin 56 de zile în avans față de data efectivă.

*Notă: Îndrumări referitoare la ceea ce constituie o schimbare majoră se regăsesc în Documentul OACI 8126.*

### **6.3 Transmiterea informațiilor în format electronic**

6.3.1 Actualizarea bazelor de date aeronautice privind circumstanțele specificate în Partea 1 din Anexa 4 la prezenta reglementare trebuie făcută astfel încât datele efective ale informațiilor actualizate să coincidă cu datele AIRAC utilizate pentru furnizarea informațiilor în varianta pe suport de hârtie.

6.3.2 Informațiile aeronautice furnizate în format electronic, privitoare la circumstanțele specificate în Partea 1 a Anexei 4 la prezenta reglementare, trebuie distribuite de serviciul de informare aeronautică responsabil astfel încât să ajungă la destinatari cu cel puțin 28 de zile înainte de data AIRAC efectivă.

6.3.3 În cazul planificării unor modificări majore și când notificarea în avans este dorită și posibilă, se recomandă ca informațiile în format electronic să fie furnizate/ puse la dispoziție cu cel puțin 56 de zile în avans față de data efectivă.

*Notă: Îndrumări referitoare la ceea ce constituie o schimbare majoră se regăsesc în Documentul OACI 8126.*

## Capitolul 7.

### CIRCULARE DE INFORMARE AERONAUTICĂ (AIC)

#### 7.1 Inițierea și emiterea unui AIC

7.1.1 Trebuie inițiată și emisă o Circulară de Informare Aeronautică (AIC) oricând este necesar să fie transmise informații aeronautice care nu fac obiectul:

- a) specificațiilor secțiunii 4.1 privind includerea în AIP; sau
- b) specificațiilor secțiunii 5.1 privind emiterea unui NOTAM.

7.1.1.1 Trebuie inițiat și emis un AIC oricând se dorește realizarea informării privind :

- a) o planificare pe termen lung referitoare la modificări majore ale legislației, reglementărilor, procedurilor sau facilităților;
- b) informații cu caracter exclusiv explicativ sau de îndrumare, care pot afecta siguranța zborului;
- c) informații sau notificări cu caracter explicativ sau de îndrumare, referitoare la aspecte tehnice, legislative sau administrative;

Trebuie ca AIC să cuprindă:

- 1) planificări privind modificări importante în procedurile de navigație aeriană, serviciile și facilitățile asigurate;
- 2) planificări privind implementarea unor sisteme de navigație noi;
- 3) informații semnificative rezultate din investigarea incidentelor/ accidentelor de aviație și care au relevanță pentru siguranța zborului;
- 4) informații despre reglementări privind protecția aviației civile naționale și internaționale împotriva acțiunilor ilicite;
- 5) notificarea unor probleme medicale de interes special pentru piloți;
- 6) avertizări în atenția piloților în vederea evitării unor pericole fizice;
- 7) efectul anumitor fenomene meteorologice asupra operării aeronavelor;
- 8) informații despre noi pericole care pot afecta tehnicile de manevrare a aeronavei;
- 9) reglementări privind transportul pe calea aerului al unor obiecte restricționate;
- 10) referiri la cerințe specifice ale legislației naționale și publicarea unor modificări la aceasta;
- 11) aspecte/ aranjamente privind licențierea personalului aeronautic navigant;
- 12) pregătirea personalului aeronautic;
- 13) aplicarea unor cerințe legale naționale specifice sau a unor excepții de la acestea;
- 14) îndrumări privind utilizarea și menținerea unor tipuri specifice de echipament;
- 15) disponibilitatea actuală sau planificată a edițiilor noi sau revizuite de hărți aeronautice;
- 16) cerințe privind echiparea cu echipamente de comunicații specifice;

- 17) informații explicative referitoare la evitarea zgomotului;
- 18) anumite directive de navigabilitate;
- 19) modificări în seriile sau în distribuirea mesajelor NOTAM, ediții noi ale AIP sau modificări majore aduse conținutului, zonei de acoperire sau formatului;
- 20) informații în avans despre planurile de dezăpezire (vezi 7.1.1.2);
- 21) alte informații de natură similară.

*Notă: Publicarea unui AIC nu anulează obligativitatea îndeplinirii cerințelor prevăzute în Cap. 4 și 5.*

7.1.1.2 Planul de dezăpezire se publică în AIP (secțiunea AD 1.2.2) și se suplimentează cu informații actualizate, care se publică cu suficient timp înaintea începerii anotimpului de iarnă - cel puțin cu o lună înaintea instalării în mod normal a condițiilor de iarnă - și trebuie, în principiu, să conțină informații precum cele enumerate mai jos:

- a)\* lista aeroporturilor/ heliporturilor la care se estimează că vor avea loc activități de dezăpezire în timpul iernii:
  - 1)\* corespunzător sistemelor căilor de rulare și ale pistelor de decolare-aterizare, sau
  - 2)\* dezăpeziri planificate, inclusiv dincolo de piste (pistele, căile de rulare afectate, platformele sau porțiuni din acestea);
- b)\* informații despre autoritatea desemnată să coordoneze informațiile despre stadiul activităților de dezăpezire și despre starea pistelor, căilor de rulare și a platformelor;
- c) lista aeroporturilor/ heliporturilor incluse pe lista de distribuție a mesajelor SNOWTAM, pentru a se evita distribuirea nejustificată de mesaje NOTAM;
- d)\* indicații, în măsura în care sunt necesare, privind modificări minore la planul de dezăpezire curent;
- e)\* o listă descriptivă a echipamentelor de dezăpezire;
- f)\* o descriere a ceea ce se consideră ca fiind situația critică minimă din punctul de vedere al bancurilor de zăpadă, care trebuie raportată la fiecare aeroport/ heliport, și de la care trebuie să înceapă raportarea.

*Notă : (\*) = informații care pot fi incluse în AIP, în caz că se dorește acest lucru.*

## 7.2 Specificațiile generale

7.2.1 Circularele de Informare Aeronautică trebuie publicate pe suport de hârtie.

*Notă: Se pot include atât texte cât și reprezentări grafice.*

7.2.1.1 Serviciul de informare aeronautică responsabil trebuie să selecteze acele circulare AIC care trebuie distribuite internațional.

7.2.1.2 Fiecărui AIC i se alocă un număr de serie, care trebuie să fie consecutiv și bazat pe anul calendaristic.

7.2.1.3 Dacă publicarea AIC se face în mai multe serii, fiecare serie trebuie să fie identificată în mod distinct printr-o literă.

7.2.1.4 În cazul în care numărul circularilor aflate în vigoare necesită acest lucru, se va aplica diferențierea și identificarea pe teme a subiectelor AIC folosind un cod de culori.

*Notă: Documentul OACI 8126 - „Manualul Serviciului de Informare Aeronautică”, conține îndrumări relativ la codificarea prin culori a AIC pe teme.*

7.2.2 Lista de control a circularilor AIC aflate în vigoare se publică cel puțin odată pe an și are aceeași distribuție ca și a AIC.

### **7.3 Distribuția AIC**

Trebuie ca distribuția circularilor AIC selectate pentru distribuție internațională să se facă după aceeași listă de distribuție ca și AIP România.

## Capitolul 8.

### DATELE ȘI INFORMAȚIILE ÎNAINTE ȘI DUPĂ ZBOR

#### 8.1 Informarea înaintea zborului

8.1.1 La orice aerodrom/ heliport deschis traficului aerian, intern sau internațional, informațiile aeronautice care sunt esențiale pentru siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene, relative la etapele de rute care își au originea la aerodromul/ heliportul respectiv, trebuie puse la dispoziția personalului operațiunilor de zbor, inclusiv echipajelor și serviciilor responsabile pentru informarea înaintea zborurilor.

8.1.2 Informațiile aeronautice furnizate în scopul planificării și pregătirii înaintea zborului la aerodromurile/ heliporturile la care face referire 8.1.1 trebuie să includă:

- a) elementele relevante din Pachetul Integrat de Informare Aeronautică;
- b) hărțile aeronautice relevante.

*Notă: Documentațiile precizate la alin. a) și b) pot fi limitate doar la publicațiile naționale și, acolo unde este convenabil din punct de vedere practic, la documentațiile statelor învecinate, cu condiția să existe o bibliotecă completă de informații aeronautice, disponibilă într-o locație centrală, precum și să fie disponibile mijloace de comunicație directă între serviciile AIS de aerodrom și respectiva bibliotecă.*

8.1.2.1 Suplimentar, trebuie asigurate și furnizate următoarele informații curente privitoare la aerodromul de plecare:

- a) lucrări de construcție sau de întreținere pe sau în imediata vecinătate a suprafețelor de manevră ;
- b) denivelări sau alterări ale oricărei porțiuni a suprafețelor de manevră, indiferent dacă sunt marcate sau nu, de ex. părți distruse ale suprafeței pistelor sau căilor de rulare;
- c) prezența și grosimea stratului de zăpadă, gheață sau apă pe piste și pe căile de rulare, inclusiv efectele acestora asupra caracteristicilor de frânare;
- d) zăpadă transportată la sol sau stratificată pe sau lângă piste sau căile de rulare ;
- e) aeronave parcate sau alte obiecte aflate pe sau în imediata vecinătate a căilor de rulare ;
- f) prezența altor pericole temporare;
- g) prezența păsărilor care pot constitui un pericol pentru operațiunile cu aeronave;
- h) avaria sau funcționarea necorespunzătoare a unor părți sau a întregului sistem luminos al aerodromului, inclusiv a luminilor de apropiere, luminilor de prag, ale pistei, căilor de rulare, a luminilor care marchează obstacolele și suprafețele de manevră scoase din serviciu, precum și sistemul energetic al aerodromului;

- i) avaria, funcționarea necorespunzătoare sau modificări în starea operațională a echipamentelor ILS (inclusiv a markerelor), MLS, GNSS de bază, SBAS, GBAS, SRE, PAR, DME, SSR, VOR, NDB, a canalelor VHF din serviciul mobil aeronautic, a sistemului de observare RVR și a sistemului secundar de alimentare cu energie electrică ;
- j) prezența și desfășurarea unor operațiuni de ajutor umanitar, precum cele desfășurate sub auspiciile Națiunilor Unite, împreună cu orice proceduri asociate și/sau limitări care se aplică în context

8.1.3 Trebuie ca echipajelor să li se pună la dispoziție o listă recapitulativă a tuturor mesajelor NOTAM în vigoare și a celorlalte informații cu caracter de urgență, în format de text în clar, ca Buletin de informare înaintea zborului (PIB, *Pre-flight Information Bulletin*).

*Notă: Documentul OACI 8126 - „Manualul Serviciului de Informare Aeronautică”, conține îndrumări în ceea ce privește pregătirea PIB.*

## **8.2 Sistemele automatizate de informare aeronautică**

8.2.1 Acolo unde autoritatea sau agentul aeronautic căruia i-a fost delegată competența de a furniza serviciul potrivit prevederii 3.1.1 c) utilizează un sistem automatizat de informare înaintea zborului, în scopul de a se face disponibile datele și informațiile aeronautice personalului operațional, inclusiv membrilor echipajelor, în scop de auto-briefing, planificare a zborurilor și serviciu de informare a zborului, datele și informațiile care sunt astfel puse la dispoziție trebuie să se conformeze prevederilor 8.1.2 și 8.1.3.

8.2.2 Introducerea în serviciu a unui sistem automatizat de informare înaintea zborului, care dispune de un punct de acces comun, armonizat, pentru personalul operațional, inclusiv membrii echipajelor și oricare alt personal aeronautic interesat, prin care pot fi accesate informații aeronautice (în conformitate cu prevederile 8.2.1) și informații meteorologice (în conformitate cu prevederile 9.5.1 ale Anexei 3 OACI, Serviciile Meteorologice pentru Navigația Aeriană Internațională), se poate face numai cu acordul comun al autorităților competente în materie de informare aeronautică și meteorologie aeronautică, potrivit reglementărilor aeronautice civile aplicabile.

8.2.3 Acolo unde se folosesc sisteme automatizate de informare înaintea zborului care asigură un punct de acces comun, armonizat, personalului operațional, inclusiv membrilor echipajelor și oricărui alt personal aeronautic interesat, pentru obținerea de date/ informații aeronautice și informații meteorologice, agentul aeronautic certificat pentru furnizarea serviciului de informare aeronautică, deține responsabilitatea în ceea ce privește calitatea și actualitatea datelor și informațiilor aeronautice furnizate prin intermediul unui asemenea sistem.

*Notă : Autoritatea desemnată în domeniul meteorologiei aeronautice, potrivit actelor normative naționale aplicabile, rămâne responsabilă pentru calitatea informațiilor meteorologice furnizate printr-un asemenea sistem, potrivit prevederilor secțiunii 9.5.1 din Anexa 3 OACI.*

8.2.4 Facilitatea de auto-briefing oferită de un sistem automatizat de informare înaintea zborului trebuie să asigure accesul din partea personalului operațional, inclusiv a membrilor echipajelor și a oricărui alt personal aeronautic interesat, la consultare, potrivit

necesităților, cu serviciul de informare aeronautică, prin telefon sau alte mijloace de comunicații convenabile. Interfața om/ mașină a unei astfel de facilități trebuie să asigure accesul facil, de manieră ghidată, la toate datele și informațiile care sunt relevante.

8.2.5 Sistemele automatizate de informare înaintea zborului care asigură date și informații aeronautice pentru auto-briefing, planificarea zborului și serviciul de informare a zborului trebuie:

- a) să aibă asigurată actualizarea continuă și la timp a bazei de date a sistemului, precum și monitorizarea validității și calității informațiilor aeronautice stocate;
- b) să permită accesul în sistem a personalului operațional, inclusiv a membrilor echipajelor și a oricărui alt personal sau utilizator aeronautic interesat prin mijloace de telecomunicații convenabile;
- c) să asigure furnizarea datelor și informațiilor aeronautice accesate în format pe suport de hârtie, la cerere;
- d) să utilizeze proceduri de acces și interogare bazate pe abrevierile de text în clar și indicatorii de locații OACI, după caz, sau bazate pe o interfață tip meniu comandată de utilizator, ori pe un alt mecanism adecvat, după cum a fost agreat între autoritatea aeronautică civilă și operatorul în cauză;
- e) să asigure răspunsul rapid la o solicitare de informații din partea unui utilizator.

*Notă: Abrevierile, codurile și indicatorii de localizare OACI se regăsesc în Documentul OACI 8400 - „Procedures for Air Navigation Services — ICAO Abbreviations and Codes (PANS-ABC)” și Documentul OACI 7910 – „Location Indicators”.*

### **8.3 Informarea după zbor**

8.3.1 Trebuie ca furnizorii autorizați/ certificați de servicii de trafic aerian și informare aeronautică, în contextul prezentei reglementări, să ia măsurile necesare pentru ca la aerodromurile/ heliporturile deservite de ei să fie asigurate condițiile necesare recepționării de la echipaje a informațiilor legate de starea și operarea facilităților pentru navigația aeriană, și să pună aceste informații la dispoziția serviciilor de informare aeronautică competente, pentru notificarea/ distribuirea lor după cum o impun circumstanțele de la caz la caz.

8.3.2 Trebuie ca furnizorii autorizați/ certificați de servicii de trafic aerian și informare aeronautică, în contextul prezentei reglementări, împreună cu autoritățile aeroportuare, să ia măsurile necesare pentru ca la aerodromurile/ heliporturile deservite de ei să fie asigurate condițiile necesare recepționării de la echipaje a informațiilor legate de prezența periculoasă a păsărilor, și să pună aceste informații la dispoziția serviciului de informare aeronautică competente, pentru notificarea/ distribuirea lor după cum o impun circumstanțele de la caz la caz.

*Notă: A se consulta și Anexa 14 OACI, Vol. 1, Cap. 9, Secțiunea 9.4.*

## **Capitolul 9.**

### **CERINȚELE PENTRU TELECOMUNICAȚII**

9.1. Biroul NOTAM Internațional trebuie să fie conectat la serviciul fix aeronautic (AFS).

9.1.1 Conexiunile trebuie să asigure comunicații tipărite.

9.2 Biroul NOTAM Internațional trebuie să fie conectat prin intermediul serviciului fix aeronautic (AFS) cel puțin la următoarele puncte din teritoriul pentru care furnizează servicii:

- a) centrele de control regional și centrele de informare a zborurilor;
- b) aerodromurile/ heliporturile unde se asigură un serviciu de informare potrivit prevederilor Capitolului 8.

## Capitolul 10.

### DATELE DE TEREN ȘI OBSTACOLARE ÎN FORMAT ELECTRONIC

#### 10.1 Scopul

Trebuie ca anumite seturi de date de teren și obstacolare, în format electronic, utilizate împreună cu datele aeronautice corespunzătoare, să satisfacă cerințele utilizatorilor în ceea ce privește următoarele aplicații pentru navigația aeriană:

- a) sistemul de avertizare a proximității solului (*Ground Proximity Warning System, GPWS*), cu funcție de predicție în ceea ce privește evitarea terenului și sistemul de avertizare a altitudinii minime de siguranță (*Minimum Safe Altitude Warning System, MSAW*);
- b) determinarea procedurii de contingență a fi utilizată în cazul unei situații de urgență în timpul unei întreruperi a apropierii sau decolării;
- c) analiza limitărilor operaționale ale aeronavei;
- d) proiectarea procedurilor instrumentale (inclusiv a procedurilor de apropiere cu manevre la vedere – ‘*circling*’);
- e) determinarea tehnicii de zbor ‘*drift-down*’ pe rută și a unui amplasament de aterizare în caz de urgență pe rută;
- f) sistemul avansat de control și ghidare a mișcării la sol (*Advanced Surface Movement Guidance and Control System, A-SMGCS*);
- g) producerea de hărți aeronautice și de baze de date cu utilizare la bordul aeronavei;
- h) simulatoarele de zbor;
- i) vederea sintetică;
- j) restricționarea și retragerea obstacolelor de aerodrom/ heliport.

#### 10.2 Specificațiile numerice privind acoperirea și datele de teren și obstacolare

10.2.1 În scopul de a satisface cerințele corespunzătoare sistemelor sau funcțiilor precizate la 10.1, trebuie ca seturi de date de teren și obstacolare să fie colectate și înregistrate în baze de date, în format electronic, potrivit următoarei clasificări pe zone de acoperire :

- Zona 1: întregul teritoriu al statului;
- Zona 2: zonele de control terminal;
- Zona 3: zonele de aerodrom/ heliport; și
- Zona 4: zonele aferente operațiunilor Cat. II sau Cat. III.

*Notă: Anexa 8 la prezenta reglementare conține ilustrarea grafică a zonelor de acoperire definite.*

10.2.2 Zona 1 acoperă întregul teritoriu al statului, inclusiv aerodromurile/ heliporturile. Zona 2 este constituită din zonele de control terminal, așa cum sunt ele publicate în AIP,

sau limitate în cadrul unei raze de 45 Km față de punctul de referință al fiecărui aerodrom/ heliport (valoarea care este mai mică). La aerodromurile/ heliporturile IFR unde nu s-a stabilit o zonă de control terminal, Zona 2 se constituie în limita unei raze de 45 Km față de punctul de referință al fiecărui astfel de aerodrom/ heliport.

10.2.3 La aerodromurile/ heliporturile IFR, Zona 3 acoperă zona care se extinde de la marginea/ marginile pistei/ pistelor până la 90 m față de ax/ axuri, iar pentru toate celelalte porțiuni ale suprafeței de mișcare a aerodromului/ heliportului, zona care se extinde până la 50 m față de marginea/ marginile porțiunii/ porțiunilor astfel definite.

10.2.4 Zona 4 se limitează la acele piste unde sunt stabilite operațiuni Cat. II sau Cat. III și unde sunt necesare operațiunile informații de teren detaliate, care să le permită să evalueze, prin utilizarea radio-altimetrelor, efectul terenului asupra determinării înălțimii de luare a deciziei. Lățimea acestei Zone trebuie să fie 60 m de fiecare parte a prelungirii axului central al pistei, în timp ce lungimea trebuie să fie 900 m de la pragul pistei, măsurat de-a lungul prelungirii axului central al pistei.

10.2.5 Potrivit aplicațiilor de navigație aeriană listate în secțiunea 10.1 și zonelor de acoperire, trebuie ca anumite seturi de date de teren în format electronic să satisfacă specificațiile numerice precizate în Tabelul A8-1 din Anexa 8 la prezenta reglementare, în timp ce datele de obstacolare trebuie să satisfacă specificațiile numerice precizate în Tabelul A8-2 din Anexa 8 la prezenta reglementare.

*Nota 1: Specificațiile numerice pentru datele de teren și obstacolare aferente Zonei 2, potrivit Tabelelor A8-1, respectiv A8-2 din Anexa 8 la prezenta reglementare sunt definite în baza cerinței aplicației celei mai stringente (aplicație precizată la 10.1 b).*

*Nota 2: Este cunoscut faptul că anumite aplicații listate la 10.1 pot fi în mod adecvat utilizate cu seturi de date de teren și obstacolare care corespund unor cerințe inferioare celor specificate în Tabelele A8-1, respectiv A8-2 din Anexa 8 la prezenta reglementare. În consecință, este necesară o evaluare atentă a seturilor de date disponibile, de către utilizatorii datelor, pentru a se determina dacă produsele sunt corespunzătoare utilizării care este intenționată.*

### **10.3 Baza de date de teren – conținutul și structura**

10.3.1 O bază de date de teren trebuie să conțină seturi de date digitale reprezentând suprafața terenului sub forma unor valori continue ale cotei terenului în toate punctele de intersecție ale unei grile ('grid') definită și referită în raport cu un sistem de referință comun. O grilă de teren trebuie să fie unghiulară sau liniară, și poate fi de formă regulată sau neregulată.

10.3.2 Seturile de date de teren în format electronic trebuie să includă elemente spațiale (poziție și cotă), tematice și temporale pentru suprafața Pământului, conținând entitățile apărute natural, precum munții, dealurile, valurile de pământ, văile, corpurile de apă, gheața și zăpada cu caracter permanent, dar excluzând obstacolele. În termeni practici, în funcție de metoda de culegere a datelor, acestea vor reprezenta suprafața terestră continuă, suprafața terestră suplimentată cu înălțimea vegetației ('canopy' – învelișul) ori o suprafață intermediară a celor două, cunoscută ca "prima suprafață reflectivă".

10.3.3 Datele de teren trebuie să fie culese în conformitate cu Zonele specificate în secțiunea 10.2, cu criteriile și suprafețele de culegere a datelor de teren precizate în Anexa 8 la prezenta reglementare, Tabelul A8-1. În bazele de date de teren se va înregistra un singur tip de entitate, de ex. terenul. Atributele entității prin care se descrie terenul trebuie să corespundă celor precizate în Anexa 8, Tabelul A8-3. Atributele entității pentru teren listate în Tabelul A8-3 reprezintă setul minim de atribute ale terenului, iar cele care sunt marcate ca obligatorii trebuie să fie înregistrate în baza de date de teren.

#### **10.4 Baza de date de obstacolare – conținutul și structura**

10.4.1 O bază de date de obstacolare trebuie să conțină un set de date de obstacolare în format digital, și trebuie să includă acele entități care sunt semnificative pe verticală în raport cu entitățile adiacente și din vecinătate, și care sunt considerate periculoase pentru navigația aeriană. Datele de obstacolare trebuie să cuprindă reprezentarea digitală a dimensiunilor pe verticală și pe orizontală a obiectelor făcute de om. Obstacolele nu se includ în bazele de date de teren. Elementele de date de obstacolare constituie entități care trebuie reprezentate în baza de date prin puncte, linii sau poligoane.

10.4.2 Trebuie ca obstacolele, care, potrivit definiției, pot fi fixe (permanente sau temporare) ori mobile, să fie identificate în cadrul zonelor definite în secțiunea 10.2, potrivit criteriilor și suprafețelor de colectare a datelor de obstacolare specificate în Fig. A8-2 din Anexa 8 la prezenta reglementare, precum și să fie colectate în conformitate cu specificațiile numerice aferente datelor de obstacolare prevăzute în Tabelul A8-2 al Anexei 8 la prezenta reglementare. Într-o bază de date de obstacolare, trebuie ca toate tipurile de entități care sunt definite ca obstacole să fie înregistrate și fiecare din ele trebuie să fie descris potrivit unei liste de atribute obligatorii prevăzute în Tabelul A8-4 din Anexa 8.

*Notă: Atributele specifice asociate tipurilor de obstacole mobile și temporare sunt marcate în Tabelul A8-4 din Anexa 8 drept atribute opționale. În cazul în care aceste tipuri de obstacole se înregistrează în baza de date, sunt necesare și atributele corespunzătoare care descriu asemenea obstacole.*

#### **10.5 Specificațiile produselor-dată de teren și obstacolare**

10.5.1 În scopul de a permite și de a facilita schimbul și utilizarea seturilor de date de teren și obstacolare în format electronic între diferiții furnizori și utilizatori de astfel de date, trebuie utilizată drept cadru general de modelare a datelor seria standardelor ISO 19100 pentru informațiile geografice.

10.5.2 Trebuie ca o declarație, cât mai acoperitoare și consistentă, privind datele de teren și obstacolare disponibile, să fie furnizată sub forma specificațiilor de produs-dată de teren, precum și a specificațiilor de produs-dată de obstacolare, pe baza cărora utilizatorii navigației aeriene vor putea să evalueze produsele respective și să determine dacă ele îndeplinesc cerințele pentru utilizarea (aplicația) anume pe care o au în vedere.

*Notă: Standardul ISO 19131 specifică cerințele și descrierea specificațiilor de produs-dată pentru informațiile geografice.*

10.5.3 Fiecare specificație de produs-dată de teren trebuie să includă o prezentare generală, aplicabilitatea specificației, identificarea produsului-dată, structura și conținutul datelor, sistemul de referință, calitatea datelor, culegerea datelor, întreținerea datelor,

prezentarea datelor (v. ISO 19117), furnizarea produsului-dată, informații suplimentare și metadata.

10.5.4 Prezentarea generală a unei specificații de produs-dată de teren sau a unei specificații de produs-dată de obstacolare trebuie să furnizeze o descriere a produsului și să conțină informații generale despre produsul-dată. O specificație pentru date de teren poate să nu fie omogenă pentru întregul produs-dată, putând să varieze pentru diferite părți ale setului de date. Pentru fiecare asemenea subset de date, trebuie identificată care este aplicabilitatea specificației. Informațiile de identificare privind atât produsele-dată de teren cât și de obstacolare trebuie să includă: titlul produsului; un sumar succint, descriptiv, al conținutului, scopul și rezoluția spațială, dacă este cazul (o declarație generală despre densitatea datelor spațiale); zona geografică acoperită de produsul-dată respectiv; și informații suplimentare.

10.5.5 Informațiile referitoare la conținutul seturilor de date de teren bazate pe entități sau a seturilor de date de obstacolare bazate pe entități trebuie, fiecare, să fie descrise în termenii schemei unei aplicații și al unui catalog de entități. Schema aplicației trebuie să furnizeze o descriere formală a structurii datelor și a conținutului seturilor de date, în timp ce catalogul entităților trebuie să furnizeze semantica tuturor tipurilor de entități, împreună cu atributele lor și domeniile de valori ale acestor atribute, tipurile de asociere între tipurile de entități și operațiunile asupra acestor entități, relații izvorâte din istoria lor ("moștenite") și constrângeri. Acoperirea este considerată un sub-tip al unei entități, și poate fi derivată dintr-o colecție de entități care au atribute comune. Atât specificațiile produselor-dată de teren, cât și de obstacolare, trebuie să identifice în mod clar acoperirea și/sau reprezentările grafice pe care le include, furnizând câte o descriere narativă pentru fiecare din ele.

*Nota 1: Standardul ISO 19109 conține reguli pentru schema unei aplicații, în timp ce standardul ISO 19110 descrie metodologia de catalogare a entităților pentru informațiile geografice.*

*Nota 2: Standardul ISO 19123 conține schema pentru geometria și funcțiile acoperirii.*

10.5.6 Atât specificațiile produselor-dată de teren, cât și de obstacolare, trebuie să includă informații care identifică sistemul de referință utilizat în produsul-dată. Acestea trebuie să includă sistemul de referință spațial și sistemul de referință temporal. În plus, ambele specificații de produs-dată trebuie să identifice cerințele de calitate a datelor pentru fiecare produs-dată în parte. Aceasta trebuie să includă o declarație privind nivelurile de calitate de conformare acceptabile și măsurile corespunzătoare privind calitatea datelor. Această declarație trebuie să acopere toate elementele de calitate a datelor și sub-elementele de calitate a datelor, chiar și doar în scopul de a se declara că un anume element sau sub-element de calitate a datelor nu este aplicabil în speță.

*Notă: Standardul ISO 19113 conține principiile de calitate pentru informațiile geografice, în timp ce Standardul ISO 19114 acoperă procedurile de evaluare a calității.*

10.5.7 Specificațiile produselor-dată de teren trebuie să conțină o declarație privind culegerea datelor, care va fi o descriere generală privind sursele și procesele aplicate în scopul culegerii datelor de teren. Principiile și criteriile care se aplică în întreținerea seturilor de date de teren și a seturilor de date de obstacolare trebuie, de asemenea, să fie furnizate în specificațiile datelor, inclusiv în ceea ce privește frecvența cu care se actualizează produsele-dată. De importanță deosebită trebuie să fie informațiile privind

întreținerea în ceea ce privește seturile de date de obstacolare, precum și indicarea principiilor, metodelor și criteriilor aplicate pentru întreținerea datelor de obstacolare.

10.5.8 Specificațiile produselor-dată de teren trebuie să conțină informații privind modul cum sunt prezentate datele ținute în seturi de date, adică, de ex., ca produs grafic sau ca punct (plot) sau ca imagine. Specificațiile produselor, atât pentru teren cât și pentru obstacolare, trebuie să mai conțină informații privind furnizarea produsului-dată, în speță informații privind formatul și mediul sub care se face furnizarea.

*Notă: Standardul ISO 19117 conține o definiție a schemei de descriere a informațiilor geografice, inclusiv metodologia de descriere a simbolurilor, precum și relația între schema de descriere și schema unei aplicații.*

10.5.9 Trebuie ca specificația unui produs-dată să includă elementele centrale ale metadatelor de teren și obstacolare. Orice alte elemente de metadata necesar a fi furnizate suplimentar trebuie declarate în specificațiile fiecărui produs, împreună cu formatul și codificarea metadatai.

*Notă: Standardul ISO 19115 specifică cerințele pentru metadata asociată informațiilor geografice.*

## 10.6 Disponibilitatea datelor

10.6.1 Furnizorii AIS din România, precum și toți agenții aeronautici civili care dețin responsabilități specifice în ceea ce privește culegerea datelor la care face referire prezentul Capitol, după cum este stabilit prin reglementări aeronautice civile specifice, trebuie să asigure că datele de teren și obstacolare în format electronic, aferente întregului teritoriu național, sunt disponibile în maniera specificată în secțiunile 10.2, 10.3 și 10.4, spre a fi utilizate de aviația civilă internațională.

10.6.1.1 Termenul de la care trebuie să existe disponibile în format electronic datele de teren și obstacolare în conformitate cu specificațiile aferente Zonei 1, precum și datele de teren în conformitate cu specificațiile aferente Zonei 4, este 20 noiembrie 2008.

10.6.1.2 Termenul de la care trebuie să existe disponibile în format electronic datele de teren și obstacolare, în conformitate cu specificațiile aferente Zonelor 2 și 3, este 18 noiembrie 2010.

10.6.1.3 Furnizorii AIS din România, precum și toți agenții aeronautici civili care dețin responsabilități specifice în ceea ce privește culegerea datelor la care face referire prezentul Capitol, potrivit responsabilităților stabilite prin reglementări aeronautice civile specifice, trebuie să asigure disponibilitatea în format electronic a datelor de teren și obstacolare în conformitate cu specificațiile aferente Zonelor 1, 2 și 3, precum și a datelor de teren în conformitate cu specificațiile aferente Zonei 4.

10.6.2 Pentru aerodromurile situate în apropierea granițelor teritoriale, se recomandă stabilirea de aranjamente între furnizorii AIS din România și statul/ statele adiacente în scopul realizării schimbului de date de teren și obstacolare pentru întreaga Zonă 2.

## **Anexa 1.**

# **CONȚINUTUL PUBLICAȚIEI DE INFORMARE AERONAUTICĂ (AIP)**

*(relativ la prevederile RACR-AIS, Cap. 4)*

## **PARTEA 1 – GENERALITĂȚI (GEN)**

În cazul în care AIP este produs și este făcut disponibil în mai multe volume, fiecare din ele cu servicii de amendamente și suplimente separate, atunci fiecare volum trebuie să conțină în mod separat câte o prefață, evidența Amendamentelor AIP, evidența Suplimentelor AIP, o listă de control a paginilor AIP și o listă a amendamentelor de mână în vigoare.

### **GEN 0.1 Prefața**

O descriere sumară a Publicației de Informare Aeronautică (AIP), inclusiv:

- 1) numele autorității care publică AIP;
- 2) documentele OACI aplicabile;
- 3) structura AIP și intervalul de amendare stabilit de regulă; și
- 4) serviciul care trebuie contactat în cazul detectării unor erori sau lipsuri în conținutul AIP-ului.

### **GEN 0.2 Evidența Amendamentelor AIP**

O evidență a Amendamentelor AIP și a Amendamentelor AIP AIRAC (publicate în conformitate cu sistemul AIRAC), care conține:

- 1) numărul Amendamentului;
- 2) data publicării;
- 3) data inserării (pentru Amendamentele AIRAC AIP, data efectivă); și
- 4) identificarea (prin inițiale sau semnătură) persoanei care a inserat amendamentul.

### **GEN 0.3 Evidența Suplimentelor AIP**

O evidență a Suplimentelor AIP emise, care conține:

- 1) numărul Suplimentului;
- 2) subiectul Suplimentului;
- 3) secțiunea/secțiunile din AIP afectate;
- 4) perioada de valabilitate; și
- 5) evidența anulării.

### **GEN 0.4 Evidența paginilor AIP**

O listă de control a paginilor AIP, care conține:

- 1) numărul paginii/ titlul hărții; și

- 2) data de publicare sau data efectivă (ziua, luna - prin numele ei - și anul) a informației aeronautice.

### **GEN 0.5 Evidența amendamentelor de mână la AIP**

O listă a amendamentelor de mână la AIP în vigoare, care conține:

- 1) numărul paginii/ paginilor din AIP afectate;
- 2) textul fiecărui amendament; și
- 3) numărul Amendamentului AIP prin care a fost introdus amendamentul de mână.

### **GEN 0.6 Cuprinsul Părții 1**

Conține o listă a secțiunilor și subsecțiunilor conținute în Partea 1 – Generalități (GEN).

*Notă: Subsecțiunile pot fi listate în ordinea alfabetică.*

## **GEN 1. REGLEMENTĂRILE NAȚIONALE ȘI CERINȚE**

### **GEN 1.1 Autoritățile desemnate**

Conține adresele autorităților naționale (aeronautice, meteorologice, vamale, de graniță, sanitare, privind tarifele de aerodrom/ heliport și de rută, agricole și fito-sanitare și investigarea accidentelor de aviație) desemnate și având responsabilități privind facilitarea navigației aeriene internaționale. Lista trebuie să conțină pentru fiecare autoritate următoarele:

- 1) domeniul în care este desemnată autoritatea;
- 2) numele autorității;
- 3) adresa poștală;
- 4) numărul de telefon;
- 5) numărul de fax;
- 6) numărul de telex; și
- 7) adresa în sistemul Serviciului Fix Aeronautic (AFS).

### **GEN 1.2 Intrarea, tranzitul și plecarea aeronavelor**

Reglementări și cerințe de notificare în avans și solicitare a autorizațiilor privind intrarea, tranzitul și plecarea aeronavelor care efectuează zboruri internaționale.

### **GEN 1.3 Intrarea, tranzitul și plecarea pasagerilor și echipajelor**

Reglementări (inclusiv pentru vamă, graniță și carantină, precum și cerințele de notificare în avans și de solicitare a autorizațiilor) privind intrarea, tranzitul și plecarea echipajelor și pasagerilor non-imigranți.

#### **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.

*Notă: Prevederile referitoare la facilitarea intrării și ieșirii legat de căutare și salvare, investigare, reparare sau recuperare în legătură cu aeronave răătăcite sau avariate sunt detaliate în secțiunea GEN 3.6, Căutare și Salvare.*

#### **GEN 1.5 Instrumente, echipamente și documente de zbor ale aeronavelor**

Scurtă descriere a cerințelor privind instrumentele, echipamentele și documentele de zbor ale aeronavelor, inclusiv:

- 1) instrumentele, echipamentele (inclusiv echipamentele de navigație și comunicații ale aeronavelor) și documentele de zbor care trebuie să existe la bordul aeronavei, inclusiv orice cerințe speciale suplimentare față de prevederile Anexei 6 OACI, Partea I, Cap. 6 și 7;
- 2) emițătorul de localizare în caz de urgență (ELT), dispozitive de semnalizare, echipamentele de salvare, potrivit prevederilor Anexei 6 OACI, Partea I, para. 6.6 și Partea a II-a, para. 6.4, dacă acest lucru este cerut prin acord regional de navigație aeriană, pentru zborurile asupra unor anumite 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 care afectează navigația aeriană, împreună cu o listă a acordurilor/convențiilor internaționale relevante în domeniu, la care România este parte.

#### **GEN 1.7 Diferențele naționale față de Standardele, Practicile Recomandate și Procedurile OACI**

O listă a diferențelor semnificative între practicile și reglementările naționale și prevederile corespunzătoare ale OACI, inclusiv:

- 1) prevederea afectată (numărul și ediția Anexei, paragraful);
- 2) diferența, prin text în clar.

Toate diferențele semnificative trebuie să fie listate în această sub-secțiune. Toate Anexele OACI trebuie listate în ordinea numerică, chiar dacă nu există nici o diferență, caz în care trebuie să se notifice "NIL". Diferențele naționale sau gradul de ne-aplicare a Procedurilor Regionale Suplimentare (SUPPS) trebuie notificate imediat în continuarea Anexei de care procedura regională respectivă este legată.

## **GEN 2. TABELE ȘI CODURI**

### **GEN 2.1 Sistemul de unități de măsură, însemnele aeronavelor, zilele de sărbători și ne-lucrătoare**

#### **GEN 2.1.1 Unitățile de măsură**

Conține descrierea unităților de măsură folosite, incluzând un tabel cu aceste unități de măsură.

#### **GEN 2.1.2 Sistemul de referință temporală**

Descrierea sistemului de referință temporală folosit (calendarul și sistemul timpului), împreună cu o notificare privind folosirea sau nu a sistemului orei de vară, precum și indicarea modului în care sistemul de referință temporală este folosit în cuprinsul AIP.

#### **GEN 2.1.3 Sistemul de referință orizontală**

O scurtă descriere a sistemului de referință orizontală (geodezic) folosit în aviația civilă, inclusiv:

- 1) numele/ identificarea sistemului de referință;
- 2) identificarea proiecției;
- 3) identificarea elipsoidului utilizat;
- 4) identificarea sistemului de referință utilizat;
- 5) zona/zonile în care se aplică;
- 6) o explicație, dacă este cazul, privind marcarea printr-un asterisc a coordonatelor care nu satisfac cerințele de acuratețe a datelor poziționale prevăzute de Anexele 11 și 14 OACI.

#### **GEN 2.1.4 Sistemul de referință verticală**

O scurtă descriere a sistemului de referință verticală utilizat, inclusiv:

- 1) numele/ identificarea sistemului de referință;
- 2) descrierea modelului de geoid utilizat, inclusiv a parametrilor necesari pentru transformarea înălțimii între modelul utilizat și modelul EGM-96; și
- 3) o explicație, dacă este cazul, privind identificarea printr-un asterisc a acelor cote/ondulații ale geoidului care nu satisfac cerințele de acuratețe aplicabile prevăzute în Anexa 14 OACI.

#### **GEN 2.1.5 Însemnele de naționalitate și înmatriculare a aeronavelor**

Indicații privind însemnele de naționalitate și înmatriculare a aeronavelor aplicate în România.

#### **GEN 2.1.6 Zilele ne-lucrătoare și de sărbătoare**

O listă a sărbătorilor publice legale pe teritoriul României, 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 Publicația de Informare Aeronautică a României și în distribuția datelor și informațiilor aeronautice în general, însoțite de marcarea corespunzătoare a acelor abreviații care sunt diferite de cele conținute în Documentul OACI 8400 - „PANS-ABC, ICAO Abbreviations and Codes”.

*Notă: Se poate adăuga și o listă alfabetică de definiții/ un glosar de termeni folosiți.*

## **GEN 2.3 Simboluri cartografice**

O listă a simbolurilor folosite pe hărțile aeronautice, ordonate potrivit seriilor de hărți în care apar asemenea simboluri.

## **GEN 2.4 Indicatorii de localizare**

O listă, ordonată alfabetic, a indicatorilor de localizare atribuiți amplasamentelor stațiilor aeronautice fixe, a fi folosiți în scop de codare și decodare. Stațiile neconectate în Serviciul fix aeronautic (AFS) trebuie marcate printr-un simbol (asterisc).

## **GEN 2.5 Lista mijloacelor de radionavigație**

Lista ordonată alfabetic a mijloacelor de radionavigație, conținând:

- 1) identificatorul;
- 2) numele stației;
- 3) tipul mijlocului; și
- 4) o indicație privind dacă mijlocul servește navigației pe rută (E), navigației terminale și de aerodrom (A), sau în dublu scop (AE).

## **GEN 2.6 Tabele de conversie**

Tabele pentru conversia între:

- 1) mile nautice/ kilometri și vice-versa;
- 2) picioare/ metri și vice-versa;
- 3) zecimi de minut de arc/ secunde de arc și vice-versa;
- 4) alte tabele de conversie, după caz.

## **GEN 2.7 Tabele privind răsăritul/apusul soarelui**

Scurtă descriere a criteriilor folosite în determinarea timpilor indicați în tabelele cu răsăritul și apusul soarelui, împreună cu lista alfabetică a locațiilor pentru care acești timpi sunt furnizați și o referință a paginii și tabelului în care se găsesc valorile pentru locația respectivă, inclusiv:

- 1) numele stației;
- 2) indicatorul de localizare OACI;
- 3) coordonatele geografice în grade și minute;

- 4) datele pentru care sunt aplicabile orele respective;
- 5) ora la care începe crepusculul de dimineață în sistemul civil;
- 6) ora răsăritului;
- 7) ora apusului;
- 8) ora la care se termină crepusculul de seara în sistemul civil.

### **GEN 3. SERVICII**

#### **GEN 3.1 Serviciul de informare aeronautică**

##### **GEN 3.1.1 Serviciul desemnat ca responsabil**

Descrierea Serviciului de Informare Aeronautică (AIS) furnizat și ale componentelor majore ale acestuia, inclusiv:

- 1) numele serviciului/ unității;
- 2) adresa poștală;
- 3) numărul de telefon;
- 4) numărul de fax;
- 5) numărul de telex;
- 6) adresa AFS;
- 7) o declarație privind documentele OACI de referință pe care se bazează serviciul, precum și la locul din AIP unde sunt precizate, după caz, diferențe față de referințele OACI;
- 8) o indicație în caz că serviciul nu este furnizat în mod continuu.

##### **GEN 3.1.2 Zona de responsabilitate**

Zona de responsabilitate a serviciului de informare aeronautică.

##### **GEN 3.1.3 Publicații aeronautice**

Descrierea elementelor Pachetului Integrat de Informare Aeronautică, inclusiv:

- 1) AIP și serviciul corespunzător de amendamente AIP;
- 2) Suplimentele AIP;
- 3) Circularele de Informare Aeronautică (AIC);
- 4) Mesajele NOTAM și buletinele de informare înaintea zborului (PIB);
- 5) Listele de control și listele cu mesajele NOTAM în vigoare;
- 6) cum pot fi acestea obținute.

Acolo unde publicarea tarifelor pentru aceste publicații se face prin AIC, se va indica acest lucru în această secțiune.

### GEN 3.1.4 Sistemul AIRAC

O scurtă descriere a Sistemului AIRAC (Regularizarea și Controlul Informării Aeronautice) folosit de România, împreună cu lista datelor de ciclu AIRAC din prezent și viitorul imediat.

#### GEN 3.1.5 Serviciul de informare înaintea zborului la aerodromuri/ heliporturi

O listă a aerodromurilor/ heliporturilor la care este disponibil de rutină serviciul de informare înainte de zbor, cu indicarea:

- 1) elementelor relevante din Pachetul Integrat de Informare Aeronautică care sunt disponibile local;
- 2) hărților relevante disponibile;
- 3) zonei acoperită în mod general de datele disponibile.

#### GEN 3.1.6 Datele de teren și obstacolare în format electronic

Detalii privind cum pot fi obținute date de teren și obstacolare în format electronic, cu indicarea:

- 1) numelui persoanei, serviciului sau organizației responsabile;
- 2) adresa poștală și adresa e-mail a persoanei, serviciului sau organizației responsabile;
- 3) numărul de telefax al persoanei, serviciului sau organizației responsabile;
- 4) numărul de telefon de contact al persoanei, serviciului sau organizației responsabile;
- 5) orele de serviciu (perioada de timp când contactul poate fi realizat);
- 6) informațiile on-line care pot fi utilizate pentru a contacta persoana, serviciul sau organizația responsabilă;
- 7) informații suplimentare, după caz, privind cum și când să fie contactată persoana, serviciul sau organizația responsabilă.

## GEN 3.2 Hărțile aeronautice

### GEN 3.2.1 Serviciul/ serviciile desemnat(e) responsabil(e)

Descrierea serviciului/ serviciilor desemnat(e) pentru producerea hărților aeronautice, incluzând:

- 1) numele serviciului;
- 2) adresa poștală;
- 3) numărul de telefon;
- 4) numărul de fax;
- 5) numărul de telex;
- 6) adresa AFS;
- 7) o declarație privind documentele OACI de referință pe care se bazează serviciul, precum și la locul din AIP unde sunt precizate, după caz, diferențe față de referințele OACI;

8) o indicație dacă serviciul nu este furnizat în mod continuu H24.

#### GEN 3.2.2 Întreținerea hărților aeronautice

O sumară descriere a modului în care sunt revizuite și amendate hărțile aeronautice.

#### GEN 3.2.3 Procurarea hărților aeronautice

Detalii despre cum pot fi obținute hărțile aeronautice, incluzând:

- 1) numele serviciului/agenției (agențiilor) pentru vânzare/ servicii;
- 2) adresa poștală;
- 3) numărul de telefon;
- 4) numărul de fax;
- 5) numărul de telex;
- 6) adresa AFS.

#### GEN 3.2.4 Seriile de hărți aeronautice disponibile

O listă a seriilor de hărți aeronautice disponibile, împreună cu o descriere generală a fiecărei serii și o indicație privind domeniul de utilizare.

#### GEN 3.2.5 Lista hărților aeronautice disponibile

O listă a hărților aeronautice disponibile, incluzând:

- 1) titlul seriei;
- 2) scara seriei;
- 3) numele și/sau numărul fiecărei hărți sau fiecărei file dintr-o serie;
- 4) prețul per exemplar;
- 5) data ultimei amendări.

#### GEN 3.2.6 Index pentru Harta Aeronautică a Lumii (WAC) – OACI 1:1000000

O hartă-index care prezintă acoperirea și poziționarea relativă a componentelor Hartii Aeronautice a Lumii (WAC) 1:1000000, în caz că sunt produse de România. În caz că se produc hărți aeronautice OACI 1:500000 în loc de WAC 1:1000000, trebuie utilizate hărți-index pentru a se indica acoperirea și poziționarea relativă a componentelor Hartii Aeronautice - OACI 1: 500000.

#### GEN 3.2.7 Hărțile topografice

Detalii despre modul în care pot fi obținute hărți topografice, incluzând:

- 1) numele serviciului/ agenției (agențiilor);
- 2) adresa poștală;
- 3) numărul de telefon;
- 4) numărul de fax;
- 5) numărul de telex;

6) adresa AFS.

#### GEN 3.2.8 Corecții la hărțile neincluse în AIP

O listă a corecțiilor aduse hărților aeronautice care nu sunt conținute în AIP România, sau o indicație a sursei de la care astfel de informații pot fi obținute.

### **GEN 3.3 Servicii de Trafic Aerian**

#### GEN 3.3.1 Serviciul desemnat ca responsabil

Descrierea serviciilor de trafic aerian și a componentelor lor majore, inclusiv:

- 1) numele serviciului/organului;
- 2) adresa poștală;
- 3) numărul de telefon;
- 4) numărul de fax;
- 5) numărul de telex;
- 6) adresa AFS;
- 7) o declarație privind documentele OACI de referință pe care se bazează serviciul, precum și la locul din AIP unde sunt precizate, după caz, diferențe față de referințele OACI;
- 8) o indicație dacă serviciul nu este furnizat în mod continuu H24.

#### GEN 3.3.2 Zona de responsabilitate

O scurtă descriere a zonei de responsabilitate pentru care sunt furnizate servicii de trafic aerian.

#### GEN 3.3.3 Tipuri de servicii

Scurtă descriere a tipurilor de servicii de trafic aerian furnizate.

#### GEN 3.3.4 Coordonarea între operatorii aerieni și ATS

Condițiile generale sub care se desfășoară coordonarea între operatorii aerieni și serviciile de trafic aerian.

#### GEN 3.3.5 Altitudinea minimă de zbor

Criteriile utilizate în determinarea altitudinii minime de zbor.

#### GEN 3.3.6 Lista adreselor unităților ATS

Lista alfabetică a organelor de trafic aerian și a adreselor lor, inclusiv:

- 1) numele unității;
- 2) adresa poștală;
- 3) numărul de telefon;

- 4) numărul de fax;
- 5) numărul de telex;
- 6) adresa AFS.

### **GEN 3.4 Servicii de comunicații**

#### **GEN 3.4.1 Serviciul desemnat responsabil**

Descrierea serviciilor responsabile pentru furnizarea telecomunicațiilor aeronautice și pentru mijloacele de navigație, inclusiv:

- 1) numele serviciului;
- 2) adresa poștală;
- 3) numărul de telefon;
- 4) numărul de fax;
- 5) numărul de telex;
- 6) adresa AFS;
- 7) o declarație privind documentele OACI de referință pe care se bazează serviciul, precum și la locul din AIP unde sunt precizate, după caz, diferențe față de referințele OACI;
- 8) o indicație în caz că serviciul nu este furnizat în mod continuu H24.

#### **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 Tipurile de servicii**

O scurtă descriere a principalelor mijloace și tipuri de servicii de telecomunicații furnizate, inclusiv:

- 1) serviciile de radionavigație;
- 2) serviciul mobil de comunicații;
- 3) servicii *broadcasting*;
- 4) limba/ limbile utilizate;
- 5) indicații privind de unde pot fi procurate informații detaliate.

#### **GEN 3.4.4 Cerințe și condiții**

O scurtă descriere a cerințelor și a condițiilor sub care sunt disponibile serviciile de comunicații.

## **GEN 3.5 Serviciile meteorologice**

### **GEN 3.5.1 Serviciul desemnat responsabil**

O descriere sumară a serviciilor meteorologice responsabile pentru furnizarea informațiilor meteorologice, inclusiv:

- 1) numele serviciului;
- 2) adresa poștală;
- 3) numărul de telefon;
- 4) numărul de fax;
- 5) numărul de telex;
- 6) adresa AFS;
- 7) o declarație privind documentele OACI de referință pe care se bazează serviciul, precum și la locul din AIP unde sunt precizate, după caz, diferențe față de referințele OACI;
- 8) o indicație în caz că serviciul nu este furnizat în mod continuu H24.

### **GEN 3.5.2 Zona de responsabilitate**

O scurtă descriere a zonei de responsabilitate și/sau a rutelor aeriene pentru care este furnizat serviciul meteorologic.

### **GEN 3.5.3 Observații și rapoarte meteorologice**

Descriere detaliată a observațiilor și rapoartelor meteorologice furnizate în folosul navigației aeriene, inclusiv:

- 1) numele stației și indicatorul de localizare OACI;
- 2) tipul și frecvența observațiilor, inclusiv indicații despre echipamentele automate de observare;
- 3) tipurile de rapoarte meteorologice (de ex. METAR) și detalii despre informațiile suplimentare incluse (de ex. tipuri de tendințe pentru prognozele de aterizare);
- 4) tipurile specifice de sisteme de observare și numărul amplasamentelor de observare folosite pentru măsurarea și raportarea vântului la suprafață, a vizibilității, valorii RVR, bazei norilor, temperaturii și, acolo unde este cazul, forfecării vântului (de ex. anemometre la intersecția pistelor, transmisometre în apropierea zonelor de luare a contactului, etc.);
- 5) orarele de operare;
- 6) indicații despre informațiile climatologice aeronautice disponibile.

### **GEN 3.5.4 Tipuri de servicii**

O scurtă descriere a principalelor tipuri de servicii furnizate, incluzând detalii despre informarea meteorologică prin expozeu verbal (*'briefing'*), consultare, afișarea informațiilor meteorologice, documentația de zbor disponibilă pentru operatori și membrii echipajelor, precum și despre mijloacele și metodele folosite pentru furnizarea informației meteorologice.

### GEN 3.5.5 Notificări cerute de la operatorii aerieni

Informațiile minime cerute, ca notificare în avans, de către autoritatea meteorologică din partea operatorilor aerieni, în vederea *briefing*-ului, consultațiilor și documentației de zbor, precum și alte informații meteorologice solicitate sau supuse schimbărilor.

### GEN 3.5.6 Rapoarte ale echipajelor

În măsura necesităților, indicații despre cerințele autorității meteorologice către echipaje în privința efectuării și transmiterii de rapoarte de observații dinspre aeronave.

### GEN 3.5.7 Serviciul VOLMET

Descrierea serviciului VOLMET și/sau D-VOLMET, inclusiv:

- 1) numele stației emițătoare;
- 2) identificatorul și tipul de transmisie;
- 3) frecvența sau frecvențele utilizate pentru emisie;
- 4) perioada de emisie;
- 5) orele de serviciu;
- 6) lista aeroporturilor/heliporturilor pentru care sunt incluse rapoarte și/sau prognoze meteorologice;
- 7) conținutul, formatul rapoartelor și prognozelor și informațiile SIGMET incluse precum și observații.

### GEN 3.5.8 Serviciul SIGMET și AIRMET

Descrierea supravegherii meteorologice asigurate în FIR București și/sau în CTA-uri pentru care sunt furnizate servicii de trafic aerian, inclusiv o listă a centrelor de veghe meteorologică cuprinzând:

- 1) numele centrului de veghe meteorologică și indicatorul de localizare OACI;
- 2) orele de serviciu;
- 3) regiunea/ regiunile de informare a zborurilor sau regiunea/ regiunile de control deservite;
- 4) valabilitate SIGMET ;
- 5) proceduri speciale aplicate informării SIGMET (exemple: pentru cenușa vulcanică, pentru ciclon tropical, etc.);
- 6) proceduri aplicate informațiilor AIRMET (în conformitate cu prevederile aplicabile ale acordurilor regionale pentru navigația aeriană relevante);
- 7) unitățile ATS cărora li se asigură informații SIGMET și AIRMET;
- 8) informații suplimentare (de ex. orice limitare a serviciului, etc.).

### GEN 3.5.9 Alte servicii meteorologice automatizate

O descriere a serviciilor automatizate disponibile pentru furnizarea informațiilor meteorologice (exemplu: serviciul automat de informare înaintea zborului, accesibil prin telefon sau prin modem), inclusiv:

- 1) numele serviciului;
- 2) informațiile disponibile;
- 3) zonele, rutele și aeroporturile acoperite;
- 4) numerele de telefon, fax și telex.

### **GEN 3.6 Căutarea și salvarea**

#### **GEN 3.6.1 Serviciul/ serviciile desemnat(e) responsabil(e)**

O descriere sumară a serviciilor responsabile cu asigurarea căutării și salvării (SAR), inclusiv:

- 1) numele serviciului/unității;
- 2) adresa poștală;
- 3) numărul de telefon;
- 4) numărul de fax;
- 5) numărul de telex;
- 6) adresa AFS;
- 7) o declarație privind documentele OACI de referință pe care se bazează serviciul, precum și la locul din AIP unde sunt precizate, după caz, diferențe față de referințele OACI.

#### **GEN 3.6.2 Zona de responsabilitate**

O scurtă descriere a zonei de responsabilitate în care este asigurat serviciul de căutare și salvare.

#### **GEN 3.6.3 Tipurile de servicii**

O sumară descriere, inclusiv geografic, a tipurilor de servicii și a facilităților asigurate, inclusiv indicații despre zonele unde acoperirea serviciului din aer este dependentă de desfășurarea unui număr semnificativ de aeronave.

#### **GEN 3.6.4 Acorduri SAR**

O scurtă descriere a acordurilor SAR în vigoare, incluzând prevederile pentru facilitarea intrării și ieșirii aeronavelor altor state implicate în acțiunile de căutare, salvare, recuperare, reparare sau salvare în legătură cu aeronave rătăcite sau avariate, atât cu notificare numai din zbor, cât și cu notificare prin depunerea de plan de zbor.

#### **GEN 3.6.5 Condiții de disponibilitate**

O scurtă descriere a prevederilor pentru căutare și salvare, inclusiv a condițiilor generale în care serviciul și facilitățile sunt disponibile pentru utilizare internațională, inclusiv indicarea dacă o facilitate disponibilă pentru căutare și salvare este specializată în tehnici și funcții SAR specifice sau dacă ea este folosită în mod obișnuit în alte scopuri, putând fi însă adaptată în scopuri SAR prin instruire și echipare adecvată, sau dacă este numai în mod ocazional disponibilă și nu dispune de pregătire sau dotare în mod special pentru activități SAR.

### GEN 3.6.6 Proceduri și semnale folosite

O scurtă descriere a procedurilor și semnalelor utilizate de aeronavele de salvare și un tabel indicând semnalele care trebuie utilizate de supraviețuitori sau de echipele de salvare.

## **GEN 4. TARIFELE PENTRU AERODROMURI/ HELIPORTURI ȘI SERVICIILE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ**

*Notă. Dacă tarifele nu sunt precizate efectiv în acest capitol, se poate face trimitere la capitolele unde pot fi găsite tarifele actuale.*

### **GEN 4.1 Tarifele pentru aeroporturi/ heliporturi**

*O scurtă descriere a tipurilor de tarife care pot fi percepute la aeroporturile/ heliporturile deschise traficului internațional, incluzând:*

- 1) aterizarea aeronavelor;
- 2) parcare și staționarea pe termen lung a aeronavelor;
- 3) serviciile pentru pasageri;
- 4) securitate;
- 5) aspecte legate de zgomot;
- 6) altele (vamă, sanitare, imigrare, etc.);
- 7) scutiri/ reduceri;
- 8) metode de plată.

### **GEN 4.2 Tarifele pentru serviciile de navigație aeriană**

*O scurtă descriere a tarifelor care pot fi percepute pentru serviciile de navigație aeriană furnizate traficului internațional, inclusiv:*

- 1) controlul de apropiere;
- 2) servicii de navigație de rută;
- 3) bazele de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană precum și scutirile/reducerile practicate;
- 4) metode de plată.

## **PARTEA 2 – RUTA (ENR)**

În cazul în care AIP este produs și este făcut disponibil în mai mult de un volum, fiecare din ele cu servicii de amendamente și suplimente separate, atunci fiecare volum trebuie să conțină în mod separat câte o prefață, evidența Amendamentelor AIP, evidența Suplimentelor AIP, o listă de control a paginilor AIP și o listă a amendamentelor de mână în vigoare.

Trebuie făcută o referire în sub-sectiunea adecvată spre a se indica faptul că diferențele între reglementările naționale față de SARPs și de procedurile OACI sunt detaliate în GEN 1.7.

## ENR 0.6 Pagina de cuprins la Partea 2

Conține o listă a secțiunilor și sub-sectiunilor din Partea 2 – Ruta

*Notă: Sub-sectiunile pot fi listate în ordinea alfabetică.*

## **ENR 1. REGULI ȘI PROCEDURI GENERALE**

### **ENR 1.1 Reguli generale**

Se publică regulile generale de zbor aplicate în România.

### **ENR 1.2 Reguli pentru zborul la vedere**

Se publică regulile generale aplicate în România pentru zborul la vedere.

### **ENR 1.3 Reguli pentru zborul instrumental**

Se publică regulile generale aplicate în România pentru zborul instrumental.

### **ENR 1.4 Clasificarea spațiului aerian**

Conține descrierea claselor spațiului aerian sub forma tabelului privind clasificarea spațiilor aeriene ATS, potrivit reglementărilor naționale aplicabile, în conformitate cu Tabelul clasificării din Appendix 4, Anexa 11 OACI, cu marcarea corespunzătoare a acelor clase de spațiu aerian ATS neutilizate în România.

### **ENR 1.5 Proceduri de apropiere, plecare și zbor în zonă de așteptare**

#### ENR 1.5.1 Generalități

Secțiunea trebuie să conțină o declarație privind criteriile pe care se bazează stabilirea procedurilor de apropiere, plecare și zbor în zonă de așteptare. În caz că acestea sunt diferite de procedurile OACI, atunci criteriile trebuie să fie prezentate în formă tabelară.

#### ENR 1.5.2 Zborurile care sosesc

Secțiunea trebuie să conțină descrierea procedurilor (convenționale, RNAV sau ambele) pentru aeronavele care sosesc, care sunt comune mai multor zboruri care sosesc sau care evoluează în interiorul aceluiași tip de spațiu aerian. În caz că într-o zonă terminală se aplică proceduri diferite, atunci trebuie inclusă o notă în acest sens, împreună cu o indicație privind locul unde pot fi regăsite procedurile specifice.

### ENR 1.5.3 Zborurile care pleacă

Secțiunea trebuie să conțină descrierea procedurilor (convenționale, RNAV sau ambele) pentru aeronavele care pleacă, și care sunt comune zborurilor care pleacă de la orice aerodrom/heliport.

## ENR 1.6 Proceduri și servicii de supraveghere ATS

### ENR 1.6.1 Radar primar

Conține descrierea serviciilor și procedurilor cu utilizarea radar primar, inclusiv:

- 1) servicii suplimentare;
- 2) aplicarea serviciului de control radar;
- 3) proceduri pentru situațiile de întrerupere a comunicațiilor radio aer – sol și a funcționării radarului primar;
- 4) cerințe privind raportarea poziției prin voce sau CPLDC; și
- 5) reprezentarea grafică a acoperirii radarului primar.

### ENR 1.6.2 Radarul secundar de supraveghere (SSR)

Conține descrierea procedurilor operaționale de supraveghere cu radarul secundar de supraveghere (SSR), inclusiv:

- 1) proceduri în caz de urgență;
- 2) proceduri pentru situațiile de întrerupere a comunicațiilor radio aer – sol și pentru acțiuni ilicite;
- 3) sistemul de alocare a codurilor SSR;
- 4) cerințe privind raportarea poziției prin voce sau CPLDC; și
- 5) reprezentarea grafică a acoperirii radarului secundar.

*Notă: Descrierea procedurii SSR are o importanță particulară în zone sau rute unde există posibilitatea de interceptare.*

### ENR 1.6.3 Emisiune (radio) de Supraveghere automată dependentă (ADS-B)

Conține procedurile operaționale de Emisiune (radio) de Supraveghere automată dependentă (ADS-B), inclusiv:

- 1) proceduri în caz de urgență;
- 2) proceduri pentru situațiile de întrerupere a comunicațiilor radio aer – sol și pentru acțiuni ilicite;
- 3) cerințe de identificare a aeronavelor ;
- 4) cerințe privind raportarea poziției prin voce sau CPLDC; și
- 5) reprezentarea grafică a acoperirii ADS-B.

*Notă: Descrierea procedurii ADS-B are o importanță particulară în zone sau rute unde există posibilitatea de interceptare.*

### **ENR 1.7 Proceduri de calare altimetrică**

Secțiunea trebuie să conțină o declarație a procedurilor de calare altimetrică a fi utilizate, care să conțină:

- 1) o scurtă introducere, cu declararea documentelor OACI de referință care stau la baza acestor proceduri, precum și a diferențelor față de aceste referințe, dacă există;
- 2) proceduri de calare altimetrică de bază;
- 3) descrierea regiunilor de calare altimetrică;
- 4) procedurile aplicabile operatorilor (inclusiv piloților);
- 5) tabelul nivelurilor de croazieră.

### **ENR 1.8 Proceduri regionale suplimentare**

Secțiunea trebuie să conțină o prezentare a procedurilor regionale suplimentare (SUPPS) care afectează întreaga arie de responsabilitate, cu indicarea corespunzătoare a diferențelor naționale, în caz că există.

### **ENR 1.9 Managementul fluxurilor de trafic aerian (AFTM)**

O scurtă descriere a sistemului AFTM, inclusiv:

- 1) structura AFTM, zona de serviciu, serviciul furnizat, localizarea unităților și orele de operare;
- 2) tipuri de mesaje AFTM și descrierea formatului acestora;
- 3) proceduri care se referă la zborurile care pleacă, conținând:
  - a) servicii responsabile pentru furnizarea informațiilor despre aplicarea unor măsuri speciale AFTM;
  - b) cerințele privind planul de zbor;
  - c) alocarea sloturilor.

### **ENR 1.10 Planificarea zborurilor**

Secțiunea trebuie să conțină o descriere a restricțiilor, limitărilor sau alte îndrumări referitoare la fazele planificării zborurilor, care pot ajuta operatorii aerieni la prezentarea corespunzătoare a operațiunilor aeriene pe care intenționează să le efectueze, inclusiv:

- 1) procedurile pentru depunerea planurilor de zbor;
- 2) sistemul planurilor de zbor repetitive;
- 3) modificarea unui plan de zbor depus.

### **ENR 1.11 Adresarea mesajelor plan de zbor**

Secțiunea trebuie să conțină o descriere, sub formă tabelară, a adreselor alocate pentru depunerea planurilor de zbor, indicând:

- 1) categoria zborurilor (IFR, VFR sau ambele);
- 2) ruta (intrare în, ieșire din sau survolul FIR București și/sau TMA);
- 3) adresele de depunere a mesajului.

### **ENR 1.12 Interceptarea aeronavelor civile**

Secțiunea trebuie să conțină o declarație completă a procedurilor de interceptare și a semnalelor vizuale folosite, cu indicarea clară dacă sunt sau nu aplicate prevederile OACI, iar dacă nu, cu prezentarea completă a diferențelor.

### **ENR 1.13 Acțiuni ilicite**

Secțiunea trebuie să conțină o prezentare a procedurilor a fi aplicate în caz de acțiuni ilicite.

### **ENR 1.14 Incidente de trafic aerian**

O descriere a sistemului de raportare a incidentelor de trafic aerian, incluzând:

- 1) definirea unui incident de trafic aerian;
- 2) utilizarea Formularului de raportare a incidentelor de trafic aerian;
- 3) proceduri de raportare (inclusiv proceduri în timpul zborului);
- 4) scopul raportării și procesarea formularului de raport.

## **ENR 2. SPAȚIUL SERVICIILOR DE TRAFIC AERIAN**

### **ENR 2.1 FIR, UIR, TMA**

Descrierea detaliată a regiunii de informare a zborurilor (FIR), a regiunilor superioare de informare a zborurilor (UIR) și a zonelor terminale de control (TMA), după caz, inclusiv:

- 1) nume, coordonate geografice în grade, minute și secunde ale limitelor laterale ale TMA-urilor, limitele verticale și clasa spațiului aerian;
- 2) identificarea unității care asigură serviciul;
- 3) indicativul radio al stațiilor aeronautice care deservește unitățile ATS și limba utilizată, specificând aria de acoperire și condițiile de folosire;
- 4) frecvențele suplimentare alocate diferitelor scopuri;
- 5) observații.

Zonele de control din jurul bazelor aeriene militare, după caz, care nu sunt descrise altfel în AIP, trebuie incluse în această secțiune. Acolo unde cerințele Anexei 2 OACI, Regulile Aerului, privind planurile de zbor, comunicațiile bilaterale și raportarea poziției se aplică tuturor aeronavelor, în scopul de a se elimina sau reduce necesitatea de interceptare, și/sau acolo unde există posibilitatea de interceptare și este cerută menținerea monitorizării canalului de urgență pe frecvența VHF 121.5 MHz, trebuie inclusă o declarație în acest sens pentru zona/ zonele sau porțiunile lor relevante.

Secțiunea trebuie să mai conțină o descriere a zonelor desemnate pentru survolarea cărora este cerută echiparea cu emițător de localizare de urgență (ELT) și monitorizarea continuă a frecvenței de urgență VHF 121.5 MHz, cu excepția situațiilor când aeronavele sunt în comunicație pe alte canale VHF sau în care limitările impuse echipamentelor de bord sau datorate activităților din cabină nu permit monitorizarea simultană a ambelor frecvențe.

*Notă: Alte tipuri de spațiu aerian din jurul aerodromurilor/ heliporturilor civile, precum zonele de control și zonele de trafic de aerodrom, se descriu în secțiunile corespunzătoare aerodromurilor sau heliporturilor.*

## **ENR 2.2 Alte spații aeriene reglementate**

Oriunde este cazul, trebuie furnizată o descriere detaliată a altor tipuri de spațiu aerian reglementate și de clasificări ale spațiului aerian.

## **ENR 3. RUTELE ATS**

*Nota 1: Relevmentele, drumurile și radialele trebuie să fie, în mod normal, magnetice. În zonele de latitudine mare, unde autoritatea responsabilă stabilește că referința la Nordul Magnetic este impracticabilă, poate fi folosită o altă referință (direcția Nord adevărat, etc).*

*Nota 2: Punctele de schimbare a frecvenței stabilite la jumătatea distanței dintre două mijloace de radionavigație sau la intersecția a două radiale în cazul unei rute pe care direcția se modifică între mijloacele de radionavigație, nu este nevoie să fie precizate pentru fiecare segment de rută în parte, fiind suficientă o declarație cu caracter general privind existența lor.*

### **ENR 3.1 Rutele ATS în spațiul inferior**

O descriere detaliată a rutelor ATS în spațiul inferior, inclusiv:

1) identificatorul rutei, tipul/ tipurile de performanțe de navigație impuse (RNP) aplicabile unui (unor) anume segment (segmente), numele, identificatorii codați și coordonatele geografice în grade, minute și secunde, ale tuturor punctelor semnificative care definesc ruta, inclusiv punctele de raport "obligatorii" sau "la cerere";

2) drumurile sau radialele VOR (rotunjite la cea mai apropiată valoare în grade), distanța geodezică în Km sau NM între fiecare două puncte semnificative succesive ale rutei (valoarea rotunjită la cea mai apropiată zecime de Km sau NM) și, în cazul radialelor VOR, punctele de schimbare a frecvenței;

3) limitele inferioară și superioară sau altitudinile minime de zbor (valoarea rotunjită până la cea mai apropiată altitudine superioară multiplu de 50 m sau 100 ft) și clasa spațiului aerian;

4) limitele laterale și altitudinile minime de trecere a obstacolelor;

5) direcția nivelurilor de zbor; și

6) observații, inclusiv indicarea unității de control al traficului aerian și a frecvențelor sale operaționale.

*Notă: Legat de prevederile Anexei 11 OACI, Appendix 1, și în scopul planificării zborurilor, se consideră că tipul RNP specificat nu face parte integrantă din identificatorul rutei.*

### **ENR 3.2 Rutele ATS în spațiul superior**

O descriere detaliată a rutelor ATS în spațiul superior, inclusiv:

1) identificatorul rutei, tipul/ tipurile de performanțe de navigație impuse (RNP) aplicabile unui (unor) anume segment (segmente), numele, identificatorii codați și coordonatele geografice, în grade, minute și secunde, ale tuturor punctelor semnificative care definesc ruta, inclusiv punctele de raport "obligatorii" sau "la cerere";

2) drumurile sau radialele VOR (valoarea rotunjită la grade), distanța geodezică în Km sau NM între fiecare două puncte semnificative succesive ale rutei (valoarea rotunjită la cea mai apropiată zecime de Km sau NM) și, în cazul radialilor VOR, punctele de schimbare a frecvenței;

3) limitele inferioară și superioară și clasa spațiului aerian;

4) limitele laterale;

5) direcția nivelurilor de zbor; și

6) observații, inclusiv indicarea unității de control al traficului aerian și a frecvențelor sale operaționale.

*Notă: Legat de prevederile Anexei 11 OACI, Appendix 1, și în scopul planificării zborurilor, se consideră că tipul RNP specificat nu face parte integrantă din identificatorul rutei.*

### **ENR 3.3 Rutele RNAV**

O descriere detaliată a rutelor de navigație de suprafață (RNAV), inclusiv:

1) identificatorul rutei, tipul/ tipurile de performanțe de navigație impuse (RNP) aplicabile unui (unor) anume segment (segmente), numele, identificatorii codați și coordonatele geografice, în grade, minute și secunde, ale tuturor punctelor semnificative care definesc ruta, inclusiv punctele de raport "obligatorii" sau "la cerere";

2) referitor la punctele care definesc o rută RNAV bazată pe VOR/DME, trebuie specificate:

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 Km sau NM) față de referința VOR/DME, în caz că punctul de rută nu este colocat cu stația de referință; și

- c) cota antenei transmițătorului stației DME (rotunjită la cea mai apropiată valoare superioară multiplu de 30 m sau 100 ft);
- 3) distanța geodezică (rotunjită la cea mai apropiată zecime de Km sau NM) între punctele-capăt definite și distanțele între fiecare două puncte semnificative succesive definite;
- 4) limitele inferioară, superioară și clasa spațiului aerian;
- 5) direcția nivelurilor de zbor; și
- 6) observații, inclusiv indicarea unității de control al traficului aerian și a frecvențelor sale operaționale.

*Notă: Legat de prevederile Anexei 11 OACI, Appendix 1, și în scopul planificării zborurilor, se consideră că tipul RNP specificat nu face parte integrantă din identificatorul rutei.*

### **ENR 3.4 Rutele pentru elicoptere**

O descriere detaliată a rutelor pentru elicoptere, incluzând:

- 1) identificatorul rutei, tipul/ tipurile de performanțe de navigație impuse (RNP) aplicabile unui (unor) anume segment (segmente), numele, identificatorii codați și coordonatele geografice, în grade, minute și secunde, ale tuturor punctelor semnificative care definesc ruta, inclusiv punctele de raport "obligatorii" sau "la cerere";
- 2) drumurile sau radialele VOR (rotunjite la cea mai apropiată valoare în grade), distanța geodezică în Km sau NM între fiecare două puncte semnificative succesive ale rutei (valoarea rotunjită la cea mai apropiată zecime de Km sau NM) și, în cazul radialelor VOR, punctele de schimbare a frecvenței;
- 3) limitele inferioară și superioară, precum și clasa spațiului aerian;
- 4) altitudinile minime de zbor (rotunjite până la cele mai apropiate valori superioare multiplu de 50m sau 100 ft); și
- 5) observații, inclusiv indicarea unității de control al traficului aerian și a frecvențelor sale operaționale.

*Notă: Legat de prevederile Anexei 11 OACI, Appendix 1, și în scopul planificării zborurilor, se consideră că tipul RNP specificat nu face parte integrantă din identificatorul rutei.*

### **ENR 3.5 Alte rute**

Secțiunea trebuie să includă o descriere a altor rute desemnate în mod specific, care sunt obligatorii în cadrul unei/unor regiuni specificate.

*Notă: Rutele de sosire, tranzit și plecare care sunt specificate în legătură cu procedurile pentru traficul de la și înspre aerodromuri/ heliporturi nu necesită descriere, deoarece ele se descriu în secțiunea corespunzătoare din Partea 3 – Aerodromuri.*

### **ENR 3.6 Proceduri de așteptare pe rută**

Secțiunea trebuie să includă o descriere a procedurilor de zbor în zonă de așteptare pe rută, inclusiv:

- 1) identificatorul zonei de aşteptare (dacă există) şi punctul de intrare în procedură (mijloc de radionavigaţie sau punct pe rută) cu coordonatele geografice exprimate în grade, minute şi secunde;
- 2) drumul ('*track*'-ul) în zbor de apropiere ("spre");
- 3) direcţia virajului procedural;
- 4) viteza indicată maximă permisă;
- 5) nivelurile minim şi maxim al zonei de aşteptare;
- 6) timpul/ distanţa în zbor de îndepărtare ("de la");
- 7) observaţii, inclusiv indicarea unităţii de control al traficului aerian şi a frecvenţelor sale operaţionale.

*Notă: Criteriile de obstacolare referitoare la procedurile de aşteptare se găsesc în Procedures for Air Navigation Services, Aircraft Operations (PANS-OPS, Documentul 8168 OACI), Volumele I şi II.*

## **ENR 4. MIJLOACELE/ SISTEMELE DE RADIONAVIGAȚIE**

### **ENR 4.1 Mijloacele de radionavigație pentru rută**

O listă a stațiilor care furnizează servicii de radionavigație pentru rută, aranjată în ordine alfabetică după numele stației, inclusiv:

- 1) numele stației și declinația magnetică (rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade) și, pentru stație VOR, declinația magnetică rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade utilizată la calibrarea mijlocului;
- 2) identificatorul;
- 3) frecvența/canalul pentru fiecare element;
- 4) orele de funcționare;
- 5) coordonatele geografice, exprimate în grade, minute și secunde, ale poziției antenei transmițătorului;
- 6) cota antenei transmițătorului stației DME, rotunjită la cea mai apropiată valoare superioară multiplu de 30 m sau 100 ft;
- 7) observații.

În cazul în care operatorul mijlocului, care furnizează serviciul de radionavigație respectiv, este diferit de organizația sau agenția guvernamentală desemnată responsabilă, în coloana pentru observații se va indica numele operatorului. De asemenea, în coloana pentru observații se va indica acoperirea asigurată.

### **ENR 4.2 Sisteme de navigație speciale**

O descriere a stațiilor asociate cu sisteme de navigație speciale, dacă este cazul (DECCA, LORAN, etc.), inclusiv:

- 1) numele stației sau a lanțului de stații;
- 2) tipul serviciului furnizat;

- 3) frecvențe (numărul canalului, intervalul de bază al impulsurilor, rata de recurență, unde este cazul);
- 4) orele de funcționare;
- 5) coordonatele geografice, exprimate în grade, minute și secunde, ale stației transmițătoare;
- 6) observații.

În cazul în care operatorul mijlocului, care furnizează serviciul de radionavigație respectiv, este diferit de organizația sau agenția guvernamentală desemnată responsabilă, în coloana pentru observații se va indica numele operatorului. De asemenea, în coloana pentru observații se va indica acoperirea asigurată.

### **ENR 4.3 Sistemul satelitar de navigație globală (GNSS, *Global navigation satellite system*)**

*Notă: La data ediției, România nu deține și nu operează elemente ale sistemului satelitar de navigație globală GNSS. Secțiunea ENR 4.3 va fi precizată, după caz, la o dată ulterioară.*

### **ENR 4.4 Numele-cod desemnate pentru punctele semnificative**

O listă a identificatorilor tip "nume-cod" OACI (nume alcătuite din cinci litere, pronunțabile), în ordine alfabetică, stabiliți pentru punctele semnificative situate în poziții nemarcate prin amplasamentul unui mijloc de radionavigație, inclusiv:

- 1) identificatorul nume-cod OACI;
- 2) coordonatele geografice, exprimate în grade, minute și secunde, ale poziției;
- 3) referințe la rutele ATS sau alte tipuri de rute unde se găsește punctul.

### **ENR 4.5 Sisteme luminoase aeronautice la sol pentru navigația pe rută**

O listă a luminilor aeronautice la sol și a altor faruri/ balize luminoase desemnând poziții geografice, care sunt considerate semnificative, inclusiv:

- 1) numele orasului sau un alt identificator al farului;
- 2) tipul farului și intensitatea luminii exprimată în mii de candel;
- 3) caracteristicile semnalului;
- 4) orele de funcționare; și
- 5) observații.

## **ENR 5 AVERTIZĂRI PENTRU NAVIGAȚIA AERIANĂ**

### **ENR 5.1 Zonele interzise, restricționate și periculoase**

O descriere, suplimentată prin hărți sau scheme acolo unde este cazul, a zonelor interzise, restricționate și periculoase, împreună cu informații privind stabilirea și activarea lor, inclusiv:

- 1) identificatorul, numele și coordonatele geografice ale limitelor laterale, exprimate în grade, minute și secunde, în caz că sunt în interiorul unei regiuni de control, sau în grade și minute, dacă sunt în exteriorul regiunii de control;
- 2) limitele inferioară și superioară; 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 fie indicate în coloana pentru observații.

### **ENR 5.2 Zonele de antrenament și exerciții militare (ADIZ, *Air defence identification zone*)**

O descriere, suplimentată prin hărți sau scheme acolo unde este cazul, a zonelor de antrenament și exerciții militare stabilite (ADIZ, *Air defence identification zones*), împreună cu informații privind stabilirea și activarea lor, inclusiv:

- 1) coordonatele geografice ale limitelor laterale, exprimate în grade, minute și secunde, în caz că sunt în interiorul unei regiuni de control, sau în grade și minute în caz că sunt în exteriorul regiunii de control;
- 2) limitele inferioară și superioară, precum și sistemul și mijloacele prin care se anunță activarea, împreună cu informațiile și procedurile ADIZ care au relevanță pentru zborurile civile;
- 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 posibile**

#### **ENR 5.3.1 Alte activități de natură periculoasă**

O descriere, suplimentată prin hărți sau scheme acolo unde este cazul, a activităților 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) măsuri cu caracter de îndrumare;
- 4) autoritatea responsabilă pentru furnizarea informațiilor;
- 5) observații, incluzând orele de activitate.

#### **ENR 5.3.2 Alte pericole posibile**

O descriere, suplimentată prin hărți sau scheme acolo unde este cazul, a unor pericole potențiale pentru siguranța zborului (de ex. vulcani activi, unități energetice nucleare, etc), inclusiv:

- 1) coordonatele geografice, exprimate în grade și minute ale amplasamentului pericolului potențial;
- 2) limitele verticale;

- 3) măsuri cu caracter de îndrumare;
- 4) autoritatea responsabilă pentru furnizarea informațiilor;
- 5) observații.

#### **ENR 5.4 Obstacole pentru navigația aeriană**

O listă a obstacolelor care pot afecta navigația aeriană în Zona 1 (întregul teritoriu național), inclusiv:

- 1) identificatorul sau denumirea obstacolului;
- 2) tipul obstacolului;
- 3) poziția obstacolului, reprezentată prin coordonatele geografice în grade, minute și secunde;
- 4) cota obstacolului și înălțimea sa, rotunjite până la valoarea în metri sau ft;
- 5) tipul și culoarea balizajului luminos al obstacolului (dacă există); și
- 6) după caz, o indicație privind lista de obstacole disponibile în format electronic și o referire la secțiunea GEN 3.1.6.

*Nota 1: Un obstacol de înălțime deasupra solului de 100 m sau mai mult constituie un obstacol pentru Zona 1.*

*Nota 2: Specificațiile privind determinarea și raportarea (acuratețea măsurărilor în teren și integritatea datelor) pozițiilor (latitudinea și longitudinea) și cotele/ înălțimile pentru obstacolele aferente Zonei 1 sunt prevăzute în RACR-ATS, Anexa 5, Tab. 1 și 2, în conformitate cu prevederile similare din Anexa 11 OACI, Appendix 5, Tab. 1 și 2.*

#### **ENR 5.5 Activitățile de aviație sportivă și de plăcere**

O sumară descriere, suplimentată prin hărți sau scheme acolo unde este cazul, a zonelor în care au loc intensiv activități de aviație sportivă și de plăcere, împreună cu condițiile în care aceste activități au loc, inclusiv:

- 1) identificatorul și coordonatele geografice ale limitelor laterale, exprimate în grade, minute și secunde dacă sunt în interiorul regiunii de control, sau în grade și minute dacă sunt în afara regiunii de control;
- 2) limitele verticale;
- 3) numărul de telefon al operatorilor sau utilizatorilor;
- 4) observații, inclusiv orele de activitate.

*Notă: Această secțiune poate fi divizată în mai multe sub-secțiuni, pentru fiecare categorie diferită de activități, furnizându-se detaliile și indicațiile necesare fiecărui caz.*

#### **ENR 5.6 Informații privind migrația păsărilor și regiunile cu faună sensibilă**

O descriere, suplimentată prin hărți sau scheme acolo unde este cazul, a mișcărilor semnificative ale păsărilor migratoare, inclusiv rute de migrație și zone permanente de staționare, precum și a regiunilor cu faună sensibilă.

## ENR 6. HĂRȚILE DE RUTĂ

În această secțiune trebuie incluse hărțile de rută în formatul OACI și hărțile-index.

### PARTEA 3 – AERODROMURI (AD)

În cazul în care AIP este produs și este făcut disponibil în mai mult de un volum, fiecare din ele cu servicii de amendamente și suplimente separate, atunci fiecare volum trebuie să conțină în mod separat câte o prefață, evidența Amendamentelor AIP, evidența Suplimentelor AIP, o listă de control a paginilor AIP și o listă a amendamentelor de mână în vigoare.

#### AD 0.6 Pagina de Cuprins la Partea 3

Conține o listă a secțiunilor și sub-secțiunilor conținute în Partea 3 – Aerodromuri (AD).

*Notă: Sub-secțiunile pot fi listate în ordinea alfabetică.*

### AD 1. AERODROMURI/ HELIPORTURI – INTRODUCERE

#### AD 1.1 Disponibilitatea aerodromurilor/ heliporturilor

Conține o scurtă descriere a autorităților desemnate responsabile în România pentru aerodromuri și heliporturi, inclusiv:

- 1) condițiile generale în care aeroporturile/ heliporturile și facilitățile asociate lor sunt disponibile pentru utilizare;
- 2) o declarație privind documentele OACI de referință pe care se bazează serviciile, precum și la locul din AIP unde sunt precizate, după caz, diferențe față de referințele OACI.
- 3) reglementări, dacă există, privind folosirea bazelor militare de către aviația civilă;
- 4) condițiile generale în care se aplică procedurile în condiții de vizibilitate redusă aplicabile operațiunilor CAT II/III la aerodromuri;
- 5) dispozitivele de măsurare a frânării pe piste și nivelul de frânare sub care pista se declară alunecoasă atunci când este udă, potrivit reglementărilor aplicabile; și
- 6) alte informații de natură similară.

#### AD 1.2 Serviciile de salvare și luptă contra incendiilor și planul de dezăpezire

##### AD 1.2.1 Serviciile de salvare și luptă contra incendiilor

O scurtă descriere a reglementărilor prin care sunt stabilite serviciile de salvare și luptă împotriva incendiilor la aerodromuri și heliporturi, disponibile în folos public, împreună cu indicarea categoriilor acestor servicii.

### AD 1.2.2 Planul de dezăpezire

O scurtă descriere a planului de dezăpezire pentru aerodromurile/ heliporturile disponibile public unde apar în mod normal condiții de înzăpezire, inclusiv:

- 1) organizarea serviciului pe timp de iarnă;
- 2) supravegherea suprafețelor de mișcare;
- 3) metode de măsurare și măsurătorile făcute;
- 4) acțiunile derulate pentru a menține suprafețele de mișcare în folosință;
- 5) sistemele și mijloacele de raportare;
- 6) cazurile de închidere a pistelor; și
- 7) distribuirea informațiilor privind condițiile de înzăpezire.

*Notă: Acolo unde se aplică diferențe din punctul de vedere al conținutului planurilor de dezăpezire la aerodromuri/ heliporturi, acest subparagraf poate fi subdivizat în continuare în mod corespunzător.*

### AD 1.3 Lista aerodromurilor și heliporturilor

Conține o listă a aerodromurilor și heliporturilor, suplimentată prin reprezentări grafice dacă este cazul, inclusiv:

- 1) numele și indicatorul de localizare OACI al aerodromului/ heliportului;
- 2) tipurile de trafic care pot utiliza aerodromul/ heliportul (internațional/ național, IFR/ VFR, zboruri regulate/ neregulate, zboruri particulare); și
- 3) o referință la sub-secțiunea din Partea 3 a AIP România, unde sunt prezentate detaliile aerodromului/ heliportului respectiv.

### AD 1.4 Gruparea aerodromurilor/ heliporturilor

Conține o scurtă descriere a criteriilor aplicate, potrivit reglementărilor naționale, în gruparea aerodromurilor/ heliporturilor în scopul producerii/ distribuiri/ furnizării informațiilor (de ex. internațional/ național; primar/ secundar; civil/ militar; etc.)

## AD 2. AERODROMURILE

Notă: Simbolurile \*\*\*\* trebuie înlocuite cu indicatorul de localizare OACI corespunzător.

### \*\*\*\* AD 2.1 Indicatorul de localizare OACI și numele aerodromului

*Această secțiune trebuie să conțină indicatorul de localizare OACI alocat aerodromului și numele aerodromului. Indicatorul de localizare OACI alocat aerodromului trebuie să constituie parte integrantă din sistemul de referință aplicabil tuturor sub-secțiunilor secțiunii AD 2.*

**\*\*\*\* AD 2.2 Datele geografice și administrative ale aerodromului**

Această secțiune trebuie să conțină datele geografice și administrative ale aerodromului, inclusiv:

- 1) punctul de referință al aerodromului (coordonatele geografice în grade, minute și secunde) și amplasarea/ localizarea sa;
- 2) direcția și distanța de la punctul de referință al aerodromului față de centrul orașului pe care îl deserveste;
- 3) cota aerodromului, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau ft. și temperatura de referință;
- 4) undulația geoidului pentru poziția cotei aerodromului, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau ft.;
- 5) declinația magnetică rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade, data informației și variația anuală;
- 6) numele administrației aerodromului, adresa, numerele de telefon, telefax, telex și adresa AFS;
- 7) tipurile de trafic permise la aerodrom (IFR/VFR, etc); și
- 8) observații.

**\*\*\*\* AD 2.3 Orele de funcționare**

O descriere detaliată a orelor de funcționare a serviciilor furnizate la aerodrom, inclusiv:

- 1) serviciile administrative ale aerodromului;
- 2) serviciile de vamă și graniță;
- 3) serviciile medicale și sanitare;
- 4) serviciul de informare aeronautică - Biroul AIS Briefing;
- 5) Biroul de pistă al serviciilor de trafic aerian – ARO, *Aerodrome Reporting Office*;
- 6) serviciul de informare meteorologică aeronautică – Biroul MET Briefing;
- 7) serviciile de trafic aerian;
- 8) serviciile de alimentare cu combustibili;
- 9) serviciile de deservire a aeronavelor - *handling*;
- 10) securitatea;
- 11) serviciile de degivrare; și
- 12) observații.

**\*\*\*\* AD 2.4 Serviciile și facilitățile de deservire ('*handling*') a aeronavelor**

O descriere detaliată a serviciilor și facilităților de deservire a aeronavelor disponibile la aerodrom, inclusiv:

- 1) facilitățile de deservire pentru marfă;
- 2) tipurile de petrol și ulei disponibile;
- 3) facilitățile de alimentare și capacitatea;
- 4) facilitățile de degivrare;

- 5) spațiu disponibil în hangar pentru aeronavele care staționează;
- 6) facilități de reparare pentru aeronavele care staționează; și
- 7) observații.

#### **\*\*\*\* AD 2.5 Facilitățile pentru pasageri**

O scurtă descriere a facilităților pentru pasageri disponibile la aerodrom, inclusiv:

- 1) *hoteluri la sau în vecinătatea aerodromului;*
- 2) *restaurante la sau în vecinătatea aerodromului;*
- 3) *posibilități de transport;*
- 4) facilități medicale;
- 5) *bănci și oficii poștale la sau în vecinătatea aerodromului;*
- 6) *birouri turistice; și*
- 7) observații.

#### **\*\*\*\* AD 2.6 Serviciile de salvare și luptă contra incendiilor**

O descriere detaliată a serviciilor de salvare și luptă contra incendiilor și a echipamentelor disponibile la aerodrom, inclusiv:

- 1) categoria serviciului de luptă împotriva incendiilor al aerodromului;
- 2) echipamentele de salvare;
- 3) *capacitățile de a îndepărta aeronave avariate; și*
- 4) observații.

#### **\*\*\*\* AD 2.7 Disponibilitatea sezonieră - eliberarea suprafețelor de mișcare**

O descriere detaliată a echipamentelor și a priorităților operaționale stabilite pentru eliberarea/ curățarea suprafețelor de mișcare ale aerodromului, inclusiv:

- 1) tipul (tipurile) de echipament de curățare/ eliberare a suprafețelor;
- 2) prioritățile; și
- 3) observații.

#### **\*\*\*\* AD 2.8 Datele privind platformele, căile de rulare și pozițiile de verificare**

Detalii privind caracteristicile fizice ale platformelor, căilor de rulare și a pozițiilor desemnate pentru verificări, inclusiv:

- 1) suprafața și rezistența platformelor;
- 2) 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 ft);
- 4) poziția punctelor de verificare VOR;

- 5) poziția punctelor de verificare INS, exprimată în grade, minute, secunde și sutimi de secundă; și
- 6) observații.

Acolo unde există prezentate poziții de verificare pe o hartă a aerodromului, acest lucru trebuie indicat și în această sub-secțiune.

#### **\*\*\*\* AD 2.9 Marcajele și sistemele de control și ghidare 1.1 a mișcărilor pe suprafețele de mișcare**

O descriere a sistemului de control și ghidare a mișcărilor pe suprafețele de mișcare, 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 acostare și parcare în pozițiile de staționare;
- 2) marcajele și luminile pistelor și căilor de rulare;
- 3) barele de oprire ('stop bars'), acolo unde există; și
- 4) observații.

#### **\*\*\*\* AD 2.10 Obstacolele pe aerodrom**

O descriere detaliată a obstacolelor, inclusiv:

- 1) obstacolele în Zona 2:
  - a) identificatorul sau desemnarea obstacolului;
  - b) tipul obstacolului;
  - c) poziția obstacolului, reprezentată prin coordonatele geografice exprimate în grade, minute, secunde și zecimi de secundă;
  - d) cota și înălțimea obstacolului, rotunjită la cea mai apropiată valoare în metri sau ft;
  - e) marcajul obstacolului, precum și tipul și culoarea marcajului luminos, acolo unde există;
  - f) după caz, o indicație a disponibilității listei obstacolelor în format electronic, și o referire la secțiunea GEN 3.1.6; și
  - g) indicația NIL, dacă este cazul.

*Nota 1: Cap. 10, secțiunea 10.2.2 din prezenta reglementare furnizează o descriere a Zonei 2, în timp ce Anexa 8, Fig. A8-2 din prezenta reglementare conține ilustrarea grafică a suprafețelor de colectare a datelor de obstacolare și criteriile care se utilizează pentru a identifica obstacolele în Zona 2.*

*Nota 2: Specificațiile privind determinarea și raportarea (acuratețea măsurătorilor în teren și integritatea datelor) pozițiilor (latitudinea și longitudinea) și cotele/ înălțimile pentru obstacolele aferente Zonei 2 sunt prevăzute în RACR-ATS, Anexa 5, Tab. 1 și 2, în conformitate cu prevederile similare din Anexa 11 OACI, Appendix 5, Tab. 1 și 2, precum și în Anexa 14 OACI, Vol. I, Appendix 5, Tables A5-1 și A5-2.*

2) obstacolele în Zona 3:

- a) identificatorul sau desemnarea obstacolului;
- b) tipul obstacolului;
- c) poziția obstacolului, reprezentată prin coordonatele geografice exprimate în grade, minute, secunde și zecimi de secundă;
- d) cota și înălțimea obstacolului, rotunjită la cea mai apropiată valoare în metri sau ft;
- e) marcajul obstacolului, precum și tipul și culoarea marcajului luminos, acolo unde există;
- f) după caz, o indicație a disponibilității listei obstacolelor în format electronic, și o referire la secțiunea GEN 3.1.6; și
- g) indicația NIL, dacă este cazul.

*Nota 1: Cap. 10, secțiunea 10.2.3 din prezenta reglementare furnizează o descriere a Zonei 3, în timp ce Anexa 8, Fig. A8-3 din prezenta reglementare conține ilustrarea grafică a suprafețelor de colectare a datelor de obstacolare și criteriile care se utilizează pentru a identifica obstacolele în Zona 3.*

*Nota 2: Specificațiile privind determinarea și raportarea (acuratețea măsurărilor în teren și integritatea datelor) pozițiilor (latitudinea și longitudinea) și cotele/ înălțimile pentru obstacolele aferente Zonei 3 sunt prevăzute în Anexa 14 OACI, Vol. I, Appendix 5, Tables A5-1, respectiv A5-2.*

**\*\*\*\* AD 2.11 Informațiile meteorologice furnizate la aerodrom**

O descriere detaliată a informațiilor meteorologice disponibile la aerodrom și indicarea biroului serviciilor meteorologice aeronautice care este responsabil pentru serviciul respectiv, inclusiv:

- 1) numele biroului meteorologic asociat;
- 2) orele de serviciu și, acolo unde este cazul, desemnarea biroului meteorologic responsabil în afara acestor ore;
- 3) unitatea/biroul responsabil cu întocmirea prognozelor de aerodrom (TAF), perioadele de valabilitate și intervalele de emiterie a prognozelor;
- 4) disponibilitatea prognozelor pentru aterizare la aerodrom și intervalul de emiterie;
- 5) informații despre modul de furnizare a informațiilor și/sau consultanței;
- 6) tipurile de documentații de zbor disponibile și limba(limbile) folosită(e) în aceste documentații;
- 7) hărți și alte informații disponibile pentru informare și consultanță;
- 8) echipamente suplimentare (de exemplu radar meteo) disponibile pentru furnizarea de informații despre condițiile meteo;
- 9) unitățile ATS beneficiare ale informațiilor meteo; și
- 10) informații suplimentare (de ex. cu privire la orice limitare a serviciilor, etc.).

**\*\*\*\* AD 2.12 Caracteristicile fizice ale pistei**

O descriere detaliată a caracteristicilor fizice ale pistei, pentru fiecare pistă în parte, inclusiv:

- 1) identificatorul;
- 2) direcția adevărată, cu acuratețe de sutime de grad;
- 3) dimensiunile pistei, rotunjite la valoarea în metri sau ft;
- 4) duritatea suprafeței (PCN și datele/ informațiile asociate) și suprafața fiecărei piste și a prelungirilor de oprire asociate;
- 5) coordonatele geografice, exprimate în grade, minute, secunde și sutimi de secundă, pentru fiecare prag de pistă și fiecare capăt de pistă, și ondulația geoidului pentru fiecare prag de pistă, rotunjită la cea mai apropiată jumătate de metru sau ft.;
- 6) cotele:
  - pragurilor pistelor cu apropieri non-precizie, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau ft.; și
  - pragurilor pistelor cu apropieri de precizie, precum și cota cea mai ridicată a zonei de contact, rotunjite la cea mai apropiată jumătate de metru sau ft.;
- 7) panta fiecărei piste și prelungirilor de oprire corespunzătoare;
- 8) dimensiunile prelungirilor de oprire (dacă există), rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau ft.;
- 9) dimensiunile zonelor degajate (dacă există), rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau ft.;
- 10) dimensiunile benzilor înierbate ale pistelor;
- 11) existența unei zone fără obstacole; și
- 12) observații.

**\*\*\*\* AD 2.13 Distanțele declarate**

O descriere detaliată a distanțelor declarate, pentru fiecare direcție a fiecărei piste, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau ft., inclusiv:

- 1) identificatorul pistei;
- 2) distanța de rulare la decolare disponibilă (TORA, *Take-off Run Available*);
- 3) distanța de decolare disponibilă (TODA, *Take-off Distance Available*);
- 4) distanță de accelerare-oprire disponibilă (ASDA, *Accelerate-Stop Distance Available*);
- 5) distanța de aterizare disponibilă (LDA, *Landing Distance Available*) și
- 6) observații.

Dacă o direcție a unei piste nu poate fi folosită pentru decolare sau aterizare, sau pentru amândouă, deoarece acest lucru este interzis operațional, atunci acest lucru trebuie declarat prin cuvintele “*not usable*” sau abrevierea “*NU*” (a se vedea și Anexa 14 OACI, Vol. 1, Attachment A, Section 3).

**\*\*\*\* AD 2.14 Luminile de apropiere și ale pistei**

O descriere detaliată a sistemelor luminoase ale pistei și de apropiere, inclusiv:

- 1) identificatorul pistei;
- 2) tipul, lungimea și intensitatea sistemului luminos de apropiere;
- 3) luminile pragurilor de pistă, culoarea și “*wing bars*”;
- 4) tipul indicatorului vizual al pantei de apropiere;
- 5) lungimea luminilor din zona de contact;
- 6) lungimea, spațierea, culoarea și intensitatea luminilor axiale ale pistei;
- 7) lungimea, spațierea, culoarea și intensitatea luminilor de margine ale pistei;
- 8) culoarea luminilor de capăt de pistă și “*wing bars*”;
- 9) lungimea și culoarea luminilor prelungirilor de oprire (*‘stopway lights’*); și
- 10) observații.

**\*\*\*\* AD 2.15 Alte lumini, sursa de alimentare secundară**

Descrierea altor balizaje luminoase și a sursei de alimentare secundară, inclusiv:

- 1) localizarea, caracteristicile și orele de funcționare ale balizei de identificare/ de aerodrom (dacă există);
- 2) localizarea și sistemul luminos (dacă există) al anemometrelor/ indicatoarelor direcțiilor de aterizare;
- 3) luminile axiale și de margine ale căilor de rulare;
- 4) sursa de alimentare secundară, inclusiv timpul de comutare; și
- 5) observații.

**\*\*\*\* AD 2.16 Zona de aterizare pentru elicoptere**

O descriere detaliată a zonei/zonelor de aterizare pentru elicoptere, disponibilă la aerodrom, inclusiv:

- 1) coordonatele geografice, exprimate în grade, minute, secunde și sutimi de secundă, și ondulația geoidului, rotunjite la cea mai apropiată jumătate de metru sau ft. a centrului geometric al zonei de contact și decolare (TLOF, *Touch-down and Lift-off area*) sau a fiecărui prag al zonei pentru apropierea finală și decolare (FATO, *Final approach and Take-off area*), după caz;
- 2) cotele zonei TLOF și/sau FATO:
  - pentru apropieri non-precizie, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau ft.; și
  - pentru apropieri de precizie, rotunjite la cea mai apropiată jumătate de metru sau ft.;
- 3) dimensiunile zonelor TLOF și FATO, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau ft., tipul suprafeței, rezistența și marcajele;
- 4) direcția adevărată a FATO, cu precizie de sutime de grad;

- 5) distanțele declarate disponibile, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau ft.;
- 6) luminile de apropiere și balizajul luminos al FATO; și
- 7) observații.

#### **\*\*\*\* AD 2.17 Spațiul serviciilor de trafic aerian**

O descriere detaliată a spațiului deservit de serviciile de trafic aerian (ATS) la aerodrom, inclusiv:

- 1) identificarea spațiului și coordonatele geografice ale limitelor laterale exprimate în grade, minute și secunde;
- 2) limitele verticale;
- 3) clasa spațiului aerian;
- 4) indicativul în radiofrecvență și limba/ limbile folosită(e) de unitatea ATS;
- 5) altitudinea de tranziție; și
- 6) observații.

#### **\*\*\*\* AD 2.18 Facilități de comunicații ale serviciilor de trafic aerian**

O descriere detaliată a facilităților de comunicații ale serviciilor de trafic aerian stabilite la aerodrom, inclusiv:

- 1) denumirea serviciului;
- 2) indicativul în radiofrecvență;
- 3) frecvență (frecvențe);
- 4) adresă de acces, după caz;
- 5) ore de funcționare; și
- 6) observații.

#### **\*\*\*\* AD 2.19 Mijloacele de radionavigație și aterizare**

O descriere detaliată a mijloacelor de radionavigație și aterizare asociate procedurilor de apropiere instrumentală și celor aferente zonei terminale de aerodrom, inclusiv:

- 1) tipul mijlocului, declinația magnetică (rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade) și, după caz, tipul operațiunilor suportate pentru ILS/MLS, GNSS elementar, SBAS, GBAS, precum și, pentru VOR/ILS/MLS de asemenea declinația stației, rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade, utilizată la calibrarea mijlocului respectiv;
- 2) identificatorul;
- 3) frecvența (frecvențele), după caz;
- 4) orele de serviciu, după caz;
- 5) coordonatele geografice, exprimate în grade, minute, secunde și zecimi de secundă, ale poziției antenei transmițătorului, după caz;

6) cota antenei transmițătorului stației DME, rotunjită la cea mai apropiată valoare superioară multiplu de 30 m sau 100 ft, precum și cea a stației DME/P, rotunjită la cea mai apropiată valoare superioară multiplu de 3 m sau 10 ft; și

7) observații.

Când același mijloc este folosit în scopul navigației atât pe rută cât și la aerodrom, descrierea sa trebuie furnizată și în secțiunea ENR 4. În caz că există instalat sistem de augmentare instalat la sol (GBAS) care deservește mai multe aerodromuri, descrierea mijlocului trebuie furnizată în secțiunea fiecărui aerodrom în parte. Dacă operatorul mijlocului de radionavigație este diferit de autoritatea sau de agenția guvernamentală desemnată responsabilă, trebuie ca numele operatorului, furnizor de servicii de navigație, să fie indicat în coloana pentru observații. De asemenea, trebuie ca acoperirea asigurată de mijlocul respectiv de radionavigație să fie indicată în coloana pentru observații.

#### **\*\*\*\* AD 2.20 Reglementări locale pentru trafic**

O descriere detaliată a reglementărilor aplicabile traficului local de aerodrom, inclusiv rutele standard pentru rularea aeronavelor, regulile de parcare, pentru zboruri școală, de antrenament și similare, dar excluzând procedurile de zbor aferente.

#### **\*\*\*\* AD 2.21 Proceduri de limitare a zgomotului**

O descriere detaliată a procedurilor de limitare a zgomotului stabilite la aerodrom.

#### **\*\*\*\* AD 2.22 Proceduri de zbor**

O descriere detaliată a condițiilor și procedurilor de zbor, inclusiv a procedurilor radar sau a procedurilor ADS-B, stabilite potrivit organizării spațiului aerian la aerodrom. Când sunt stabilite proceduri de operare în condiții de vizibilitate redusă, descrierea detaliată a acestora va include:

- 1) pista / pistele și echipamentul asociat autorizate pentru operațiuni în condiții de vizibilitate redusă;
- 2) condiții meteorologice definite pentru inițierea, utilizarea și finalizarea procedurilor de operare în condiții de vizibilitate redusă;
- 3) descrierea sistemului de iluminare la sol în cazul / destinat utilizării procedurilor de vizibilitate redusă.

#### **\*\*\*\* AD 2.23 Informații suplimentare**

Informații suplimentare, precum indicarea prezențelor concentrate de păsări la aerodrom, împreună cu indicări ale mișcărilor importante zilnice între zonele de staționare și hrănire ale acestora, în măsura posibilului.

**\*\*\*\* AD 2.24 Hărțile de aerodrom**

Trebuie ca această secțiune să includă hărțile având legătură cu aerodromul respectiv, în ordinea și formatul precizate în continuare:

- 1) Harta aerodromului/ heliportului – OACI;
- 2) Harta zonelor de parcare/acostare 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 Cat II și III);
- 7) Harta zonală – OACI (rutele de plecare și tranzit);
- 8) Harta pentru plecările standard instrumentale – OACI (SID);
- 9) Harta zonală – OACI (rutele de sosire și tranzit);
- 10) Harta pentru sosirile standard instrumentale – OACI (STAR);
- 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) Concentrațiile de păsări din vecinătatea aerodromului.

Dacă anumite hărți nu sunt produse, trebuie ca o declarație referitoare la acest fapt să existe în GEN 3.2, Hărțile Aeronautice.

*Notă : Un „ buzunar” poate fi utilizat pentru a introduce în AIP harta de teren și obstacole de aerodrom în formatul electronic corespunzător.*

**AD 3. HELIPORTURI**

Atunci când la un aerodrom există asigurată o zonă de aterizare pentru elicoptere, informațiile asociate acesteia trebuie listate numai la \*\*\*\* AD 2.16.

*Notă: \*\*\*\* trebuie înlocuit cu indicatorul de localizare OACI corespunzător.*

**\*\*\*\* AD 3.1 Indicatorul de localizare OACI și numele heliportului**

*Această secțiune trebuie să conțină indicatorul de localizare OACI alocat aerodromului și numele aerodromului. Indicatorul de localizare OACI alocat aerodromului trebuie să constituie parte integrantă din sistemul de referință aplicabil tuturor sub-secțiunilor secțiunii AD 3.*

### **\*\*\*\* AD 3.2 Datele geografice și administrative ale heliportului**

Această secțiune 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/ localizarea sa;
- 2) direcția și distanța de la punctul de referință al heliportului față de centrul orașului pe care îl deserveste;
- 3) cota heliportului, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau ft. și temperatura de referință;
- 4) undulația geoidului pentru poziția cotei heliportului, rotunjită la valoarea cea mai apropiată în metri sau ft.;
- 5) declinația magnetică rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade, data informației și variația anuală;
- 6) numele administrației heliportului, adresa, numerele de telefon, telefax, telex și adresa AFS;
- 7) tipurile de trafic permise pe heliport (IFR/VFR, etc); și
- 8) observații.

### **\*\*\*\* AD 3.3 Orele de funcționare**

O descriere detaliată a orelor de funcționare a serviciilor furnizate la heliport, inclusiv:

- 1) serviciile administrative ale heliportului;
- 2) serviciile de vamă și graniță;
- 3) serviciile medicale și sanitare;
- 4) serviciul de informare aeronautică - Biroul AIS Briefing;
- 5) biroul de pistă al serviciilor de trafic aerian – ARO, *Aerodrome Reporting Office*;
- 6) serviciul de informare meteorologică aeronautică – Biroul MET Briefing;
- 7) serviciile de trafic aerian;
- 8) serviciile de alimentare cu combustibili;
- 9) serviciile de deservire - *handling*;
- 10) securitatea;
- 11) serviciile de degivrare; și
- 12) observații.

### **\*\*\*\* AD 3.4 Serviciile și facilitățile de deservire ('handling')**

O descriere detaliată a serviciilor și facilităților de deservire disponibile la heliport, inclusiv:

- 1) facilitățile de deservire pentru marfă;
- 2) tipurile de petrol și ulei disponibile;
- 3) facilitățile de realimentare și capacitatea;
- 4) facilitățile de degivrare;

- 5) spațiu disponibil în hangar pentru aeronavele care staționează;
- 6) facilități de reparare pentru aeronavele care staționează; și
- 7) observații.

#### **\*\*\*\* AD 3.5 Facilități pentru pasageri**

O scurtă descriere a facilităților pentru pasageri disponibile la heliport, inclusiv:

- 1) *hoteluri la sau în vecinătatea heliportului;*
- 2) *restaurante la sau în vecinătatea heliportului;*
- 3) *posibilități de transport;*
- 4) facilități medicale;
- 5) *bănci și birouri poștale la sau în vecinătatea heliportului;*
- 6) *birouri turistice;* și
- 7) observații.

#### **\*\*\*\* AD 3.6 Serviciile de salvare și luptă contra incendiilor**

O descriere detaliată a serviciilor de salvare și luptă contra incendiilor și a echipamentelor disponibile la aerodrom, inclusiv:

- 1) categoria serviciului de luptă împotriva incendiilor al aerodromului;
- 2) echipamentele de salvare;
- 3) *capacitățile de a îndepărta aeronave avariate;* și
- 4) observații.

#### **\*\*\*\* AD 3.7 Disponibilitatea sezonieră - eliberarea suprafețelor de mișcare**

O descriere detaliată a echipamentelor și a priorităților operaționale stabilite pentru eliberarea/ curățarea suprafețelor de mișcare ale heliportului, inclusiv:

- 1) tipul (tipurile) de echipament de curățare/ eliberare a suprafețelor;
- 2) prioritățile; și
- 3) observații.

#### **\*\*\*\* AD 3.8 Datele privind platformele, căile de rulare și pozițiile de verificare**

Detalii privind caracteristicile fizice ale platformelor, căilor de rulare și a pozițiilor desemnate pentru verificări, inclusiv:

- 1) suprafața și rezistența platformelor, pozițiile de staționare a elicopterelor;
- 2) lățimea, suprafața și identificarea căilor de rulare la sol a elicopterelor;
- 3) lățimea și identificarea căilor de rulare în aer a elicopterelor și rutele aeriene de tranzit;
- 4) pozițiile și cotele punctelor de verificare a altimetrului (rotunjite la valoarea cea mai apropiată în metri sau ft);
- 5) poziția punctelor de verificare VOR;

- 6) poziția punctelor de verificare INS, exprimată în grade, minute, secunde și sutimi de secundă; și
- 7) observații.

Acolo unde există prezentate poziții de verificare pe o hartă a heliportului, acest lucru trebuie indicat și în această sub-sectiune.

#### **\*\*\*\* AD 3.9 Marcajele**

O descriere a marcajelor aferente zonei de apropiere finală și decolare, precum și căilor de rulare, inclusiv:

- 1) marcajele aferente zonei de apropiere finală și decolare;
- 2) marcajele aferente căilor de rulare la sol și în aer și rutelor aeriene de tranzit;
- 3) observații.

#### **\*\*\*\* AD 3.10 Obstacolele la heliport**

O descriere detaliată a obstacolelor, inclusiv:

1) obstacolele în Zona 2:

- a) identificatorul sau desemnarea obstacolului;
- b) tipul obstacolului;
- c) poziția obstacolului, reprezentată prin coordonatele geografice exprimate în grade, minute, secunde și zecimi de secundă;
- d) cota și înălțimea obstacolului, rotunjită la cea mai apropiată valoare în metri sau ft;
- e) marcajul obstacolului, precum și tipul și culoarea marcajului luminos, acolo unde există;
- f) după caz, o indicație a disponibilității listei obstacolelor în format electronic, și o referire la secțiunea GEN 3.1.6; și
- g) indicația NIL, dacă este cazul.

*Nota 1: Cap. 10, secțiunea 10.2.2 din prezenta reglementare furnizează o descriere a Zonei 2, în timp ce Anexa 8, Fig. A8-2 din prezenta reglementare conține ilustrarea grafică a suprafețelor de colectare a datelor de obstacolare și criteriile care se utilizează pentru a identifica obstacolele în Zona 2.*

*Nota 2: Specificațiile privind determinarea și raportarea (acuratețea măsurărilor în teren și integritatea datelor) pozițiilor (latitudinea și longitudinea) și cotele/ înălțimile pentru obstacolele aferente Zonei 2 sunt prevăzute în RACR-ATS, Anexa 5, Tab. 1 și 2, în conformitate cu prevederile similare din Anexa 11 OACI, Appendix 5, Tab. 1 și 2, precum și în Anexa 14 OACI, Vol. II, Appendix 1, Tables 1 și 2.*

2) obstacolele în Zona 3:

- a) identificatorul sau desemnarea obstacolului;
- b) tipul obstacolului;
- c) poziția obstacolului, reprezentată prin coordonatele geografice exprimate în grade, minute, secunde și zecimi de secundă;

- d) cota și înălțimea obstacolului, rotunjită la cea mai apropiată valoare în metri sau ft;
- e) marcajul obstacolului, precum și tipul și culoarea marcajului luminos, acolo unde există;
- f) după caz, o indicație a disponibilității listei obstacolelor în format electronic, și o referire la secțiunea GEN 3.1.6; și
- g) indicația NIL, dacă este cazul.

*Nota 1: Cap. 10, secțiunea 10.2.3 din prezenta reglementare furnizează o descriere a Zonei 3, în timp ce Anexa 8, Fig. A8-3 din prezenta reglementare conține ilustrarea grafică a suprafețelor de colectare a datelor de obstacolare și criteriile care se utilizează pentru a identifica obstacolele în Zona 3.*

*Nota 2: Specificațiile privind determinarea și raportarea (acuratețea măsurărilor în teren și integritatea datelor) pozițiilor (latitudinea și longitudinea) și cotele/ înălțimile pentru obstacolele aferente Zonei 3 sunt prevăzute în Anexa 14 OACI, Vol. II, Appendix 1, Tables 1, respectiv 2.*

#### **\*\*\*\* AD 3.11 Informațiile meteorologice furnizate la heliport**

O descriere detaliată a informațiilor meteorologice disponibile la heliport și indicarea biroului serviciilor meteorologice aeronautice care este responsabil pentru serviciul respectiv, inclusiv:

- 1) numele biroului meteorologic asociat;
- 2) orele de serviciu și, acolo unde este cazul, desemnarea biroului meteorologic responsabil în afara acestor ore;
- 3) unitatea/biroul responsabil cu întocmirea prognozelor TAF, perioadele de valabilitate și intervalele de emisie a prognozelor;
- 4) disponibilitatea prognozelor pentru aterizare la heliport și intervalul de emisie;
- 5) informații despre modul de furnizare a informațiilor și/sau consultanței;
- 6) tipurile de documentații de zbor disponibile și limba(limbile) folosită(e) în aceste documentații;
- 7) hărți și alte informații disponibile pentru informare și consultanță;
- 8) echipamente suplimentare (de exemplu radar meteo) disponibile pentru furnizarea de informații despre condițiile meteo;
- 9) unitățile ATS beneficiare a informațiilor meteo; și
- 10) informații suplimentare (de ex. cu privire la orice limitare a serviciilor, etc.).

#### **\*\*\*\* AD 3.12 Informații despre heliport**

O descriere detaliată a dimensiunilor heliportului și informații asociate, inclusiv:

- 1) tipul heliportului – la nivelul solului, la înălțime sau helideck;
- 2) dimensiunile zonei de contact și decolare (TLOF, *Touch-down and Lift-off*), rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau ft;
- 3) direcția adevărată a zonei de apropiere finală și decolare (FATO, *Final Approach and Take-off*), cu precizie de sutime de grad;

- 4) dimensiunile zonei FATO, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau ft și tipul suprafeței;
- 5) rezistența suprafeței și la încărcare a TLOF;
- 6) coordonatele geografice, exprimate în grade, minute, secunde și sutimi de secundă și ondulația geoidului, valoare rotunjită la cea mai apropiată jumătate de metru sau ft., a centrului geometric al zonei de contact și decolare (TLOF) sau a fiecărui prag al zonei pentru apropierea finală și decolare (FATO), acolo unde este cazul;
- 7) cotele și panta zonei TLOF și/sau FATO:
  - pentru apropierile non-precizie, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau ft.; și
  - pentru apropierile de precizie, rotunjite la cea mai apropiată jumătate de metru sau ft.;
- 8) dimensiunile zonei de siguranță;
- 9) dimensiunile zonelor degajate;
- 10) existența unui sector fără obstacole; și
- 11) observații.

#### **\*\*\*\* AD 3.13 Distanțele declarate**

O descriere detaliată a distanțelor declarate ale heliportului, rotunjite la cea mai apropiată valoare în metri sau ft., inclusiv:

- 1) distanța de decolare disponibilă;
- 2) distanță de ratare a decolării disponibilă;
- 3) distanța de aterizare disponibilă; și
- 4) observații.

#### **\*\*\*\* AD 3.14 Luminile de apropiere și ale zonei FATO**

O descriere detaliată a luminilor de apropiere și ale zonei FATO, inclusiv:

- 1) tipul, lungimea și intensitatea sistemului luminos de apropiere;
- 2) tipul indicatorului vizual al pantei de apropiere;
- 3) caracteristicile și localizarea luminilor zonei FATO;
- 4) caracteristicile și localizarea luminilor punctului-țintă (*'aiming point'*);
- 5) caracteristicile și localizarea sistemului luminos al zonei TLOF; și
- 6) observații.

#### **\*\*\*\* AD 3.15 Alte surse luminoase, sursa de alimentare secundară**

O descriere a altor surse luminoase și a sursei de alimentare secundară, inclusiv:

- 1) localizarea, caracteristicile și orele de funcționare a farului heliportului;
- 2) localizarea și luminile indicatorului direcției vântului (WDI);
- 3) luminile axiale și de margine ale căilor de rulare;
- 4) sursa de alimentare secundară, inclusiv timpul de comutare; și
- 5) observații.

**\*\*\*\* AD 3.16 Spațiul deservit de serviciile de trafic aerian**

O descriere detaliată a spațiului deservit de serviciile de trafic aerian (ATS) organizate la heliport, inclusiv:

- 1) identificarea spațiului și coordonatele geografice ale limitelor laterale exprimate în grade, minute și secunde;
- 2) limitele verticale;
- 3) clasa spațiului aerian;
- 4) indicativul în radiofrecvență și limba/ limbile folosită(e) de unitatea ATS;
- 5) altitudinea de tranziție; și
- 6) observații.

**\*\*\*\* AD 3.17 Facilitățile de comunicații ale serviciilor de trafic aerian**

O descriere detaliată a facilităților de comunicații ale serviciilor de trafic aerian stabilite la heliport, inclusiv:

- 1) denumirea serviciului;
- 2) call-sign
- 3) frecvență (frecvențe);
- 4) ore de funcționare; și
- 5) observații.

**\*\*\*\* AD 3.18 Mijloace de radionavigație și aterizare**

O descriere detaliată a mijloacelor de radionavigație și aterizare asociate procedurilor de apropiere instrumentală și celor aferente zonei terminale stabilite la heliport, inclusiv:

- 1) tipul mijlocului, declinația magnetică (rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade) și, după caz, tipul operațiunilor suportate pentru ILS/MLS, GNSS elementar, SBAS, GBAS, precum și, pentru VOR/ILS/MLS de asemenea declinația stației, rotunjită la cea mai apropiată valoare în grade, utilizată la calibrarea mijlocului respectiv;
- 2) identificatorul;
- 3) frecvența (frecvențele), după caz;
- 4) orele de serviciu, după caz;
- 5) coordonatele geografice, exprimate în grade, minute, secunde și zecimi de secundă, ale poziției antenei transmițătorului, după caz;
- 6) cota antenei transmițătorului stației DME, rotunjită la cea mai apropiată valoare superioară multiplu de 30 m sau 100 ft, precum și cea a stației DME/P, rotunjită la cea mai apropiată valoare superioară multiplu de 3 m sau 10 ft; și
- 7) observații.

Când același mijloc este folosit în scopul navigației atât pe rută cât și la heliport, descrierea sa trebuie furnizată și în secțiunea ENR 4. În caz că există instalat sistem de augmentare instalat la sol (GBAS) care deservește mai multe heliporturi, descrierea

mijlocului trebuie furnizată în secțiunea fiecărui heliport în parte. Dacă operatorul mijlocului de radionavigație este diferit de autoritatea sau de agenția guvernamentală desemnată responsabilă, trebuie ca numele operatorului, furnizor de servicii de navigație, să fie indicat în coloana pentru observații. De asemenea, trebuie ca acoperirea asigurată de mijlocul respectiv de radionavigație să fie indicată în coloana pentru observații.

#### **\*\*\*\* AD 3.19 Reglementări locale de trafic**

O descriere detaliată a reglementărilor aplicabile traficului la heliport, inclusiv rutele standard pentru rularea elicopterelor, reguli de parcare, pentru zboruri școală și de antrenament și similare, dar exclusiv procedurile de zbor.

#### **\*\*\*\* AD 3.20 Procedurile de limitare a zgomotului**

O descriere detaliată a procedurilor de limitare a zgomotului stabilite la heliport.

#### **\*\*\*\* AD 3.21 Proceduri de zbor**

O descriere detaliată a condițiilor și procedurilor de zbor, inclusiv procedurile radar și/sau proceduri ADS-B, stabilite potrivit organizării spațiului aerian la heliport. Când sunt stabilite, procedurile de operare în condiții de vizibilitate redusă la heliport, descrierea detaliată a acestora va include:

- 1) zone de contact/decolare (TLOF) și echipament asociat autorizate pentru operațiuni în condiții de vizibilitate redusă;
- 2) condiții meteorologice definite pentru inițierea, utilizarea și terminarea procedurilor de operare în condiții de vizibilitate redusă;
- 3) descrierea sistemului de iluminare la sol în cazul utilizării procedurilor de operare în condiții de vizibilitate redusă.

#### **\*\*\*\* AD 3.22 Informații suplimentare**

Informații suplimentare, cum ar fi indicarea concentrărilor de păsări la heliport, împreună cu indicații privind mișcările lor importante zilnice între zonele de staționare și hrănire.

#### **\*\*\*\* AD 3.23 Hărțile aferente unui heliport**

Trebuie ca această secțiune să includă hărțile având legătură cu heliportul respectiv, în ordinea și formatul precizate în continuare:

- 1) Harta aerodromului/ heliportului – OACI;
- 2) Harta zonală – OACI (rutele de plecare și tranzit);
- 3) Harta pentru plecările standard instrumentale – OACI (SID);
- 4) Harta zonală – OACI (rutele de sosire și tranzit);
- 5) Harta pentru sosirile standard instrumentale – OACI (STAR);
- 6) Harta cu altitudini minime de supraveghere ATC – OACI;

- 7) Harta de apropiere instrumentală – OACI (pentru fiecare pistă și tip de procedură);
- 8) Harta de apropiere la vedere – OACI; și
- 9) Concentrațiile de păsări din vecinătatea aerodromului.

Dacă anumite hărți nu sunt produse, trebuie ca o declarație referitoare la acest fapt să existe în secțiunea GEN 3.2, Hărțile Aeronautice.

**Anexa 2.****FORMATUL SNOWTAM****GHID DE COMPLETARE A FORMATULUI SNOWTAM****1. Generalități**

- a. Când se dau informații pentru două sau trei piste de la același aeroport se repetă numai câmpurile de la C până la P inclusiv.
- b. Când nu există informații corespunzătoare unui câmp acesta se va scoate cu totul din mesaj.
- c. Se va utiliza sistemul de măsură metric, fără specificarea unității de măsură.
- d. Validitatea maximă a unui SNOWTAM este de 24 de ore. Un nou SNOWTAM trebuie emis de fiecare dată când apar modificări semnificative ale condițiilor specificate anterior. Următoarele modificări la starea pistei sunt considerate semnificative:
- 1) modificarea coeficientului de frânare cu aproximativ 0.05;
  - 2) modificări în grosimea depunerii mai mult de : 20 mm pentru zăpadă uscată, 10 mm pentru zăpadă udă, 3 mm pentru zăpadă amestecată cu apă;
  - 3) modificarea lungimii disponibile a pistei cu 10% sau mai mult;
  - 4) orice modificare a felului depunerilor sau acoperirii existente care impune o reclasificare în câmpurile F sau T a SNOWTAM-ului;
  - 5) când există bancuri însemnate de zăpadă pe una sau ambele părți ale pistei, orice modificare în înălțime sau distanță față de axul pistei;
  - 6) orice schimbare în vizibilitatea luminilor pistei cauzate de obscurizarea mijloacelor vizuale;
  - 7) orice alte condiții cunoscute a fi semnificative, în funcție de experiență sau de condițiile locale.
- e. Antet abreviat "TTAAiiii CCCC MMYGGgg (BBB)" este inclus pentru a facilita procesarea automată a mesajelor SNOWTAM în bănci de date. Detalierea acestor simboluri este, după cum urmează:
- TT = indicatorul de date pentru SNOWTAM = SW;
- AA = indicatorul geografic pentru FIR Bucuresti (LR),
- iiii =seria SNOWTAM într-un grup de 4 cifre;
- CCCC = indicator de localizare, format din 4 litere, al aerodromului la care se referă mesajul SNOWTAM ( vezi *Location Indicators* (Documentul 7910 OACI));
- MMYYGGgg = dată/timp de constatare/măsurare, din care:
- MM = lună, e.g. January = 01, December = 12
- YY = ziua din lună
- GGgg = timpul în ore (GG) și minute (gg) UTC;
- (BBB) = grup opțional pentru:
- Corectarea unui mesaj SNOWTAM anterior transmis cu aceeași serie = COR.

*Notă : Parantezele la (BBB) sunt utilizate pentru a indica că acest grup este opțional.*

*Exemplu:* Antet abreviat SNOWTAM nr. 150 de la Sibiu, măsurare/constatare în 7 Noiembrie la 0620 UTC:

SWLR0150 LRSB 11070620

**2. Câmpul A** – Indicativul de localizare al aerodromului (indicativ de localizare din patru litere).

**3. Câmpul B** – Data și timpul sub forma unui grup de opt cifre – timpul observării va fi exprimat sub forma lună, zi, ora, minut UTC; acest câmp trebuie să fie întotdeauna completat.

**4. Câmpul C** – Numărul cel mai mic al indicativului pistei.

**5. Câmpul D** – Lungimea curățată a pistei exprimată în metri, dacă este mai mică decât lungimea publicată (a se vedea câmpul T);

**6. Câmpul E** – Lațimea curățată a pistei exprimată în metri, dacă este mai mică decât cea publicată; dacă este decalată stânga sau dreapta față de axul pistei, așa cum este văzută dinspre pragul care are cel mai mic indicator, se inserează "L" sau "R".

**7. Câmpul F** – Condițiile pe toată lungimea pistei, așa cum a fost explicat în formatul SNOWTAM. Combinații corespunzătoare ale acestor numere pot fi folosite pentru a indica variația condițiilor de-a lungul segmentelor pistei. Dacă pe aceeași porțiune a pistei sunt prezente mai multe depozite de depuneri, acestea trebuie raportate secvențial de sus până jos. Bancurile de zăpadă, adâncimile considerabil mai mari decât valorile medii sau alte caracteristici specifice ale depunerilor pot fi raportate în clar în câmpul T.

*Notă : Definițiile diferitelor tipuri de zăpadă sunt date la sfârșitul acestei anexe.*

**8. Câmpul G** – Grosimea medie în milimetri a depunerilor pentru fiecare treime din lungimea totală a pistei sau "XX" dacă nu este măsurabilă sau operațional semnificativă; evaluarea va fi făcută cu o precizie de 20 mm pentru zăpada uscată, 10 mm pentru zăpadă umedă și 3 mm pentru zăpadă cu apă.

**9. Câmpul H** – Coeficientul de frânare pe fiecare treime a pistei și instrumentul de măsurare a frecării folosit. Coeficientul măsurat sau calculat (două cifre) sau, dacă nu este disponibil, coeficientul de frânare estimat (o singură cifră) va fi exprimat relativ la pragul cu indicativul cel mai mic. Se inserează codul 9 atunci când condițiile suprafeței sau instrumentul de determinare a coeficientului de frânare nu permit efectuarea măsurătorii. Se vor folosi următoarele abrevieri pentru a indica instrumentul de măsură folosit :

BRD - *Brakemeter- Dynometer*  
GRT - *Grip tester*  
MUM - *Mu-meter*  
RFT - *Runway friction tester*  
SFH - *Surface friction tester (high-pressure tyre)*  
SFL - *Surface friction tester (low-pressure tyre)*  
SKH - *Skiddometer (high-pressure tyre)*  
SKL - *Skiddometer (low-pressure tyre)*  
TAP - *Tapley meter*

Dacă este folosit un alt tip de echipament, acesta va fi specificat în clar.

**10. Câmpul J** – Bancuri de zăpadă periculoase. Dacă sunt prezente se inserează grosimea acestora în centimetri și distanța de la marginea pistei în metri, urmată de partea pe care se află, respectiv stânga (“L”) sau dreapta (“R”) sau ambele părți, așa cum este văzută pista dinspre pragul cu cel mai mic indicator.

**11. Câmpul K** – Dacă luminile pistei sunt neclare se inserează “YES” urmat de “L”, “R” sau ambele “LR” așa cum sunt văzute dinspre pragul cu cel mai mic indicator.

**12. Câmpul L** – Când vor fi executate curățiri ulterioare se va specifica lungimea și lățimea pistei sau “TOTAL” dacă pista va fi complet curățată.

**13. Câmpul M** – Se inserează timpul estimat când se vor încheia lucrările, exprimat în UTC.

**14. Câmpul N** – Codurile folosite în câmpul F pot fi folosite pentru a descrie starea căilor de rulare; se inserează “NO” dacă nu sunt disponibile căi de rulare pentru a deservi pista asociată.

**15. Câmpul P** – Dacă este cazul se inserează “YES” urmat de distanța laterală în metri.

**16. Câmpul R** – Codurile folosite în câmpul F pot fi folosite pentru a descrie starea platformei; se inserează “NO” dacă platforma nu este utilizabilă.

**17. Câmpul S** – Se inserează timpul estimat al următoarei observații/măsurători, exprimat în UTC.

**18. Câmpul T** – Descrie în clar orice informație semnificativ operațională și va include întotdeauna informații privitoare la lungimea necurățată a pistei (câmpul D) și informații privitoare la suprafața contaminată a pistei (câmpul F) pentru fiecare treime a pistei (dacă este cazul), în conformitate cu următoarea scală:

Pista contaminată 10% - dacă mai puțin de 10% din pistă este contaminată

Pista contaminată 25% - dacă pista este contaminată între 11% și 25%

Pista contaminată 50% - dacă pista este contaminată între 26% și 50%

Pista contaminată 100% - dacă pista este contaminată între 51% și 100%

## EXEMPLU DE COMPLETARE A FORMATULUI SNOWTAM

GG LREXTERN LRINTERN

070624 LRBBYNYX

SWLR0149 LROP 11070620

(SNOWTAM 0149

A)LROP      B)11070620      C)08R      D)\_\_\_\_\_ P)

C)08R      D)\_\_\_\_\_ P)

R).....      S).....      T)..... )

## DEFINIȚII ALE DIFERITELOR TIPURI DE ZĂPADĂ

**Zloată.** Amestec de zăpadă cu apă care poate fi îndepărtată prin împrăștiere la o mișcare semicirculară față de sol; greutate specifică 0.5 până la 0.8.

**Notă:** Combinație de gheață, zăpadă și/sau bălți de apă, mai ales când plouă, ninge și plouă, sau ninge, produce depozite cu greutatea specifică în exces de 0.8. Aceste depozite,

*datorită conținutului mare de apă/gheață, au un aspect mai degrabă translucid decât mat și, la greutate specifică mai mari, vor fi identificabile din zloată.*

**Zăpadă uscată** – zăpadă care poate fi spulberată dacă este afânată, sau dacă se strânge în mână pentru a se compacta, iar la eliberare va cădea împăștiindu-se în particule; greutate specifică până la 0.35 exclusiv;

**Zăpadă udă** – zăpadă care dacă se strânge în mână va lua forma unui bulgăre de zăpadă; greutate specifică 0.35 până la 0.5 exclusiv;

**Zăpadă compactată** – zăpadă care se comprimă într-o masă solidă, care rezistă unor compresii ulterioare sau se sfarmă în bucăți; greutate specifică mai mare de 0.5 inclusiv.

**Formatul SNOWTAM**, la care face referire Cap. 5, 5.2.3 din prezenta reglementare, este după cum urmează:

( Cap COM )	( INDICATOR DE PRIORITY )	( ADRESE )		≡≡≡
	( DATA ȘI ORA COMPLETĂRII )	( INDICATORUL ORIGINATORULUI )		≡≡≡
(Cap abreviat)	(SWLR NUMĂR NOTAM)	(INDICATOR OACI)	DATA / ORA OBSERVĂRII	(GRUP OPȚIONAL)
S	W   L <sup>*</sup>   R <sup>*</sup>	L   R		≡≡≡ (

SNOWTAM → (Număr SNOWTAM)

( INDICATORUL DE LOCALIZARE AL AERODROMULUI )	A)	→																					
( DATA ȘI TIMPUL OBSERVĂRII (UTC) )	B)	→																					
( INDICATORUL PISTEI )	C)	→																					
( LUNGIMEA PISTEI CURĂȚATE, DACĂ LUNGIMEA ESTE MAI MICĂ DECÂT CEA PUBLICATĂ (m) )	D)	→																					
( LĂȚIMEA PISTEI CURĂȚATE, DACĂ LĂȚIMEA ESTE MAI MICĂ DECÂT CEA PUBLICATĂ (m; dacă este decalată stânga / dreapta față de axul pistei se adaugă după caz "L" sau "R") )	E)	→																					
(CONDIȚIILE PE TOATĂ LUNGIMEA PISTEI (observațiile se fac pentru fiecare treime de pistă calculată de la pragul cu cel mai mic indicativ) NIL – PISTĂ CURĂȚATĂ ȘI USCATĂ 1 – UMEDĂ 2 – UDĂ SAU CU BALȚI DE APĂ 3 – ACOPERITĂ CU CHICIURĂ SAU BRUMĂ (grosimea în mod normal sub 1 mm) 4 – ZĂPADĂ USCATĂ 5 – ZĂPADĂ UMEDĂ 6 – ZĂPADĂ CU APĂ (ZLOATĂ, moină) 7 – GHEAȚĂ 8 – ZĂPADĂ COMPACTĂ SAU VISCOLITĂ 9 – URME SAU BRAZDE ÎNGHEȚATE	F)	→																					
( GROSIMEA MEDIE A DEPUNERILOR PENTRU FIECARE TREIME DIN LUNGIMEA TOTALĂ A PISTEI (mm) )	G)	→																					
( COEFICIENTUL DE FRÂNARE PE FIECARE TREIME A PISTEI ȘI ECHIPAMENTUL CU CARE S-A EFECTUAT MĂSURĂTOAREA	H)	→																					
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">COEFICIENTUL DE FRÂNARE CALCULAT SAU EVALUAT</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">sau</td> <td style="width: 40%;">COEFICIENTUL DE FRÂNARE ESTIMAT</td> </tr> <tr> <td>0.40 și mai mult</td> <td></td> <td>BUNĂ - 5</td> </tr> <tr> <td>între 0.39 și 0.36</td> <td></td> <td>MEDIE/BUNĂ - 4</td> </tr> <tr> <td>între 0.35 și 0.30</td> <td></td> <td>MEDIE - 3</td> </tr> <tr> <td>între 0.29 și 0.26</td> <td></td> <td>MEDIE / SLABĂ 2</td> </tr> <tr> <td>0.25 și mai puțin</td> <td></td> <td>SLABĂ - 1</td> </tr> <tr> <td>9 – nedeterminabil</td> <td></td> <td>NEDETERMINABILĂ - 9</td> </tr> </table> <p>(Pentru coeficientul de frânare calculat sau măsurat se vor folosi două cifre, pentru coeficientul de frânare estimat se va folosi o singură cifră)</p>	COEFICIENTUL DE FRÂNARE CALCULAT SAU EVALUAT	sau	COEFICIENTUL DE FRÂNARE ESTIMAT	0.40 și mai mult		BUNĂ - 5	între 0.39 și 0.36		MEDIE/BUNĂ - 4	între 0.35 și 0.30		MEDIE - 3	între 0.29 și 0.26		MEDIE / SLABĂ 2	0.25 și mai puțin		SLABĂ - 1	9 – nedeterminabil		NEDETERMINABILĂ - 9		→
COEFICIENTUL DE FRÂNARE CALCULAT SAU EVALUAT	sau	COEFICIENTUL DE FRÂNARE ESTIMAT																					
0.40 și mai mult		BUNĂ - 5																					
între 0.39 și 0.36		MEDIE/BUNĂ - 4																					
între 0.35 și 0.30		MEDIE - 3																					
între 0.29 și 0.26		MEDIE / SLABĂ 2																					
0.25 și mai puțin		SLABĂ - 1																					
9 – nedeterminabil		NEDETERMINABILĂ - 9																					
( MALURI DE ZĂPADĂ PERICULOASE (se înscrie înălțimea (cm) / distanța față de marginea pistei (m) urmată de "L", "R" sau "LR", după caz) )	J)	→																					
( LUMINILE PISTEI (dacă se văd cu dificultate se înserează "YES" urmat de "L", "R" sau "LR", după caz) )	K)	→																					
( URMĂTOAREA CURĂȚIRE (dacă curățirea se face pe toată lungimea și lățimea pistei inserază "TOTAL") )	L)	→																					
( SE PRECONIZEAZĂ CĂ VA FI COMPLET CURĂȚATĂ LA .....(UTC) )	M)	→																					
( CĂI DE RULARE (dacă nu sunt căi de RULARE disponibile se înserează "NO") )	N)	→																					
( BANCURI DE ZĂPADĂ PE CĂILE DE RULARE (dacă bancurile sunt mai mari de 60 cm se înserează "YES" urmat de distanța între bancuri) )	P)	→																					
( PLATFORMA (dacă este inutilizabilă se înserează "NO") )	R)	→																					
( URMĂTOAREA OBSERVAȚIE/MĂSURĂTOARE PLANIFICATĂ ESTE LA (luna/ziua/ora UTC) )	S)	→																					
( OBSERVAȚII ÎN LIMBAJ CLAR (incluzând dimensiunile suprafeței contaminate și alte informații operațional semnificative) )	T)	≡≡≡																					

NOTĂ : 1.\* Se înserează literele corespunzătoare statului așa cum sunt date în Documentul 7910 OACI, Partea a doua.  
2. Pentru informații despre mai multe piste de la un aerodrom se vor repeta câmpurile de la C până la P.  
3. Cuvintele din paranteze ( ) nu trebuie transmise.

SEMNĂTURA ORIGINATORULUI (EMITENTULUI) (nu se transmite)

## **Anexa 3.**

### **FORMATUL ASHTAM**

(Notă: Relativ la Cap. 5, 5.2.4)

#### **GHID DE COMPLETARE A FORMATULUI ASHTAM**

##### **1. Generalități**

1.1 Mesajul ASHTAM furnizează informații privind starea activității unui vulcan când există o modificare sau când este de așteptat ca activitatea vulcanului să fie semnificativ operațional. Această informație este asigurată utilizând codul de culori privind nivelul de alertă vulcanic prezentat în para. 3.5.

1.2 În eventualitatea unei erupții vulcanice, în urma căreia se formează un nor de cenușă semnificativ operațional, mesajul ASHTAM furnizează, de asemenea, informații referitoare la localizarea, întinderea și mișcarea norului de cenușă, precum și rutele aeriene și nivelurile de zbor afectate.

1.3 Emiterea unui mesaj ASHTAM, în conformitate cu Secțiunea 3 care urmează, nu trebuie amânată până când toate informațiile necesare completării câmpurilor de la A) la K) sunt disponibile, ci trebuie emisă o comunicare imediat după primirea informației privind erupția care a avut loc sau care va avea loc sau despre modificarea semnificativ operațională a stării activității unui vulcan sau ca urmare a raportării existenței unui nor de cenușă vulcanică. În cazul unei erupții așteptate, fără apariția unui nor de cenușă, câmpurile de la A) la E) trebuie completate, iar câmpurile de la F) la I) indicate ca N/A. Similar, dacă a fost raportat un nor de cenușă vulcanică, e.g. prin intermediul unui raport special de zbor, dar sursa vulcanului este necunoscută la acel moment, mesajul ASHTAM trebuie emis inițial cu câmpurile de la A) la E) completate cu „unknown”, iar câmpurile de la F) la K) trebuie completate corespunzător în baza raportului special de zbor, așteptând o notificare cu noi informații. În alte circumstanțe, dacă o informație necesară completării unuia dintre câmpurile de la A) la K) nu este disponibilă, acesta se indică cu NIL.

1.4 Validitatea maximă a unui mesaj ASHTAM este de 24 de ore. Un nou mesaj ASHTAM trebuie emis de fiecare dată când apar modificări ale nivelului de alertă.

##### **2. Antet abreviat**

2.1 Folosind antetul uzual de comunicații AFTN, antetul abreviat “TT AAIiii CCCC MMYYGg (BBB)” este inclus pentru a facilita procesarea automată a mesajelor ASHTAM în bănci de date. Detalierea acestor simboluri este, după cum urmează:

TT = indicatorul de date pentru ASHTAM = VA;

AA = indicatorul geografic pentru FIR București (LR),

iii = seria ASHTAM într-un grup de 4 cifre;

CCCC = indicator de localizare, format din 4 litere, al regiunii de informare a zborului afectată (vezi *Location Indicators* (Documentul 7910 OACI), Partea 5, adresele centrelor FIR/UIR);

MMYYGg = dată/timp de constatare/măsurare, din care:

MM = lună, e.g. January = 01, December = 12

YY = ziua din lună

GGgg = timpul în ore (GG) și minute (gg) UTC;

(BBB) = grup opțional pentru:

Corectarea unui mesaj ASHTAM anterior transmis cu aceeași serie =COR.

*Notă : Parantezele la (BBB) sunt utilizate pentru a indica că acest grup este opțional.*

*Exemplu:* Antet abreviat ASHTAM pentru FIR București nr. 149, raportat în 7 Noiembrie la 0620 UTC:

VALR0001 LRBB 11070620

### **3. Conținutul unui mesaj ASHTAM**

3.1 Câmpul A - Regiunea de informare a zborului afectată echivalentul în limbaj clar al indicatorului de localizare din antetul abreviat , în acest exemplu „FIR Bucuresti”.

3.2 Câmpul B – Data și ora (UTC) primei erupții.

3.3 Câmpul C – Numele și numărul vulcanului înregistrat în Documentul OACI *Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds* ( Doc. 9691), Appendix H.

3.4 Câmpul D - Latitudinea/longitudine în grade sau radialul vulcanului și distanța de la mijlocul de navigație ( înregistrate în Documentul OACI *Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds* ( Doc. 9691), Appendix H.

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 vulcanică
COD VERDE	<p>Vulcanul este în stare normală, nu erupe</p> <p><i>sau după o modificare de la un nivel de alertă mai înalt</i></p> <p>Activitatea vulcanică este considerată a fi încetat și vulcanul a revenit la normal, nu erupe</p>
COD GALBEN	<p>Vulcanul dă semne de intensificare a activității peste nivelul cunoscut.</p> <p><i>sau după o modificare de la un nivel de alertă mai înalt</i></p> <p>Activitatea vulcanică s-a redus semnificativ, dar este monitorizată continuu.</p>
COD PORTOCALIU	<p>Vulcanul dovedește o activitate intensă cu probabilitate mare de erupție</p> <p><i>sau după o modificare de la un nivel de alertă mai înalt</i></p> <p>Erupția vulcanică este pe cale să se producă cu emisie minoră de cenușă sau fără emisie de cenușă (<i>se specifică înălțimea norului de cenușă vulcanică, dacă este posibil</i>).</p>
COD ROȘU	<p>Se prognozează că erupția este iminentă cu o emisie semnificativă de cenușă în atmosferă</p> <p><i>sau</i></p> <p>Erupția vulcanică este pe cale să se producă cu emisie semnificativă de cenușă în atmosferă (<i>se specifică înălțimea norului de cenușă vulcanică, dacă este posibil</i>).</p>

*Notă : Codul de culori al nivelului de alertă, indicând informații despre starea activității unui vulcan și orice modificare ajoră față de starea anterioară, trebuie transmise centrului regional de dirijare și control către agenția vulcanologică responsabilă, e.g. „ COD ROȘU URMÂND CODULUI GALBEN” sau „COD VERDE URMÂND CODULUI PORTOCALIU”.*

3.6 Câmpul F – Dacă este anunțat un nor de cenușă semnificativ operațional, se indică întinderea pe orizontală și partea superioară/inferioară / baza/vârful a norului utilizând latitudinea/longitudinea ( în grade) și altitudini în mii de metri ( picioare), și/sau radialul și distanța de la baza vulcanului. Inițial, informațiile se pot baza doar pe raportul special din zbor, însă informațiile următoare sunt detaliate de către centrul de veghe meteorologic responsabil și/sau centrul consultativ privind cenușa vulcanică.

3.7 Câmpul G – Indică o prognoză referitoare la direcția norului de cenușă la nivelurile selectate de către centrul de veghe meteorologic responsabil și/sau centrul consultativ privind cenușa vulcanică.

3.8 Câmpul H – Indică rutele, segmentele de rută și nivelurile de zbor afectate, sau care se așteaptă să fie afectate.

3.9 Câmpul I – Indică închiderea spațiului aerian/rute sau segmente de rute, și disponibilitatea unor rute alternative.

3.10 Câmpul J – Sursa informației , e.g. „ raport special din zbor” sau „ agenție vulcanologică”, etc. Sursa informației trebuie indicată întotdeauna, fie că a avut loc o erupție sau s-a format un nor de cenușă vulcanică, fie că nu.

3.11 Câmpul K – Introduce într-un limbaj clar orice informație semnificativă operațional adițională celei anterioare.

**Formatul ASHTAM**, la care face referire Cap. 5, 5.2.4 din prezenta reglementare, este după cum urmează:

( Cap COM )	( INDICATOR DE PRIORITATE )	( INDICATORI DE ADRESE )		
	( DATA ȘI ORA COMPLETĂRII )	( INDICATORUL ORIGINATORULUI )		
(Cap abreviat )	(VA <sup>*2</sup> NUMĂR ASHTAM)	(INDICATOR OACI)	DATA / ORA OBSERVĂRII	(GRUP OPȚIONAL)
	V   A   *2   *2			

ASHTAM	(Număr ASHTAM)
--------	----------------

( REGIUNEA AFECTATĂ DE INFORMARE A ZBORULUI )	A)
( DATA ȘI TIMPUL OBSERVĂRII (UTC) )	B)
( NUMĂRUL ȘI NUMELE VULCANULUI )	C)
( LATITUDINEA/LONGITUDINE SAU RADIALUL VULCANULUI ȘI DISTANȚA DE LA MIJLOCUL DE NAVIGAȚIE )	D)
(NIVELUL DE ALERTĂ ( CODUL DE CULOARE ), INCLUSIV ORICE NIVEL PRIORITAR CODULUI DE ALERTĂ)	E)
(POSIBILITATEA EXTINDERII ORIZONTALE/VERTICALE A NORULUI DE CENUȘĂ)	F)
(DIRECȚIA DE MIȘCARE A NORULUI DE CENUȘĂ)	G)
(RUTE ȘI SEGMENTE DE RUTĂ ȘI NIVELE DE ZBOR AFECTATE)	H)
(ÎNCHIDERE DE SPAȚIU AERIAN/RUTE SAU SEGMENTE DE RUTE, ȘI RUTE ALTERNATIVE DISPONIBILE)	I)
(SURSA DE INFORMARE)	J)
( OBSERVAȚII ÎN LIMBAJ CLAR )	K)
NOTĂ : 1. Vezi Anexa 5 privind indicatorii de adrese folosiți în sistemele de distribuție predeterminate. 2. Se inserează indicativul național OACI care se regăsește în Doc 7910 OACI, Partea 2. 3. Vezi para 3.5 4. Cuvintele din paranteze ( ) nu trebuie transmise	

SEMNĂTURA ORIGINATORULUI (EMITENTULUI) (nu se transmite)

## Anexa 4.

### INFORMAȚIILE TRANSMISE ÎN SISTEMUL AIRAC

(Notă: A se vedea Cap. 6, 6.1.1)

#### PARTEA 1

1. Înființarea/ stabilirea/ introducerea în serviciu, retragerea și modificări semnificative planificate (inclusiv teste operaționale) la:
  - 1.1 Limitele (orizontale și verticale), reglementările și procedurile corespunzătoare:
    - a) regiunii de informare a zborurilor (FIR);
    - b) regiunilor de control;
    - c) zonelor de control;
    - d) regiunilor consultative;
    - e) rutelor ATS;
    - f) zonelor periculoase, interzise sau restricționate cu caracter permanent (inclusiv tipul și perioada de activitate, acolo unde sunt cunoscute) și ADIZ;
    - g) regiunilor/ zonelor sau rutelor permanente, sau porțiunilor din acestea, unde există posibilitatea interceptării;
  - 1.2 Pozițiile, frecvențele, indicativii în radiofonie ('*call-sign*'), deficiențele cunoscute sau perioadele de întreținere ale mijloacelor de radio-navigație sau facilităților de comunicații;
  - 1.3 Procedurile de zbor în zonă de așteptare și de apropiere, procedurile de sosire și plecare, procedurile de reducere a zgomotului și a oricare alte proceduri ATS relevante;
  - 1.4 Facilitățile (inclusiv de emisie *broadcast*) și procedurile meteorologice;
  - 1.5 Pistele și prelungirile de oprire (*stopway*);

#### PARTEA 2

2. Înființarea/ stabilirea/ introducerea în serviciu, retragerea și modificări semnificative planificate la:
  - 2.1 Poziția, înălțimea și luminile obstacolelor de navigație.
  - 2.2 Căile de rulare și platformele.
  - 2.3 Orele de serviciu pentru: aerodromuri, facilități și servicii.
  - 2.4 Autoritățile vamale, de graniță și medicale.
  - 2.5 Zonele periculoase, interzise și restricționate cu caracter temporar, precum și pericolele pentru navigație, zonele de exerciții militare și deplasarea în grup a aeronavelor (zonele de trafic foarte dens).
  - 2.6 Zonele/ regiunile sau rutele temporare, sau porțiuni din acestea, unde există posibilitatea interceptării.

## Anexa 5.

### SISTEMUL PRESTABILIT DE DISTRIBUIRE A NOTAM

(Notă: a se vedea Cap. 5, 5.3.4.2 și Anexa 10 OACI, Vol. II, Cap. 4, 4.4.14)

1. Sistemul prestabilit de distribuire a mesajelor NOTAM asigură că mesajele NOTAM recepționate (inclusiv SNOWTAM și ASHTAM) sunt transmise prin rețeaua AFTN direct destinatarilor desemnați de către autoritățile competente ale statelor recipiente implicate, fiind în același timp transmise și biroului NOTAM internațional în scop de verificare și control.

2. Indicatorii destinatarilor pentru adresele desemnate se constituie după cum urmează:

1) *Prima și a doua literă:*

Primele două litere ale indicatorului de localizare pentru centrul de telecomunicații asociat Biroul NOTAM internațional corespunzător al statului recipient.

2) *A treia și a patra literă:*

Literele "ZZ", indicând o cerere de distribuire specială.

3) *A cincea literă:*

A cincea literă face diferența între NOTAM (litera "N"), SNOWTAM (litera "S") sau ASHTAM (litera "V").

4) *A șasea și a șaptea literă:*

A șasea și a șaptea literă, fiecare aleasă din seriile de la A la Z, indică lista (listele) de distribuție națională și/sau internațională a fi utilizate de către centrul AFTN recipient.

*Notă : Literele a cincea, a șasea și a șaptea înlocuiesc indicatorul din 3 litere "YNY" care, în sistemul normal de distribuire, desemnează un birou NOTAM internațional.*

5) *A opta literă:*

Se introduce "X" drept a opta literă, pentru a se completa indicatorul din opt litere al destinatarului.

3. Biroul NOTAM Internațional al României trebuie să informeze statele de la care recepționează mesaje NOTAM care sunt literele a șasea și a șaptea necesar a fi utilizate în relația cu România și cum trebuie folosite în diferite circumstanțe astfel încât să se asigure rutarea și distribuirea corespunzătoare.

## Anexa 6.

### FORMATUL NOTAM

(Notă: A se vedea Cap. 5, 5.2.1)

## INSTRUCȚIUNI PRIVIND COMPLETAREA FORMATULUI NOTAM

### 1. Generalități

Linia (Q) a calificatorilor, precum și toți identificatorii (de la A) la G) inclusiv), fiecare urmat de o paranteză de închidere, așa cum sunt prezentați în format, trebuie transmiși cu excepția cazului în care pentru anumiți identificatori nu există date/ informații a fi completate.

### 2. Numerotarea mesajelor NOTAM

Fiecărui NOTAM trebuie să i se aloce o serie ce se indică printr-o literă și un număr care constă din patru cifre urmate de un *slash* și două cifre corespunzătoare anului curent (ex. A0023/05).

### 3. Linia de calificatori (linia Q))

Linia Q) este împărțită în opt câmpuri, separate între fiecare din ele prin *slash*. Nu este necesară utilizarea caracterului spațiu (*blank*) pentru completarea câmpurilor care nu conțin informații. Exemple despre cum trebuie completat fiecare câmp sunt indicate în Documentul OACI 8126 – „Manualul Serviciilor de Informare Aeronautică”. Fiecare câmp se definește după cum urmează:

#### 1) FIR:

a) Indicativul de localizare OACI al FIR în cauză sau indicativul de țară urmat de “XX” în caz că informația este valabilă pentru mai multe regiuni FIR din cadrul aceluiași stat. În acest caz, indicatorii de locație OACI ai respectivelor regiuni FIR se listează la câmpul A), sau indicatorul statului ori al agenției neguvernamentale care a fost desemnată responsabilă pentru furnizarea serviciilor de navigație aeriană în mai mult de un stat.

b) În caz că un stat emite un NOTAM care afectează regiuni FIR într-un grup de state, trebuie să se introducă primele două litere ale indicatorului de locație al statului emitent, plus “XX”. În acest caz, se listează la câmpul A) indicatorii de locație ai regiunilor FIR în cauză, sau indicatorul statului ori al agenției neguvernamentale care a fost desemnată responsabilă pentru furnizarea serviciilor de navigație aeriană în mai mult de un stat.

## 2) NOTAM Code (Codul NOTAM):

Toate grupele de cod NOTAM conțin un total de 5 litere iar prima literă este întotdeauna litera Q. A doua și a treia literă identifică întotdeauna subiectul, iar a 4-a și a 5-a literă reprezintă starea/ condiția subiectului în cauză. Pentru combinațiile între literele nr. 2, 3, 4 și 5, se introduc Codurile NOTAM OACI listate în Documentul OACI 8400, PANS-ABC, sau în Criteriile de selecție NOTAM prevăzute în Documentul OACI 8126 - „Manualul Serviciilor de Informare Aeronautică”, sau se introduc, potrivit circumstanțelor, una din următoarele combinații:

a) Dacă subiectul NOTAM nu se regăsește în Lista Codurilor NOTAM (Documentul OACI 8400) sau în Criteriile de selecție NOTAM (Documentul OACI 8126), se inserează “XX” drept literele nr. 2 și 3 (ex. QXXAQ);

b) Dacă starea (condiția) subiectului nu se regăsește în Lista Codurilor NOTAM (Documentul OACI 8400) sau în Criteriile de selecție NOTAM (Documentul OACI 8126), se inserează starea (condiția) “XX” drept literele nr. 4 și 5 (ex. QFAXX).

c) Atunci când un NOTAM care conține informații semnificative operațional este emis potrivit prevederilor Anexei 4 și Cap. 6 din prezenta reglementare și atunci când este utilizat pentru a anunța existența unor Amendamente sau Suplimente AIP AIRAC, se inserează “TT” drept literele nr. 4 și 5 ale Codului NOTAM.

d) Atunci când un NOTAM este emis având drept conținut lista mesajelor NOTAM în vigoare, se inserează codul “KKKK”; și

e) În cazul NOTAM de anulare, trebuie utilizate următoarele combinații literele nr. 4 și 5 ale codului NOTAM:

**AK** : RESUMED NORMAL OPERATIONS - RELUAREA OPERĂRII NORMALE;

**AL** : OPERATIVE (OR RE-OPERATIVE) SUBJECT TO PREVIOUSLY PUBLISHED LIMITATIONS /CONDITIONS (OPR SUBJ PREVIOUS COND) – OPERAȚIONAL (SAU REDEVENIT OPERAȚIONAL) SUB CONDIȚIILE/ LIMITĂRILE DEJA PUBLICATE ANTERIOR;

**AO** : OPERATIONAL – OPERAȚIONAL;

**CC** : COMPLETED – ÎNCHEIAT;

**XX** : PLAIN LANGUAGE – TEXT ÎN CLAR.

## 3) TRAFFIC (Tipul traficului):

**I** = IFR;

**V** = VFR;

**IV** = IFR/VFR, de interes pentru ambele tipuri de zboruri;

**K** = mesajul NOTAM este un check-list (Lista NOTAM în vigoare).

*Notă: În funcție de subiectul și conținutul mesajului NOTAM, câmpul calificatorului TRAFFIC poate conține calificatori combinați. Pentru combinațiile posibile, a se consulta Criteriile de selecție NOTAM în Documentul OACI 8126 - „Manualul Serviciilor de Informare Aeronautică”.*

## 4) PURPOSE (Scopul):

**N** = NOTAM selectat pentru atenția imediată a operatorilor aerieni;

**B** = NOTAM selectat pentru introducerea în PIB;

**O** = NOTAM privind operațiunile de zbor;

- M** = NOTAM divers; nu este subiect de briefing, dar este disponibil la cerere;  
**K** = mesajul NOTAM este un check-list.

*Notă: În funcție de subiectul și conținutul mesajului NOTAM, câmpul calificatorului PURPOSE poate conține calificatori combinați. Pentru combinațiile posibile, a se consulta Criteriile de selecție NOTAM în Documentul OACI 8126 - „Manualul Serviciilor de Informare Aeronautică”.*

#### **5) SCOPE (Aplicabilitatea):**

- A** = Aerodrom  
**E** = Rută  
**W** = Avertisment pentru navigația aeriană  
**K** = mesajul NOTAM este un check-list.

*Notă: În funcție de subiectul și conținutul mesajului NOTAM, câmpul calificatorului SCOPE poate conține calificatori combinați. Pentru combinațiile posibile, a se consulta Criteriile de selecție NOTAM în Documentul OACI 8126 - „Manualul Serviciilor de Informare Aeronautică”. Anumite mijloace de radio-navigație sunt utilizate atât în zborul pe rută cât și în zona terminală. De aceea, în caz că subiectul este calificat “AE”, atunci la câmpul A) trebuie introdus obligatoriu indicatorul de locație OACI al aerodromului.*

#### **6) și 7) LOWER/ UPPER (Limita inferioară/ superioară):**

Limitele LOWER și UPPER trebuie întotdeauna completate și se exprimă numai sub formă de nivel de zbor (FL). În cazul unor avertizări pentru navigația aeriană și restricții de spațiu aerian, valorile care se inserează trebuie să fie consistente cu cele inserate la 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 pre-definite.

#### **8) COORDINATES, RADIUS (Coordonatele și raza):**

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 (ex. 4700N01140E043). Coordonatele reprezintă cu aproximație poziția centrului cercului a cărui rază cuprinde întreaga zonă influențată, iar dacă mesajul NOTAM afectează întreaga regiune FIR/UIR, sau mai mult de un FIR/UIR, pentru rază se introduce valoarea pre-definită “999”.

### **4. Câmpul A)**

Trebuie inserat indicativul de localizare OACI al aerodromului sau regiunii FIR, potrivit Documentul OACI 7910, în care este localizată facilitatea/ mijlocul de navigație, spațiul aerian sau condiția asupra căreia se raportează. După caz, se pot introduce mai multe indicative FIR/UIR. În caz că nu există atribuit un indicativ de localizare OACI, atunci se va folosi litera OACI de naționalitate, potrivit specificațiilor Documentul OACI 7910, Partea 2, urmată de grupul “XX”, iar în câmpul E) se va specifica numele complet, prin text în clar.

*Notă : În cazul sistemului GNSS, indicatorul de localizare OACI poate fi utilizat când se identifică întreruperea funcționării unui element GNSS (ex : KNMH pentru o întrerupere a satelitului GPS).*

### **5. Câmpul B)**

Pentru grupul dată-timp, se utilizează un grup de zece cifre prin care se specifică anul, luna, ziua, ora și minutele în UTC. Acest grup reprezintă data-timpul la care un NOTAMN, NOTAMR SAU NOTAMC intră în vigoare.

### **6. Câmpul C)**

Cu excepția mesajelor NOTAMC, trebuie să se utilizeze un grup dată-timp (un grup de zece cifre indicând anul, luna, ziua, ora și minutul în UTC) care să indice durata informației, în afara cazului în care informația are caracter permanent, caz în care trebuie inserată abrevierea PERM. Dacă informația despre dată-timp este incertă, atunci trebuie indicată o durată aproximativă prin utilizarea grupului dată-timp urmat de abrevierea EST. Trebuie ca un NOTAM care conține abrevierea EST să fie anulat sau înlocuit/ "reamplasat" înainte de data-timpul precizate la câmpul C).

### **7. Câmpul D)**

Dacă pericolul, starea/ condiția operațională sau a mijlocului asupra căreia se raportează este valabilă doar în anumite intervale/ perioade specificate, potrivit unui orar, în interiorul datelor-timp inserate la câmpurile B) și C), atunci aceste informații trebuie specificate la câmpul D). În caz că informația a fi inserată la D) depășește 200 de caractere, se va considera furnizarea acestor informații într-un NOTAM separat, consecutiv.

*Notă : Îndrumări privind detalierea Câmpului D se regăsesc în Documentul 8126 OACI.*

### **8. Câmpul E)**

În acest câmp se utilizează Codul NOTAM decodificat, completat, după caz, cu abrevieri OACI, indicatori, identificatori, indicativii în radiocomunicații, frecvențe, alte cifre și limbaj în clar. Acolo unde mesajul 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 în PIB. În cazul unui NOTAMC trebuie incluse o referință asupra subiectului și starea/ condiția mesajului pentru a se permite verificarea plauzibilității informației cât mai precis cu putință.

### **9. Câmpul F) și Câmpul G)**

Aceste câmpuri sunt în mod normal aplicabile în cazul avertismentelor pentru navigația aeriană sau al restricțiilor spațiului aerian și constituie, de regulă, sursă pentru

PIB. Trebuie inserate ambele limite, inferioară și superioară, de înălțimi între care se desfășoară activitățile sau se activează restricții, indicându-se în mod clar sistemul de referință aplicabil și unitățile de măsură folosite.

*Notă: A se consulta Documentul OACI 8126 și Documentul OACI 8400 (PANS-ABC) pentru exemple de mesaje NOTAM.*

Indicator de prioritate														→
Adresa AFTN														
														⇐
Data si ora de completare														→
Indicatorul originatorului														⇐ (
<b>Seria, Numarul si Identificatorul Mesajului</b>														
NOTAM care contine informatii noi	..... NOTAMN (serie si numar/an)													
NOTAM de reamplasare a unui NOTAM emis	..... NOTAMR ..... (serie si numar/an) (serie si numar/an a NOTAM-ului de reamplasat)													
NOTAM de anulare a unui NOTAM emis	..... NOTAMC ..... (serie si numar/an) (serie si numar/an a NOTAM-ului de anulat)													
<b>Calificatori</b>														
	FIR	Cod NOTAM	Trafic	Scop	Categoria	Limita Inferioară	Limita Superioară	Co-ordonate, Raza						
Q)	/	Q	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	⇐
Indicativul de localizare OACI a zonei unde este localizat mijlocul, spatiul aerian sau conditia raportata.										A)				
<b>Perioada de validitate</b>														
De la (grup data-timp)	B)													→
La (PERM sau grup data-timp)	C)												EST* PERM*	⇐
Perioada (dacă este cazul)	D)												→	
													⇐	
<b>Textul NOTAM; Limbaj simplu (se utilizeaza Abrevierile OACI))</b>														
E)														⇐
Limita Inferioară	F)													⇐
Limita Superioară	G)													)
Semnatura														⇐

**Anexa 7.****CERINȚELE DE CALITATE A DATELOR AERONAUTICE****Tabelul A7-1. Latitudinile și longitudinile**

Latitudinea și longitudinea	Rezoluția de publicare	Clasificare Integritate
Punctele de graniță ale regiunii de informare a zborului .....	1 min	de rutină $1 \times 10^{-3}$
Puncte de graniță ale zonelor P, R, D (în afara limitelor CTA/CTZ).....	1 min	de rutină $1 \times 10^{-3}$
Puncte de graniță ale zonelor P, R, D (în interiorul limitelor CTA/CTZ) .....	1 sec	esențială $1 \times 10^{-5}$
Punctele limită ale CTA/CTZ .....	1 sec	esențială $1 \times 10^{-5}$
Mijloace de navigație și puncte pe rută, puncte SID/STAR, ale zonelor de așteptare .....	1 sec	esențială $1 \times 10^{-5}$
Obstacolele Zonei 1 (întregul teritoriu național) .....	1 sec	de rutină $1 \times 10^{-3}$
Punctul de referință al aerodromului/ heliportului .....	1 sec	de rutină $1 \times 10^{-3}$
Mijloace de navigație de aerodrom/ heliport .....	1/10 sec	esențială $1 \times 10^{-5}$
Obstacolele Zonei 3 .....	1/10 sec	esențială $1 \times 10^{-5}$
Obstacolele Zonei 2 .....	1/10 sec	esențială $1 \times 10^{-5}$
Puncte/repere de apropiere finală și alte puncte/ repere esențiale care compun procedurile de apropiere instrumentală .....	1/10 sec	esențială $1 \times 10^{-5}$
Pragul pistei .....	1/100 sec	critică $1 \times 10^{-8}$
Capătul pistei (punctul de aliniere al traiectoriei de zbor) .....	1/100 sec	critică $1 \times 10^{-8}$

Poziția de așteptare la pistă .....	1/100 sec	critică $1 \times 10^{-8}$
Punctele axului central/ liniei de ghidare pentru parcare ale căii de rulare ...	1/100 sec	esențială $1 \times 10^{-5}$
Linia de marcare a intersecției căilor de rulare .....	1/100 sec	esențială $1 \times 10^{-5}$
Linia de ghidare de ieșire .....	1/100 sec	esențială $1 \times 10^{-5}$
Pozițiile de parcare a aeronavelor/ punctele de verificare INS .....	1/100 sec	de rutină $1 \times 10^{-3}$
Centrul geometric al TLOF sau pragurile FATO, heliporturi	1/100 sec	critică $1 \times 10^{-8}$
Limitele platformei (poligon)	1/10 sec	de rutină $1 \times 10^{-3}$
Facilitățile de degivrare/ anti-givrare (poligon)	1/10 sec	de rutină $1 \times 10^{-3}$

*Notă: A se consulta Anexa 8 la prezenta reglementare privind ilustrarea grafică a suprafețelor de colectare a datelor de obstacolare și a criteriilor utilizate pentru identificarea obstacolelor în Zonele definite.*

**Tabelul A7-2. Cote/ altitudini/ înălțimi**

Cota / altitudinea / înălțimea	Rezoluția de publicare	Clasificare Integritate
Cota aerodromului/ heliportului .....	1 m sau 1 ft	esențială $1 \times 10^{-5}$
Ondulația geoidului WGS-84 la punctul de cotă a aerodromului/ heliportului	1 m sau 1 ft	esențială $1 \times 10^{-5}$
Pragul pistei sau al FATO, apropieri non-precizie .....	1 m sau 1 ft	esențială $1 \times 10^{-5}$
Ondulația geoidului WGS-84 la pragul pistei sau FATO, apropieri non-precizie .....	1 m sau 1 ft	esențială $1 \times 10^{-5}$
Pragul pistei sau FATO, apropieri de precizie .....	0.1m sau 0.1 ft	critică $1 \times 10^{-8}$
Ondulația geoidului la pragul pistei sau FATO, centrul geometric al TLOF, apropieri de precizie .....	0.1m sau 0.1 ft	critică $1 \times 10^{-8}$
Înălțimea la pragul pistei, apropieri de precizie .....	0.1m sau 0.1 ft	critică $1 \times 10^{-8}$
Obstacolele în Zona 2 .....	1 m sau 1 ft	esențială $1 \times 10^{-5}$
Obstacolele în Zona 3 .....	0.1m sau 0.1 ft	esențială $1 \times 10^{-5}$
Obstacolele în Zona 1 (întregul teritoriu național) .....	1 m sau 1 ft	de rutină $1 \times 10^{-3}$
Echipament de precizie de măsurare a distanței (DME/P) .....	3 m (10 ft)	esențială $1 \times 10^{-5}$
Echipament de măsurare a distanței (DME) .....	30 m (100 ft)	esențială $1 \times 10^{-5}$
Altitudinile minime .....	50 m sau 100 ft	de rutină $1 \times 10^{-3}$

*Notă: A se consulta Anexa 8 la prezenta reglementare privind ilustrarea grafică a suprafețelor de colectare a datelor de obstacolare și a criteriilor utilizate pentru identificarea obstacolelor în Zonele definite.*

**Tabelul A7-3. Declinația și declinația magnetică (*variation*)**

Declinația/ declinația magnetică	Rezoluția de publicare	Clasificare Integritate
Declinația stațiilor mijloacelor VHF folosită la calibrare .....	1 grad	esențială $1 \times 10^{-5}$
Declinația magnetică a mijloacelor NDB .....	1 grad	de rutină $1 \times 10^{-3}$
Declinația magnetică în zona de aerodrom/ heliport .....	1 grad	esențială $1 \times 10^{-5}$
Declinația magnetică la antena ILS direcție .....	1 grad	esențială $1 \times 10^{-5}$
Declinația magnetică la antena MLS azimut .....	1 grad	esențială $1 \times 10^{-5}$

**Tabelul A7-4. Direcțiile/ relevmentele**

Direcție/ relevment	Rezoluția de publicare	Clasificare Integritate
Segmente de cale aeriană .....	1 grad	de rutină $1 \times 10^{-3}$
Puncte de reper semnificative de rută și zonă terminală .....	1/10 grade	de rutină $1 \times 10^{-3}$
Segmente de rută de sosire/ plecare din zona terminală .....	1 grad	de rutină $1 \times 10^{-3}$
Puncte de reper în procedura de apropiere instrumentală .....	1/100 grade	esențială $1 \times 10^{-5}$
Alinierea fascicului de direcție ILS (direcție adevărată) .....	1/100 grade	esențială $1 \times 10^{-5}$
Alinierea fascicului de direcție MLS raportată la azimut zero (direcție adevărată) .....	1/100 grade	esențială $1 \times 10^{-5}$
Direcția pistei și FATO .....	1/100 grade	de rutină $1 \times 10^{-3}$

**Tabelul 5. Lungimi / distanțe / alte dimensiuni**

Lungime / distanță / alte dimensiuni	Rezoluția de publicare	Clasificare Integritate
Lungimea segmentelor de cale aeriană .....	1/10 Km sau 1/10 NM	de rutină $1 \times 10^{-3}$
Distanțele dintre punctele semnificative pe rută .....	1/10 Km sau 1/10 NM	de rutină $1 \times 10^{-3}$
Lungimea segmentelor de rută de plecare/ sosire în zona terminală .....	1/100 Km sau 1/100 NM	esențială $1 \times 10^{-5}$
Distanțe între punctele de reper din regiunea terminală și din procedurile de apropiere instrumentală .....	1/100 Km sau 1/100 NM	esențială $1 \times 10^{-5}$
Lungimea pistei și FATO, dimensiunile TLOF .....	1 m sau 1 ft	critică $1 \times 10^{-8}$
Lățimea pistei .....	1 m sau 1 ft	esențială $1 \times 10^{-5}$
Distanța pragului decalat .....	1 m sau 1 ft	de rutină $1 \times 10^{-3}$
Lungimea și lățimea prelungirii degajate .....	1 m sau 1 ft	esențială $1 \times 10^{-5}$
Lungimea și lățimea prelungirii de oprire .....	1 m sau 1 ft	critică $1 \times 10^{-8}$
Distanța de aterizare disponibilă .....	1 m sau 1 ft	critică $1 \times 10^{-8}$
Distanța de rulare la decolare disponibilă .....	1 m sau 1 ft	critică $1 \times 10^{-8}$
Distanța de accelerare-oprire disponibilă .....	1 m sau 1 ft	critică $1 \times 10^{-8}$
Lățimea buzunarului pistei .....	1 m sau 1 ft	esențială $1 \times 10^{-5}$
Lățimea căii de rulare .....	1 m sau 1 ft	esențială $1 \times 10^{-5}$
Lățimea buzunarului căii de rulare .....	1 m sau 1 ft	esențială $1 \times 10^{-5}$
Distanța antenă ILS direcție – capătul pistei .....	1 m sau 1 ft	de rutină $1 \times 10^{-3}$

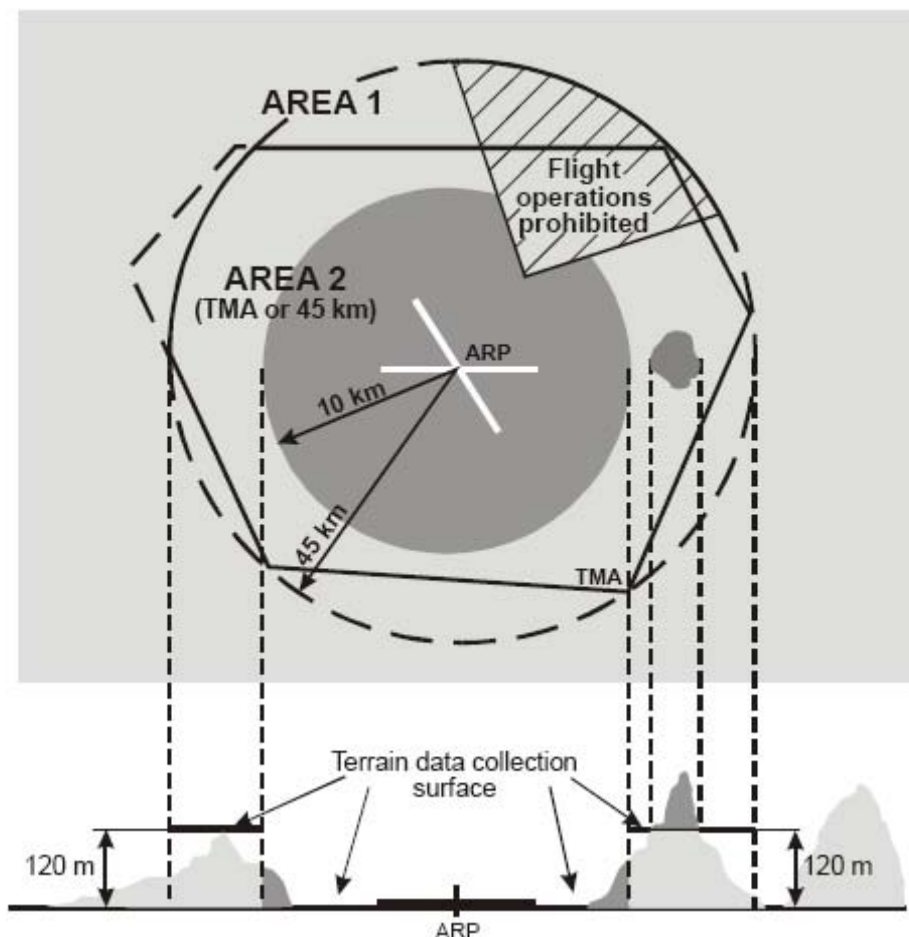
Distanța antenă ILS pantă și pragul pistei, în lungul axului pistei .....	1 m sau 1 ft	de rutină $1 \times 10^{-3}$
Distanța marker asociat ILS și pragul pistei .....	1 m sau 1 ft	esențială $1 \times 10^{-5}$
Distanța antena ILS DME– pragul pistei, în lungul axului pistei .....	1 m sau 1 ft	esențială $1 \times 10^{-5}$
Distanța antenă MLS azimut – capătul pistei .....	1 m sau 1 ft	de rutină $1 \times 10^{-3}$
Distanța antenă elevație MLS – prag, în lungul pistei .....	1 m sau 1 ft	de rutină $1 \times 10^{-3}$
Distanța antenă MLS DME/P – prag, în lungul axului pistei .....	1 m sau 1 ft	esențială $1 \times 10^{-5}$

---

**Anexa 8.**

**SPECIFICAȚIILE PENTRU DATELE DE TEREN ȘI DE OBSTACOLARE**

*Notă: Figurile utilizate în cadrul acestei anexe au fost reproduse din Anexa 15 OACI "Serviciul de Informare Aeronautică", Appendix 8, ediția 12, iulie 2004.*



	Date de teren culese conform specificațiilor numerice ale Zonei 1
	Date de teren culese conform specificațiilor numerice ale Zonei 2
<b>Figura A8-1 Suprafețele de culegere a datelor de teren – Zonele 1 și 2</b>	

**Relativ la Fig. A8-1:**

1. În zona determinată de o rază de 10 km față de ARP, datele de teren trebuie culese și înregistrate conform specificațiilor numerice ale Zonei 2.
2. În zona situată între limita de 10 km și limita TMA sau cea determinată de o rază de 45 km față de ARP (valoarea care este cea mai mică dintre cele două), datele de teren care străpung planul orizontal situat la 120 m deasupra celei mai mici cote a pistei trebuie colectate și înregistrate conform specificațiilor numerice ale Zonei 2.
3. În zona situată între limita de 10 km și limita TMA sau cea determinată de o rază de 45 km față de ARP (valoarea care este cea mai mică dintre cele două), datele de teren care nu străpung planul orizontal situat la 120 m deasupra celei mai mici cote a pistei trebuie colectate și înregistrate conform specificațiilor numerice ale Zonei 1.
4. În acele părți ale Zonei 2 unde operațiunile de zbor sunt interzise datorită terenului foarte înalt sau datorită altor restricții și/sau reglementări locale, datele de teren trebuie culese și înregistrate numai conform specificațiilor numerice ale Zonei 1.

*Notă: Specificațiile numerice ale datelor de teren pentru Zonele 1 și 2 sunt cele din Tabelul A8-1.*

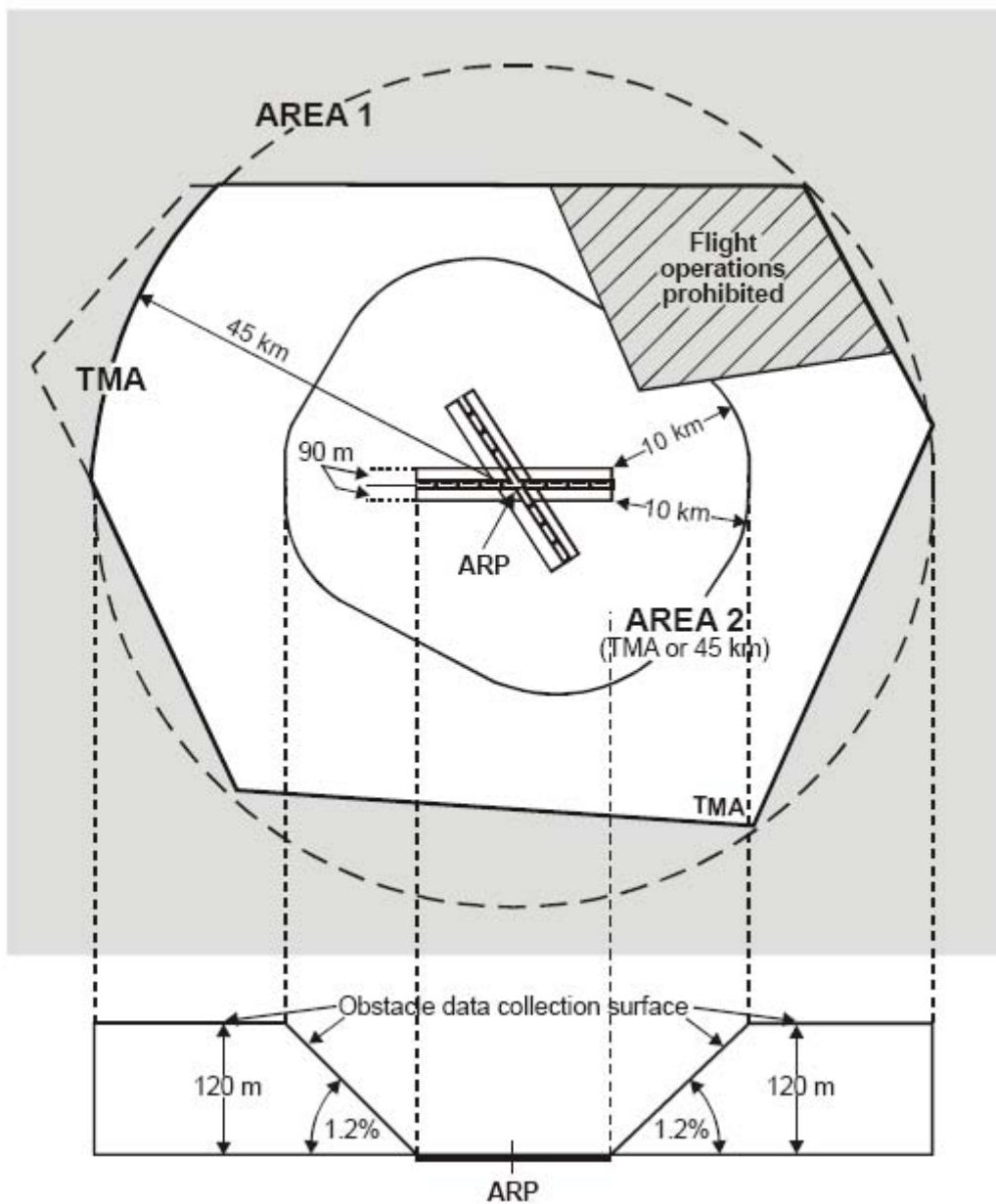


Figura A8-2 Suprafețele de culegere a datelor de obstacolare – Zonele 1 și 2

**Relativ la Fig. A8-2:**

1. Datele de obstacolare trebuie colectate și înregistrate conform specificațiilor numerice ale Zonei 2 precizate în Tabelul A8-2:
  - a) Orice obstacol care străpunge suprafața conică a cărei origine este situată pe marginile unei suprafețe dreptunghiulare de lățime 180 m și la cea mai apropiată cotă a pistei măsurată de-a lungul axului pistei, și care se prelungește cu o pantă de 1.2% până atinge 120 m deasupra celei mai mici cote a pistei dintre toate pistele operaționale ale aerodromului (o pantă de 1.2% atinge înălțimea de 120 m la o distanță de 10 km); în restul Zonei 2 (situată între limita de 10 km și limita TMA, sau cea determinată de o rază de 45 km față de ARP, valoarea care este cea mai mică), suprafața orizontală situată la 120 m deasupra celei mai mici cote a pistei; și
  - b) în acele părți ale Zonei 2 unde operațiunile de zbor sunt interzise datorită terenului foarte înalt sau datorită unor restricții și/sau reglementări locale, datele de obstacolare trebuie colectate și înregistrate conform specificațiilor numerice ale Zonei 1.
2. Datele referitoare la toate obstacolele situate în Zona 1 a căror înălțime deasupra solului este de 100 m sau mai mare trebuie culese și înregistrate în baza de date conform specificațiilor numerice ale Zonei 1, precizate în Tabelul A8-2.

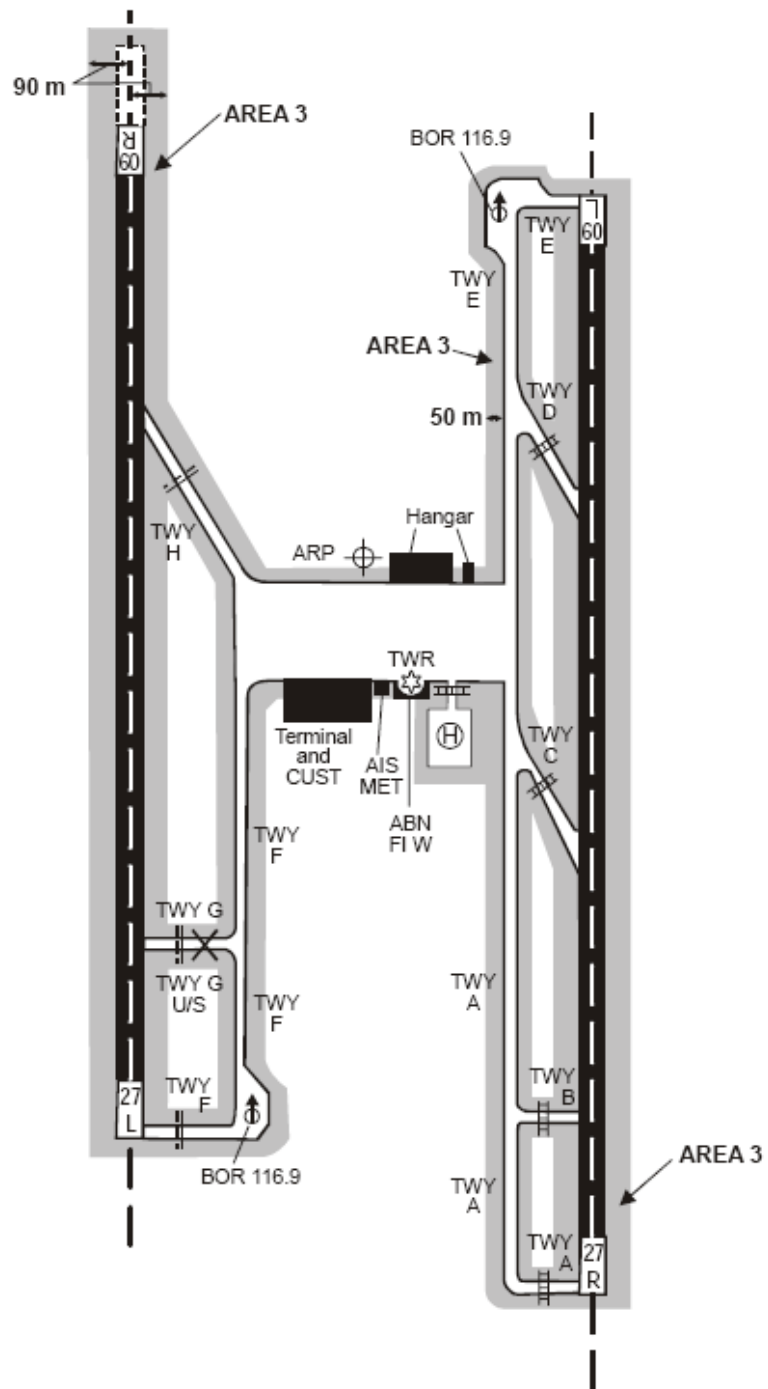


Figura A8-3 Suprafața de colectare a datelor de teren și obstacolare – Zona 3

**Relativ la Fig. A8-3:**

1. Datele de teren și obstacolare care depășesc cu mai mult de o jumătate de metru (0.5 m) planul orizontal care trece prin cel mai apropiat punct situat pe suprafața de mișcare a aerodromului/ heliportului trebuie culese și înregistrate.
2. Datele de teren și obstacolare situate în Zona 3 trebuie colectate și înregistrate conform specificațiilor numerice publicate în Tabelul A8-1, respectiv Tabelul A8-2.

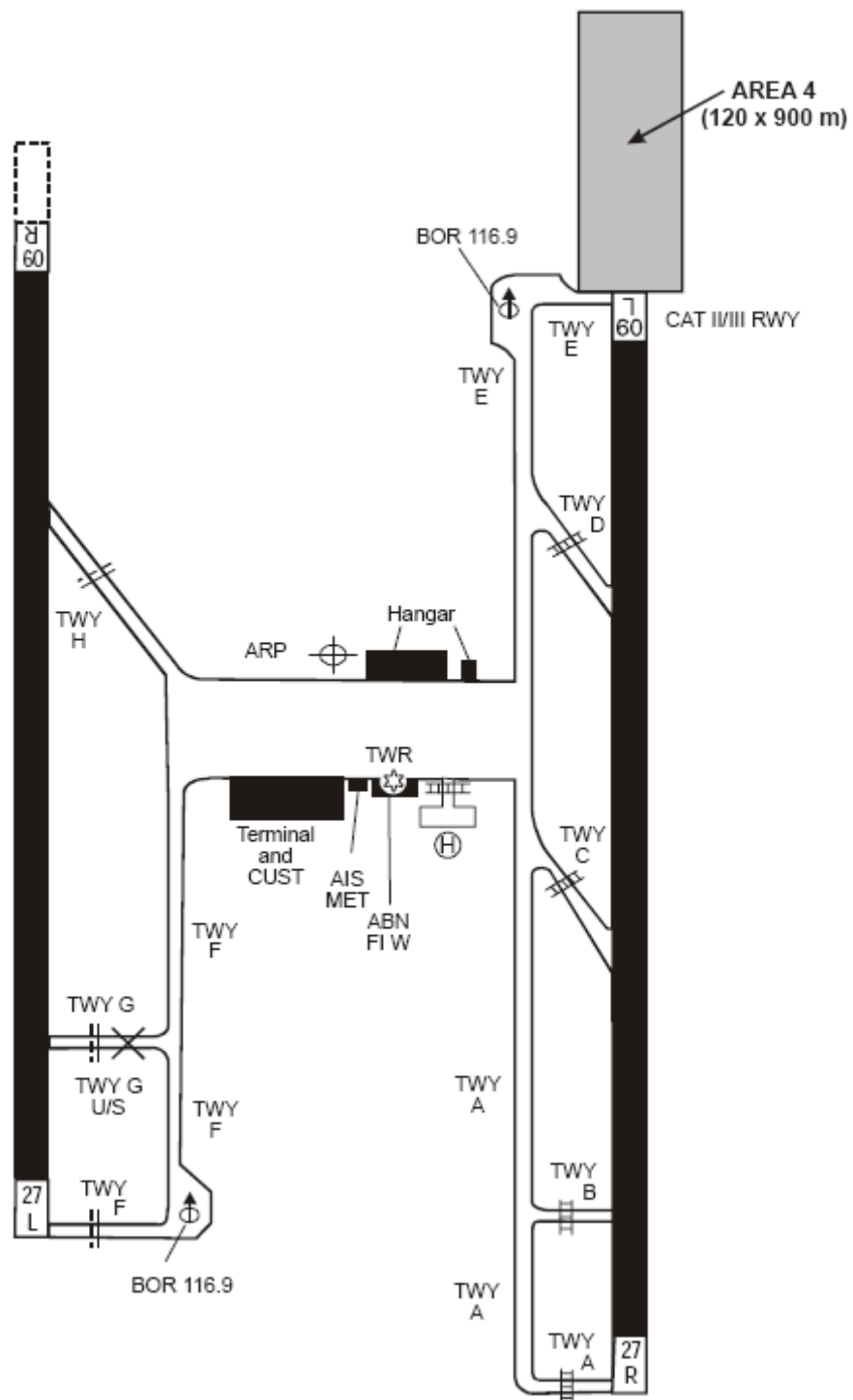


Figura A8-4 Suprafața de colectare a datelor de teren – Zona 4

**Relativ la Fig. A8-4:**

În Zona 4 trebuie culese și înregistrate numai datele de teren, iar acestea trebuie să fie conforme specificațiilor numerice precizate în Tabelul A8-1.

**Tabelul A8-1. Specificațiile numerice pentru datele de teren**

	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4
Pasul (între 2 puncte succesive măsurate)	3 secunde de arc (aprox. 90 m)	1 secundă de arc (aprox. 30 m)	0.6 secunde de arc (aprox. 20 m)	0.3 secunde de arc (aprox. 9 m)
Acuratețe verticală	30 m	3 m	0.5 m	1 m
Rezoluție verticală	1 m	0.1 m	0.01 m	0.1 m
Acuratețe orizontală	50 m	5 m	0.5 m	2.5 m
Gradul de încredere ( $1\sigma$ )	90%	90%	90%	90%
Clasificarea datelor Nivelul de integritate	de rutină $1 \times 10^{-3}$	esențiale $1 \times 10^{-5}$	esențiale $1 \times 10^{-5}$	esențiale $1 \times 10^{-5}$
Perioada de actualizare	după cum este necesar	după cum este necesar	după cum este necesar	după cum este necesar

**Tabelul A8-2. Specificațiile numerice pentru datele de obstacolare**

	Zona 1	Zona 2	Zona 3
Acuratețe verticală	30 m	3 m	0.5 m
Rezoluție verticală	1 m	0.1 m	0.01 m
Acuratețe orizontală	50 m	5 m	0.5 m
Gradul de încredere ( $1\sigma$ )	90%	90%	90%
Clasificarea datelor Nivelul de integritate	de rutină $1 \times 10^{-3}$	esențiale $1 \times 10^{-5}$	esențiale $1 \times 10^{-5}$
Perioada de actualizare	după cum este necesar	după cum este necesar	după cum este necesar

**Tabelul A8-3. Atributele terenului**

Atributul terenului	Obligatoriu/Optional
Zona de acoperire	Obligatoriu
Identificatorul autorului datelor	Obligatoriu
Metoda de achiziție	Obligatoriu
Pasul	Obligatoriu
Sistemul de referință orizontal	Obligatoriu
Rezoluția orizontală	Obligatoriu
Acuratețea orizontală	Obligatoriu
Nivelul de încredere pe orizontală	Obligatoriu
Poziția orizontală	Obligatoriu
Cota	Obligatoriu
Referința cotei	Obligatoriu
Sistemul de referință verticală	Obligatoriu
Rezoluția verticală	Obligatoriu
Acuratețea verticală	Obligatoriu
Nivelul de încredere pe verticală	Obligatoriu
Tipul suprafeței	Obligatoriu
Suprafața înregistrată	Obligatoriu
Nivelul de străpungere	Opțional
Variații cunoscute	Opțional
Integritatea	Obligatoriu
Indicarea datei și orei	Obligatoriu
Unitate de măsură utilizată	Obligatoriu

### Tabelul A8-4. Atributele obstacolelor

Atributul terenului	Obligatoriu/Optional
Zona de acoperire	Obligatoriu
Identificatorul autorului datelor	Obligatoriu
Identificatorul obstacolului	Obligatoriu
Acuratețea orizontală	Obligatoriu
Nivelul de încredere pe orizontală	Obligatoriu
Poziția orizontală	Obligatoriu
Rezoluția orizontală	Obligatoriu
Întinderea orizontală	Obligatoriu
Sistemul de referință orizontal	Obligatoriu
Cota	Obligatoriu
Acuratețea verticală	Obligatoriu
Nivelul de încredere pe verticală	Obligatoriu
Referința cotei	Obligatoriu
Rezoluția verticală	Obligatoriu
Sistemul de referință vertical	Obligatoriu
Tipul obstacolului	Obligatoriu
Geometria	Obligatoriu
Integritatea	Obligatoriu
Indicarea datei și orei	Obligatoriu
Unitate de măsură utilizată	Obligatoriu
Operațiuni	Opțional
Aplicabilitatea	Opțional
Sistemul luminos	Obligatoriu
Marcajul	Obligatoriu



---

**EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR**

---

„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,  
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București  
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București  
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)

Tel. 318.51.29/150, fax 318.51.15, e-mail: [marketing@ramo.ro](mailto:marketing@ramo.ro), internet: [www.monitoruloficial.ro](http://www.monitoruloficial.ro)

Adresa pentru publicitate: Centrul de vânzări și informare, București, șos. Panduri nr. 1,  
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 410.47.30, fax 410.77.36 și 410.47.23

Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.



---

Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 468 bis/24.VI.2008 conține 130 de pagini.

Prețul: 39 lei

ISSN 1453—4495

**Acest număr al Monitorului Oficial al României a fost tipărit în afara abonamentului.**

Produs electronic destinat exclusiv informării gratuite a persoanelor fizice asupra actelor ce se publică în Monitorul Oficial al României