

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2016/1185 AL COMISIEI**din 20 iulie 2016**

de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 în ceea ce privește actualizarea și completarea regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană (SERA partea C) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 730/2006

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european ⁽¹⁾, în special articolul 4,având în vedere Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE ⁽²⁾, în special articolul 8b alineatul (6),

întrucât:

- (1) Articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 impune Comisiei să adopte norme de punere în aplicare referitoare la regulile aerului și la aplicarea uniformă a clasificării spațiului aerian. Regulile aerului ale Uniunii au fost elaborate în două faze. În faza I (SERA partea A), Comisia, susținută de Eurocontrol, de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „agenția”) și de Organizația Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”), a pregătit transpunerea, în legislația Uniunii, a anexei 2 la Convenția privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”). În faza II (SERA partea B), au fost transpuse în legislația Uniunii dispozițiile relevante din anexele 3 și 11 la Convenția de la Chicago. Rezultatul a fost Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei ⁽³⁾, care a combinat aceste părți A și B într-un singur act legislativ al Uniunii.
- (2) Este necesar în acest moment ca Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 să fie completat prin includerea celorlalte dispoziții OACI relevante, în special a celor din anexa 10 la Convenția de la Chicago și din documentul 4444 (PANS-ATM), care prezintă caracteristici de reguli ale aerului și care nu au fost încă transpuse în dreptul Uniunii.
- (3) Dispozițiile cuprinse în prezentul regulament ar trebui să susțină și să completeze normele referitoare la furnizarea de servicii de trafic aerian din anexa 10 volumul II și din anexa 11 la Convenția de la Chicago, din documentul OACI 4444 (PANS-ATM) și din cerințele comune stabilite în conformitate cu articolul 8b din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, pentru a se asigura că serviciile sunt furnizate în concordanță cu acțiunile piloților și ale altor actori în temeiul prezentului regulament.
- (4) Totodată, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 ar trebui aliniat la Regulamentele (UE) nr. 965/2012 ⁽⁴⁾ și (UE) nr. 139/2014 ⁽⁵⁾ ale Comisiei, pentru a garanta o abordare coerentă în materie de reglementare a siguranței aviației civile.

⁽¹⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 20.

⁽²⁾ JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

⁽³⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010 (JO L 281, 13.10.2012, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

⁽⁵⁾ Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 44, 14.2.2014, p. 1).

- (5) Din același motiv și pentru a asigura o prezentare ușor de utilizat a normelor aplicabile, normele prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 730/2006 al Comisiei ⁽¹⁾ ar trebui inserate în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012.
- (6) Prin urmare, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 ar trebui modificat în consecință, iar Regulamentul (CE) nr. 730/2006 ar trebui abrogat.
- (7) Ar trebui să se prevadă o perioadă de tranziție suficientă pentru ca statele membre, operatorii de aeronave, furnizorii de servicii de navigație aeriană și alte părți interesate să poată pune în aplicare prezentul regulament în mod corect, inclusiv pentru a permite publicarea necesară a noilor proceduri și pregătirea operatorilor și a personalului vizat. Cu toate acestea, dispozițiile din prezentul regulament care conțin modificări urgente ale Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 ca urmare a recentelor modificări ale anexelor 2 și 11 la Convenția de la Chicago sau a experienței dobândite în cadrul implementării Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 ar trebui să se aplice deja de la o dată anterioară corespunzătoare, care să țină seama de sistemul de date de notificare „AIRAC” (*Aeronautical Information Regulation and Control*, Regularizarea și controlul distribuirii informațiilor aeronautice).
- (8) Măsurile prevăzute în prezentul regulament au la bază avizul emis de agenție în conformitate cu articolul 17 alineatul (2) litera (b) și cu articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (9) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru cerul unic instituit în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

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

- (b) se adaugă următorul alineat (4):

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

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

- (a) punctul 2 se elimină;

- (b) punctul 25 se înlocuiește cu următorul text:

„25. «rulaj în apropierea solului» înseamnă mișcarea unui elicopter/decolarea-aterizarea verticală (VTOL) deasupra suprafeței unui aerodrom, efectuată în mod normal în efect de sol și la o viteză față de sol în mod normal mai mică de 37 km/h (20 de noduri);”;

- (c) punctele 27 și 28 se înlocuiesc cu următorul text:

„27. «serviciu consultativ de trafic aerian» înseamnă un serviciu furnizat în cuprinsul unui spațiu aerian consultativ pentru a asigura eșalonarea, în măsura posibilului, între aeronavele care operează după planuri de zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental (*instrument flight rules*, IFR);

28. «autorizare din partea controlului traficului aerian (*air traffic control*, ATC)» înseamnă autorizarea acordată unei aeronave de a efectua manevre în condițiile specificate de o unitate de control al traficului aerian;”;

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 730/2006 al Comisiei din 11 mai 2006 privind clasificarea spațiului aerian și accesul zborurilor efectuate în conformitate cu regulile de zbor la vedere deasupra nivelului de zbor 195 (JO L 128, 16.5.2006, p. 3).

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European (regulament-cadru) (JO L 96, 31.3.2004, p. 1).

(d) punctele 33, 34 și 35 se înlocuiesc cu următorul text:

- „33. «spații aeriene pentru servicii de trafic aerian (*air traffic services*, ATS)» înseamnă spații aeriene de dimensiuni definite, desemnate în ordine alfabetică, în cadrul cărora pot fi efectuate anumite tipuri de zboruri și pentru care se specifică servicii de trafic aerian și reguli de exploatare;
34. «birou de raportare a serviciilor de trafic aerian [(ATS) ARO]» înseamnă o unitate înființată în scopul de a primi rapoarte privind serviciile de trafic aerian și planuri de zbor depuse înainte de plecare;
35. «unitate de servicii de trafic aerian (ATS)» este un termen generic care desemnează, după caz, o unitate de control al traficului aerian, un centru de informare a zborurilor, o unitate de servicii de informare a zborurilor a unui aerodrom sau un birou de raportare al serviciilor de trafic aerian;”;

(e) se introduce următorul punct 34a:

- „34a. «serviciu de supraveghere al serviciilor de trafic aerian (ATS)» înseamnă un serviciu furnizat în mod direct cu ajutorul unui sistem de supraveghere ATS;”;

(f) punctul 38 se înlocuiește cu următorul text:

- „38. «aerodrom de rezervă» înseamnă un aerodrom spre care se poate îndrepta o aeronavă atunci când devine fie imposibil, fie nerecomandabil să își continue zborul către aerodromul prevăzut pentru aterizare sau să aterizeze la respectivul aerodrom, unde sunt disponibile serviciile și instalațiile necesare, unde pot fi îndeplinite cerințele de performanță pentru aeronavă și care este operațional la ora prevăzută a utilizării. Aerodromurile de rezervă cuprind următoarele categorii:
- (a) aerodrom de rezervă la decolare: un aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă în caz că acest lucru devine necesar la scurt timp după decolare, iar aerodromul de plecare nu poate fi utilizat în acest scop;
- (b) aerodrom de rezervă pe rută: un aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă în cazul în care se impune o deviere în timpul zborului pe rută;
- (c) aerodrom de rezervă la destinație: înseamnă un aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă atunci când devine fie imposibil, fie nerecomandabil să aterizeze pe aerodromul avut în vedere pentru aterizare;”;

(g) se introduce următorul punct 48a:

- „48a. «acord de contract de supraveghere automată dependentă (*automatic dependent surveillance – contract*, ADS-C)» înseamnă un plan de raportare care stabilește condițiile de raportare a datelor ADS-C (și anume datele solicitate de unitatea de servicii de trafic aerian și frecvența rapoartelor ADS-C care trebuie convenite înainte de utilizarea ADS-C în furnizarea de servicii de trafic aerian);”;

(h) punctul 71 se înlocuiește cu următorul text:

- „71. «ora estimată de sosire (ETA)» înseamnă, pentru zborurile IFR, ora la care se estimează că aeronava va sosi la verticala aceluiași punct desemnat, definit prin raportare la mijloace de navigație, de la care se intenționează inițierea unei proceduri de apropiere instrumentală sau, dacă nu există mijloace de navigație asociate aerodromului respectiv, ora la care aeronava va sosi la verticala aerodromului. Pentru zborurile în conformitate cu regulile de zbor la vedere (*visual flight rules*, VFR), înseamnă ora la care se estimează că aeronava va sosi la verticala aerodromului;”;

(i) se introduce următorul punct 89a:

- „89a. «operațiune de apropiere instrumentală» înseamnă apropierea și aterizarea cu ajutorul instrumentelor de ghidare a navigației pe baza unei proceduri de apropiere instrumentală. Există două metode de executare a operațiunilor de apropiere instrumentală:
- (a) o operațiune de apropiere instrumentală bidimensională (2D), care utilizează numai ghidarea laterală; și
- (b) o operațiune de apropiere instrumentală tridimensională (3D), care utilizează atât ghidarea laterală, cât și cea verticală.”;

(j) la punctul 90, literele (a), (b) și (c) se înlocuiesc cu următorul text:

- „(a) procedura de apropiere de neprecizie (NPA). O procedură de apropiere instrumentală concepută pentru operațiunile de apropiere instrumentală 2D de tip A;
- (b) procedura de apropiere cu ghidare verticală (APV). O procedură de apropiere instrumentală pentru navigația bazată pe performanță (PBN), concepută pentru operațiunile de apropiere instrumentală 3D de tip A;
- (c) procedura de apropiere de precizie (PA). O procedură de apropiere instrumentală cu ajutorul sistemelor de navigație (ILS, MLS, GLS și SBAS CAT I), concepută pentru operațiunile de apropiere instrumentală 3D de tip A sau B;”;

(k) se introduce următorul punct 94a:

„94a. «combustibil minim» este un termen utilizat pentru a descrie o situație în care rezerva de combustibil a unei aeronave a atins un stadiu în care zborul este obligat să aterizeze pe un anumit aerodrom și nu se poate accepta nicio întârziere suplimentară;”;

(l) se introduc următoarele puncte 95a și 95b:

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

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

(m) punctul 114 se înlocuiește cu următorul text:

„114. «poziție de așteptare la pistă» înseamnă o poziție desemnată cu intenția de a proteja o pistă, o suprafață de limitare a obstacolelor sau o zonă critică/sensibilă pentru sistemul de aterizare instrumentală (*instrument landing system*, ILS)/sistemul de aterizare cu microunde (*microwave landing system*, MLS), la care aeronavele și vehiculele aflate în rulare trebuie să oprească și să aștepte dacă nu au fost autorizate să procedeze altfel de către turnul de control de aerodrom;”;

(n) punctul 116 se înlocuiește cu următorul text:

„116. «personal critic pentru siguranță» înseamnă persoane care pot periclita siguranța aviatică dacă își execută în mod inadecvat sarcinile și funcțiile, printre care membrii echipajului, personalul de întreținere a aeronavelor, personalul operațional al aerodromurilor, personalul de salvare, de stingere a incendiilor și de întreținere, personalul autorizat să aibă acces neînsoțit pe suprafața de mișcare și controlorii de trafic aerian;”;

(o) se introduce următorul punct 129a:

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

3. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

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

(b) la sfârșitul alineatului (3) se introduce următorul paragraf:

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

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

4. Anexa se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Regulamentul (CE) nr. 730/2006 se abrogă.

Articolul 3

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

Se aplică de la 12 octombrie 2017.

Cu toate acestea, următoarele dispoziții se aplică de la 18 august 2016:

1. articolul 1 punctul 1;
2. articolul 1 punctul 2 literele (f), (i), (j), (l) și (o);
3. articolul 1 punctul 3;
- 4 articolul 2;
5. punctele 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 13, 15, 16, 19, 21, 22, 26 litera (b), 26 litera (c), 27 și 28 din anexă.

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

Adoptat la Bruxelles, 20 iulie 2016.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

ANEXĂ

Anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 se modifică după cum urmează:

1. Punctul SERA.2001 se înlocuiește cu următorul text:

„SERA.2001 Obiect

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

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

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

2. La punctul SERA.3215, litera (a) se modifică după cum urmează:

- (a) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

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

- (b) punctul 3 se elimină.

3. La punctul SERA.4001 litera (d), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

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

4. În nota de subsol (***) la tabelul S5-1 de la punctul **SERA.5001**, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

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

5. Punctul SERA.5005 se modifică după cum urmează:

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

- (i) punctul 3 subpunctele (ii) și (iii) se înlocuiesc cu următorul text:

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

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

- (ii) punctul 3 subpunctul (iv) se elimină;

- (iii) punctul 3 subpunctul (v) se înlocuiește cu următorul text:

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

- (iv) punctul 4 se elimină;

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

„(d) Zborurile VFR nu se efectuează:

1. la viteze transonice și supersonice, cu excepția cazului în care sunt autorizate de autoritatea competentă;
2. peste FL 195. Excepțiile de la această cerință sunt următoarele:
 - (i) statele membre au stabilit, în măsura în care este posibil, un spațiu aerian rezervat în care pot fi autorizate zboruri VFR; sau
 - (ii) spațiul aerian până la nivelul de zbor 285 inclusiv, atunci când unitatea ATS responsabilă a autorizat traficul VFR în respectivul spațiu aerian în conformitate cu procedurile de autorizare stabilite de statele membre și publicate în publicația de informare aeronautică relevantă.”

6. Punctul SERA.5010 se înlocuiește cu următorul text:

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

- (a) astfel de zboruri VFR speciale pot fi efectuate numai pe timp de zi, cu excepția unei autorizări contrare din partea autorității competente;
- (b) de către pilot:
 1. în absența norilor și în contact vizual cu suprafața;
 2. vizibilitatea în zbor să nu fie mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, mai mică de 800 m;
 3. să zboare la o viteză de 140 de noduri IAS sau mai puțin pentru a permite în mod corespunzător observarea la timp a altor aeronave sau a oricărui obstacol astfel încât să se evite coliziunea; și
- (c) o unitate de control al traficului aerian trebuie să nu elibereze o autorizare de zbor VFR special aeronavelor pentru a decola de pe un aerodrom situat într-o zonă de control sau pentru a ateriza pe un astfel de aerodrom și nici pentru a intra în zona de trafic de aerodrom sau în procedura de trafic de aerodrom atunci când condițiile meteorologice raportate pentru respectivul aerodrom sunt sub decât următoarele minime:
 1. vizibilitatea la sol este mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, mai mică de 800 m;
 2. plafonul este mai mic de 180 m (600 ft);”.

7. La punctul SERA.5015 litera (c) se adaugă următorul punct 3:

„3. Trecerea de la zborul IFR la zborul VFR este admisibilă numai în cazul în care o unitate ATS primește un mesaj lansat de pilotul comandant, care conține expresia specifică «ANULEZ ZBORUL IFR» (în engleză «CANCELLING MY IFR FLIGHT»), împreună cu eventualele modificări care trebuie aduse planului de zbor curent. ATS nu face, nici în mod direct, nici prin deducție, invitații de trecere de la zborul IFR la zborul VFR.”

8. Punctul SERA.6001 se înlocuiește cu următorul text:

„SERA.6001 Clasificarea spațiilor aeriene

- (a) statele membre clasifică spațiul aerian în conformitate cu clasificarea de mai jos a spațiilor aeriene și în conformitate cu apendicele 4:
 1. *Clasa A.* Sunt permise numai zborurile IFR. Tuturor zborurilor li se asigură serviciul de control al traficului aerian, iar acestea sunt toate eşalonate, fiecare față de celelalte. Pentru toate zborurile sunt obligatorii comunicațiile continue aer-sol prin voce. Toate zborurile sunt supuse autorizării ATC.

2. *Clasa B.* Sunt permise zborurile IFR și VFR. Tuturor zborurilor li se asigură serviciul de control al traficului aerian, iar acestea sunt toate eșalonate, fiecare față de celelalte. Pentru toate zborurile sunt obligatorii comunicațiile continue aer-sol prin voce. Toate zborurile sunt supuse autorizării ATC.
 3. *Clasa C.* Sunt permise zborurile IFR și VFR. Tuturor zborurilor li se asigură serviciul de control al traficului aerian, iar zborurile IFR sunt eșalonate față de alte zboruri IFR și față de zborurile VFR. Zborurile VFR sunt eșalonate față de zborurile IFR și primesc informări de trafic cu privire la celelalte zboruri VFR și, la cerere, indicații de evitare a traficului. Pentru toate zborurile sunt obligatorii comunicațiile continue aer-sol prin voce. Pentru zborurile VFR, se aplică o limită de viteză de 250 de noduri IAS (*indicated airspeed* – viteza față de aer indicată) sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL, cu excepția cazurilor aprobate de autoritatea competentă pentru tipuri de aeronave care, din motive tehnice sau de siguranță, nu pot menține această viteză. Toate zborurile sunt supuse autorizării ATC.
 4. *Clasa D.* Sunt permise zborurile IFR și VFR și se asigură serviciul de control al traficului aerian tuturor zborurilor. Zborurile IFR sunt eșalonate față de alte zboruri IFR și primesc informări de trafic cu privire la zborurile VFR și, la cerere, indicații de evitare a traficului. Zborurile VFR primesc informări de trafic cu privire la toate celelalte zboruri și indicații de evitare a traficului la cerere. Pentru toate zborurile sunt obligatorii comunicațiile continue aer-sol prin voce și se aplică o limită de viteză de 250 de noduri IAS pentru toate zborurile sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL, cu excepția cazurilor aprobate de autoritatea competentă pentru tipuri de aeronave care, din motive tehnice sau de siguranță, nu pot menține această viteză. Toate zborurile sunt supuse autorizării ATC.
 5. *Clasa E.* Sunt permise zborurile IFR și VFR. Zborurilor IFR li se asigură serviciul de control al traficului aerian, acestea fiind eșalonate față de alte zboruri IFR. Toate zborurile primesc informări de trafic în măsura posibilului. Pentru zborurile IFR sunt obligatorii comunicațiile continue aer-sol prin voce. Se aplică o limită de viteză de 250 de noduri IAS pentru toate zborurile sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL, cu excepția cazurilor aprobate de autoritatea competentă pentru tipuri de aeronave care, din motive tehnice sau de siguranță, nu pot menține această viteză. Toate zborurile IFR sunt supuse autorizării ATC. Clasa E nu se utilizează pentru zonele de control.
 6. *Clasa F.* Sunt permise zborurile IFR și VFR. Tuturor zborurilor IFR participante li se asigură serviciul consultativ de trafic aerian și toate zborurile beneficiază, la cerere, de serviciul de informare a zborurilor. Comunicațiile continue aer-sol prin voce sunt obligatorii în cazul zborurilor IFR care participă la serviciul consultativ, iar toate zborurile IFR trebuie să aibă capacitatea de a stabili comunicații aer-sol prin voce. Se aplică o limită de viteză de 250 de noduri IAS pentru toate zborurile sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL, cu excepția cazurilor aprobate de autoritatea competentă pentru tipuri de aeronave care, din motive tehnice sau de siguranță, nu pot menține această viteză. Autorizarea ATC nu este necesară.
 7. *Clasa G.* Sunt permise zborurile IFR și VFR, iar acestea beneficiază, la cerere, de serviciul de informare a zborurilor. Toate zborurile IFR trebuie să aibă capacitatea de a stabili comunicații aer-sol prin voce. Se aplică o limită de viteză de 250 de noduri IAS pentru toate zborurile sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL, cu excepția cazurilor aprobate de autoritatea competentă pentru tipuri de aeronave care, din motive tehnice sau de siguranță, nu pot menține această viteză. Autorizarea ATC nu este necesară.
 8. Folosirea clasei F se consideră a fi o măsură temporară până când poate fi înlocuită cu o clasificare alternativă.
- (b) Stabilirea clasificării spațiului aerian trebuie să corespundă necesităților statelor membre, însă întreg spațiul aerian peste FL 195 se clasifică drept spațiu aerian de clasa C.”
9. Se introduce următorul punct SERA.7002:

„SERA.7002 Informații despre pericolul de coliziune în contextul furnizării de servicii ATS bazate pe supraveghere

- (a) Dacă se observă că un zbor controlat identificat are o traiectorie de zbor care intră în conflict cu cea a unei aeronave necunoscute, într-un mod considerat a constitui pericol de coliziune, pilotul zborului controlat trebuie, ori de câte ori este posibil:
1. să fie informat cu privire la aeronava necunoscută și, la cererea respectivului pilot sau dacă situația o impune în opinia controlorului, pilotului trebuie să i se sugereze o acțiune de evitare a coliziunii; și
 2. să fie notificat atunci când nu mai există un astfel de conflict.”

10. Se introduce următorul punct SERA.8012:

„SERA.8012 Aplicarea eşalonării în caz de turbulență de siaj

- (a) Minimele de eşalonare în caz de turbulență de siaj se aplică în fazele de apropiere și de decolare ale zborului în următoarele situații:
1. o aeronavă zboară imediat în spatele unei alte aeronave la aceeași altitudine sau zboară la mai puțin de 300 m (1 000 ft) sub aceasta; sau
 2. ambele aeronave utilizează aceeași pistă sau piste paralele aflate la o distanță mai mică 760 m (2 500 ft); sau
 3. o aeronavă traversează în spatele unei alte aeronave la aceeași altitudine sau la mai puțin de 300 m (1 000 ft) sub aceasta.”

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

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

„(a) Autorizările din partea controlului traficului aerian se bazează exclusiv pe următoarele cerințe aplicabile furnizării serviciului de control al traficului aerian:

1. Autorizările se acordă exclusiv pentru fluidizarea și eşalonarea traficului aerian și se bazează pe condiții de trafic cunoscute care afectează siguranța operării aeronavelor. Respectivetele condiții de trafic includ nu numai aeronavele aflate în aer și pe suprafața de manevră asupra cărora se exercită controlul, ci și orice trafic de vehicule sau alte obstacole temporare de pe suprafața de manevră utilizată.
2. Unitățile ATC acordă astfel de autorizări ATC dacă sunt necesare pentru prevenirea coliziunilor și pentru fluidizarea și regularizarea traficului aerian.
3. Autorizările ATC se acordă cu suficient timp înainte, astfel încât să se asigure faptul că sunt transmise aeronavei în timp util pentru ca aceasta să li se poată conforma.”;

- (b) litera (d) punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. ruta de zbor;...

- (i) atunci când se consideră că este necesar, ruta de zbor se detaliază în fiecare autorizare, și
- (ii) expresia «autorizat conform rutei din planul de zbor» (în engleză «cleared via flight planned route») nu se utilizează atunci când se acordă o reautorizare.”;

- (c) se adaugă următoarele litere (ea), (eb) și (ec):

„(ea) Modificări ale autorizării legate de rută sau de nivel

1. Atunci când se acordă o autorizare care se referă la o solicitare de modificare a unei rute sau a unui nivel, autorizarea respectivă trebuie să includă natura exactă a modificării.
2. Atunci când condițiile de trafic nu permit autorizarea unei modificări solicitate, se utilizează expresia «NU SE APROBĂ» (în engleză «UNABLE»). Atunci când este justificat de circumstanțe, se oferă o rută alternativă sau un nivel alternativ.

(eb) Autorizare legată de altimetrie

1. Pentru zborurile în zonele în care se stabilește o altitudine de tranziție, poziția verticală a aeronavei se exprimă în altitudini corespunzătoare sau inferioare altitudinii de tranziție și în niveluri de zbor corespunzătoare sau superioare nivelului de tranziție, cu excepția cazurilor prevăzute la punctul 5 de mai jos. La trecerea prin stratul de tranziție, poziția verticală se exprimă în niveluri de zbor la urcare și în altitudini la coborâre.
2. Echipajului de zbor i se indică nivelul de tranziție în timp util înainte de atingerea acestuia în timpul coborârii.

3. Un calaj al altimetrului QNH trebuie inclus în autorizarea de coborâre atunci când se acordă prima autorizare la o altitudine inferioară nivelului de tranziție, în autorizările de apropiere sau în autorizările de intrare în turul de pistă, precum și în autorizările de rulaj la sol pentru aeronavele care decolează, cu excepția cazurilor în care se cunoaște că aeronava a recepționat deja aceste informații printr-o transmisie direcționată.
 4. Aeronavelor li se transmite un calaj al altimetrului QFE la cerere sau în mod regulat în conformitate cu procedurile locale.
 5. Atunci când o aeronavă care a primit autorizarea de aterizare își finalizează apropierea utilizând presiunea atmosferică la cota aerodromului (QFE), poziția verticală a aeronavei se exprimă în înălțimea față de cota aerodromului în cursul etapei de zbor pentru care se poate utiliza QFE, cu excepția cazului în care respectiva poziție se exprimă în înălțimea față de cota pragului pistei:
 - (i) în cazul pistelor instrumentale dacă pragul este cu 2 m (7 ft) sau mai mult sub cota aerodromului; și
 - (ii) în cazul pistelor pentru apropiere de precizie.
- (ec) Autorizări condiționate

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

1. indicativul de apel;
2. condiția;
3. autorizarea; și
4. o scurtă reiterare a condiției.”

12. La punctul SERA.8020(a), punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

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

13. Punctul SERA.8020(b)(3) se înlocuiește cu următorul text:

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

14. La punctul SERA.8025, se adaugă următoarele puncte 2 și 3:

„2. Dacă un zbor controlat a fost scutit de cerința de a raporta la punctele de raport obligatoriu, cu excepția cazului în care are loc o raportare automată a poziției, piloții trebuie să reia raportarea poziției prin voce sau prin CPDLC:

- (i) atunci când li se solicită acest lucru;
- (ii) atunci când sunt informați că serviciul de supraveghere ATS s-a încheiat; sau
- (iii) atunci când sunt informați că identificarea de supraveghere ATS a fost pierdută.

3. Formatul rapoartelor de poziție trebuie să fie în conformitate cu apendicele 5 punctul A.”

15. Punctul SERA.8035(b) se înlocuiește cu următorul text:

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

16. Punctul SERA.9010 se modifică după cum urmează:

(a) la litera (b), punctele 12 și 13 se înlocuiesc cu următorul text:

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

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

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

(b) la litera (c), punctele 12 și 13 se înlocuiesc cu următorul text:

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

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

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

(c) la litera (d), punctele 11 și 12 se înlocuiesc cu următorul text:

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

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

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

17. La punctul SERA.10001, se adaugă următoarele litere (b) și (c):

„(b) Cu excepția cazului în care autoritatea competentă dispune altceva, aeronavele echipate cu comunicații radio bidirecționale corespunzătoare trebuie să raporteze în perioada de douăzeci și patru de minute de la ora ultimului contact, indiferent de scopul contactului respectiv, pur și simplu pentru a indica faptul că zborul evoluează conform planului de zbor, iar respectivul raport trebuie să cuprindă identificarea aeronavei și cuvintele «operațiuni normale» (în engleză «Operations normal»).

(c) Mesajul «operațiuni normale» se transmite aer-sol unității ATS corespunzătoare.”

18. Punctul SERA.11001 literele (a) și (b) și punctul SERA.11005 litera (a) se elimină, iar punctele SERA.11001 și SERA.11005 se înlocuiesc cu următorul text:

„SERA.11001 Dispoziții generale

- (c) Unitățile ATS acordă atenție, asistență și prioritate maxime în raport cu orice altă aeronavă, potrivit necesităților impuse de circumstanțe, oricărei aeronave despre care se cunoaște sau se suspectează că se află într-o stare de urgență, inclusiv în situația în care este supusă unei intervenții ilicite.
- (d) Acțiunile ATC ulterioare se bazează pe intențiile pilotului, pe traficul aerian general și pe dinamica în timp real a situației neprevăzute.

SERA.11005 Intervenție ilicită

- (aa) O aeronavă care este supusă unei intervenții ilicite face tot posibilul să selecteze pe transponder codul 7500 și să notifice unității ATS corespunzătoare orice circumstanță semnificativă asociată și orice abatere de la planul de zbor curent impusă de împrejurări, pentru a permite unității ATS să acorde prioritate aeronavei și să reducă la minimum conflictele cu alte aeronave.
- (ab) În cazul în care o aeronavă este supusă unei intervenții ilicite, pilotul comandant trebuie să încerce să aterizeze cât mai repede posibil la cel mai apropiat aerodrom adecvat sau la un aerodrom specific desemnat de autoritatea competentă, cu excepția cazului în care situația de la bordul aeronavei impune alte măsuri.
- (b) Atunci când are loc sau se suspectează că are loc o intervenție ilicită asupra unei aeronave, unitățile de servicii de trafic aerian răspund prompt cererilor din partea aeronavei. Se continuă transmiterea de informații pertinente pentru desfășurarea în siguranță a zborului și se iau măsurile necesare în scopul fluidizării modului de desfășurare a tuturor fazelor zborului, în mod special a aterizării în siguranță a aeronavei.
- (c) Atunci când are loc sau se suspectează că are loc o intervenție ilicită asupra unei aeronave, unitățile ATS trebuie să informeze imediat, în concordanță cu procedurile convenite local, autoritatea corespunzătoare desemnată de stat și trebuie să schimbe informațiile necesare cu operatorul aeronavei sau cu reprezentantul desemnat al acestuia.”

19. Punctul SERA.11010 se modifică după cum urmează:

- (a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„SERA.11010 Aeronave răătăcite sau neidentificate”;

- (b) la litera (a) punctul 3, subpunctul (i) se înlocuiește cu următorul text:

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

20. Se introduc următoarele puncte SERA.11012 și SERA.11013:

„SERA.11012 Combustibil minim și urgențe legate de combustibil

- (a) Atunci când un pilot raportează o situație de combustibil minim, controlorul informează respectivul pilot cât mai curând posibil cu privire la orice întârziere anticipată sau la faptul că nu se anticipează întârzieri.
- (b) Atunci când nivelul combustibilului impune declararea unei situații de pericol, pilotul face o astfel de declarație, în conformitate cu SERA.14095, cu ajutorul semnalului radiotelefonice de pericol (MAYDAY), rostit de preferință de trei ori, urmat de natura situației de pericol (COMBUSTIBIL, în engleză FUEL).

SERA.11013 Funcționarea aeronavei în condiții de avarie

- (a) Ori de câte ori, ca urmare a unei defecțiuni sau avarii a sistemelor de navigație, de comunicații, de altimetrie, a comenzilor de zbor sau a altor sisteme, performanțele aeronavei scad sub nivelul impus pentru spațiul aerian în care operează, echipajul de zbor anunță fără întârziere unitatea ATC competentă. În cazul în care defectarea sau avaria afectează eșalonarea minimă aplicată la momentul respectiv, controlorul ia măsuri adecvate pentru a stabili un alt tip de eșalonare corespunzător sau o altă eșalonare minimă.

(b) Avaria sau defectarea sistemului RNAV

Atunci când o aeronavă nu poate respecta specificațiile impuse de ruta sau procedura RNAV din cauza unei defectări sau a unei avarii a sistemului RNAV, pilotul trebuie să solicite o autorizare revizuită.

(c) Pierderea performanței de navigație verticală impuse în spațiul aerian în care se aplică o eşalonare verticală minimă redusă (*reduced vertical separation minima – RVSM*)

1. Pilotul trebuie să informeze ATC cât mai curând posibil cu privire la orice circumstanțe în care nu se pot respecta cerințele de performanță a navigației verticale aplicabile spațiului aerian RVSM. În astfel de cazuri, pilotul trebuie să obțină, ori de câte ori este posibil, o autorizare revizuită din partea ATC înainte de a iniția orice deviere de la ruta și/sau nivelul de zbor autorizate. Atunci când nu se poate obține o autorizare revizuită din partea ATC înainte de devierea respectivă, pilotul trebuie să obțină o autorizare revizuită cât mai repede posibil după inițierea devierii.

2. În timpul operațiunilor efectuate în spațiul aerian RVSM sau al tranzitului printr-un astfel de spațiu cu aeronave care nu dețin aprobare pentru operațiuni RVSM, piloții trebuie să raporteze statutul de aeronavă neaprobată după cum urmează:

(i) la apelul inițial pe orice canal din interiorul spațiului aerian RVSM;

(ii) în toate solicitările de schimbare de nivel; și

(iii) în toate repetările autorizărilor de nivel.

3. Controlorii de trafic aerian trebuie să confirme explicit recepționarea mesajelor de la aeronavele care raportează statutul de aeronavă neaprobată RVSM.

4. Avaria echipamentelor aeronavei raportată de pilot:

(i) Atunci când este informat de pilotul unei aeronave aprobate RVSM care operează în spațiul aerian RVSM că echipamentele aeronavei nu mai respectă cerințele RVSM, ATC consideră că aeronava respectivă este neaprobată RVSM.

(ii) ATC trebuie să ia imediat măsuri pentru a furniza o eşalonare verticală minimă de 600 m (2 000 ft) sau o eşalonare orizontală corespunzătoare față de toate celelalte aeronave care operează în spațiul aerian RVSM. În mod normal, o aeronavă considerată neaprobată RVSM trebuie să primească de la ATS autorizarea de a părăsi spațiul aerian RVSM atunci când acest lucru este posibil.

(iii) Piloții trebuie să informeze ATC, cât mai curând posibil, cu privire la orice restabilire a funcționării corespunzătoare a echipamentelor necesare pentru a respecta cerințele RVSM.

(iv) Primul ACC care ia cunoștință de modificarea statutului RVSM al unei aeronave trebuie să se coordoneze cu ACC-urile adiacente, după caz.

5. Turbulențe puternice neprevăzute:

(i) Atunci când o aeronavă care desfășoară operațiuni într-un spațiu aerian RVSM se confruntă cu turbulențe puternice din cauza condițiilor meteorologice sau cu turbulențe de sijă despre care pilotul consideră că vor afecta capacitatea aeronavei de a-și menține nivelul de zbor autorizat, pilotul trebuie să informeze ATC. ATC trebuie să stabilească fie o eşalonare orizontală corespunzătoare, fie o eşalonare verticală minimă mai mare.

(ii) În măsura în care este posibil, ATC trebuie să dea curs solicitărilor de modificare a nivelului de zbor și/sau a rutei din partea piloților și trebuie să transmită mai departe informațiile despre trafic, în funcție de necesități.

(iii) ATC trebuie să solicite rapoarte din partea altor aeronave pentru a stabili dacă RVSM ar trebui suspendată în întregime sau numai în cadrul unei anumite benzi de niveluri de zbor și/sau al unei regiuni.

(iv) ACC care suspendă RVSM trebuie să se coordoneze cu ACC-urile adiacente în ceea ce privește astfel de suspendări și toate adaptările necesare ale capacităților sectorului, după caz, pentru a asigura o desfășurare ordonată a transferului de trafic.

6. Turbulențe puternice prevăzute:

(i) În cazul în care prognoza meteorologică prevede o turbulență puternică în spațiul aerian RVSM, ATC stabilește dacă ar trebui suspendată RVSM și, în caz afirmativ, pentru cât timp și pentru ce nivel (niveluri) de zbor și/sau regiune anume.

- (ii) În cazurile în care se suspendă RVSM, ACC care efectuează suspendarea RVSM se coordonează cu ACC-urile adiacente în ceea ce privește nivelurile de zbor corespunzătoare pentru transferul de trafic, cu excepția cazului în care s-a stabilit printr-un acord scris un sistem de alocare a nivelurilor de zbor în situații de urgență. ACC care efectuează suspendarea RVSM se coordonează cu ACC-urile adiacente și în privința capacităților aplicabile ale sectorului, după caz.”

21. Se introduce următorul punct SERA.11014:

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

- (a) În timpul zborului se utilizează ACAS II, cu excepția cazurilor prevăzute în lista echipamentului minim indicată în Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei (*), într-un mod care să permită afișarea avertizărilor de decizie pentru echipajul de zbor la detectarea unei apropieri nedorite față de o altă aeronavă. Această dispoziție nu se aplică în cazul în care se impune blocarea modului de afișare a avertizărilor de decizie [utilizându-se numai afișarea avertizărilor de trafic (*traffic advisory*, TA) sau a unui sistem echivalent] din cauza unei proceduri anormale sau a unor condiții care limitează performanța.
- (b) În cazul unei avertizări de decizie furnizate de ACAS, un pilot trebuie:
1. să reacționeze imediat conformându-se instrucțiunilor din avertizarea de decizie, cu condiția ca respectiva acțiune să nu pericliteze siguranța aeronavei;
 2. să se conformeze avertizării de decizie chiar dacă respectiva avertizare este în contradicție cu o instrucțiune ATC referitoare la manevre;
 3. să nu facă manevre în sens contrar unei avertizări de decizie;
 4. imediat ce volumul de lucru al echipajului de zbor îi permite, să notifice unității ATC competente orice avertizare de decizie care necesită o abatere de la instrucțiunea sau autorizarea curentă primită de la ATC;
 5. să se conformeze prompt oricăror avertizări de decizie modificate;
 6. să limiteze modificările traiectoriei de zbor în măsura minim necesară pentru a se conforma avertizărilor de decizie;
 7. să revină imediat la termenii instrucțiunii sau autorizării primite de la ATC după remediarea conflictului; și
 8. să notifice ATC atunci când revine la autorizarea curentă.
- (c) Atunci când un pilot raportează o avertizare de decizie furnizată de ACAS, controlorul trebuie să nu încerce să modifice traiectoria de zbor a aeronavei până când pilotul nu raportează „CONFLICT DEPĂȘIT” (în engleză „CLEAR OF CONFLICT”).
- (d) Odată ce o aeronavă s-a abătut de la autorizarea sau instrucțiunea primită de la ATC pentru a respecta o avertizare de decizie sau odată ce un pilot a raportat o avertizare de decizie, controlorul nu mai este responsabil pentru asigurarea eșalonării dintre aeronava respectivă și orice altă aeronavă afectată direct ca urmare a manevrei indicate de avertizarea de decizie. Controlorul își asumă din nou responsabilitatea de a asigura eșalonarea tuturor aeronavelor afectate atunci când:
1. respectivul controlor confirmă un raport al echipajului de zbor potrivit căruia aeronava a revenit la autorizarea curentă, sau
 2. respectivul controlor confirmă un raport al echipajului de zbor potrivit căruia aeronava revine la autorizarea curentă și acordă o autorizare alternativă care este confirmată de echipajul de zbor.

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

22. La punctul SERA.11015 litera (e), tabelul S11-3 se modifică după cum urmează:

- (a) textul din căsuța „Înțeles” corespunzătoare frazei „WILCO”, se înlocuiește cu următorul text:

„Am înțeles, mă voi conforma”;

- (b) în căsuța de sub fraza „WILCO”, fraza „Mă voi conforma” se elimină.

23. La punctul SERA.12005, se adaugă următoarea literă (c):

„(c) Echipajele de zbor trebuie să întocmească rapoartele utilizând formulare bazate pe modelul AIREP SPECIAL care figurează la punctul A din appendicele 5. Rapoartele respective trebuie să respecte instrucțiunile detaliate de raportare prevăzute la punctul 2 din appendicele 5.

1. Instrucțiunile detaliate, inclusiv formatele mesajelor și frazeologia prevăzute în appendicele 5, sunt utilizate de către echipajele de zbor în momentul transmiterii de rapoarte din zbor și de către unitățile ATS în momentul retransmiterii respectivelor rapoarte.
2. Rapoartele speciale din zbor care conțin observații despre activitatea vulcanică se înregistrează pe formularul de raport special din zbor referitor la activitatea vulcanică. Echipajelor de zbor care efectuează zboruri pe rute ce ar putea fi afectate de nori de cenușă vulcanică li se furnizează formulare bazate pe modelul de formular pentru rapoartele speciale din zbor referitoare la activitatea vulcanică care figurează la punctul B din appendicele 5.”

24. La punctul SERA.12020 litera (a), punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. centrul de veghe meteorologică asociat (MWO) în conformitate cu punctul 3 din appendicele 5; și”.

25. Se adaugă următoarele secțiuni 13 și 14:

„SECȚIUNEA 13

Transponder SSR

SERA.13001 Utilizarea unui transponder SSR

- (a) Atunci când o aeronavă are la bord un transponder SSR în stare de funcționare, pilotul trebuie să utilizeze respectivul transponder pe întreg parcursul zborului, indiferent dacă aeronava se află în interiorul sau în afara unui spațiu aerian în care se folosește SSR în scopuri ATS.
- (b) Piloții nu trebuie să utilizeze funcția IDENT decât dacă ATS le solicită acest lucru.
- (c) Cu excepția zborurilor efectuate într-un spațiu aerian desemnat de autoritatea competentă pentru utilizarea obligatorie a transponderului, aeronavele care nu dispun de suficientă alimentare cu energie electrică sunt scutite de cerința de a utiliza transponderul pe întreg parcursul zborului.

SERA.13005 Setarea codurilor în modul A al transponderului SSR

- (a) Pentru a indica faptul că se găsește într-o anumită situație de urgență, pilotul unei aeronave echipate cu SSR trebuie:
 1. să selecteze codul 7700 pentru a indica o stare de urgență, cu excepția cazului în care ATC a îndrumat în prealabil pilotul să utilizeze transponderul cu un anumit cod. În acest ultim caz, un pilot poate totuși să selecteze codul 7700 ori de câte ori există un motiv anume care îl face să considere că aceasta este cea mai bună cale de urmat;
 2. să selecteze codul 7600 pentru a indica o stare de întrerupere a radiocomunicațiilor;
 3. să încerce să selecteze codul 7500 pentru a indica o stare de intervenție ilicită. În cazul în care este justificat de circumstanțe, ar trebui folosit în schimb codul 7700.
- (b) Cu excepția cazurilor descrise la litera (a) de mai sus, pilotul trebuie:
 1. să selecteze codurile potrivit instrucțiunilor unității ATS; sau
 2. dacă nu primește instrucțiuni din partea ATS referitoare la setarea codurilor, să selecteze codul 2000 sau un alt cod prevăzut de autoritatea competentă; sau
 3. atunci când nu beneficiază de servicii de trafic aerian, să selecteze codul 7000 pentru a îmbunătăți detectarea aeronavelor echipate corespunzător, cu excepția cazului în care autoritatea competentă dispune altceva.

- (c) Atunci când se observă că codul afișat pe ecran este diferit de cel care i-a fost atribuit aeronavei:
1. pilotului i se cere să confirme codul selectat și, dacă acest lucru este justificat de situație, să selecteze din nou codul corect; și
 2. dacă diferența dintre codul atribuit și cel afișat continuă să existe, pilotului i se poate solicita să întrerupă utilizarea transponderului aeronavei. Trebuie informate în mod corespunzător următoarea poziție de control și orice altă unitate vizată care utilizează SSR și/sau un sistem multisenzor (*multilateration* – MLAT) în activitatea de furnizare a ATS.

SERA.13010 Informații rezultate din altitudinea barometrică

- (a) Atunci când aeronava are la bord un echipament în modul C în stare de funcționare, pilotul trebuie utilizeze acest mod încontinuu, cu excepția situațiilor în care ATC impune altceva.
- (b) Cu excepția cazului în care autoritatea competentă dispune altceva, informațiile despre nivel rezultate din altitudinea barometrică care îi sunt afișate controlorului trebuie verificate cel puțin o dată, la momentul contactului inițial cu aeronava în cauză sau, dacă acest lucru nu este fezabil, cât mai curând după aceea, de către fiecare unitate ATC echipată corespunzător.

SERA.13015 Setarea identificării aeronavei în modul S al transponderului SSR

- (a) Aeronavele echipate cu modul S cu funcție de identificare a aeronavelor transmit identificarea aeronavei indicată în câmpul 7 al planului de zbor OACI sau, dacă nu s-a depus un plan de zbor, transmit codul de înmatriculare al aeronavei.
- (b) Ori de câte ori se observă pe ecran că identificarea aeronavei transmisă de aeronava echipată cu modul S este diferită de cea așteptată de la respectiva aeronavă, trebuie să se solicite pilotului să confirme și, dacă este necesar, să reintroducă identificarea corectă a aeronavei.
- (c) În cazul în care, în urma confirmării de către pilot că în funcția de identificare a modului S s-a introdus identificarea corectă a aeronavei, diferența persistă, controlorul trebuie să întreprindă următoarele acțiuni:
1. să informeze pilotul că diferența persistă;
 2. în cazul în care este posibil, să corecteze eticheta care afișează identificarea aeronavei pe ecran; și
 3. să înștiințeze următoarea poziție de control și orice altă unitate vizată care utilizează modul în scopuri de identificare că identificarea aeronavei transmisă de aeronavă este incorectă.

SERA.13020 Defectarea transponderului SSR atunci când prezența la bord a unui transponder în stare de funcționare este obligatorie

- (a) În cazul defectării transponderului după decolare, unitățile ATC trebuie să încerce să asigure continuarea zborului către aerodromul de destinație în conformitate cu planul de zbor. Se poate însă ca piloții să trebuiască să respecte restricții specifice.
- (b) În cazul unui transponder care s-a defectat și nu poate fi reparat înainte de decolare, piloții trebuie:
1. să informeze ATS cât mai curând posibil, de preferință înainte de depunerea unui plan de zbor;
 2. să insereze în câmpul 10 al planului de zbor OACI, la rubrica SSR, litera «N» în cazul defectării totale a transponderului sau litera corespunzătoare funcției transponderului care a rămas activă în cazul defectării parțiale a transponderului; și
 3. să respecte orice proceduri publicate de solicitare a unei scutiri de la cerințele de a avea la bord un transponder SSR în stare de funcționare.

SECȚIUNEA 14

Proceduri de comunicații prin voce**SERA.14001 Dispoziții generale**

Frazeologia standardizată trebuie utilizată în toate situațiile pentru care a fost specificată. Limbajul uzual trebuie utilizat numai atunci când frazeologia standardizată nu poate servi unei transmisii deliberate.

SERA.14005 Categoriile de mesaje

- (a) Categoriile de mesaje administrate de serviciul aeronautic mobil și ordinea de prioritate în stabilirea comunicațiilor și în transmisia mesajelor trebuie să respecte tabelul S14-1.

Tabelul S14-1

Categoria de mesaje și semnalul ordinii de prioritate în radiotelefonie	Semnalul de radiotelefonie
(a) Apeluri de pericol, mesaje de pericol și trafic în situație de pericol	MAYDAY
(b) Mesaje de urgență, inclusiv mesaje precedate de semnalul pentru transporturi medicale	PAN PAN sau PAN PAN MEDICAL
(c) Comunicații referitoare la determinarea direcției	—
(d) Mesaje privind siguranța zborului	—
(e) Mesaje meteorologice	—
(f) Mesaje pentru regularitatea zborului	—

- (b) Mesajele de pericol și traficul în situație de pericol trebuie tratate în conformitate cu dispozițiile de la punctul SERA.14095.
- (c) Mesajele de urgență și traficul în situație de urgență, inclusiv mesajele precedate de semnalul pentru transporturi medicale, trebuie tratate în conformitate cu dispozițiile de la punctul SERA.14095.

SERA.14010 Mesajele privind siguranța zborului

Mesajele privind siguranța zborului cuprind următoarele:

- (a) mesajele de mișcare și control;
- (b) mesajele provenite de la un operator aerian sau de la o aeronavă, de importanță imediată pentru o aeronavă aflată în zbor;
- (c) informațiile meteorologice de importanță imediată pentru o aeronavă aflată în zbor sau pe punct de plecare (comunicate individual sau pentru transmisie prin radio);
- (d) alte mesaje privind aeronave în zbor sau pe punct de plecare.

SERA.14015 Limba utilizată în comunicațiile aer-sol

- (a) Comunicațiile prin radiotelefonie aer-sol trebuie să aibă loc în limba engleză sau în limba utilizată în mod normal de stația de la sol.

- (b) La cererea oricărei aeronave, toate stațiile de la sol care deservește aeroporturi desemnate și rute utilizate de serviciile internaționale de trafic aerian trebuie să folosească limba engleză. Cu excepția cazului în care autoritatea competentă dispune altceva în cazuri specifice, trebuie să se folosească limba engleză în comunicațiile dintre unitatea ATS și aeronave pe aerodromurile cu peste 50 000 de mișcări internaționale în condiții IFR pe an. Statele membre în care, la data intrării în vigoare a prezentului regulament, limba engleză nu este singura limbă utilizată pe astfel de aerodromuri pentru comunicațiile dintre unitatea ATS și aeronave pot decide să nu aplice cerința de a folosi limba engleză și trebuie să informeze Comisia în consecință. În acest caz, respectivele state membre trebuie să realizeze, până cel târziu la 31 decembrie 2017, un studiu referitor la posibilitatea de a solicita utilizarea limbii engleze pentru comunicațiile dintre unitatea ATS și aeronave la respectivele aerodromuri din motive de siguranță, astfel încât să se evite incursiunile aeronavelor pe o pistă ocupată sau alte riscuri la adresa siguranței, ținând totodată seama de dispozițiile aplicabile din legislația Uniunii și din legislația națională referitoare la utilizarea limbilor. Statele membre în cauză trebuie să facă publice studiile respective și să comunice agenției și Comisiei concluziile acestora.
- (c) Limbile utilizate de o anumită stație de la sol trebuie incluse în publicațiile de informare aeronautică și în alte informații aeronautice publicate referitoare la respectivele facilități.

SERA.14020 Pronunțarea pe litere a cuvintelor în radiotelefonie

Atunci când în radiotelefonie se pronunță pe litere nume proprii, abrevieri ale serviciilor și cuvinte a căror rostire pe litere ridică îndoeli, trebuie utilizat alfabetul din tabelul S14-2.

Tabelul S14-2

Alfabetul fonetic de radiotelefonie

Literă	Cuvânt	Pronunție aproximativă (Reprezentarea în alfabetul latin)
A	Alfa	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	<u>BRAH</u> VOH
C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE sau <u>SHAR</u> LEE
D	Delta	<u>DELL</u> TAH
E	Echo	<u>ECK</u> OH
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <u>TELL</u>
I	India	<u>IN</u> DEE AH
J	Juliett	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH

Literă	Cuvânt	Pronunție aproximativă (Reprezentarea în alfabetul latin)
L	Lima	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO <u>VEM</u> BER
O	Oscar	<u>OSS</u> CAH
P	Papa	PAH <u>PAH</u>
Q	Quebec	KEH <u>BECK</u>
R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	SEE <u>AIR</u> RAH
T	Tango	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM sau <u>OO</u> NEE FORM
V	Victor	<u>VIK</u> TAH
W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY
X	X-ray	<u>ECKS</u> RAY
Y	Yankee	<u>YANG</u> KEY
Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO

În reprezentarea aproximativă care utilizează alfabetul latin sunt subliniate silabele care trebuie accentuate.

SERA.14025 Principiile care stau la baza identificării rutelor ATS, altele decât rutele standard de plecare și de sosire

(a) Utilizarea identificatorilor de rute ATS în comunicații:

1. În comunicațiile prin voce litera de bază a identificatorului trebuie rostită în conformitate cu alfabetul fonetic definit în tabelul S14-2.
2. Atunci când se utilizează prefixele K, U sau S, acestea se pronunță, în comunicațiile prin voce, după cum urmează:
 - (i) K – KOPTER
 - (ii) U – UPPER
 - (iii) S – SUPERSONIC

- (b) Cuvântul «kopter» se pronunță ca «helicopter» în limba engleză, iar cuvintele «upper» și «supersonic» se pronunță ca în limba engleză.

SERA.14026 Puncte semnificative

În mod normal, pentru a se face referire la puncte semnificative, în comunicațiile prin voce se folosesc numele în limbaj uzual ale punctelor semnificative marcate de locația unui mijloc de radionavigație sau numele-cod unic pronunțabil, format din cinci litere, al punctelor semnificative nemarcate de locația unui mijloc de radionavigație. În cazul în care nu se folosește numele în limbaj uzual al locației unui mijloc de radionavigație, aceasta se înlocuiește cu un identificator codificat care, în comunicațiile prin voce, trebuie rostit în conformitate cu alfabetul fonetic.

SERA.14030 Utilizarea identificatorilor pentru rutele standard de plecare și de sosire instrumentală

În comunicațiile prin voce, pentru rutele standard de plecare sau de sosire instrumentală trebuie utilizat identificatorul în limbaj uzual.

SERA.14035 Transmisia numerelor în radiotelefonia

(a) Transmisia numerelor

1. Toate numerele utilizate pentru transmisia indicativului de apel al aeronavei, a direcțiilor, a pistei, a direcției și vitezei vântului trebuie transmise prin pronunțarea separată a fiecărei cifre.
 - (i) Nivelurile de zbor trebuie transmise prin pronunțarea separată a fiecărei cifre, cu excepția nivelurilor de zbor formate din sute întregi.
 - (ii) Calajul altimetrului trebuie transmis prin pronunțarea separată a fiecărei cifre, cu excepția cazului unui reglaj la 1 000 hPa, care trebuie transmis ca «O MIE» (în engleză «ONE THOUSAND»).
 - (iii) Toate numerele utilizate pentru transmisia codurilor de transponder trebuie transmise prin pronunțarea separată a fiecărei cifre, însă, atunci când codurile de transponder conțin numai mii întregi, informațiile trebuie transmise prin pronunțarea cifrei din numărul miilor, urmată de cuvântul «MIE»/«MII» (în engleză «THOUSAND»).
2. Toate numerele utilizate pentru transmisia altor informații decât cele descrise la litera (a) punctul 1 trebuie transmise prin pronunțarea separată a fiecărei cifre, însă toate numerele care conțin sute întregi și mii întregi trebuie transmise prin pronunțarea fiecărei cifre din numărul sutelor sau al miilor, urmată de cuvintele «SUTĂ»/«SUTE» (în engleză «HUNDRED») sau «MIE»/«MII» (în engleză «THOUSAND»), după caz. Combinațiile de mii și sute întregi trebuie transmise prin pronunțarea fiecărei cifre din numărul miilor, urmată de cuvântul «MIE»/«MII» (în engleză «THOUSAND»), urmat apoi de numărul sutelor, urmat la rândul său de cuvântul «SUTĂ» sau «SUTE» (în engleză «HUNDRED»).
3. În cazurile în care este necesar să se clarifice numărul transmis ca mii întregi și/sau sute întregi, respectivul număr trebuie transmis prin pronunțarea separată a fiecărei cifre.
4. Atunci când se furnizează informații despre poziția relativă față de un obiect sau față de un trafic care prezintă pericol de conflict prin raportarea la cele 12 ore ale ceasului, informațiile trebuie transmise prin pronunțarea cifrelor împreună, precum «ORA ZECE» sau «ORA UNSPREZECE» (în engleză «TEN O'CLOCK» sau «ELEVEN O'CLOCK»).
5. Numerele care conțin un punct zecimal trebuie transmise conform literei (a) punctul 1, punctul zecimal, în secvența corespunzătoare, fiind indicat de cuvântul «ZECIMALĂ»/«CU» (în engleză «DECIMAL»).
6. Pentru identificarea canalului de emisie în comunicațiile prin radiotelefonia de frecvență foarte înaltă (VHF) trebuie utilizate toate cele șase cifre ale identificatorului numeric, cu excepția cazului în care atât a cincea, cât și a șasea cifră este zero, caz în care trebuie folosite numai primele patru cifre.

SERA.14040 Pronunțarea numerelor

Atunci când limba utilizată pentru comunicare este engleza, numerele trebuie transmise utilizându-se pronunția indicată în tabelul S14-3:

Tabelul S14-3

Număr sau parte dintr-un număr	Pronunție
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Zeci	DAY-SEE-MAL
Sute	HUN-dred
Mii	TOU-SAND

SERA.14045 Tehnica transmisiei

- (a) Transmisii trebuie realizate concis, pe un ton de conversație normal.
- (b) Cuvintele și expresiile prezentate în continuare trebuie utilizate în comunicațiile prin radiotelefonie după caz și trebuie să aibă înțelesul atribuit în tabelul S14-4:

Tabelul S14-4

Expresie	Înțeles
ACKNOWLEDGE (CONFIRMARE)	«Anunță-mă că ai primit și ai înțeles acest mesaj.»
AFFIRM (AFIRMAȚIE)	«Da.»

Expresie	Înțeles
APPROVED (APROBAT)	«Autorizare obținută pentru acțiunea propusă.»
BREAK (ÎNTRERUPERE)	«Prin aceasta indic separarea între porțiunile din mesaj.»
BREAK, BREAK (ÎNTRERUPERE ÎNTRERUPERE)	«Prin aceasta indic separarea între mesajele transmise la diferite aeronave într-un spațiu foarte aglomerat.»
CANCEL (ANULARE)	«Anulează autorizarea transmisă anterior.»
CHECK (VERIFICARE)	«Examinează un sistem sau o procedură.»
CLEARED (AUTORIZAT)	«Autorizat să acționeze în condițiile specificate.»
CONFIRM (CONFIRMARE)	«Cer verificarea: (autorizării, instrucțiunii, acțiunii, informațiilor).»
CONTACT (CONTACT)	«Stabilește comunicațiile cu...»
CORRECT (CORECT)	«Adevărat» sau «Corect».
CORRECTION (CORECȚIE)	«S-a făcut o eroare în această transmisie (sau mesaj indicat). Versiunea corectă este [...]»
DISREGARD (IGNORĂ)	«Ignoră.»
HOW DO YOU READ (CUM MĂ AUZI)?	«Care este inteligibilitatea transmisiei mele?» [a se vedea punctul SERA.14070 litera (c)]
I SAY AGAIN (REPET)	«Repet mesajul pentru claritate sau accentuare.»
MAINTAIN (MENȚINE)	«Continuă în conformitate cu condiția (condițiile) specificate» sau în sensul său literal.
MONITOR (MONITORIZĂ)	«Ascultă pe (frecvența).»
NEGATIVE (NEGATIV)	«Nu» sau «Permisiune neacordată» sau «Nu este corect» sau «Imposibil.»
OVER (TERMINAT)	«Transmisia mea s-a terminat și aștept răspunsul tău.»
OUT (TERMINAT)	«Acest schimb de transmisii s-a terminat și nu se așteaptă niciun răspuns.»
READ BACK (REPETĂ CE AI RECEPȚIONAT)	«Repetă-mi tot sau partea specificată din acest mesaj, exact așa cum ai recepționat.»
RECLEARED (REAUTORIZARE)	«A fost făcută o schimbare la ultima ta autorizare și această nouă autorizare o înlocuiește pe prima total sau parțial.»
REPORT (RAPORT)	«Trimite-mi următoarea informație...»
REQUEST (CERERE)	«Aș vrea să știu...» sau «Doresc să obțin...»
ROGER (CONFIRMARE)	«Am recepționat ultima transmisie a ta integral.»

Expresie	Înțeles
SAY AGAIN (SPUNE ÎNCĂ O DATĂ)	«Repetă tot, sau următoarea parte, din ultima transmisie a ta.»
SPEAK SLOWER (VORBEȘTE MAI RAR)	«Încetinește ritmul vorbirii.»
STANDBY (AȘTEAPTĂ)	«Rămâi pe recepție și te voi apela.»
UNABLE (NU POT SĂ)	«Nu mă pot conforma cererii, instrucțiunii sau aprobării tale.»
WILCO (CONFIRM)	(Abreviere pentru «will comply») «Înțeleg mesajul tău și mă voi conforma.»
WORDS TWICE (CUVINTE REPETATE)	(a) <i>Ca cerere:</i> «Comunicarea este dificilă. Te rog, repetă fiecare cuvânt sau grup de cuvinte.» (b) <i>Ca informare:</i> «Deoarece comunicarea este dificilă, fiecare cuvânt sau grup de cuvinte din acest mesaj va fi repetat.»

SERA.14050 Indicativele de apel radiotelefonice pentru aeronave

(a) Indicative de apel complete:

Un indicativ de apel radiotelefonice al unei aeronave trebuie să fie de unul dintre următoarele tipuri:

1. Tipul a) – caracterele corespunzătoare însemnelor de înmatriculare ale aeronavei; sau
2. Tipul b) – indicativul telefonic al operatorului aeronavei, urmat de cel puțin ultimele patru caractere ale însemnelor de înmatriculare ale aeronavei;
3. Tipul c) – indicativul telefonic al operatorului aerian, urmat de identificarea zborului.

(b) Indicative de apel abreviate:

Indicativele de apel radiotelefonice pentru aeronave indicate la litera (a), cu excepția tipului c), pot fi abreviate în circumstanțele specificate la punctul SERA.14055 litera (c). Indicativele de apel abreviate trebuie să aibă formele următoare:

1. Tipul a) – primul caracter al codului de înmatriculare și cel puțin ultimele două caractere ale indicativului de apel;
2. Tipul b) – indicativul telefonic al operatorului aeronavei, urmat de cel puțin ultimele două caractere ale indicativului de apel;
3. Tipul c) – nicio formă abreviată.

SERA.14055 Proceduri de radiotelefonie

- (a) O aeronavă nu trebuie să își schimbe tipul indicativului de apel radiotelefonice în timpul zborului, cu excepția cazului în care face acest lucru temporar în urma unor instrucțiuni din partea unității ATC, din motive de siguranță. Cu excepția unor motive de siguranță, nicio transmisie nu trebuie adresată unei aeronave în timpul decolării, în timpul ultimei părți a apropierei finale sau în timpul rulajului la aterizare.

(b) Stabilirea comunicațiilor prin radiotelefonie:

1. Atunci când se stabilește comunicația, trebuie utilizat întotdeauna indicativul complet de apel radiotelefonice. Atunci când stabilesc comunicația, aeronavele trebuie să își înceapă apelul cu denumirea stației apelate, urmată de denumirea stației care apelează.

2. Răspunsul la apelurile de mai sus trebuie să folosească indicativul de apel al stației care apelează, urmat de indicativul de apel al stației care răspunde și trebuie considerat drept solicitare de începere a transmisiei de către stația care apelează. În cazul transferurilor de comunicații în cadrul unei unități ATS, se poate omite indicativul de apel al unității ATS atunci când se primește o autorizare în acest sens din partea autorității competente.
3. Comunicațiile trebuie să înceapă cu un apel și cu un răspuns când se dorește stabilirea contactului, dar, atunci când este sigur faptul că stația apelată va recepționa apelul, stația care apelează poate transmite mesajul fără a aștepta un răspuns de la stația apelată.

(c) Comunicații ulterioare prin radiotelefonie

1. Indicativele abreviate de apel radiotelefonice, astfel cum sunt stabilite la punctul SERA.14050 litera (b), trebuie utilizate numai după stabilirea unei comunicații satisfăcătoare și cu condiția să nu existe posibilitatea de a apărea confuzii. O aeronavă nu își utilizează indicativul abreviat de apel decât după ce a fost apelată în acest mod de către stația aeronautică.
2. Atunci când acordă autorizări ATC și când repetă respectivele autorizări recepționate, controlorii și piloții trebuie să adauge întotdeauna indicativul de apel al aeronavei căreia i se acordă autorizarea. Pentru alte situații decât cele de mai sus, după stabilirea contactului se permite comunicația duplex, fără identificare sau apeluri ulterioare până la terminarea legăturii.

SERA.14060 Transferul comunicațiilor VHF

- (a) O aeronavă trebuie informată de către unitatea ATS corespunzătoare să facă transferul de pe o frecvență radio pe alta în conformitate cu procedurile convenite. Dacă nu primește informații în acest sens, aeronava trebuie să înștiințeze unitatea ATS înainte ca un astfel de transfer să aibă loc.
- (b) La stabilirea contactului inițial pe o frecvență VHF sau la părăsirea acesteia, o aeronavă trebuie să transmită informațiile prescrise de ANSP responsabil cu furnizarea serviciilor și aprobat de autoritatea competentă.

SERA.14065 Proceduri de radiotelefonie pentru schimbarea canalului de comunicație aer-sol prin voce

- (a) Cu excepția cazului în care ANSP responsabil cu furnizarea serviciilor și aprobat de autoritatea competentă dispune altceva, apelul inițial către o unitate ATS după o schimbare a canalului de comunicație aer-sol prin voce trebuie să conțină următoarele elemente:
 1. denumirea unității ATS apelate;
 2. indicativul de apel și, pentru aeronavele din categoria grea de turbulență de siaj, cuvântul «grea» sau «super» (în engleză «Heavy» sau «Super») dacă aeronava a fost identificată ca aparținând respectivei categorii de către autoritatea competentă;
 3. nivelul, inclusiv nivelurile traversate și cele autorizate, dacă nu menține nivelul autorizat;
 4. viteza, dacă este atribuită de ATC; și
 5. elementele suplimentare solicitate de ANSP responsabil cu furnizarea serviciilor și aprobat de autoritatea competentă.
- (b) Piloții trebuie să furnizeze informații referitoare la nivel la valoarea cea mai apropiată de 30 m sau 100 ft indicată de altimetru pilotului.
- (c) Apelul inițial către turnul de control de aerodrom

În cazul aeronavelor cărora li se furnizează serviciul de control de aerodrom, apelul inițial trebuie să conțină:

1. denumirea unității ATS apelate;
2. indicativul de apel și, pentru aeronavele din categoria grea de turbulență de siaj, cuvântul «grea» sau «super» (în engleză «Heavy» sau «Super») dacă aeronava a fost identificată ca aparținând respectivei categorii de către autoritatea competentă;
3. poziția; și

4. elementele suplimentare solicitate de ANSP responsabil cu furnizarea serviciilor și aprobat de autoritatea competentă.

SERA.14070 Proceduri de test

- (a) Forma transmisiunilor test trebuie să fie după cum urmează:

1. identificarea stației apelate;
2. identificarea stației care apelează;
3. cuvintele «VERIFICARE RADIO» (în engleză «RADIO CHECK»);
4. frecvența care este utilizată.

- (b) Răspunsul la o transmisiune test trebuie să fie după cum urmează:

1. identificarea stației care solicită testul;
2. identificarea stației care răspunde;
3. informații privind inteligibilitatea transmisiei stației care solicită respectiva transmisiune test.

- (c) Atunci când se realizează testele, trebuie utilizată următoarea scară de inteligibilitate:

Scară de inteligibilitate

1. 1 Neinteligibil
2. 2 Inteligibil pe alocuri
3. 3 Inteligibil, dar cu dificultate
4. 4 Inteligibil
5. 5 Perfect inteligibil

SERA.14075 Schimbul de comunicații

- (a) Comunicațiile trebuie să fie concise și neambigue, utilizând frazeologia standard ori de câte ori este disponibilă.

1. Atunci când este transmisă de o aeronavă, confirmarea recepției unui mesaj trebuie să includă indicativul de apel al respectivei aeronave.
2. Atunci când este transmisă de o unitate ATS către o aeronavă, confirmarea recepției trebuie să includă indicativul de apel al respectivei aeronave, urmat, dacă se consideră necesar, de indicativul de apel al unității ATS.

- (b) Sfârșitul conversației.

O conversație radiotelefonică trebuie încheiată de către unitatea ATS care recepționează apelul sau de către aeronavă folosind propriul indicativ de apel.

- (c) Corecții și repetiții

1. Când s-a comis o eroare în transmisie, trebuie rostit cuvântul «CORECȚIE» (în engleză «CORRECTION»), trebuie repetat ultimul grup sau ultima expresie corectă și apoi trebuie transmisă versiunea corectă.
2. Dacă o corecție poate fi cel mai bine făcută prin repetarea întregului mesaj, trebuie folosită expresia «CORECȚIE, SPUN ÎNCĂ O DATĂ» (în engleză «CORRECTION, I SAY AGAIN») înainte de a transmite încă o dată mesajul.
3. Dacă are dubii asupra corectitudinii mesajului recepționat, stația care recepționează apelul trebuie să ceară repetarea integrală sau parțială a acestuia.

4. Dacă se solicită repetarea întregului mesaj, trebuie rostite cuvintele «SPUNE ÎNCĂ O DATĂ» (în engleză «SAY AGAIN»). Dacă se solicită repetarea unei porțiuni a unui mesaj, trebuie folosită expresia: «SPUNE ÎNCĂ O DATĂ TOT DINAINTE DE... (primul cuvânt recepționat satisfăcător)» (în engleză «SAY AGAIN ALL BEFORE...»); sau «SPUNE ÎNCĂ O DATĂ ... (cuvântul de dinaintea porțiunii ce lipsește) PÂNĂ LA ... (cuvântul de după porțiunea ce lipsește)» (în engleză «SAY AGAIN... TO...»); sau «SPUNE ÎNCĂ O DATĂ TOTUL DUPĂ... (ultimul cuvânt recepționat satisfăcător)» (în engleză «SAY AGAIN ALL AFTER...»).
- (d) Dacă la verificarea corectitudinii unei repetări, se observă elemente incorecte, trebuie transmise cuvintele «NEGATIV, SPUN ÎNCĂ O DATĂ» (în engleză «NEGATIVE I SAY AGAIN») la terminarea repetării, urmată de versiunea corectă a elementelor vizate.

SERA.14080 Supravegherea comunicațiilor/Orar de lucru

- (a) În timpul zborului, aeronavele trebuie să mențină supravegherea conform celor prevăzute de autoritatea competentă și nu trebuie să înceteze supravegherea fără a informa unitatea ATS vizată, cu excepția cazului în care procedează astfel din motive de siguranță.
1. Aeronavele în zboruri lungi deasupra întinderilor de apă sau în zboruri deasupra unor zone prestabilite deasupra cărora este necesară echiparea cu un emițător pentru localizare în caz de urgență (*emergency locator transmitter* – ELT) trebuie să mențină continuu frecvența de urgență VHF 121,5 MHz, cu excepția perioadelor în care aeronavele respective efectuează comunicații pe alte canale VHF sau când limitările echipamentului de bord sau sarcinile echipajului din carlingă nu permit menținerea simultană a două canale.
 2. Aeronavele trebuie să mențină în mod continuu frecvența de urgență VHF 121,5 MHz în zonele sau pe rutele unde există posibilitatea de interceptare a aeronavelor sau alte situații periculoase, precum și dacă autoritatea competentă a stabilit o cerință în acest sens.
- (b) Stațiile aeronautice trebuie să mențină o ascultare continuă pe canalul frecvenței de urgență VHF de 121,5 MHz în timpul orelor de lucru ale unităților care îl au instalat. În cazul în care două sau mai multe astfel de stații se situează în același punct (sunt asociate), ascultarea frecvenței de 121,5 MHz la una dintre ele îndeplinește această cerință.
- (c) Atunci când o aeronavă sau o unitate ATS necesită să suspende operarea din orice motiv, ea trebuie, dacă este posibil, să informeze în acest sens celelalte stații implicate, indicând ora la care se așteaptă reluarea operării. Atunci când se reia operarea, trebuie informate în consecință celelalte stații implicate. Atunci când este necesară suspendarea operării după ora indicată în înștiințarea inițială, trebuie transmisă, dacă este posibil, la ora indicată prima dată sau cât mai aproape de aceasta, o oră revizuită de reluare a operării.

SERA.14085 Utilizarea transmisiunii în gol (fără confirmarea recepției)

- (a) Atunci când o aeronavă nu reușește să stabilească contactul pe canalul desemnat, pe canalul utilizat anterior sau pe un alt canal corespunzător rutei și nu reușește ca, folosind toate mijloacele disponibile, să stabilească comunicația cu unitatea ATS corespunzătoare, cu o altă unitate ATS sau cu alte aeronave, respectivă aeronavă trebuie să își transmită mesajul de două ori pe canalul sau canalele desemnate, precedat de expresia «TRANSMIT ÎN GOL» (în engleză «TRANSMITTING BLIND») și, dacă este necesar, să includă destinatarul sau destinatarii cărora li se adresează mesajul.
- (b) Atunci când o aeronavă nu poate să stabilească comunicația din cauza defectării receptorului, ea trebuie să transmită rapoarte la orele prevăzute sau rapoarte de poziție, pe canalul în uz, precedate de expresia «TRANSMIT ÎN GOL DIN CAUZA DEFECTĂRII RECEPTORULUI» (în engleză «TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE»). Aeronava trebuie:
1. să transmită mesajul propus, urmat de o repetare în întregime a acestuia;
 2. să informeze asupra orei la care intenționează să efectueze următoarea transmisiune;
 3. atunci când i se furnizează ATS, să transmită informații referitoare la intenția pilotului comandant în ceea ce privește continuarea zborului.

SERA.14087 Utilizarea tehnicii de retransmitere a comunicațiilor

- (a) Atunci când o unitate ATS nu a putut să stabilească contactul cu o aeronavă după ce a transmis apeluri pe frecvențele considerate a fi ascultate de respectiva aeronavă, unitatea ATS trebuie:
1. să solicite altor unități ATS să îi acorde asistență apelând aeronava și retransmițând comunicațiile, dacă este necesar; și

2. să solicite aeronavelor de pe rută să încerce să stabilească comunicația cu aeronava respectivă și să retransmită comunicațiile, dacă este necesar.

(b) Dispozițiile de la litera (a) se aplică, de asemenea:

1. la cererea unității ATS în cauză;
2. atunci când nu s-a recepționat într-un anumit termen o comunicație așteptată din partea unei aeronave, astfel încât se suspectează apariția unei defecțiuni legate de comunicații.

SERA.14090 Proceduri specifice de comunicații

(a) Mișcarea vehiculelor

Frazeologia standardizată pentru mișcarea vehiculelor, altele decât vehiculele care tractează aeronave, pe suprafața de manevră trebuie să fie aceeași ca cea folosită pentru mișcarea aeronavelor, cu excepția instrucțiunilor de rulaj la sol, caz în care, în comunicațiile adresate vehiculelor se folosește cuvântul «CONTINUAȚI» (în engleză «PROCEED») în locul cuvântului «RULAȚI» (în engleză «TAXI»).

(b) Serviciul consultativ de trafic aerian

Serviciul consultativ de trafic aerian nu acordă «autorizări», ci numai «informații consultative» și utilizează termenii «a recomanda» sau «a sugera» atunci când propune aeronavei o anumită acțiune.

(c) Indicarea categoriei grele de turbulență de siaj

1. Pentru aeronavele din categoria grea de turbulență de siaj, cuvântul «grea» (în engleză «Heavy») trebuie inclus imediat după indicativul de apel al aeronavei la stabilirea contactului inițial prin radiotelefonie între astfel de aeronave și unitățile ATS.
2. Pentru anumite aeronave din categoria grea de turbulență de siaj, identificate de autoritatea competentă, cuvântul «super» trebuie inclus imediat după indicativul de apel al aeronavei la stabilirea contactului radiotelefonie inițial între astfel de aeronave și unitățile ATS.

(d) Proceduri referitoare la devierile din cauze meteorologice

Atunci când pilotul stabilește comunicația cu ATC, se poate obține o reacție rapidă atunci când se specifică «DEVIERE NECESARĂ CAUZĂ METEO» (în engleză «WEATHER DEVIATION REQUIRED») pentru a indica faptul că se solicită prioritate pe frecvență și în obținerea răspunsului ATC. Atunci când este necesar, pilotul trebuie să stabilească comunicația folosind apelul de urgență «PAN PAN» (de preferință rostit de trei ori).

SERA.14095 Proceduri de comunicații prin radiotelefonie pentru situațiile de pericol și de urgență

(a) Dispoziții generale

1. Traficul în situație de pericol și de urgență cuprinde toate mesajele radiotelefonic referitoare la condiții de pericol, respectiv de urgență. Condițiile de pericol și de urgență se definesc după cum urmează:
 - (i) *pericol*: condiția de a fi amenințat(ă) de un pericol serios și/sau iminent și de a necesita asistență imediată;
 - (ii) *urgență*: o condiție care privește siguranța unei aeronave sau a unui alt vehicul ori a unei persoane aflate la bord sau în raza vizuală, dar care nu necesită asistență imediată.
2. La începutul primei comunicații de pericol sau de urgență, trebuie utilizate semnalul radiotelefonie de pericol «MAYDAY», respectiv semnalul radiotelefonie de urgență «PAN PAN». Este permisă utilizarea semnalelor radiotelefonic de pericol și de urgență la începutul oricărei comunicații ulterioare în traficul în situație de pericol și de urgență.
3. Inițiatorul mesajelor adresate unei aeronave aflate într-o condiție de pericol sau de urgență trebuie să restricționeze la minimum numărul, volumul și conținutul unor astfel de mesaje, în funcție de condiția respectivă.

4. Dacă unitatea ATS apelată de aeronavă nu confirmă recepționarea mesajului de pericol sau de urgență, alte unități ATS trebuie să acorde asistență, după cum se prevede la litera (b) punctul 2, respectiv la litera (b) punctul 3.
5. Traficul în situație de pericol și de urgență trebuie menținut în mod normal pe frecvența pe care a fost inițiat până când se consideră că se poate asigura o asistență mai bună prin transferul traficului pe o altă frecvență.
6. În caz de comunicații de pericol și urgență, în general, transmisiile prin radiotelefonie trebuie făcute rar și distinct, fiecare cuvânt fiind pronunțat clar pentru a înlesni transcrierea.

(b) Comunicații radiotelefonice în caz de pericol

1. Acțiuni întreprinse de aeronava aflată în pericol

În plus față de faptul că trebuie să fie precedat de semnalul radiotelefonic de pericol MAYDAY în conformitate cu litera (a) punctul 2, rostit de preferință de trei ori, mesajul de pericol care trebuie transmis de o aeronavă aflată în pericol trebuie:

- (i) să fie pe frecvența aer-sol în uz în acel moment;
- (ii) să fie alcătuit din cât mai multe dintre următoarele elemente, rostite distinct și, dacă este posibil, în următoarea ordine:
 - (A) numele unității ATS apelate (dacă timpul și circumstanțele permit acest lucru);
 - (B) identificarea aeronavei;
 - (C) natura condiției de pericol;
 - (D) intenția pilotului comandat;
 - (E) poziția, nivelul și direcția de zbor curente.

2. Acțiuni întreprinse de unitatea ATS apelată sau de prima unitate ATS care confirmă recepționarea mesajului de pericol

Unitatea ATS apelată de o aeronavă aflată în pericol sau prima unitate ATS care confirmă recepționarea mesajului de pericol trebuie:

- (i) să confirme imediat recepționarea mesajului de pericol;
- (ii) să preia controlul comunicațiilor sau să transfere în mod specific și clar această responsabilitate, informând aeronava dacă se face un transfer; și
- (iii) să ia imediat măsuri pentru a se asigura că toate informațiile necesare sunt puse, cât mai curând posibil, la dispoziția:
 - (A) unității ATS implicate;
 - (B) operatorului aerian implicat sau a reprezentantului acestuia, conform acordurilor prestabilite;
- (iv) să avertizeze alte unități ATS, după caz, pentru a preveni transferul traficului pe frecvența comunicației în caz de pericol.

3. Impunerea tăcerii radio

- (i) Aeronavei aflate în pericol sau unității ATS care controlează traficul în situație de pericol i se permite să impună tăcerea radio tuturor stațiilor serviciului mobil din zonă sau oricărei stații care interferează cu traficul în situație de pericol. Aeronava sau unitatea ATS respectivă trebuie să transmită instrucțiuni în acest sens «tuturor stațiilor» sau numai unei singure stații, în funcție de circumstanțe. În oricare dintre aceste două cazuri, ea trebuie să utilizeze:
 - (A) «STOP EMISIE» (în engleză «STOP TRANSMITTING»);
 - (B) semnalul radiotelefonic de pericol «MAYDAY».

- (ii) Utilizarea semnalelor indicate la litera (b) punctul 3 subpunctul (i) este rezervată aeronavei aflate în pericol și unității ATS care controlează traficul în situație de pericol.

4. Acțiuni întreprinse de către toate celelalte unități ATS/aeronaive

- (i) Comunicațiile în caz de pericol au prioritate absolută față de toate celelalte comunicații, iar unitățile ATS/aeronaivele care au cunoștință de aceste situații trebuie să nu transmită pe frecvența în cauză, decât dacă:
 - (A) pericolul este anulat sau traficul în situație de pericol s-a încheiat;
 - (B) tot traficul în situație de pericol a fost transferat pe alte frecvențe;
 - (C) unitatea ATS care controlează comunicațiile acordă permisiunea în acest sens;
 - (D) ele însele trebuie să acorde asistență.
- (ii) Orice unitate ATS/aeronavă care are cunoștință despre un trafic în situație de pericol și care nu poate acorda asistență ea însăși aeronavei aflate în pericol trebuie să continue, totuși, să asculte acest trafic până când este evident că se furnizează asistență.

5. Încheierea comunicațiilor în caz de pericol și a tăcerii radio

- (i) Atunci când nu mai este în pericol, o aeronavă trebuie să transmită un mesaj care anulează condiția de pericol.
- (ii) Atunci când unitatea ATS care a controlat traficul comunicațiilor de pericol realizează că respectiva condiție de pericol s-a încheiat, ea trebuie să ia imediat măsuri pentru a asigura că această informație este pusă, cât mai curând posibil, la dispoziția:
 - (A) unităților ATS implicate;
 - (B) operatorului aerian implicat sau a reprezentantului acestuia, conform acordurilor prestabilite.
- (iii) Condițiile de comunicații în caz de pericol și de tăcere radio trebuie încheiate prin transmiterea unui mesaj care cuprinde cuvintele «TRAFIC ÎN SITUAȚIE DE PERICOL TERMINAT» (în engleză «DISTRESS TRAFFIC ENDED»), pe frecvența sau frecvențele utilizate pentru traficul în situație de pericol. Acest mesaj trebuie inițiat numai de către unitatea ATS care controlează comunicațiile când, după recepția mesajului prevăzut la litera (b) punctul 5 subpunctul (i), este autorizată să procedeze astfel de către autoritatea competentă.

(c) Comunicații radiotelefonice în caz de urgență

1. Acțiuni întreprinse de aeronava care raportează o condiție de urgență, cu excepția celor indicate la litera (c) punctul 4

În plus față de faptul că trebuie să fie precedat de semnalul radiotelefonice de urgență «PAN PAN» în conformitate cu litera (a) punctul 2, rostit de preferință de trei ori și fiecare cuvânt al grupului pronunțat precum cuvântul francez «panne», mesajul de urgență ce urmează a fi trimis de o aeronavă care raportează o situație de urgență trebuie:

- (i) să fie pe frecvența aer-sol în uz în acel moment;
- (ii) să fie alcătuit din atât de multe dintre următoarele elemente cât este necesar, rostite distinct și, dacă este posibil, în următoarea ordine:
 - (A) numele unității ATS apelate;
 - (B) identificarea aeronavei;
 - (C) natura condiției de urgență;
 - (D) intenția pilotului comandat;
 - (E) poziția, nivelul și direcția de zbor curente;
 - (F) orice alte informații utile.

2. Acțiuni întreprinse de unitatea ATS apelată sau de prima unitate ATS care confirmă recepționarea mesajului de urgență

Unitatea ATS apelată de o aeronavă care raportează o condiție de urgență sau prima unitate ATS care confirmă recepționarea mesajului de urgență trebuie:

- (i) să confirme recepționarea mesajului de urgență;
- (ii) să ia imediat măsuri pentru a se asigura că toate informațiile necesare sunt puse, cât mai curând posibil, la dispoziția:
 - (A) unității ATS implicate;
 - (B) operatorului aerian implicat sau a reprezentantului acestuia, conform acordurilor prestabilite;
- (iii) să exercite controlul comunicațiilor, dacă este necesar.

3. Acțiuni întreprinse de către toate celelalte unități ATS/aerone

Comunicațiile de urgență au prioritate față de toate celelalte comunicații, cu excepția celor de pericol și toate unitățile ATS/aerone trebuie să aibă grijă să nu interfereze cu transmisiile traficului în situație de urgență.

4. Acțiuni întreprinse de o aeronavă utilizată pentru transporturi medicale

- (i) Utilizarea semnalului descris la litera (c) punctul 4 subpunctul (ii) trebuie să indice faptul că mesajul care urmează se referă la un transport medical în temeiul Convenției de la Geneva din 1949 și al protocoalelor adiționale.
- (ii) În scopul de a declara și de a identifica aeronavele utilizate pentru transporturi medicale, transmisia semnalului radiotelefonice de urgență «PAN PAN», rostit de preferință de trei ori, iar fiecare cuvânt din grup pronunțat precum cuvântul francezesc «panne», trebuie urmat de semnalul radiotelefonice pentru transporturi medicale «MAY-DEE-CAL», pronunțat ca francezescul «médical». Utilizarea semnalelor descrise mai sus indică faptul că mesajul care urmează se referă la un transport medical protejat.

Mesajul trebuie să transmită următoarele date:

- (A) indicativul de apel sau un alt mijloc de identificare a transporturilor medicale;
 - (B) poziția transporturilor medicale;
 - (C) numărul și tipul transporturilor medicale;
 - (D) ruta avută în vedere;
 - (E) timpul estimat pe rută și ora estimată de plecare și de sosire, după caz; și
 - (F) orice altă informație, cum ar fi altitudinea de zbor, frecvențele radio menținute, limbile utilizate, precum și modurile și codurile radarului secundar de supraveghere.
5. Acțiuni întreprinse de unitatea ATS apelată sau de alte stații care recepționează un mesaj privind transporturile medicale

Dispozițiile de la litera (c) punctele 2 și 3 se aplică, după caz, unităților ATS care recepționează un mesaj privind transporturile medicale.”

26. Apendicele 1 se modifică după cum urmează:

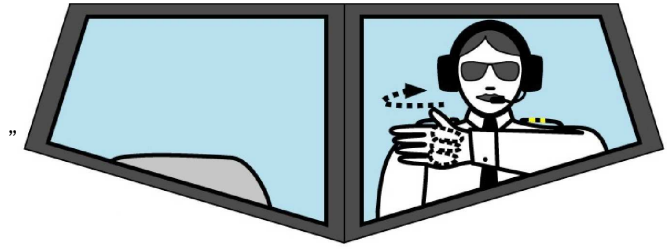
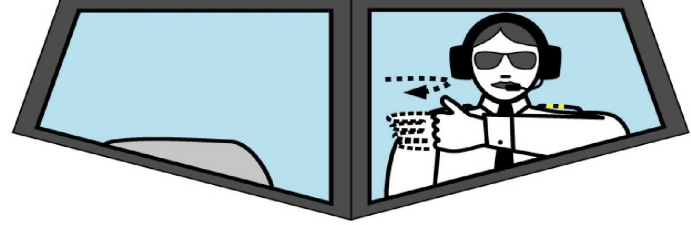
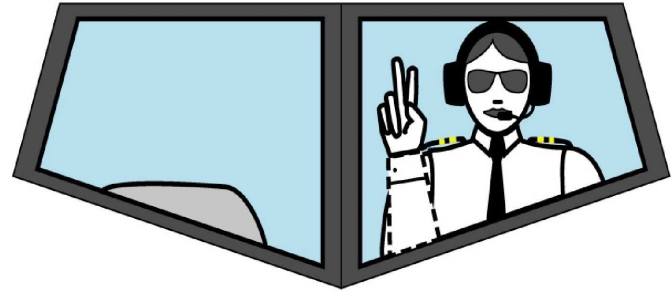
- (a) punctul 1.1.2 se înlocuiește cu următorul text:

„1.1.2 Procedurile de telecomunicație pentru transmiterea semnalelor de pericol și de urgență trebuie să fie conforme cu secțiunea 14.”;

(b) la punctul 3.2.4.1, textul se înlocuiește cu textul următor:

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

(c) punctele 4.2.1.1, 4.2.1.2 și 4.2.1.3 se înlocuiesc cu următoarea ilustrație:

	(a) Frâne puse: se ridică brațul și mâna, cu degetele întinse, orizontal în fața feței, apoi se strânge pumnul.
	(b) Frâne eliberate: se ridică brațul, cu pumnul strâns, orizontal în fața feței, apoi se extind degetele.
	(c) Puneți calele: se ridică mâinile cu fața palmelor în afară și se mișcă în-spre interior pentru a fi încrucișate în fața feței.
	(d) Scoateți calele: se ridică mâinile cu fața palmelor în afară, se încrucișează în fața feței și se mișcă spre exterior.
	(e) Gata pentru pornirea motorului (motoarelor): se indică numărul motorului ce urmează a fi pornit ridicând numărul corespunzător de degete de la o mână.”

27. În apendicele 2, punctul 5.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

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

28. În apendicele 4, tabelul se modifică după cum urmează:

(a) în coloana „Serviciu furnizat”, la rubrica corespunzătoare clasei C de spațiu aerian, tipul de zbor VFR, punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. Serviciul de control al traficului aerian, informări de trafic VFR/VFR (și indicații de evitare a traficului aerian, la cerere)”;

(b) în coloana „Serviciu furnizat”, la rubrica corespunzătoare clasei D de spațiu aerian, textul referitor la tipul de zbor VFR se înlocuiește cu următorul text:

„Serviciul de control al traficului aerian, informări de trafic IFR/VFR și VFR/VFR (și indicații de evitare a traficului aerian, la cerere)”.

29. Apendicele 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele 5

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

A. INSTRUCȚIUNI DE RAPORTARE

MODEL AIREP SPECIAL

ELEMENT	PARAMETRU	TRANSMITE PRIN TELEFONIE, după caz
—	Indicativul tipului de mesaj — raport special din zbor	[AIREP] SPECIAL
Secțiunea 1	1	Identificarea aeronavei (<i>identificarea aeronavei</i>)
	2	Poziția POZIȚIA (<i>latitudine și longitudine</i>) DEASUPRA (<i>punct semnificativ</i>) ABEAM (<i>punct semnificativ</i>) (<i>punct semnificativ</i>) (<i>relevment</i>) (<i>distanță</i>)
	3	Ora (<i>ora</i>)
	4	Nivelul NIVELUL DE ZBOR (<i>numărul</i>) sau (<i>numărul</i>) METRI sau PICIOARE ÎN URCARE CĂTRE NIVELUL DE ZBOR (<i>numărul</i>) sau (<i>numărul</i>) METRI sau PICIOARE ÎN COBORÂRE CĂTRE NIVELUL DE ZBOR (<i>numărul</i>) sau (<i>numărul</i>) METRI sau PICIOARE
	5	Poziția următoare și ora estimată de survol (<i>poziția</i>) (<i>ora</i>)
	6	Punctul semnificativ următor URMEAZĂ (<i>poziția</i>)
Secțiunea 2	7	Ora estimată de sosire (<i>aerodromul</i>) (<i>ora</i>)
	8	Autonomia AUTONOMIE (<i>ore și minute</i>)
Secțiunea 3	9	Fenomen întâlnit sau observat care impune un raport special din zbor: — Turbulență moderată — Turbulență puternică — Givraj moderat — Givraj puternic — Undă orografică puternică — Oraje fără grindină — Oraje cu grindină — Furtună puternică de praf/de nisip — Nor de cenușă vulcanică — Activitate vulcanică preruptivă sau erupție vulcanică TURBULENȚĂ MODERATĂ TURBULENȚĂ PUTERNICĂ GIVRAJ MODERAT GIVRAJ PUTERNIC UNDĂ OROGRAFICĂ PUTERNICĂ ORAJE ORAJE CU GRINDINĂ FURTUNĂ PUTERNICĂ DE PRAF sau DE NISIP NOR DE CENUȘĂ VULCANICĂ ACTIVITATE VULCANICĂ PRERUPTIVĂ sau ERUPȚIE VULCANICĂ

1. CONȚINUTUL RAPOARTELOR DIN ZBOR

1.1. **Rapoarte de poziție și rapoarte speciale din zbor**

- 1.1.1. Secțiunea 1 a modelului prevăzut la punctul A este obligatorie pentru rapoartele de poziție și pentru rapoartele speciale din zbor, însă punctele 5 și 6 pot fi omise. Secțiunea 2 se adaugă, în întregime sau parțial, numai la cererea operatorului sau a reprezentantului desemnat al acestuia sau atunci când pilotul comandant consideră că este necesar. Secțiunea 3 se include în rapoartele speciale din zbor.
- 1.1.2. Condițiile care au impus transmiterea raportului special din zbor se selectează din lista care figurează la punctul SERA.12005 litera (a).
- 1.1.3. În cazul rapoartelor speciale din zbor care conțin informații privind activitatea vulcanică, se întocmește un raport după zbor utilizând formularul de raportare a activității vulcanice (modelul VAR) care figurează la punctul B. Toate elementele observate trebuie înregistrate și indicate fiecare la rubrica corespunzătoare din formularul model VAR.
- 1.1.4. Trebuie transmise rapoarte speciale din zbor cât mai curând posibil după ce a fost observat un fenomen care impune necesitatea unui astfel de raport special din zbor.

2. INSTRUCȚIUNI DETALIAȚE DE RAPORTARE

- 2.1. Elementele unui raport din zbor trebuie raportate în ordinea în care sunt enumerate în modelul de formular AIREP SPECIAL.

— INDICATIVUL TIPULUI DE MESAJ. Raportați «SPECIAL» pentru un raport special din zbor.

Secțiunea 1

Elementul 1 – IDENTIFICAREA AERONAVEI. Raportați indicativul de apel radiotelefonice al aeronavei în conformitate cu dispozițiile de la punctul SERA.14050.

Elementul 2 – POZIȚIA. Raportați poziția ca latitudine (2 cifre pentru grade sau 4 cifre pentru grade și minute, urmate de «nord» sau «sud») și longitudine (3 cifre pentru grade sau 5 cifre pentru grade și minute, urmate de «est» sau «vest»), ca punct semnificativ identificat printr-un identificator codificat (2-5 caractere) sau ca punct semnificativ urmat de relevmentul magnetic (3 cifre) și distanța în mile nautice de la punctul respectiv. Precedați punctul semnificativ de «ABEAM», dacă este cazul.

Elementul 3 – ORA. Raportați ora în ore și minute UTC (4 cifre), cu excepția cazului în care ora se raportează în minute după ora întreagă (2 cifre) conform prevederilor acordurilor regionale de navigație aeriană. Ora raportată trebuie să fie ora reală la care aeronava se afla în poziția respectivă și nu ora creării sau a transmiterii raportului. Ora trebuie raportată întotdeauna în ore și minute UTC la transmiterea unui raport special din zbor.

Elementul 4 – NIVELUL DE ZBOR SAU ALTITUDINEA. Raportați nivelul de zbor în 3 cifre atunci când altimetrul este calibrat la presiunea standard. Raportați altitudinea în metri urmată de «METRI» (în engleză «METERS») sau în picioare urmată de «PICIOARE» (în engleză «FEET») atunci când altimetrul este calibrat la presiunea atmosferică la nivelul mării (QNH). Raportați «ÎN URCARE» (în engleză «CLIMBING») (urmat de nivel) atunci când urcați sau «ÎN COBORÂRE» (în engleză «DESCENDING») (urmat de nivel) atunci când coborâți la un nou nivel după depășirea punctului semnificativ.

Elementul 5 – POZIȚIA URMĂTOARE ȘI ORA ESTIMATĂ DE SURVOL. Raportați următorul punct de raportare și ora estimată de survolare a respectivului punct de raportare sau raportați poziția estimată care va fi atinsă o oră mai târziu, în funcție de procedurile de raportare a poziției care sunt în vigoare. Utilizați convențiile referitoare la date indicate la elementul 2 pentru poziție. Raportați ora estimată de survolare a acestei poziții. Raportați ora în ore și minute UTC (4 cifre), cu excepția cazului în care ora se raportează în minute după ora întreagă (2 cifre) conform prevederilor acordurilor regionale de navigație aeriană.

Elementul 6 – PUNCTUL SEMNIFICATIV URMĂTOR. Raportați punctul semnificativ următor după «poziția următoare și ora estimată de survol».

Secțiunea 2

Elementul 7 – ORA ESTIMATĂ DE SOSIRE. Raportați numele aerodromului unde se intenționează prima aterizare, urmat de ora estimată de sosire la acest aerodrom în ore și minute UTC (4 cifre).

Elementul 8 – AUTONOMIE. Raportați «AUTONOMIE» (în engleză «ENDURANCE»), urmat de autonomia oferită de combustibil în ore și minute (4 cifre).

Secțiunea 3

Elementul 9 – FENOMEN CARE IMPUNE UN RAPORT SPECIAL DIN ZBOR. Raportați unul dintre următoarele fenomene întâlnite sau observate:

- turbulență moderată drept «TURBULENȚĂ MODERATĂ» (în engleză «TURBULENCE MODERATE»); și
- turbulență puternică drept «TURBULENȚĂ PUTERNICĂ» (în engleză «TURBULENCE SEVERE»).

Se aplică următoarele specificații:

- Moderată – condiții în care pot apărea modificări moderate în ceea ce privește atitudinea și/sau altitudinea aeronavei, însă aeronava rămâne constant sub control. De obicei, mici variații ale vitezei față de aer. Modificări ale indicațiilor accelerometrului cuprinse între 0,5 și 1,0 g la centrul de greutate al aeronavei. Mersul dificil. Pasagerii simt tensiuni la nivelul centurilor de siguranță. Obiectele nefixate se deplasează.
- Puternică – condiții în care pot apărea modificări bruște în ceea ce privește atitudinea și/sau altitudinea aeronavei; se poate pierde controlul asupra aeronavei pe perioade scurte. De obicei, variații mari ale vitezei față de aer. Modificări ale indicațiilor accelerometrului de peste 1,0 g la centrul de greutate al aeronavei. Pasageri sunt împinși violent în centurile de siguranță. Obiectele nefixate sunt aruncate de colo-acolo.
- givraj moderat drept «GIVRAJ MODERAT» (în engleză «ICING MODERATE»), givraj puternic drept «GIVRAJ PUTERNIC» (în engleză «ICING SEVERE»);

Se aplică următoarele specificații:

- Moderat – condiții în care se poate considera preferabilă schimbarea direcției și/sau a altitudinii.
- Puternic – condiții în care se consideră esențială schimbarea imediată a direcției și/sau a altitudinii.
- Undă orografică puternică drept «UNDĂ OROGRAFICĂ PUTERNICĂ» (în engleză «MOUNTAIN WAVE SEVERE»);

Se aplică următoarea specificație:

- Puternică – condiții în care curentul descendent asociat este de 3,0 m/s (600 ft/min) sau mai mare și/ sau aeronava se confruntă cu o turbulență puternică.
- Orăi fără grindină drept «ORAJ» (în engleză «THUNDERSTORM»), orăi cu grindină drept «ORAJ CU GRINDINĂ» (în engleză «THUNDERSTORM WITH HAIL»);

Se aplică următoarea specificație:

Se raportează numai orăjele care sunt:

- obscurizate în ceață; sau
- înglobate în nori; sau
- pe o zonă extinsă; sau
- care formează o linie de gren.
- Furtună puternică de praf sau de nisip drept «FURTUNĂ PUTERNICĂ DE PRAF» (în engleză «DUSTSTORM HEAVY») sau «FURTUNĂ PUTERNICĂ DE NISIP» (în engleză «SANDSTORM HEAVY»);
- Nor de cenușă vulcanică drept «NOR DE CENUȘĂ VULCANICĂ» (în engleză «VOLCANIC ASH CLOUD»);
- Activitate vulcanică preeruptivă sau erupție vulcanică drept «ACTIVITATE VULCANICĂ PREERUPTIVĂ» (în engleză «PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY») sau «ERUPȚIE VULCANICĂ» (în engleză «VOLCANIC ERUPTION»);

Se aplică următoarea specificație:

În acest context, «activitate vulcanică preeruptivă» înseamnă o activitate vulcanică neobișnuită și/sau în creștere care ar putea anunța o erupție vulcanică.

- 2.2. Informațiile înregistrate în formularul de raportare a activității vulcanice (modelul VAR) nu se transmit prin RTF, dar, la sosirea pe un aerodrom, respectivul formular trebuie predat fără întârziere de către operator sau de către un membru al echipajului de zbor biroului meteorologic de aerodrom. Dacă un astfel de birou nu este ușor accesibil, formularul completat trebuie predat în conformitate cu procedurile locale convenite de către furnizorii de MET și ATS și de către operatorul aeronavei.

3. TRANSMITEREA INFORMAȚIILOR METEOROLOGICE PRIMITE PRIN COMUNICAȚII DE VOCE

Atunci când recepționează rapoarte speciale din zbor, unitățile ATS trebuie să le transmită fără întârziere centrului de veghe meteorologică asociat (MWO). Pentru a garanta integrarea rapoartelor speciale din zbor în sistemele automate de la sol, elementele respectivelor rapoarte trebuie transmise utilizând convențiile referitoare la date menționate mai jos, în ordinea specificată.

- DESTINATAR. Înregistrați stația apelată și, atunci când este necesar, retransmiterile necesare.
- INDICATIVUL TIPULUI DE MESAJ. Înregistrați «ARS» pentru un raport special din zbor.
- IDENTIFICAREA AERONAVEI. Înregistrați datele de identificare ale aeronavei utilizând convenția referitoare la date indicată la câmpul 7 al planului de zbor, fără spațiu între indicativul operatorului și codul de înmatriculare al aeronavei sau identificarea zborului, dacă se utilizează.

Secțiunea 1

Elementul 0 – POZIȚIA. Înregistrați poziția ca latitudine (2 cifre pentru grade sau 4 cifre pentru grade și minute, urmate, fără spațiu, de N sau S) și longitudine (3 cifre pentru grade sau 5 cifre pentru grade și minute, urmate, fără spațiu, de E sau V), ca punct semnificativ identificat printr-un identificator codificat (2-5 caractere) sau ca punct semnificativ urmat de relevmentul magnetic (3 cifre) și de distanța în mile nautice (3 cifre) de la punctul respectiv. Precedați punctul semnificativ de «ABEAM», dacă este cazul.

Elementul 1 – ORA. Înregistrați ora în ore și minute UTC (4 cifre).

Elementul 2 – NIVELUL DE ZBOR SAU ALTITUDINEA. Înregistrați «F» urmat de 3 cifre (de exemplu, «F310») la raportarea unui nivel de zbor. Înregistrați altitudinea în metri urmată de «M» sau în picioare urmată de «FT» la raportarea altitudinii. Înregistrați «ASC» (nivelul) atunci când urcați sau «DES» (nivelul) atunci când coborâți.

Secțiunea 2

Elementul 9 – FENOMEN CARE IMPUNE UN RAPORT SPECIAL DIN ZBOR. Înregistrați fenomenul raportat după cum urmează:

- turbulență moderată drept «TURB MOD»;
- turbulență puternică drept «TUR SEV»;
- givraj moderat drept «ICE MOD»;
- givraj puternic drept «ICE SEV»;
- undă orografică puternică drept «MTW SEV»;
- oraj fără grindină drept «TS»;
- oraj cu grindină drept «TSGR»;
- furtună puternică de praf sau de nisip drept «HVY SS»;
- nor de cenușă vulcanică drept «VA CLD»;
- activitate vulcanică preeruptivă sau erupție vulcanică drept «VA»;

- grindină drept «GR»;
- nori cumulonimbus drept «CB».

ORĂ TRANSMISIE. Se înregistrează numai în cazul în care se transmite secțiunea 3.

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

4.1. Raportarea forfecării vântului

- 4.1.1. La raportarea observațiilor de la aeronavă asupra forfecării vântului întâlnite în fazele de urcare inițială sau de apropiere ale zborului, trebuie să se includă tipul de aeronavă.
- 4.1.2. În situația în care s-au raportat sau prognozat, însă nu s-au întâlnit condiții de forfecare a vântului în faza de urcare inițială sau de apropiere a zborului, pilotul comandant informează cât mai curând posibil unitatea ATS corespunzătoare, cu excepția cazului în care pilotul comandant are cunoștință de faptul că unitatea de servicii de trafic aerian corespunzătoare a fost deja informată în acest sens de către o aeronavă precedentă.

4.2. Raportarea după zbor a activității vulcanice

- 4.2.1. La sosirea unei aeronave la un aerodrom, raportul completat privind activitatea vulcanică se predă de către operatorul aeronavei sau de către un membru al echipajului de zbor biroului meteorologic de aerodrom sau, dacă acest birou nu este ușor accesibil membrilor echipajelor de zbor la sosire, formularul completat trebuie tratat în conformitate cu procedurile locale convenite de către furnizorii de MET și ATS și de către operatorul aeronavei.
- 4.2.2. Raportul privind activitatea vulcanică, completat, pe care îl primește un birou meteorologic de aerodrom trebuie transmis fără întârziere centrului de veghe meteorologică responsabil cu asigurarea supravegherii meteorologice în regiunea de informare a zborurilor în care a fost observată activitatea vulcanică.

B. RAPORTUL SPECIAL DIN ZBOR REFERITOR LA ACTIVITATEA VULCANICĂ (MODELUL VAR)

MODELUL VAR: de utilizat pentru raportarea după zbor

RAPORT PRIVIND ACTIVITATEA VULCANICĂ

Rapoartele de zbor sunt extrem de importante pentru a evalua pericolele prezentate de norii de cenușă vulcanică la adresa operațiunilor cu aeronave

OPERATOR:			IDENTIFICAREA A/C: (indicată în planul de zbor)		
PILOT COMANDANT:					
PLECARE DIN:	DATA:	ORA; UTC:	SOSIRE LA:	DATA:	ORA; UTC:
DESTINATAR			AIREP SPECIAL		
Elementele 1-8 trebuie raportate imediat unității ATS cu care sunteți în contact.					
1) IDENTIFICAREA AERONAVEI			2) POZIȚIA		
3) ORA			4) NIVELUL DE ZBOR SAU ALTITUDINEA		
5) ACTIVITATE VULCANICĂ OBSERVATĂ LA (poziția sau relevmentul, nivelul estimat al norului de cenușă și distanța de la aeronavă)					
6) TEMPERATURA AERULUI			7) VÂNTUL INSTANTANEU		
8) INFORMAȚII SUPLIMENTARE			Altele _____		
SO ₂ DETECTAT			da ☐ nu ☐		
Cenușă întâlnită			da ☐ nu ☐ (scurtă descriere a activității, în special a întinderii pe verticală și în lateral a norului de cenușă și, dacă e posibil, mișcarea pe orizontală, rata de creștere etc.)		
După aterizare, completați elementele 9-16, apoi trimiteți formularul prin fax la: (numărul de fax trebuie furnizat de către autoritatea în domeniul meteorologiei pe baza procedurilor locale convenite de autoritatea respectivă și operatorul în cauză.)					
9) DENSITATEA NORULUI DE CENUȘĂ		☐ (a) Mică	☐ (b) Moderată	☐ (c) Foarte mare	
10) CULOAREA NORULUI DE CENUȘĂ		☐ (a) Albă	☐ (b) Gri deschis	☐ (c) Gri închis	
		☐ (d) Neagră	☐ (e) Alta _____		
11) ERUPȚIE		☐ (a) continuă	☐ (b) intermitentă	☐ (c) nu este vizibilă	
12) POZIȚIA ACTIVITĂȚII		☐ (a) Vârf	☐ (b) Pe o parte	☐ (c) Un singur loc	
		☐ (d) Mai multe l	☐ (e) Nu se observă		
13) ALTE CARACTERISTICI OBSERVATE ALE ERUPȚIEI		☐ (a) Fulgere	☐ (b) Strălucire	☐ (c) Pietre mari	
		☐ (d) Căderi de cenușă	☐ (e) Nor în formă de ciupercă	☐ (f) Toate cele enumerate	
14) EFECTUL ASUPRA AERONAVEI		☐ (a) Comunicații	☐ (b) Sisteme de navigație	☐ (c) Motoare	
		☐ (d) Pilot static	☐ (e) Parbriz	☐ (f) Ferestre	
15) ALTE EFECTE		☐ (a) Turbulență	☐ (b) Foc St. Elmo	☐ (c) Alte emanații	
16) ALTE INFORMAȚII (Orice informație considerată utilă.)”					

30. Suplimentul la anexă se modifică după cum urmează:

(a) tabelul referitor la anexa 2 a OACI se modifică după cum urmează:

(i) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Anexa 2 OACI

Diferențele dintre prezentul regulament și standardele internaționale cuprinse în anexa 2 la Convenția privind aviația civilă internațională, astfel cum a fost modificată.”;

(ii) rubricile referitoare la „Diferența A2-04” se înlocuiesc cu următorul text:

„Diferența A2-04	
Anexa 2 OACI Capitolul 3 3.3.1.2.	Punctul 3.3.1.2 din anexa 2 a OACI se înlocuiește cu punctul SERA.4001 litera (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012. Diferențele dintre standardul OACI menționat și respectivul regulament al Uniunii sunt următoarele: — Cu privire la zborurile VFR prevăzute să traverseze granițele internaționale, diferența dintre regulamentul Uniunii [punctul SERA.4001 litera (b) punctul 5] și standardul OACI din anexa 2 punctul 3.3.1.2 litera (e) constă în adăugarea textului subliniat, după cum urmează: <i>«oricărui zbor care traversează granițele internaționale, <u>cu excepția cazului în care statele în cauză prevăd altfel.</u>»</i> — Cu privire la zborurile VFR și IFR prevăzute să se desfășoare pe timp de noapte, la punctul SERA.4001 litera (b) punctul 6 din Regulamentul Uniunii se adaugă următoarea cerință: <i>«6. oricărui zbor prevăzut să se desfășoare pe timpul nopții, dacă se părăsește vecinătatea unui aerodrom.»</i>

(b) rubricile referitoare la „Diferența A2-06” se elimină;

(c) sub tabelul referitor la anexa 2 a OACI, se inserează următoarele table noi referitoare la anexa 3 a OACI și la anexa 10 a OACI:

„Anexa 3 OACI

Diferențele dintre prezentul regulament și standardele internaționale cuprinse în anexa 3 la Convenția privind aviația civilă internațională, astfel cum a fost modificată.

Diferența A3-01	
Anexa 3 OACI Capitolul 5	Dispoziție nouă. Punctul SERA.12005 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 prevede: (b) Autoritățile competente dispun, în funcție de necesități, alte condiții care, atunci când sunt întâlnite sau observate, trebuie raportate de către toate aeronavele.

Anexa 10 OACI

Diferențele dintre prezentul regulament și standardele internaționale cuprinse în anexa 10 la Convenția privind aviația civilă internațională, astfel cum a fost modificată.

Diferența A10-01	
Anexa 10 OACI Volumul II Capitolul 5 5.2.1.4.1	Capitolul 5.2.1.4.1 din anexa 10 a OACI volumul II este transpus în punctul SERA.14035 din Regulamentul (UE) nr. 923/2012 cu unele diferențe. Diferențele dintre standardul OACI menționat și respectivul regulament al Uniunii sunt următoarele: SERA.14035 Transmisia numerelor în radiotelefonie (a) Transmisia numerelor - Toate numerele utilizate pentru transmisia indicativului de apel al aeronavei, a direcțiilor, a pistei, a direcției și vitezei vântului trebuie transmise prin pronunțarea separată a fiecărei cifre. - Nivelurile de zbor trebuie transmise prin pronunțarea separată a fiecărei cifre, <u>cu excepția nivelurilor de zbor formate din sute întregi.</u> - Calajul altimetrului trebuie transmis prin pronunțarea separată a fiecărei cifre, <u>cu excepția cazului unui reglaj la 1 000 hPa, care trebuie transmis ca «O MIE» (în engleză «ONE THOUSAND»).</u> - Toate numerele utilizate pentru transmisia codurilor de transponder trebuie transmise prin pronunțarea separată a fiecărei cifre, <u>însă, atunci când codurile de transponder conțin numai mii întregi, informațiile trebuie transmise prin pronunțarea cifrei din numărul miilor, urmată de cuvântul «MIE»/«MIL» (în engleză «THOUSAND»).</u> - Toate numerele utilizate pentru transmisia altor informații decât cele descrise la litera (a) punctul 1 trebuie transmise prin pronunțarea separată a fiecărei cifre, însă toate numerele care conțin sute întregi și mii întregi trebuie transmise prin pronunțarea fiecărei cifre din numărul sutelor sau al miilor, urmată de cuvintele «SUTĂ»/«SUTE» (în engleză «HUNDRED») sau «MIE»/«MIL» (în engleză «THOUSAND»), după caz. Combinațiile de mii și sute întregi trebuie transmise prin pronunțarea fiecărei cifre din numărul miilor, urmată de cuvântul «MIE»/«MIL» (în engleză «THOUSAND»), urmat apoi de numărul sutelor, urmat la rândul său de cuvântul «SUTĂ» sau «SUTE» (în engleză «HUNDRED»). - În cazurile în care este necesar să se clarifice numărul transmis ca mii întregi și/sau sute întregi, respectivul număr trebuie transmis prin pronunțarea separată a fiecărei cifre. - Atunci când se furnizează, prin raportare la cele 12 ore ale ceasului, informații despre poziția relativă față de un obiect sau față de traficul cu care se intră în conflict, respectivele informații trebuie transmise prin pronunțarea cifrelor împreună, precum «ORA ZECE» sau «ORA UNSPREZECE» (în engleză «TEN O'CLOCK» sau «ELEVEN O'CLOCK»). - Numerele care conțin un punct zecimal trebuie transmise conform literei (a) punctul 1, punctul zecimal, în secvența corespunzătoare, fiind indicat de cuvântul «ZECIMALĂ»/«CU» (în engleză «DECIMAL»). - Pentru identificarea canalului de transmisie în comunicațiile prin radiotelefonie de frecvență foarte înaltă (VHF) trebuie utilizate toate cele șase cifre ale identificatorului numeric, cu excepția cazului în care atât a cincea, cât și a șasea cifră este zero, caz în care trebuie folosite numai primele patru cifre.

Diferența A10-02	
Anexa 10 OACI Volumul II Capitolul 5 5.2.1.7.3.2.3	Capitolul 5.2.1.7.3.2.3 din anexa 10 a OACI volumul II este transpus în punctul SERA.14055 din Regulamentul (UE) nr. 923/2012 cu o diferență. Diferența dintre standardul OACI menționat și respectivul regulament UE este următoarea: SERA.14055 Proceduri de radiotelefonie (b) 2. Răspunsul la apelurile de mai sus trebuie să folosească indicativul de apel al stației care apelează, urmat de indicativul de apel al stației care răspunde și trebuie considerat drept solicitare de începere a transmisiei de către stația care apelează. <u>În cazul transferurilor de comunicații în cadrul unei unități ATS, se poate omite indicativul de apel al unității ATS atunci când se primește o autorizare în acest sens din partea autorității competente.</u>

(d) tabelul referitor la anexa 11 a OACI se modifică după cum urmează:

(i) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Anexa 11 OACI

Diferențele dintre prezentul regulament și standardele internaționale cuprinse în anexa 11 la Convenția privind aviația civilă internațională, astfel cum a fost modificată.”;

(ii) rubricile referitoare la „Diferența A11-06” se înlocuiesc cu următorul text:

„Diferența A11-06	
Anexa 11 OACI Capitolul 3	Dispoziție nouă. Punctul SERA.5010 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 prevede: SERA.5010 Zborurile VFR speciale în zone de control Zborurile VFR speciale pot fi autorizate să se desfășoare într-o zonă de control, sub rezerva obținerii unei autorizări ATC. Cu excepția situațiilor în care sunt autorizate de autoritatea competentă pentru elicoptere în cazuri speciale, cum ar fi, printre altele, operațiunile polițienești, medicale, de căutare și salvare și zborurile de stingere a incendiilor, se aplică următoarele condiții suplimentare: (a) astfel de zboruri VFR speciale pot fi efectuate numai pe timp de zi, cu excepția unei autorizări contrare din partea autorității competente; (a) (b) de către pilot: 1. în absența norilor și în contact vizual cu suprafața; 2. vizibilitatea în zbor nu este mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, mai mică de 800 m; 3. să zboare la o viteză de 140 de noduri IAS sau mai puțin pentru a permite în mod corespunzător observarea la timp a altor aeronave sau a oricărui obstacol astfel încât să se evite coliziunea; și (c) o unitate de control al traficului aerian trebuie să nu elibereze o autorizare de zbor VFR special aeronavelor pentru a decola de pe un aerodrom situat într-o zonă de control sau pentru a ateriza pe un astfel de aerodrom și nici pentru a intra în zona de trafic de aerodrom sau în procedura de trafic de aerodrom atunci când condițiile meteorologice raportate pentru respectivul aerodrom sunt sub următoarele minime: (b) de către ATC: 1. numai pe timpul zilei, cu excepția unei autorizări contrare din partea autorității competente; 1. vizibilitatea la sol nu este mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, mai mică de 800 m; 2. plafonul este mai mic de 180 m (600 ft).”