



# MONITORUL OFICIAL

## AL

# ROMÂNIEI

Anul 188 (XXXII) — Nr. 1016

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 2 noiembrie 2020

### SUMAR

Nr.

Pagina

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE  
ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

1.785. — Ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii și  
comunicațiilor pentru aprobarea Reglementării  
Aeronautice Civile Române RACR-AIS „Serviciul de  
informare aeronautică”, ediția 4/2020 ..... 2-16

# ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR

## ORDIN

### pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române RACR-AIS „Serviciul de informare aeronautică”, ediția 4/2020

În temeiul prevederilor art. 4 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian și ale art. 9 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 90/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor,

ministrul transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Reglementarea Aeronautică Civilă Română RACR-AIS „Serviciul de informare aeronautică”, ediția 4/2020, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Autoritatea Aeronautică Civilă Română, furnizorii de servicii de informare aeronautică, persoanele fizice și juridice care asigură inițierea, colectarea, prelucrarea, controlul calității și distribuirea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice, precum și a produselor de informare aeronautică aplică prevederile prezentei reglementări.

Art. 3. — (1) Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

(2) La data intrării în vigoare a prezentului ordin, Ordinul ministrului transporturilor nr. 768/2015 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-AIS „Serviciul de informare aeronautică”, ediția 3/2015, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 528 și 528 bis din 16 iulie 2015, se abrogă.

Ministrul transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor,  
**Lucian Nicolae Bode**

București, 21 septembrie 2020.  
Nr. 1.785.

ANEXĂ

## REGLEMENTAREA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ RACR-AIS „Serviciul de informare aeronautică”, ediția 4/2020

### PREAMBUL

(1) Activitatea aeronautică civilă pe teritoriul și în spațiul aerian național este reglementată prin Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian, prin actele normative interne din domeniu, legislația europeană relevantă, precum și în conformitate cu prevederile Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, ale altor convenții și acorduri internaționale la care România este parte.

(2) Reglementările aeronautice civile și civil-militare române sunt elaborate, emise sau adoptate în conformitate cu prevederile legislației naționale și europene în vigoare, precum și în conformitate cu prevederile Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, cu standardele și practicile recomandate în anexele la acestea, precum și cu prevederile convențiilor și acordurilor internaționale la care România este parte.

(3) În conformitate cu prevederile Codului aerian civil și în scopul reglementării domeniului aviației civile, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (MTIC), în calitate sa de autoritate de stat, asigură direct ori prin delegare de competență unor organisme tehnice specializate, instituții publice sau, după caz, societăți comerciale autorizate elaborarea și punerea în aplicare a reglementărilor aeronautice corespunzătoare, care au caracter obligatoriu pentru toți participanții la activitățile aeronautice civile și conexe.

(4) În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, cu modificările și completările ulterioare, și ale Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.185/2006 privind desemnarea Regiei Autonome „Autoritatea Aeronautică Civilă Română” ca autoritate națională de supervizare, organism tehnic specializat pentru îndeplinirea funcției de supervizare a siguranței zborului în aviația civilă, la

nivel național, Autoritatea Aeronautică Civilă Română, denumită în continuare AACR, în calitate sa de autoritate națională de supervizare, exercită toate competențele ce revin, conform Legii nr. 21/2020 privind Codul aerian, organismului tehnic specializat desemnat pentru îndeplinirea funcției de supervizare a siguranței zborului în aviația civilă, precum și elaborarea proiectelor de reglementări aeronautice specifice domeniilor în care deține competențe și supravegherea punerii în aplicare a acestora.

(5) RACR-AIS, ediția 4/2020, asigură transpunerea în cadrul reglementat național a standardelor și practicilor recomandate prevăzute în anexa 15 la Convenția de la Chicago, „Serviciul de informare aeronautică”. RACR-AIS, asociată cu utilizarea și aplicarea prevederilor documentului OACI Procedures for Air Navigation Services — Aeronautical Information Management, PANS-AIM (Document OACI 10066), denumit în continuare *Document OACI 10066*, și a indicațiilor conținute în Aeronautical Information Services Manual (Document OACI 8126), denumit în continuare *Document OACI 8126*, reglementează stabilirea, organizarea și funcționarea serviciilor de informare aeronautică și a unităților operaționale aferente acestor servicii.

(6) Prezenta reglementare se aplică în vederea stabilirii în România, precum și în alte teritorii și în spațiile aeriene de deasupra mării libere care sunt asimilate spațiului aerian național din punctul de vedere al navigației aeriene, după caz, a serviciului de informare aeronautică și a unităților specifice acestui serviciu, necesare pentru asigurarea informării aeronautice, astfel încât traficul aerian să se desfășoare în siguranță, regularizat și eficient.

(7) Scopul serviciului de informare aeronautică este de a asigura fluxul de date aeronautice și de informații aeronautice necesare siguranței, regularității și eficienței sistemului de management al traficului aerian.

Rolul și importanța datelor aeronautice și ale informațiilor aeronautice a crescut semnificativ odată cu implementarea conceptului RNAV, a navigației bazate pe performanță (PBN), a sistemelor de navigație de la bord bazate pe computere, a comunicației bazate pe performanță (PBC), a supravegherii bazate pe performanță (PBS), a sistemelor data link și a comunicațiilor voce prin satelit (SATVOICE).

(8) Prevederile conținute în prezenta reglementare se aplică tuturor persoanelor fizice și juridice, române sau străine, care culeg și prelucrează date aeronautice și informații aeronautice, elaborează și distribuie produse de informare aeronautică, participă la furnizarea serviciilor de informare aeronautică în Regiunea de Informare a Zborurilor București (FIR București) sau care desfășoară activități în sprijinul acestor servicii, cu îndeplinirea tuturor cerințelor, cu precădere a celor de siguranță și calitate, aplicabile datelor aeronautice și informațiilor aeronautice, precum și a cerințelor de uniformizare și armonizare stabilite la nivel internațional.

## CAPITOLUL I Generalități

### 1.1. Definiții

Termenii utilizați în prezenta reglementare au următoarele semnificații:

1. *actualitatea datelor/data timeliness* — gradul de încredere că datele sunt aplicabile perioadei de utilizare prevăzute;

2. *acuratețea datelor/data accuracy* — conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 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. 1.035/2011 și Regulamentelor (CE) nr. 1.265/2007, (CE) nr. 1.794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1.033/2006 și (UE) nr. 255/2010, art. 2 „Definiții”, denumit în continuare *Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012*;

3. *adresă de acces/logon address* — un cod specificat folosit pentru accesul prin data link la o unitate ATS;

4. *aerodrom/aerodrome* — conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, art. 2 „Definiții”;

5. *aeroport internațional/international airport* — orice aeroport desemnat de către România, pe teritoriul său, în calitate de stat contractant la Convenția de la Chicago, ca aeroport de intrare și plecare pentru traficul aerian internațional și la care sunt asigurate formalitățile de vamă, graniță, sănătate publică, control și carantină veterinară și fitosanitară, precum și alte facilități;

6. *AIRAC/AIRAC* — acronim utilizat internațional (Aeronautical Information Regulation and Control/Regularizarea și controlul distribuirii informațiilor aeronautice) prin care se înțelege un sistem care are ca scop notificarea din timp, pe baza unor date calendaristice comune de intrare în vigoare, a circumstanțelor ce necesită modificări semnificative în practicile operaționale;

7. *altitudinea minimă pe rută (MEA)/minimum en-route altitude* — altitudinea pe un segment de rută la care se asigură recepționarea facilităților de navigație relevante și a comunicațiilor ATS în condiții adecvate, care este conformă cu structura spațiului aerian și care asigură înălțimea necesară de trecere peste obstacole în condiții de siguranță;

8. *altitudine minimă de trecere a obstacolelor (MOCA)/minimum obstacle clearance altitude* — altitudinea minimă pentru un segment de rută definit care asigură trecerea peste obstacole în condiții de siguranță;

9. *amendment AIP/AIP ammendment* — modificări permanente aduse informațiilor conținute în AIP;

10. *aplicație/application* — termen specific prin care se face referire la manipularea și prelucrarea datelor în sprijinul cerințelor utilizatorului (ISO 19104\*);

11. *aranjamente pentru tranzitul direct/direct transit arrangements* — aranjamente speciale aprobate de autoritățile publice implicate prin care traficul aflat în escală de scurtă durată în tranzitarea unui stat contractant poate rămâne sub controlul lor direct;

12. *asamblare/assemble* — procesul de reunire într-o bază de date a informațiilor aeronautice provenind din mai multe surse, stabilind astfel o bază comună pentru prelucrări ulterioare;

NOTĂ: Faza de asamblare include verificarea datelor și asigurarea corectării erorilor sau omisiunilor identificate.

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

14. *asigurarea calității/quality assurance* — parte a managementului calității concentrată pe asigurarea încrederii că cerințele referitoare la calitate vor fi îndeplinite (ISO 9000\*);

15. *atributul unui element/feature attribute* — caracteristica unei entități (ISO 19101\*);

NOTĂ: Atributul unei entități are asociat un nume, un tip de date și un domeniu de valori.

16. *baza de date cartografice de aerodrom/aerodrome mapping database (AMDB)* — date cartografice de aerodrom, organizate și aranjate ca un set de date structurat;

17. *biroul NOTAM internațional (NOF)/international NOTAM office (NOF)* — biroul desemnat în România pentru realizarea schimbului de mesaje NOTAM la nivel internațional;

18. *buletin de informare înaintea zborului (PIB)/preflight information bulletin (PIB)* — prezentare a informațiilor NOTAM în vigoare cu semnificație operațională, pregătită înaintea zborului;

19. *calendar/calendar* — sistem de referință temporală discret care furnizează baza în scopul definirii poziției în timp cu o rezoluție de o (una) zi (ISO 19108\*);

20. *calendarul gregorian/Gregorian calendar* — calendarul aflat în utilizare generală. A fost introdus în 1582, pentru a defini un an care aproximează mai bine anul tropical decât calendarul iulian (ISO 19108);

NOTĂ: În calendarul gregorian, anii obișnuiți au 365 de zile și anii bisecți au 366 de zile și sunt împărțiți în douăsprezece luni consecutive.

21. *calitate/quality* — măsura în care un ansamblu de caracteristici intrinseci îndeplinește cerințele (ISO 9000\*);

NOTA 1: Termenul „calitate” poate fi utilizat cu adjective cum ar fi slabă, bună sau excelentă.

NOTA 2: „Intrinsc” ca opus la „atribuit” reprezintă ceva ce există ca o caracteristică permanentă.

22. *calitatea datelor/data quality* — un anumit grad sau nivel de încredere că datele furnizate îndeplinesc cerințele utilizatorului acestora în ceea ce privește acuratețea, rezoluția și integritatea (sau nivel de asigurare echivalent) trasabilitate, actualitate, integralitate și format;

23. *cerință/requirement* — nevoie sau așteptare care este declarată, în general implicită sau obligatorie (ISO 9000);

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

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

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

NOTA 4: Cerințele pot fi generate de diferite părți interesate.

24. *circulară de informare aeronautică (AIC)/aeronautical information circular (AIC)* — o notificare ce conține informații care nu fac obiectul emiterii unui NOTAM sau includerii în AIP, dar care are legătură cu siguranța zborului, navigația aeriană ori cu aspecte tehnice, administrative sau legale;

25. *clasificarea integrității* (cu referire la datele aeronautice)/ *integrity classification (aeronautical data)* — clasificarea se bazează pe riscul potențial care rezultă din folosirea datelor aeronautice corupte. Datele aeronautice se clasifică astfel:

a) date aeronautice de rutină: există o foarte mică probabilitate ca prin utilizarea unor date de rutină corupte zborul și aterizarea în continuă siguranță a unei aeronave să fie expuse unui risc sever, cu potențial de catastrofă;

b) date aeronautice esențiale: există o mică probabilitate ca prin utilizarea unor date esențiale corupte zborul și aterizarea în continuă siguranță a unei aeronave să fie expuse unui risc sever, cu potențial de catastrofă; și

c) date aeronautice critice: există o mare probabilitate ca prin utilizarea unor date critice corupte zborul și aterizarea în continuă siguranță a unei aeronave să fie expuse unui risc sever, cu potențial de catastrofă;

26. *comunicații bazate pe performanță/performance-based communication (PBC)* — comunicații bazate pe specificații de performanță aplicate furnizării serviciilor de trafic aerian;

NOTĂ: O specificație RCP include cerințe privind performanța comunicației care sunt alocate componentelor unui sistem, referitoare la comunicația ce trebuie asigurată și timpul de tranzacție asociat, continuitate, disponibilitate, integritate, siguranță și funcționalitate, necesare pentru operațiunea propusă în contextul unui concept concret de spațiu aerian.

27. *comunicații controlor-pilot prin data link (CPDLC)/ controller-pilot data link communications (CPLDC)* — conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, art. 2 „Definiții”;

28. *contract supraveghere automată dependentă (ADS-C)/ automatic dependent surveillance — contract (ADS-C)* — conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, art. 2 „Definiții”;

29. *controlul calității/quality control* — parte a managementului calității concentrată pe îndeplinirea cerințelor referitoare la calitate (ISO 9000\*);

30. *date aeronautice/aeronautical data* — o reprezentare a faptelor, conceptelor sau instrucțiunilor aeronautice într-un mod formalizat, adecvat comunicării, interpretării sau procesării;

31. *date cartografice de aerodrom/aerodrome mapping data (AMD)* — date colectate în scopul obținerii informațiilor cartografice specifice unui aerodrom;

NOTĂ: Datele cartografice de aerodrom sunt colectate în scopul îmbunătățirii cunoașterii de către utilizatori a situației de pe aerodrom, operațiunilor de deplasare pe suprafața aerodromului, instruirii, elaborării hărților și planificării.

32. *declinația magnetică a stației/station declination* — diferența unghiulară de aliniere între radialul zero al unui VOR și direcția nord adevărat, determinată la momentul calibrării stației VOR;

33. *distanța între două puncte de cotă/post spacing* — distanța liniară sau unghiulară între două puncte de cotă adiacente;

34. *distanță geodezică/geodesic distance* — cea mai scurtă distanță între două puncte pe o suprafață elipsoidală definită matematic;

35. *emisiune (radio) de supraveghere automată dependentă (ADS-B)/automatic dependent surveillance — broadcast (ADS-B)* — conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, art. 2 „Definiții”;

36. *emisiune VOLMET/VOLMET broadcast* — furnizare METAR, SPECI, TAF și SIGMET prin intermediul transmisiilor continue și repetitive prin voce;

37. *element/feature* — o abstractizare a unui fenomen din lumea reală (ISO 19101\*);

38. *etapă de rută/route stage* — o rută sau o porțiune de rută pe care se zboară fără vreo aterizare intermediară;

39. *formatul datelor/data format* — o structură de elemente de date, înregistrări și fișiere aranjate astfel încât să îndeplinească standardele, specificațiile sau cerințele de calitate a datelor;

40. *geoid/geoid* — suprafața echipotențială a câmpului gravitațional al Pământului care coincide cu nivelul mediu al mării neperturbate (MSL) extins în mod neîntrerupt pe sub continente;

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

41. *hartă aeronautică/aeronautical chart* — o reprezentare a unei porțiuni a Pământului, a planimetriei și reliefului acestuia, concepută special pentru a îndeplini cerințele navigației aeriene;

42. *heliport/heliport* — un aerodrom sau o zonă definită pe o construcție destinată a fi utilizată, parțial sau în întregime, pentru sosirea, plecarea și rularea la sol a elicopterelor;

43. *integralitatea datelor/data completeness* — gradul de încredere că sunt furnizate toate datele necesare scopului propus;

44. *integritatea datelor/data integrity* — grad de asigurare că o dată aeronautică și valoarea ei nu au fost pierdute sau alterate din momentul când data respectivă a fost creată sau modificată în mod autorizat;

45. *informații aeronautice/aeronautical information* — informații rezultate din asamblarea, analizarea și formatarea datelor aeronautice;

46. *înălțime/height* — conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, art. 2 „Definiții”;

47. *înălțime elipsoidică (înălțime geodezică)/ellipsoid height (geodetic height)* — înălțimea față de elipsoidul de referință, măsurată pe perpendiculara la suprafața elipsoidului prin punctul considerat;

48. *înălțime ortometrică/orthometric height* — înălțimea unui punct față de geoid, prezentată în general ca înălțime față de nivelul mediu al mării (MSL);

49. *înveliș terestru/canopy* — suprafața terestră (*bare earth*) la care se adaugă înălțimea vegetației;

50. *managementul calității/quality management* — activități coordonate pentru a orienta și controla o organizație în ceea ce privește calitatea (ISO 9000\*);

51. *managementul informațiilor aeronautice/aeronautical information management (AIM)* — managementul dinamic și integrat al informațiilor aeronautice prin furnizarea și schimbul de date aeronautice digitale de calitate, în colaborare cu toate părțile implicate;

52. *managementul traficului aerian/air traffic management (ATM)* — managementul integrat, dinamic al traficului aerian și al spațiului aerian (inclusiv serviciile de trafic aerian, managementul spațiului aerian și managementul fluxului traficului aerian), în siguranță, economic și eficient, prin asigurarea de facilități și servicii permanente și uniforme în colaborare cu toate părțile și cu implicarea funcțiilor de la bord și de la sol;

53. *metadata/metadata* — date despre date (ISO 19115\*). O descriere structurată a conținutului, calității, condiției sau a altor caracteristici ale datelor;

54. *model numeric al cotei (DEM)/digital elevation model (DEM)* — reprezentarea suprafeței terenului prin valori continue ale cotelor în toate punctele de intersecție ale unei grile (grid) definite, raportate la un sistem de referință comun;

NOTĂ: Modelul numeric al terenului (digital terrain model, DTM) este uneori referit ca DEM.

55. *navigație bazată pe cerințe de performanță/performance-based navigation PBN* — navigație de suprafață (RNAV) bazată pe cerințele de performanță pentru aeronavele care operează pe o rută ATS, într-o procedură de apropiere instrumentală sau într-un spațiu desemnat;

NOTĂ: Cerințele de performanță sunt exprimate prin specificații de navigație (specificații RNAV, specificații RNP), în termeni de acuratețe, integritate, continuitate, disponibilitate și funcționalitate necesare pentru operarea propusă în contextul unui anumit concept de spațiu aerian.

56. *nivel de încredere/confidence level* — probabilitatea ca valoarea reală a unui parametru să fie într-un interval bine definit, în jurul valorii sale estimate. De obicei, intervalul este referit ca acuratețea estimării;

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

58. *obstacol/obstacle* — conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, art. 2 „Definiții”;

59. *ondulația geoidului/geoid undulation* — distanța geoidului deasupra (pozitivă) sau dedesubtul (negativă) elipsoidului matematic de referință;

NOTĂ: În ceea ce privește elipsoidul definit de Sistemul geodezic global — 1984 (WGS-84), onduța geoidică WGS-84 într-un punct dat reprezintă diferența dintre înălțimea elipsoidică WGS-84 și înălțimea ortometrică în punctul respectiv.

60. *operațiune asupra unui element/feature operation* — operațiune ce poate fi efectuată pe oricare element al unui anumit tip de entitate (ISO 19110\*);

61. *origine (de date aeronautice sau informații aeronautice)/origination (aeronautical data or aeronautical information)* — crearea valorilor asociate datelor sau informațiilor noi sau modificarea valorilor datelor sau informațiilor existente;

62. *originator (de date aeronautice sau informații aeronautice)/originator (aeronautical data or aeronautical information)* — o entitate responsabilă de generarea de date sau informații și/sau de la care organizația AIS primește date aeronautice și informații aeronautice;

63. *planimetrie/culture* — toate tipurile de construcții realizate de om pe suprafața Pământului, cum sunt orașele, căile ferate, canalele;

64. *portretizare/portrayal* — prezentarea informațiilor către oameni (ISO 19117\*);

65. *poziție (geografică)/position (geographical)* — set de coordonate (latitudine și longitudine) stabilite față de elipsoidul matematic de referință, care definesc poziția unui punct pe suprafața Pământului;

66. *precizie/precision* — cea mai mică diferență care poate fi stabilită clar între valorile unor măsurători repetate;

NOTĂ: Când se referă la măsurători geodezice, precizia constituie un grad de rafinare în îndeplinirea unei operațiuni sau un grad de perfecțiune în ceea ce privește mijloacele și metodele folosite în efectuarea măsurătorilor.

67. *principiile factorilor umani/human factors principles* — principii care se aplică proiectării, certificării, pregătirii, operării

și întreținerii în domeniul aeronautic și care urmăresc realizarea unei interfețe sigure între om și alte componente ale sistemului prin considerarea în mod adecvat a performanțelor umane;

68. *produs de informare aeronautică/aeronautical information product* — date aeronautice și informații aeronautice furnizate fie sub forma seturilor de date digitale, fie prezentate standardizat pe hârtie sau pe un suport electronic. Produsele de informare aeronautică cuprind: publicația de informare aeronautică (AIP), inclusiv amendamente și suplimente; circulare de informare aeronautică; hărți aeronautice; NOTAM; seturi de date digitale;

NOTĂ: Produsele de informare aeronautică au ca scop principal satisfacerea cerințelor internaționale privind schimbul de informații aeronautice.

69. *produs de date/data product* — set de date sau serii de seturi de date care se conformează unei anumite specificații de produs de date (ISO 19131\*);

70. *publicația de informare aeronautică (AIP)/aeronautical information publication (AIP)* — conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, art. 2 „Definiții”;

71. *punct de referință/datum* — conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, art. 2 „Definiții”;

72. *relația dintre elemente/feature relationship* — relația care asigură legătura dintre stările specifice ale unui anumit tip de elemente cu stările aceluiași tip de elemente sau a unui tip de elemente diferit (ISO 19101\*);

73. *rezoluția datelor/data resolution* — un număr de unități sau cifre în care se exprimă și se utilizează o valoare măsurată sau calculată;

74. *RNAV (navigație RNAV)/area navigation (RNAV)* — conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, art. 2 „Definiții”;

75. *serviciul aeronautic fix (AFS)/aeronautical fix service* — un serviciu de telecomunicații între puncte fixe stabilite, furnizat în principal pentru siguranța navigației aeriene și pentru funcționarea cu regularitate, eficiență și în mod economic a serviciilor aeriene;

76. *serviciul de informare aeronautică (AIS)/aeronautical information service (AIS)* — un serviciu stabilit în cadrul unei zone de acoperire definite, responsabil pentru furnizarea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice necesare siguranței, regularității și eficienței navigației aeriene;

77. *serviciu de informare automată pentru zona terminală (ATIS)/automatic terminal information service* — conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, art. 2 „Definiții”;

78. *serviciu de radionavigație/radio navigation service* — conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, art. 2 „Definiții”;

79. *serviciu de supraveghere ATS/ATS surveillance service* — termen utilizat pentru a indica serviciul furnizat direct prin sistemul de supraveghere ATS;

80. *serii de seturi de date/data set series* — o colecție de seturi de date care au aceleași specificații de produs (ISO 19115\*);

81. *set de date/data set* — o colecție identificabilă de date (ISO 19101\*);

82. *sistem geodezic de referință/geodetic datum* — un set minim de parametri necesar pentru a defini locația și orientarea sistemului de referință local în raport cu sistemul global de referință;

83. *sistem de supraveghere ATS/ATS surveillance system* — termen generic referitor la echipamentele ADS-B, PSR, SSR sau orice alt sistem la sol comparabil care permite identificarea aeronavei;

NOTĂ: Un sistem comparabil dispus la sol este acela pentru care s-a demonstrat prin evaluare comparativă sau prin alte metode că are un nivel al siguranței și al performanței egal sau mai bun decât radarul de supraveghere secundar/SSR monopuls;

84. *SNOWTAM1/SNOWTAM1* — serie specială de mesaje NOTAM, prin care se notifică, prin intermediul unui format specific, prezența sau îndepărtarea condițiilor periculoase datorate zăpezii, gheții, zloatei („slush”) sau bălților („standing water”) asociate cu zăpada, zloata sau gheața pe suprafața de mișcare;

85. *SNOWTAM2/SNOWTAM2* — o serie specială de mesaje NOTAM prezentată într-un format standard care furnizează un raport privind starea suprafeței prin notificarea prezenței sau încetării condițiilor periculoase datorate zăpezii, gheții, zloatei („slush”), chiciurii sau bălților („standing water”) sau apei asociate cu zăpadă, zloată, gheață sau chiciură pe suprafața de mișcare;

86. *specificația unui produs de date/data product specification* — descriere detaliată a unui set de date sau a unei serii de seturi de date, împreună cu informații suplimentare care vor permite crearea setului sau seriei, furnizarea ei către și folosirea sa de către o terță parte (ISO 19131\*);

87. *specificație de navigație/navigation specification* — un set de cerințe privind aeronava și echipajul necesar pentru a sprijini desfășurarea operațiunilor de navigație aeriană bazate pe performanță într-un spațiu aerian definit. Există două feluri de specificații de navigație:

a) *specificație privind performanța de navigație cerută/required navigation performance (RNP) specification* — o specificație de navigație bazată pe navigație RNAV, care include cerințele de monitorizare și alertare în ceea ce privește performanța și care este indicată prin prefixul RNP, de exemplu, RNP 4, RNP APCH;

b) *specificație RNAV/area navigation (RNAV) specification* — o specificație de navigație bazată pe navigația RNAV, care nu include cerințele de monitorizare și alertare în ceea ce privește performanța și care este indicată prin prefixul RNAV, de exemplu, RNAV 5, RNAV 1;

NOTĂ: Documentul OACI 9613, Manualul de navigație bazată pe performanță, volumul II, conține îndrumări detaliate referitoare la specificațiile de navigație.

88. *specificație privind performanța de comunicație cerută (RCP)/required communication performance (RCP) specification* — un set de cerințe cu privire la furnizarea serviciilor de trafic aerian și echipamentele de la sol aferente, capabilitatea aeronavei și operațiunile necesare pentru a sprijini comunicațiile bazate pe performanță;

89. *specificație (RSP) privind performanța de supraveghere cerută/required surveillance performance (RSP) specification* — un set de cerințe cu privire la furnizarea serviciilor de trafic aerian și echipamentele de la sol aferente, capabilitatea aeronavei și operațiunile necesare pentru a sprijini supravegherea bazată pe performanță;

90. *suprafață de colectare a datelor de obstaculare/teren/obstacle/terrain data collection surface* — o suprafață definită, destinată colectării datelor de obstaculare/teren;

91. *suprafața de manevră/manoeuvring area* — conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, art. 2 „Definiții”;

92. *suprafața de mișcare/movement area* — conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, art. 2 „Definiții”;

93. *suprafața terestră/bare earth* — suprafața Pământului care cuprinde ape, gheață și zăpadă permanentă, excluzând vegetația și obiectele artificiale;

94. *supliment AIP/AIP supplement* — modificări temporare aduse informațiilor conținute în AIP, care sunt publicate prin intermediul unor pagini speciale;

95. *supraveghere bazată pe performanță/performance-based surveillance (PBS)* — supraveghere bazată pe specificații de performanță aplicate furnizării de servicii de trafic aerian;

NOTĂ: O specificație privind performanța de supraveghere cerută (RSP) include cerințe privind performanța supravegherii care sunt alocate componentelor unui sistem referitoare la supravegherea ce trebuie asigurată și durata asociată furnizării datelor de supraveghere, disponibilitate, integritate, acuratețea datelor de supraveghere, siguranță și funcționalitate, necesare pentru operațiunea propusă în contextul unui concept concret de spațiu aerian.

96. *teren/terrain* — suprafața Pământului care conține elemente produse în mod natural cum ar fi munți, dealuri, lanțuri muntoase, lacuri, ghețari și suprafețe cu zăpadă permanentă, fiind exceptate obstacolele;

97. *tip de element/feature type* — clasă de fenomene din lumea reală, având proprietăți comune (ISO 19110). Într-un catalog de entități, tipul entității reprezintă nivelul de clasificare de bază;

98. *trasabilitate/traceability* — capacitatea de a reconstitui istoricul, aplicarea sau localizarea elementelor a ceea ce este luat în considerare (ISO 9000\*);

NOTĂ: Atunci când se are în vedere un produs, trasabilitatea se poate referi la: originea materialelor și a componentelor, istoricul procesării, distribuirea și localizarea produsului după livrare.

99. *următorul utilizator/next intended user* — entitatea care primește date aeronautice sau informații aeronautice de la furnizorul de servicii de informare aeronautică;

100. *validare/validation* — confirmare prin furnizarea de dovezi obiective că datele îndeplinesc cerințele aplicației specificate sau utilizării căreia îi sunt destinate (ISO 9000\*);

101. *verificare/verification* — confirmare, prin furnizarea de dovezi obiective, că au fost îndeplinite cerințele specificate (ISO 9000\*<sup>3</sup>);

NOTĂ: Termenul „verificat” este utilizat pentru a desemna starea corespunzătoare.

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

103. *VOLMET/VOLMET* — informarea meteorologică pentru aeronava în zbor;

<sup>1</sup> Se aplică până la 4 noiembrie 2020.

<sup>2</sup> Se aplică de la 5 noiembrie 2020.

<sup>3</sup> ISO Standard

8601 — Data elements and interchange formats — Information interchange — Representation of dates and times

9000 — Quality Management Systems — Fundamentals and Vocabulary

19101 — Geographic information — Reference model

19104 — Geographic information — Terminology

19108 — Geographic information — Temporal schema

19109 — Geographic information — Rules for application schema

19110 — Geographic information — Feature cataloguing schema

19115 — Geographic information — Metadata

19117 — Geographic information — Portrayal

19131 — Geographic information — Data product specification

104. *VOLMET prin data-link (D-VOLMET)/Data-link (D-VOLMET)* — furnizare de rapoarte meteorologice de aerodrom de rutină (METAR) și rapoarte meteorologice speciale de aerodrom (SPECI), prognoze de aerodrom (TAF), SIGMET, rapoarte speciale din zbor și, dacă este cazul, AIRMET prin data-link;

105. *zonă interzisă/prohibited area* — conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, art. 2 „Definiții”;

106. *zonă periculoasă/danger area* — conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, art. 2 „Definiții”;

107. *zonă restricționată/restricted area* — conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, art. 2 „Definiții”;

108. *zonă de apărare aeriană cu identificare/air defence identification zone (ADIZ)* — spațiu aerian special desemnat, având dimensiuni definite, în interiorul căruia aeronavele trebuie să se conformeze procedurilor speciale de identificare și/sau de raportare, suplimentar celor specifice serviciilor de trafic aerian.

## 1.2. Sisteme de referință comune pentru navigația aeriană

### 1.2.1. Sistemul de referință orizontal

1.2.1.1. Sistemul geodezic global — 1984 (WGS-84) trebuie să fie utilizat ca sistem de referință (geodezic) orizontal pentru navigația aeriană internă și internațională. Coordonatele aeronautice geografice care se publică (indicând latitudinea și longitudinea) trebuie exprimate în termenii Sistemului de referință geodezic global — 1984 (WGS-84).

NOTĂ: Materialul de îndrumare referitor la WGS-84 este conținut în Reglementarea aeronautică civilă română privind măsurarea punctelor de interes aeronautic în Sistemul geodezic global (WGS-84), RACR-WGS-84, aprobată prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.042/2019, denumită în continuare *RACR-WGS-84/2020*.

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

NOTA 1: Cadrul de referință WGS-84 (G873) este din 1997.0, în timp ce cea mai recentă actualizare a cadrului de referință modernizat WGS-84 (G1150) este din 2001.0. G indică faptul că obținerea coordonatelor se face prin tehnici ale sistemului global de poziționare (GPS) și numărul care urmează după G indică săptămâna în care au fost implementate aceste coordonate în procesul corect de estimare a efemeridelor conform Agenției Naționale de Informații Geospațiale a Statelor Unite ale Americii [National Geospatial Intelligence Agency's (NGA's)].

NOTA 2: Setul de coordonate geodezice ale stațiilor de monitorizare GPS distribuite permanent pentru cea mai recentă realizare a cadrului de referință WGS-84 [WGS-84 (G1150)] se regăsește în *RACR-WGS-84/2020*. Pentru fiecare stație de monitorizare GPS permanentă, acuratețea unei poziții individuale estimate în WGS-84 (G1150) este de circa 1 cm (1 $\sigma$ ).

NOTA 3: Un alt sistem global de coordonate terestre de precizie este Sistemul terestru de referință [Terrestrial reference system (ITRS)] al Serviciului Internațional de Rotație a Pământului (International Earth Rotation Service (IERS) și realizarea Sistemului terestru de referință (ITRS) este cadrul terestru de referință IERS (ITRF). Îndrumări referitoare la ITRS se găsesc în Documentul OACI 9674, anexa C. Cea mai recentă realizare a WGS-84 (G1150) este raportată la ITRF 2000. WGS-84 (G1150) este compatibil cu ITRF 2000 și, practic, diferența dintre aceste sisteme este scara globală de unu la doi centimetri, adică WGS-84 (G1150) și ITRF 2000 sunt absolut identice.

### 1.2.2. Sistemul de referință vertical

1.2.2.1. Sistemul de referință vertical utilizat pentru navigația aeriană este nivelul mediu al mării (MSL).

NOTA 1: La nivel global, geoidul aproximează cel mai îndeaproape MSL. El este definit ca suprafața echipotențială a câmpului gravitațional al Pământului care coincide cu nivelul mediu al mării neperturbate extins în mod neîntrerupt sub continente.

NOTA 2: Înălțimile raportate la gravitație sunt numite înălțimi ortometrice, în timp ce distanțele verticale ale punctelor deasupra elipsoidului sunt numite înălțimi elipsoidale.

1.2.2.2. Modelul gravitațional al Pământului — 1996 (EGM-96) trebuie utilizat ca model gravitațional global pentru navigația aeriană.

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

NOTĂ: Specificațiile care trebuie utilizate în determinarea și publicarea (în termeni de acuratețe a lucrului în teren și integritate a datelor) cotei și undulației geoidului în poziții specifice la aerodromuri/heliporturi sunt prezentate în Documentul OACI 10066, appendice 1.

### 1.2.3. Sistemul de referință temporală

1.2.3.1. În cadrul aviației civile se utilizează ca sistem de referință temporală calendarul gregorian și timpul universal coordonat (UTC).

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

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

NOTA 3: Material de îndrumare privind UTC se găsește în Proceduri și instrucțiuni de aviație civilă, Partea „Unități de măsură”, ediția 1/2009.

NOTA 4: Standardul ISO 8601\* specifică utilizarea calendarului gregorian și a formatului 24 de ore pentru ora locală sau UTC în schimburile de informații, în timp ce standardul ISO 19108\* precizează calendarul gregorian și ora UTC ca sistem de referință temporală principal pentru a fi utilizat împreună cu informațiile geografice.

1.2.3.2. În cazul în care pentru anumite aplicații se utilizează un sistem de referință temporală diferit, catalogul elementelor sau metadatelor asociat cu o schemă de aplicare sau un set de date, după caz, trebuie să includă fie o descriere a celui sistem, fie o mențiune despre un document care descrie respectivul sistem de referință temporală.

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

### 1.3. Specificații diverse

1.3.1. Produsele de informare aeronautică cu distribuție internațională trebuie să conțină și versiunea în limba engleză pentru acele părți exprimate prin text în clar.

1.3.2. Denumirile pozițiilor se scriu conform utilizării locale, transcrise, când este necesar, în alfabetul ISO-BASIC Latin.

1.3.3. Unitățile de măsură folosite în originarea, procesarea și distribuirea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice trebuie să fie în conformitate cu Proceduri și instrucțiuni de aviație civilă, partea „Unități de măsură”, ediția 1/2009.

1.3.4. Abrevierile specifice OACI trebuie utilizate în produsele de informare aeronautică atunci când ele sunt adecvate scopului, iar utilizarea lor facilitează distribuția datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice.

## CAPITOLUL II Roluri și responsabilități

### 2.1. Responsabilitățile generale ale furnizorului AIS

2.1.1. Furnizorul de servicii de informare aeronautică (AIS) asigură furnizarea serviciului de informare aeronautică în spațiul aerian național, precum și în spațiul aerian pentru care România este responsabilă pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian. Furnizorul AIS trebuie să dețină certificat eliberat de o autoritate națională de supervizare din Uniunea Europeană.

2.1.2. Furnizorul AIS asigură furnizarea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice pentru întreg teritoriul național și acele zone situate în afara teritoriului național pentru care România este responsabilă pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian.

2.1.3. Furnizorul AIS poartă răspunderea pentru datele aeronautice și informațiile aeronautice furnizate conform 2.1.2. Datele aeronautice și informațiile aeronautice furnizate pentru și în numele statului român vor indica în mod explicit că sunt furnizate sub autoritatea statului, indiferent de forma în care sunt furnizate.

2.1.4. Furnizorul AIS se asigură că datele aeronautice și informațiile aeronautice îndeplinesc cerințele de calitate prevăzute în pct. 3.2.

2.1.5. Furnizorul AIS trebuie să încheie aranjamente oficiale cu originatorii de date aeronautice și informații aeronautice cu privire la furnizarea completă și la timp a datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice.

### 2.2. Responsabilitățile specifice și funcțiile furnizorului AIS

2.2.1. Furnizorul AIS trebuie să ia măsurile necesare pentru ca datele aeronautice și informațiile aeronautice necesare pentru siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene să fie disponibile în forma adecvată cerințelor operaționale ale comunității ATM, inclusiv ale:

a) celor implicați în operațiuni de zbor, echipajelor, compartimentelor de planificare a zborurilor și simulatoarelor de zbor; și

b) unităților serviciilor de trafic aerian responsabile pentru furnizarea serviciului de informare a zborurilor și serviciilor responsabile cu furnizarea serviciului de informare înaintea zborului.

NOTĂ: Descrierea comunității ATM este conținută în Documentul OACI Global Air Traffic Management Operational Concept (Document OACI 9854).

2.2.2. Furnizorul AIS trebuie să primească, să colectioneze sau să editeze, să formateze, să publice/arhiveze și să distribuie datele aeronautice și informațiile aeronautice referitoare la teritoriul României, precum și la acele zone din marea liberă pentru care România este responsabilă pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian. Datele aeronautice și informațiile aeronautice trebuie furnizate sub forma produselor de informare aeronautică.

NOTĂ: Serviciul de informare aeronautică poate fi originator de date aeronautice și informații aeronautice.

2.2.3. Acolo unde serviciul de informare aeronautică nu este furnizat în mod continuu 24 de ore din 24, acesta trebuie să fie asigurat pe întreaga perioadă de timp în care o aeronavă se află în zbor în zona de responsabilitate a serviciului de informare aeronautică, la aceasta adăugându-se cel puțin 2 ore înainte și după această perioadă. De asemenea, serviciul de informare aeronautică trebuie să fie furnizat și pe alte perioade de timp, așa cum este solicitat de operatorii de aerodrom sau de alte organizații de la sol.

2.2.4. Suplimentar, furnizorul AIS trebuie să obțină datele aeronautice și informațiile aeronautice necesare furnizării serviciului de informare înaintea zborului și să răspundă necesităților de informare în timpul zborului. Aceste informații pot proveni:

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

NOTĂ: O astfel de sursă constituie subiectul prevederilor din secțiunea 5.6.

2.2.5. Furnizorul AIS trebuie să se asigure că datele aeronautice și informațiile aeronautice obținute în condițiile prevederii pct. 2.2.4 lit. a), atunci când sunt distribuite, trebuie să fie identificate în mod clar ca fiind emise sub autoritatea statului de origine.

2.2.6. Furnizorul AIS trebuie să se asigure că datele aeronautice și informațiile aeronautice obținute în condițiile prevederii pct. 2.2.4 lit. b), în caz că este posibil, sunt verificate înaintea distribuirii, iar dacă nu pot fi verificate, trebuie identificate ca atare atunci când sunt distribuite.

2.2.7. Furnizorul AIS trebuie să pună la dispoziția serviciilor de informare aeronautică ale altor state, cu promptitudine, orice informații aeronautice și date aeronautice necesare pentru siguranța, regularitatea sau eficiența navigației aeriene, pentru a permite acestora să se conformeze prevederilor pct. 2.2.1.

### 2.3. Schimbul de date aeronautice și informații aeronautice

2.3.1. În România toate elementele produselor de informare aeronautică furnizate de alte state trebuie să fie adresate Administrației Române a Serviciilor de Trafic Aerian (ROMATSA), care este calificată pentru a răspunde cererilor de date aeronautice și informații aeronautice furnizate de alte state.

2.3.2. Între acele părți care furnizează date aeronautice și informații aeronautice în numele statelor și utilizatorii acestora trebuie să fie stabilite acorduri formale cu privire la furnizarea serviciului de informare aeronautică.

NOTĂ: Material de îndrumare cu privire la acordurile formale este conținut în Documentul OACI 8126.

2.3.3. În cazul în care este desemnat mai mult de un singur birou NOTAM Internațional, trebuie stabilite care sunt responsabilitățile și zona acoperită de fiecare dintre acestea.

2.3.4. Furnizorul AIS trebuie să ia măsurile necesare pentru îndeplinirea cerințelor operaționale pentru emiterea și primirea mesajelor NOTAM distribuite prin sistemele de telecomunicații.

2.3.5. Furnizorul AIS, atunci când este posibil, trebuie să stabilească cu furnizorii AIS din alte state contacte directe în scopul facilitării schimbului internațional de informații aeronautice și date aeronautice.

2.3.6. Cu excepția celor prevăzute la pct. 2.3.8, la solicitarea furnizorului AIS al unui alt stat contractant la Convenția de la Chicago, furnizorul AIS din România trebuie să pună la dispoziție o copie pentru fiecare dintre următoarele produse de informare aeronautică (atunci când este posibil), într-un mod agreeat în comun, fără plată, chiar dacă furnizorul AIS în cauză este o agenție nonguvernamentală:

a) publicația de informare aeronautică (AIP), inclusiv amendamente și suplimente;  
b) circulare de informare aeronautică (AIC);  
c) NOTAM; și  
d) hărți aeronautice.

2.3.7. Furnizorul AIS transmite mai multe copii ale elementelor produselor de informare aeronautică și ale altor documente de navigație aeriană, inclusiv acelea care conțin reglementări și legislație de navigație aeriană, numai în baza unor acorduri bilaterale încheiate între România ca stat contractant la Convenția de la Chicago și entitățile solicitante.



2.3.8. Atunci când datele aeronautice și informațiile aeronautice sunt furnizate sub forma seturilor de date digitale pentru a fi utilizate de serviciul AIS, ele trebuie să fie furnizate în baza acordului încheiat între statele contractante la Convenția de la Chicago în cauză.

NOTĂ: Intenția este ca statele să poată accesa datele în scopurile specificate la pct. 2.2.4.

2.3.9. Obținerea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice, inclusiv elemente ale produselor de informare aeronautică, dar și alte documente de navigație aeriană, inclusiv reglementări și legislație de navigație aeriană, de către alte state decât cele care sunt contractante la Convenția de la Chicago, precum și de alte entități, ar trebui să facă obiectul unor acorduri separate între statele și entitățile participante.

2.3.10. Pentru furnizarea seturilor de date se vor utiliza modele de schimb de date aeronautice și informații aeronautice interoperabile la nivel mondial.

NOTA 1: Specificații privind datele aeronautice interoperabile la nivel mondial și modelele de schimb al informațiilor aeronautice sunt incluse în Documentul OACI 10066.

NOTA 2: Material de îndrumare privind datele aeronautice interoperabile la nivel mondial și modelele de schimb al informațiilor aeronautice este conținut în Documentul OACI 8126.

#### 2.4. Dreptul de autor

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

2.4.1. Orice produs de informare aeronautică protejat prin drept de autor în România și care este furnizat altui stat potrivit prevederilor pct. 2.3 poate fi pus la dispoziția unei terțe părți numai cu condiția ca acesteia să i se aducă la cunoștință faptul că produsul respectiv este protejat prin drept de autor și dacă produsul este identificat în mod corespunzător ca fiind protejat prin drept de autor.

2.4.2. Când datele aeronautice și informațiile aeronautice sunt furnizate unui stat în conformitate cu prevederile pct. 2.3.8, statul care le primește nu trebuie să furnizeze aceste seturi de date digitale unei terțe părți fără consimțământul statului furnizor.

#### 2.5. Recuperarea costurilor

2.5.1. Furnizorul AIS trebuie să se asigure că recuperarea costurilor aferente serviciului de informare aeronautică se face potrivit prevederilor legale aplicabile tarifelor percepute pentru serviciile de navigație aeriană, în conformitate cu tratatele internaționale la care România este parte, cu respectarea principiilor din Documentul OACI 9082 „ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services”.

2.5.2. Când costurile aferente serviciului de informare aeronautică sunt recuperate prin intermediul tarifelor percepute pentru serviciile aeroportuare, respectiv serviciile de navigație aeriană, tariful stabilit pentru livrarea unui produs AIS către un client poate fi stabilit în funcție de costurile de tipărire a copiilor sau de prelucrare a datelor electronice și costurile de distribuție.

### CAPITOLUL III

#### Managementul informațiilor aeronautice

##### 3.1. Cerințe privind managementul informațiilor

Furnizorul AIS trebuie să dețină procesele și resursele corespunzătoare necesare managementului informațiilor, pentru a asigura în cadrul sistemului de management al traficului aerian (ATM) colectarea la timp, procesarea, păstrarea, integrarea, schimbul și distribuția datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice care respectă cerințele de calitate.

##### 3.2. Specificații privind calitatea datelor

###### 3.2.1. Acuratețea datelor

Furnizorul AIS și originatorii de date aeronautice trebuie să se asigure că gradul de acuratețe a datelor aeronautice este în concordanță cu utilizarea dorită.

NOTĂ: Specificațiile privind gradul de acuratețe (inclusiv nivelul de încredere) a datelor aeronautice sunt conținute în Documentul OACI 10066, apendice 1.

###### 3.2.2. Rezoluția datelor

Furnizorul AIS și originatorii de date aeronautice trebuie să se asigure că rezoluția datelor aeronautice este proporțională cu acuratețea datelor reale.

NOTA 1: Specificațiile privind rezoluția datelor aeronautice sunt conținute în Documentul OACI 10066, apendice 1.

NOTA 2: Rezoluția datelor conținute în baza de date poate fi aceeași sau mai bună decât rezoluția publicată.

###### 3.2.3. Integritatea datelor

3.2.3.1. Furnizorul AIS și originatorii trebuie să se asigure că integritatea datelor aeronautice este păstrată pe parcursul întregului proces de prelucrare a acestora, de la măsurare/originare până la distribuirea către utilizatorul următor.

NOTĂ: Specificațiile cu privire la clasificarea integrității datelor aeronautice sunt cuprinse în Documentul OACI 10066, apendice 1.

3.2.3.2. Având în vedere clasificarea integrității datelor aeronautice, furnizorul AIS și originatorii de date aeronautice sau informații aeronautice trebuie să dezvolte și să pună în aplicare proceduri de lucru documentate care să asigure:

a) pentru datele de rutină: evitarea coruperii datelor pe timpul procesării lor;

b) pentru datele esențiale: că nu se produce coruperea datelor în niciuna dintre etapele întregului proces, putând fi incluse procese suplimentare după cum este necesar pentru a aborda riscurile potențiale în arhitectura întregului sistem în vederea asigurării integrității datelor la acest nivel; și

c) pentru datele critice: că nu se produce coruperea datelor în niciuna dintre etapele întregului proces și acesta include proceduri suplimentare de asigurare a integrității, pentru reducerea totală a efectelor erorilor identificate, printr-o analiză detaliată a arhitecturii întregului sistem, ca riscuri potențiale asupra integrității datelor.

###### 3.2.4. Trasabilitatea datelor

Furnizorul AIS și originatorii de date aeronautice sau informații aeronautice trebuie să asigure trasabilitatea datelor aeronautice și menținerea acesteia pe toată durata utilizării lor.

###### 3.2.5. Actualitatea datelor

Furnizorul AIS și originatorii de date aeronautice sau informații aeronautice trebuie să asigure actualitatea datelor aeronautice prin includerea limitelor perioadei efective a elementelor de date.

NOTA 1: Aceste limite trebuie asociate cu elemente individuale de date sau cu seturi de date.

NOTA 2: Dacă perioada efectivă este definită pentru un set de date, aceasta va ține cont de datele efective ale tuturor elementelor individuale de date.

###### 3.2.6. Integralitatea datelor

Furnizorul AIS și originatorii de date aeronautice sau informații aeronautice trebuie să asigure integralitatea datelor aeronautice pentru a putea fi utilizate conform scopului dorit.

###### 3.2.7. Formatul datelor

Formatul datelor aeronautice furnizate trebuie să fie corespunzător pentru a asigura interpretarea lor în concordanță cu intenția de utilizare.

### 3.3. Validarea și verificarea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice

3.3.1. Înaintea transmiterii către furnizorul AIS, originatorii de date aeronautice și/sau informații aeronautice trebuie să verifice cu minuțiozitate materialele care vor fi parte a produsului de informare aeronautică, pentru a se asigura în acest fel că toate informațiile necesare au fost incluse și că acestea sunt corecte până la nivel de detaliu.

3.3.2. Furnizorul AIS trebuie să stabilească proceduri de verificare și validare prin care să se asigure că la primirea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice cerințele de calitate sunt îndeplinite.

#### 3.4. Detectarea erorilor datelor

3.4.1. Furnizorul AIS și originatorii de date aeronautice și/sau informații aeronautice trebuie să utilizeze tehnici de detectare a erorilor datelor digitale pe timpul transmiterii și/sau stocării datelor aeronautice și a seturilor de date digitale.

3.4.2. Furnizorul AIS și originatorii de date aeronautice și/sau informații aeronautice trebuie să utilizeze tehnici de detectare a erorilor datelor digitale pentru a menține nivelele de integritate specificate la pct. 3.2.3.

NOTĂ: Specificații detaliate privind tehnicile de detectare a erorilor datelor digitale sunt cuprinse în Documentul OACI 10066.

#### 3.5. Utilizarea automatizării

3.5.1. Furnizorul AIS trebuie să utilizeze automatizarea pentru a asigura calitate, eficiență și un raport cost-eficiență bun pentru furnizarea serviciului de informare aeronautică.

NOTĂ: Material de îndrumare privind dezvoltarea bazelor de date și stabilirea serviciilor de schimb de date este cuprins în Documentul OACI 8126.

3.5.2. Furnizorul AIS trebuie să acorde atenție integrității datelor aeronautice și informațiilor aeronautice atunci când sunt implementate procese automatizate, precum și măsurilor de reducere a riscurilor atunci când acestea sunt identificate.

NOTĂ: Procesele automatizate pot introduce riscuri care pot altera integritatea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice, atunci când apar comportamente neașteptate ale sistemelor.

3.5.3. Furnizorul AIS trebuie să se asigure că, pentru a îndeplini cerințele de calitate a datelor, automatizarea trebuie:

a) să permită schimbul de date aeronautice digitale între părțile implicate în circuitul de procesare a datelor;

b) să utilizeze modele de schimb al informațiilor și modele de schimb al datelor, proiectate să fie interoperabile la nivel mondial.

#### 3.6. Sistemul de management al calității

3.6.1. Furnizorul AIS trebuie să implementeze și să mențină sisteme de management al calității care să cuprindă toate funcțiile pe care le exercită un serviciu de informare aeronautică, așa cum sunt precizate la pct. 2.2. Funcționarea unor astfel de sisteme de management al calității trebuie să fie demonstrată pentru fiecare etapă a proceselor implementate.

3.6.2. Managementul calității trebuie să se aplice întregului parcurs al datelor aeronautice, de la originare până la distribuirea către următorul utilizator, luându-se în considerare intenția de utilizare a acestora.

3.6.3. Sistemul de management al calității stabilit în conformitate cu cerințele pct. 3.6.1 trebuie să corespundă standardelor de asigurare a calității din seria ISO 9000 și să fie certificat de o organizație de certificare acreditată.

3.6.4. În cadrul implementării unui sistem de management al calității la nivelul organizației trebuie identificate competențele și cunoștințele asociate, aptitudinile și abilitățile necesare pentru fiecare funcție, iar personalul desemnat pentru a exercita aceste funcții trebuie să fie instruit corespunzător. Trebuie să existe proceduri pentru a asigura că personalul deține competențele necesare îndeplinirii sarcinilor specifice atribuite. Trebuie păstrate înregistrări corespunzătoare astfel încât calificările

personalului să poată fi confirmate. Trebuie să fie efectuate evaluări inițiale și periodice prin care personalul să demonstreze că deține competențele cerute. Trebuie folosită evaluarea periodică a competenței personalului ca mijloc de identificare și corectare a deficiențelor privind cunoștințele, aptitudinile și abilitățile necesare.

3.6.5. Fiecare sistem de management al calității trebuie să includă politicile, procesele și procedurile necesare, inclusiv pe cele privind utilizarea metadatelor, pentru a se asigura și verifica trasabilitatea datelor aeronautice pe întregul lor parcurs, astfel încât anomaliiile sau erorile detectate în timpul utilizării să fie identificate după cauza principală, să fie corectate și comunicate utilizatorilor afectați.

3.6.6. Sistemul de management al calității implementat trebuie să asigure utilizatorilor convingerea și încrederea că datele aeronautice și informațiile aeronautice distribuite îndeplinesc cerințele privind calitatea datelor aeronautice.

3.6.7. Furnizorul AIS trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a monitoriza conformarea cu cerințele sistemului de management al calității implementat în cadrul organizației sale.

3.6.8. Demonstrarea conformării sistemului de management al calității implementat de către furnizorul AIS se face prin audit. Dacă sunt identificate neconformități, furnizorul AIS va iniția fără întârziere acțiuni de corectare a cauzelor. Toate observațiile auditului, precum și acțiunile de remediere trebuie argumentate și documentate corespunzător.

#### 3.7. Cerințe privind factorii umani

3.7.1. Organizarea serviciilor de informare aeronautică, precum și proiectarea, conținutul, prelucrarea și distribuția datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice trebuie să ia în considerare principiile factorilor umani care facilitează utilizarea optimă a acestora.

3.7.2. O atenție deosebită trebuie să se acorde integrității informațiilor în cazul în care are loc interacțiunea umană și sunt necesare măsuri de reducere a riscurilor, atunci când acestea sunt identificate.

NOTĂ: Reducerea riscurilor poate fi realizată prin proiectarea sistemelor, prin procedurile operaționale sau prin îmbunătățiri aduse mediului operațional.

## CAPITOLUL IV

### Domeniul de aplicare a datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice

NOTĂ: Domeniul de aplicare a datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice asigură îndeplinirea cerinței minime de a sprijini serviciile și produsele de informare aeronautică, bazele de date aeronautice de navigație, aplicațiile de navigație aeriană și sistemele de management al traficului aerian (ATM).

#### 4.1. Domeniul de aplicare a datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice

4.1.1. Datele aeronautice și informațiile aeronautice primite și gestionate de furnizorul AIS trebuie să includă, cel puțin, următoarele subdomenii:

- reglementări naționale, reguli și proceduri;
- aerodromuri și heliporturi;
- spațiul aerian;
- rute ATS;
- proceduri de zbor instrumental;
- mijloace/sisteme de radionavigație;
- obstacole;
- teren; și
- informații geografice.

NOTA 1: Specificații detaliate cu privire la conținutul fiecărui subdomeniu sunt cuprinse în Documentul OACI 10066, apendice 1.

NOTA 2: Datele aeronautice și informațiile aeronautice din fiecare subdomeniu pot fi originate de una sau mai multe organizații sau autorități.

4.1.2. Determinarea și raportarea datelor aeronautice trebuie să fie în conformitate cu acuratețea și clasificarea integrității cerute pentru a îndeplini nevoile utilizatorului final al datelor aeronautice.

NOTĂ: Specificații privind acuratețea și clasificarea integrității datelor aeronautice sunt cuprinse în Documentul OACI 10066, apendice 1.

## 4.2. Metadata

4.2.1. Furnizorul AIS și originatorii de date aeronautice sau informații aeronautice trebuie să asigure colectarea metadatelor pentru procesele privind datele aeronautice și punctele de schimb utilizate în transferul seturilor de date.

4.2.2. Furnizorul AIS și originatorii de date aeronautice sau informații aeronautice trebuie să asigure colectarea metadatelor pe tot parcursul informațiilor aeronautice, de la originare până la distribuția către următorul utilizator.

NOTĂ: Specificații detaliate privind metadatele sunt conținute în Documentul OACI 10066.

## CAPITOLUL V

### Servicii și produse de informare aeronautică

#### 5.1. Generalități

5.1.1. Furnizorul AIS trebuie să furnizeze informațiile aeronautice sub forma produselor de informare aeronautică și a serviciilor asociate acestora.

NOTĂ: Specificațiile privind nivelul rezoluției datelor aeronautice furnizate pentru fiecare produs de informare aeronautică sunt cuprinse în Documentul OACI 10066, apendice 1.

5.1.2. Atunci când datele aeronautice și informațiile aeronautice sunt furnizate în mai multe formate, furnizorul AIS trebuie să implementeze procese care să asigure consecvența datelor și informațiilor între formate.

#### 5.2. Informațiile aeronautice în formă standardizată

5.2.1. Informațiile aeronautice furnizate într-o formă standardizată trebuie să includă publicația de informare aeronautică (AIP), amendamentele AIP, suplimentele AIP, AIC, NOTAM și hărțile aeronautice.

NOTA 1: Specificații detaliate privind AIP, amendamentele AIP, suplimentele AIP, AIC și NOTAM sunt cuprinse în Documentul OACI 10066.

NOTA 2: Situațiile în care seturile de date digitale pot înlocui elemente corespunzătoare ale formatului standardizat sunt detaliate în Documentul 10066.

5.2.1.1. AIP, amendamentele AIP, suplimentele AIP și AIC trebuie furnizate pe hârtie și/sau sub forma unui document electronic.

5.2.1.2. Atunci când AIP, amendamentul AIP, suplimentul AIP și AIC sunt furnizate sub forma unui document electronic (eAIP), trebuie să fie permise atât afișarea (vizualizarea) pe dispozitive electronice, cât și tipărirea.

#### 5.2.2. Publicația de informare aeronautică

NOTA 1: Publicația de informare aeronautică (AIP) este destinată în principal pentru îndeplinirea cerințelor internaționale de schimb de informații aeronautice cu caracter de durată, esențiale pentru navigația aeriană.

NOTA 2: Publicația de informare aeronautică constituie sursa de bază pentru informații aeronautice cu caracter permanent, precum și pentru modificări având caracter temporar, dar de lungă durată.

AIP trebuie să includă:

a) o declarație a autorității competente din România care este responsabilă pentru facilitățile de navigație aeriană, serviciile sau procedurile descrise în AIP;

b) condițiile generale în care serviciile și facilitățile sunt disponibile pentru traficul aerian internațional;

c) o listă a diferențelor semnificative dintre reglementările și practicile naționale față de standardele, procedurile și practicile recomandate ale OACI, publicată într-o formă care să permită oricărui utilizator să diferențieze ușor între cerințele statului român și cele corespunzătoare OACI;

d) opțiunea României pentru fiecare dintre cazurile semnificative în care este furnizat un curs de acțiune alternativ de către standardele, procedurile și practicile recomandate ale OACI.

#### 5.2.3. Suplimentul AIP

Lista de control al suplimentelor AIP în vigoare trebuie emisă în mod regulat.

NOTĂ: Specificații detaliate privind frecvența furnizării listelor de control al suplimentelor AIP în vigoare sunt cuprinse în Documentul OACI 10066.

#### 5.2.4. Circulare de informare aeronautică (AIC)

5.2.4.1. O circulară de informare aeronautică trebuie inițiată și emisă atunci când se dorește realizarea informării privind:

a) o planificare pe termen lung referitoare la modificări majore ale legislației, reglementărilor, procedurilor sau facilităților;

b) informații cu caracter exclusiv explicativ sau de îndrumare, care pot afecta siguranța zborului;

c) informații sau notificări cu caracter explicativ sau de îndrumare, referitoare la aspecte tehnice, legislative sau administrative.

5.2.4.2. O circulară de informare aeronautică nu trebuie să fie folosită pentru informații care fac obiectul includerii în AIP sau NOTAM.

5.2.4.3. Valabilitatea circularilor de informare aeronautică în vigoare trebuie revăzută cel puțin odată pe an.

5.2.4.4. O listă de control al circularilor de informare aeronautică în vigoare se publică în mod regulat.

NOTĂ: Specificații detaliate privind frecvența publicării listelor de control a AIC în vigoare sunt cuprinse în Documentul OACI 10066.

#### 5.2.5. Hărți aeronautice

NOTĂ: Reglementarea aeronautică civilă română RACR-HA „Hărți aeronautice”, ediția 3/2015, stabilește cerințele specifice pentru fiecare tip de hartă.

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

a) harta de aerodrom/heliport (aerodrome/heliport chart) — OACI;

b) harta de mișcare pe suprafața aerodromului (aerodrome ground movement chart) — OACI;

c) harta de obstacole de aerodrom (aerodrome obstacle chart) — OACI tip A;

d) harta de obstacole de aerodrom (aerodrome obstacle chart) — OACI tip B (când este disponibilă);

e) harta de teren și obstacole de aerodrom — OACI (aerodrome terrain and obstacle chart — OACI) (în format electronic);

f) harta pozițiilor de parcare a aeronavelor (aerodrome parking/docking chart) — OACI;

g) harta zonei (area chart) — OACI;

h) harta cu altitudinile minime de supraveghere ATC (ATC surveillance minimum altitude chart) — OACI;

i) harta de apropiere după instrumente (instrument approach chart) — OACI;

j) harta terenului pentru apropieri de precizie (precision approach terrain chart) — OACI;

k) harta de sosire standard — după instrumente (STAR) (standard arrival chart — Instrument/STAR) — OACI;

l) harta de plecare standard — după instrumente (SID) (standard departure chart — Instrument/SID) — OACI;

m) harta de apropiere la vedere (visual approach chart) — OACI.

NOTĂ: O zonă de pagină/buzunar poate fi folosită în AIP pentru a include harta de teren și obstacole de aerodrom — OACI (electronică) pe un suport electronic corespunzător.

5.2.5.2. Hărțile de rută — OACI, în măsura în care sunt disponibile, trebuie să facă parte din AIP sau pot fi distribuite separat către destinatarii AIP.

5.2.5.3. Hărțile aeronautice enumerate mai jos, în măsura în care sunt disponibile, trebuie furnizate ca produse de informare aeronautică:

a) harta aeronautică a lumii — OACI 1: 1 000 000;

b) harta aeronautică — OACI 1: 500 000;

c) harta de navigație aeronautică — OACI scară mică; și

d) harta pentru trasarea traiectului de zbor/plotting chart — hartă OACI.

5.2.5.4. Hărțile aeronautice electronice trebuie să fie furnizate luându-se în considerare baza de date digitală și utilizarea sistemelor de informații geografice.

5.2.5.5. Rezoluția de publicare pe hartă a datelor aeronautice trebuie să fie cea specificată pentru tipul de hartă respectiv.

NOTĂ: Specificații privind rezoluția pentru datele aeronautice publicate pe hărți sunt cuprinse în Documentul OACI 10066, apendice 1.

#### 5.2.6. NOTAM

NOTĂ: Specificații detaliate privind NOTAM, inclusiv formatele pentru SNOWTAM și ASHTAM, sunt cuprinse în Documentul OACI 10066.

O listă de control al mesajelor NOTAM în vigoare trebuie publicată periodic.

NOTĂ: Specificații detaliate privind frecvența publicării listei de control al mesajelor NOTAM în vigoare sunt cuprinse în Documentul OACI 10066.

### 5.3. Seturi de date digitale

#### 5.3.1. Generalități

5.3.1.1. Datele digitale trebuie să fie sub forma seturilor de date, astfel:

a) set de date AIP;

b) set de date de teren;

c) set de date de obstaculare;

d) set de date cartografice de aerodrom; și

e) set de date privind procedurile de zbor instrumental.

NOTĂ: Specificații detaliate privind conținutul seturilor de date digitale sunt cuprinse în Documentul OACI 10066.

5.3.1.2. Fiecare set de date trebuie să fie furnizat utilizatorului următor, însoțit, cel puțin, de setul minim de metadate care să asigure trasabilitatea acestuia.

NOTĂ: Specificații detaliate privind metadatele sunt cuprinse în Documentul OACI 10066.

5.3.1.3. O listă a seturilor de date în vigoare trebuie furnizată periodic.

#### 5.3.2. Set de date AIP

5.3.2.1. Un set de date AIP trebuie furnizat astfel încât să acopere domeniul informațiilor aeronautice, așa cum sunt furnizate în AIP.

5.3.2.2. Atunci când nu este posibil să fie furnizat un set complet de date AIP, vor fi furnizate subseturile de date disponibile.

5.3.2.3. Setul de date AIP trebuie să conțină reprezentarea digitală a informațiilor aeronautice cu caracter de durată (informații permanente și modificări temporare de lungă durată) esențiale pentru navigația aeriană.

#### 5.3.3. Seturi de date de teren și obstaculare

NOTA 1: Cerințele numerice privind seturile de date de teren și obstaculare sunt cuprinse în Documentul OACI 10066, apendice 1 și apendice 8.

NOTA 2: Cerințele privind suprafețele de colectare a datelor de teren și obstaculare sunt cuprinse în Documentul OACI 10066, apendice 1 și apendice 8.

5.3.3.1. Zonele de acoperire pentru seturile de date de teren și obstaculare sunt următoarele:

1. zona 1: întregul teritoriu al FIR București;

2. zona 2: în vecinătatea unui aerodrom, se împarte astfel:

a) zona 2a: o suprafață dreptunghiulară în jurul unei piste care cuprinde banda pistei, precum și prelungirile degajate ale pistei, dacă acestea există;

NOTĂ: Pentru dimensiunile benzii pistei vedeți RACR-AD-PETA „Proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor”, ediția 2/2015, capitolul 3, și Certification Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design, ediția 4, CS ADR-DSN.B.155, CS ADR-DSN.B.160.

b) zona 2b: o suprafață care se extinde de la capetele zonei 2a în direcția de decolare/plecare, având o lungime de 10 km și o divergență de 15% pe fiecare latură;

c) zona 2c: o suprafață care se extinde în afara limitelor zonei 2a și zonei 2b la o distanță nu mai mare de 10 km față de limitele zonei 2a; și

d) zona 2d: o suprafață în afara zonelor 2a, 2b și 2c care se extinde până la o distanță de 45 km față de punctul de referință al aerodromului sau până la limitele regiunii de control terminal (TMA), oricare este mai aproape;

3. zona 3: o suprafață care mărginește suprafața de mișcare a unui aerodrom și care se extinde orizontal de la laturile pistei până la 90 m față de axul acesteia și până la 50 m față de laturile altor suprafețe componente ale suprafeței de mișcare; și

4. zona 4: o suprafață care se extinde pe o lungime de până la 900 m față de pragul pistei și o lățime de 60 m stânga-dreapta față de axul prelungit al pistei în direcția de apropiere pe o pistă, pentru apropiere de precizie categoria II sau III.

5.3.3.2. Atunci când terenul aflat la o distanță mai mare de 900 m (3.000 ft) față de pragul pistei este muntos sau de înălțime semnificativă, lungimea zonei 4 poate fi extinsă până la o distanță față de pragul pistei care nu depășește 2.000 m (6.500 ft).

#### 5.3.3.3. Seturi de date de teren

5.3.3.3.1. Seturile de date de teren trebuie să conțină reprezentarea digitală a suprafeței terenului sub forma valorilor continue ale cotelor terenului în toate punctele de intersecție ale unei grile (grid) definite și referite în raport cu un sistem de referință (datum) comun.

5.3.3.3.2. Datele de teren trebuie asigurate pentru zona 1.

5.3.3.3.3. În cazul aerodromurilor utilizate cu regularitate de aviația civilă internațională, datele de teren trebuie asigurate pentru:

a) zona 2a;

b) suprafața traiectoriei de zbor la decolare;

c) o zonă delimitată de limitele laterale ale suprafețelor de limitare a obstacolelor ale aerodromului.

5.3.3.3.4. În cazul aerodromurilor utilizate cu regularitate de aviația civilă internațională trebuie asigurate date de teren suplimentare pentru zona 2, astfel:

a) într-o zonă determinată de o rază de 10 km față de punctul de referință al aerodromului (ARP); și

b) într-o zonă situată între limita de 10 km și limita TMA sau cea determinată de o rază de 45 km față de punctul de referință al aerodromului (oricare este cea mai mică dintre cele două), atunci când terenul străpunge suprafața orizontală de colectare a datelor de teren situată la 120 m deasupra celei mai mici cote a pistei.

5.3.3.3.5. În cazul aerodromurilor adiacente unde se suprapun zonele de acoperire, pentru a asigura că datele pentru același teren sunt corecte, trebuie încheiate acorduri între părțile implicate pentru coordonarea furnizării datelor de teren.

5.3.3.3.6. În cazul aerodromurilor situate în apropierea frontierei de stat se pot încheia protocoale între furnizorul AIS din România și cel din statul vecin pentru schimbul de date de teren.

5.3.3.3.7. În cazul aerodromurilor utilizate cu regularitate de aviația civilă internațională trebuie furnizate date de teren pentru zona 3. Aceste date sunt puse la dispoziția furnizorului AIS de către operatorii de aerodrom.

5.3.3.3.8. În cazul aerodromurilor utilizate cu regularitate de aviația civilă internațională trebuie furnizate date de teren pentru zona 4, pentru toate pistele unde se desfășoară operațiuni de apropiere de precizie categoria II sau categoria III și pentru situațiile în care operatorii aerieni solicită informații detaliate de teren în vederea evaluării efectului terenului în determinarea înălțimii de decizie prin utilizarea radioaltimetrului. Datele sunt puse la dispoziția furnizorului AIS de către operatorii de aerodrom.

5.3.3.3.9. În cazul în care sunt colectate date de teren suplimentare, pentru a satisface alte cerințe aeronautice, seturile de date de teren pot fi extinse pentru a include aceste date suplimentare.

#### 5.3.3.4. Seturi de date de obstaculare

5.3.3.4.1. Seturile de date de obstaculare trebuie să cuprindă reprezentarea digitală a dimensiunilor pe verticală și pe orizontală ale obstacolelor.

5.3.3.4.2. Datele de obstaculare nu trebuie să fie incluse în seturile de date de teren.

5.3.3.4.3. Datele de obstaculare trebuie să fie furnizate pentru obstacolele din zona 1 a căror înălțime față de sol este de 100 m sau mai mare.

5.3.3.4.4. În cazul aerodromurilor utilizate cu regularitate de aviația civilă internațională trebuie furnizate datele de obstaculare pentru toate obstacolele situate în cuprinsul zonei 2, care sunt evaluate ca fiind un pericol pentru navigația aeriană.

5.3.3.4.5. La aerodromurile utilizate în mod regulat de aviația civilă internațională, operatorii de aerodrom furnizează AIS date de obstaculare, după cum urmează:

a) în cazul zonei 2a, pentru acele obstacole care penetrează o suprafață de colectare a datelor de obstaculare care este o zonă dreptunghiulară în jurul unei piste, care cuprinde banda pistei și prelungirea degajată, dacă există. Suprafața de colectare a zonei 2a trebuie să aibă o înălțime de 3 m deasupra celei mai apropiate cote a pistei măsurate de-a lungul axului pistei, iar pentru acele porțiuni referitoare la prelungirea degajată, dacă există, la cota celui mai apropiat capăt al pistei;

b) pentru obstacolele din suprafața traiectoriei de zbor la decolare care penetrează o suprafață plană cu înclinare de 1,2 procente și care are origine comună cu suprafața pantei de zbor la decolare; și

c) pentru obstacolele care străpung suprafețele de limitare a obstacolelor/OLS ale aerodromului.

NOTĂ: Suprafețele traiectoriei de zbor la decolare sunt specificate în RACR-HA „Hărți aeronautice”, ediția 3/2015, art. 3.8 alin. 3.8.2.

Suprafețele aerodromului de limitare a obstacolelor sunt specificate în RACR-AD-PETA „Proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor”, ediția 2/2015, capitolul 4, și în Certification Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design, ediția 4, capitolul H și capitolul J.

5.3.3.4.6. Furnizorul AIS trebuie ca la aerodromurile utilizate în mod regulat de aviația civilă internațională să publice datele de obstaculare pentru zonele 2b, 2c și 2d, pentru obstacolele

care penetrează suprafețele relevante, în măsura în care sunt disponibile, astfel:

a) zona 2b: o suprafață care se extinde de la capetele zonei 2a în direcția de decolare/plecare, având o lungime de 10 km și o divergență de 15% pe fiecare latură. Suprafața de colectare a datelor de obstaculare în cazul zonei 2b are o înclinație de 1,2% și se extinde de la capetele zonei 2a de la cota capătului pistei în direcția de decolare/plecare, pe o lungime de 10 km și având o evazare de 15% pe fiecare latură;

b) zona 2c: o suprafață care se extinde în afara limitelor zonei 2a și zonei 2b la o distanță nu mai mare de 10 km față de limitele zonei 2a. Suprafața de colectare a datelor de obstaculare în cazul zonei 2c are o înclinație de 1,2% care se extinde în afara zonei 2a și zonei 2b la o distanță nu mai mare de 10 km față de marginile zonei 2a. Cota inițială a zonei 2c este cota punctului aparținând zonei 2a de la care aceasta începe; și

c) zona 2d: o suprafață în afara zonelor 2a, 2b și 2c care se extinde până la o distanță de 45 de km față de punctul de referință al aerodromului sau până la limitele regiunii de control terminal, oricare este mai aproape. Suprafața de colectare a datelor de obstaculare în cazul zonei 2d are o înălțime de 100 m deasupra solului.

Datele pentru obstacolele din zona 2b mai mici de 3 m față de sol și pentru obstacolele din zona 2c mai mici de 15 m față de sol nu este necesar să fie colectate.

5.3.3.4.7. În cazul aerodromurilor adiacente unde se suprapun zonele de acoperire, pentru ca furnizarea datelor de obstaculare să se facă într-un mod coordonat, trebuie încheiate protocoale de colaborare între părți, asigurându-se în acest fel corectitudinea datelor.

5.3.3.4.8. În cazul aerodromurilor situate în apropierea frontierei de stat se pot încheia protocoale între furnizorul AIS din România și cel din statul vecin pentru schimbul de date de obstaculare.

5.3.3.4.9. Furnizorul AIS trebuie ca la aerodromurile utilizate în mod regulat de aviația civilă internațională să furnizeze datele de obstaculare pentru zona 3, în măsura în care acestea sunt disponibile, pentru obstacolele care penetrează suprafața relevantă de colectare a datelor care se întinde la o jumătate de metru (0,5 m) deasupra planului orizontal care trece prin cel mai apropiat punct situat pe suprafața de mișcare a aerodromului. Datele sunt puse la dispoziția furnizorului AIS de către operatorii de aerodrom.

5.3.3.4.10. În cazul aerodromurilor utilizate cu regularitate de aviația civilă internațională, furnizorul AIS trebuie să furnizeze date de obstaculare pentru zona 4, pentru toate pistele unde se desfășoară operațiuni de apropiere de precizie categoria II sau categoria III. Aceste date sunt puse la dispoziția furnizorului AIS de către operatorul de aerodrom.

5.3.3.4.11. În cazul în care sunt colectate date de obstaculare suplimentare, pentru a satisface alte cerințe aeronautice, seturile de date de obstaculare pot fi extinse pentru a include aceste date suplimentare.

#### 5.3.4. Seturi de date cartografice de aerodrom

5.3.4.1. Seturile de date cartografice de aerodrom trebuie să cuprindă reprezentarea digitală a elementelor de aerodrom.

NOTĂ: Elementele componente ale aerodromului cuprind atribute și aspecte geometrice care sunt definite ca puncte, linii sau poligoane. Exemplele pot include pragurile pistelor, liniile de orientare pe căile de rulaj și zonele de parcare.

5.3.4.2. Furnizorul AIS trebuie ca la aerodromurile utilizate în mod regulat de aviația civilă internațională să furnizeze seturi de date cartografice de aerodrom, în măsura în care acestea sunt disponibile. Seturile de date cartografice de aerodrom sunt puse la dispoziția furnizorului AIS de către operatorul de aerodrom.

### 5.3.5. Seturi de date pentru procedurile de zbor instrumental

5.3.5.1. Seturile de date pentru procedurile de zbor instrumental trebuie să cuprindă reprezentarea digitală a procedurilor de zbor instrumental.

5.3.5.2. Furnizorul AIS trebuie ca la aerodromurile utilizate în mod regulat de aviația civilă internațională să furnizeze seturile de date pentru procedurile de zbor instrumental, în măsura în care acestea sunt disponibile.

### 5.4. Servicii de distribuire

#### 5.4.1. Generalități

5.4.1.1. Produsele de informare aeronautică trebuie distribuite către utilizatorii autorizați care le solicită.

5.4.1.2. AIP, amendamentele AIP, suplimentele AIP și AIC trebuie puse la dispoziție prin mijloacele cele mai rapide.

5.4.1.3. Rețelele de comunicare globală, cum ar fi internet, pot fi utilizate, atunci când este posibil, în furnizarea produselor de informare aeronautică.

#### 5.4.2. Distribuirea mesajelor NOTAM

5.4.2.1. Mesajele NOTAM se distribuie pe bază de solicitare.

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

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

5.4.2.4. Atunci când un NOTAM este transmis prin alte mijloace decât serviciul fix aeronautic (AFS), textul său trebuie precedat de un grup de 6 cifre care indică data și ora la care mesajul a fost emis și de identificarea emitentului. Biroul NOTAM internațional trebuie să stabilească mesajele NOTAM care fac obiectul distribuției internaționale.

5.4.2.5. Schimbul internațional de mesaje NOTAM trebuie să se facă numai în baza înțelegerilor reciproce dintre birourile NOTAM internaționale implicate și între birourile NOTAM și unitățile multinaționale de procesare a mesajelor NOTAM.

5.4.2.6. Biroul NOTAM internațional trebuie, pe baza solicitării, să asigure distribuirea și a altor serii NOTAM decât cele distribuite internațional.

5.4.2.7. Listele selective de distribuție pot fi folosite atunci când este posibil.

NOTĂ: În Documentul OACI 8126 este inclus material de îndrumare cu privire la listele selective de distribuție.

### 5.5. Serviciul de informare înainte de zbor

5.5.1. Pentru orice aerodrom/heliport deschis traficului aerian internațional, informațiile aeronautice cu privire la etapele de rută care își au originea la aerodromul/heliportul respectiv trebuie puse la dispoziția personalului cu responsabilități în operațiunile de zbor, inclusiv a echipajelor și serviciilor responsabile pentru informarea înaintea zborurilor.

5.5.2. Informațiile aeronautice furnizate în scopul planificării și pregătirii înaintea zborului trebuie să includă informații importante operațional obținute din elementele produselor de informare aeronautică.

NOTA 1: Elementele produselor de informare aeronautică pot fi limitate la publicațiile naționale și, atunci când este convenabil din punct de vedere practic, la documentațiile statelor învecinate, cu condiția să existe o bibliotecă completă de informații aeronautice, disponibilă într-o locație centrală, precum și mijloace de comunicație directă cu biblioteca respectivă.

NOTA 2: O listă recapitulativă a mesajelor NOTAM în vigoare, care au semnificație operațională, și a altor informații cu caracter de urgență poate fi pusă la dispoziția echipajelor sub formă de text în clar, ca buletin de informare înaintea zborului (PIB, Pre-flight Information Bulletin). Documentul OACI 8126 conține îndrumări în ceea ce privește pregătirea PIB.

### 5.6. Serviciul de informare după zbor

5.6.1. Pentru orice aerodrom/heliport deschis traficului aerian internațional trebuie stabilite modalități pentru a primi de la echipaje informații cu privire la starea și operarea facilităților pentru navigația aeriană sau a serviciilor.

5.6.2. Modalitățile menționate la pct. 5.6.1 trebuie să asigure că aceste informații sunt puse la dispoziția furnizorului de servicii de informare aeronautică pentru a fi distribuite după cum o impun circumstanțele.

5.6.3. Pentru orice aerodrom/heliport deschis traficului aerian internațional trebuie stabilite modalități pentru a primi de la echipaje informații privind prezența pericolelor reprezentate de vietățile sălbatice.

5.6.4. Informațiile privind prezența periculoasă pentru siguranța zborului a vietăților sălbatice trebuie puse la dispoziția serviciilor de informare aeronautică, pentru distribuirea lor după cum o impun circumstanțele.

NOTĂ: Vezi RACR-AD-PETA „Proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor”, ediția 2/2015, capitolul 9, articolul 9.4, și Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei 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, art. 10 alin. 1 lit. b, denumit în continuare *Regulamentul (UE) nr. 139/2014*.

## CAPITOLUL VI

### Actualizarea informațiilor aeronautice

#### 6.1. Specificații generale

Datele aeronautice și informațiile aeronautice trebuie menținute actualizate.

#### 6.2. Regularizarea și controlul informării aeronautice (AIRAC)

6.2.1. Informațiile privitoare la următoarele circumstanțe trebuie distribuite în conformitate cu sistemul reglementat (AIRAC) potrivit căruia introducerea, retragerea sau modificarea semnificativă a acestor informații se face numai la anumite date calendaristice potrivit unei serii de date efective comune, stabilite la intervale de 28 de zile, inclusiv 8 noiembrie 2018:

a) limitele (orizontale și verticale), reglementări și proceduri aplicabile:

1. regiunii de informare a zborurilor;
2. regiunilor de control;
3. zonelor de control;
4. regiunilor consultative;
5. rutelor ATS;

6. zonelor permanente periculoase, interzise și restricționate (inclusiv tipul și perioada activității atunci când sunt cunoscute) și zonelor de apărare aeriană cu identificare (ADIZ);

7. regiunilor sau rutelor permanente sau porțiuni din acestea unde există posibilitatea interceptării;

b) poziții, frecvențe, indicative, identificatori, disfuncționalități și perioade de mentenanță cunoscute a mijloacelor de radionavigație și a echipamentelor de comunicații și supraveghere;

c) proceduri de apropiere și așteptare, proceduri de sosire și plecare, proceduri de reducere a zgomotului, precum și alte proceduri ATS relevante;

d) nivele de tranziție, altitudini de tranziție și altitudini minime de sector;

e) facilități meteorologice, inclusiv emisiile, și proceduri meteorologice;

f) piste și prelungiri de oprire;

g) căi de rulare și platforme;

h) proceduri de operare la sol ale aerodromului (inclusiv proceduri de operare în condiții de vizibilitate redusă);

i) luminile pistei și de apropiere; și

j) minimele de operare ale aerodromului, dacă sunt publicate.

6.2.2. Informațiile care se publică la o dată de ciclu AIRAC nu trebuie modificate cel puțin 28 de zile după data lor efectivă, în afara cazului în care circumstanțele notificate au un caracter temporar cu o durată mai mică decât un ciclu AIRAC.

6.2.3. Informațiile aeronautice furnizate conform sistemului AIRAC trebuie puse la dispoziție de serviciul de informare aeronautică responsabil, astfel încât să ajungă la destinatari cu cel puțin 28 de zile înainte de data AIRAC efectivă.

NOTĂ: Informațiile aeronautice care se furnizează în sistemul AIRAC trebuie puse la dispoziție de unitatea serviciului de informare aeronautică cu cel puțin 42 de zile în avans față de data efectivă, cu obiectivul de a ajunge la destinatari cu cel puțin 28 de zile înainte de data efectivă.

6.2.4. Atunci când nu se publică informații aeronautice la o dată AIRAC, trebuie inițiată și distribuită o notificare conținând acronimul „NIL”, nu mai târziu decât un ciclu înaintea datei efective AIRAC în cauză.

6.2.5. Nu trebuie utilizate alte date efective în afara datelor AIRAC pentru introducerea unor modificări planificate, semnificative operațional, care necesită activități de cartografiere și/sau de actualizare a bazelor de date de navigație.

6.2.6. Sistemul reglementat AIRAC trebuie utilizat pentru distribuirea informațiilor referitoare la introducerea, retragerea sau modificări semnificative planificate la:

- a) poziția, înălțimea și luminile obstacolelor de navigație;
- b) orele de serviciu pentru: aerodromuri, facilități și servicii;
- c) autoritățile vamale, de imigrare și medicale;

d) zonele periculoase, interzise și restricționate cu caracter temporar, precum și pericolele pentru navigație, zonele de exerciții militare și deplasarea aeronavelor în număr mare; și

e) zonele/regiunile sau rutele temporare sau porțiuni din acestea, unde există posibilitatea interceptării.

6.2.7. În cazul planificării unor modificări majore și atunci când se dorește și este posibilă notificarea în avans, furnizorul AIS trebuie să distribuie informațiile astfel încât acestea să ajungă la destinatari cu cel puțin 56 de zile în avans față de data efectivă. Această prevedere ar trebui aplicată în cazul introducerii unor modificări majore planificate referitoare la circumstanțele prezentate mai jos, precum și în cazul altor modificări majore, dacă se consideră necesar:

- a) aerodromuri nou-înființate destinate operațiunilor IFR internaționale;
- b) piste noi pentru operațiuni IFR, puse în serviciu la aerodromurile internaționale;
- c) proiectarea și structura rețelei de rute ATS;
- d) proiectarea și structura unui set de proceduri în zona terminală (inclusiv modificări ale direcțiilor procedurilor datorate modificării declinației magnetice);
- e) circumstanțele listate la pct. 6.2.1, dacă este afectat întreg FIR București sau o porțiune importantă a acestuia sau dacă este necesară o coordonare transfrontalieră.

NOTĂ: În documentul OACI 8126 este cuprins material de îndrumare cu privire la ce constituie modificare majoră/semnificativă.

### 6.3. Actualizarea produselor de informare aeronautică

#### 6.3.1. Actualizarea AIP

6.3.1.1. AIP România trebuie amendat sau republicat la intervale regulate, după cum este necesar, pentru a menține actualizate datele aeronautice și informațiile aeronautice conținute.

6.3.1.2. Modificările cu caracter permanent la conținutul AIP trebuie publicate prin amendament AIP.

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

#### 6.3.2. NOTAM

6.3.2.1. Atunci când se publică un amendament AIP sau un supliment AIP, în conformitate cu procedurile AIRAC, furnizorul AIS trebuie să emită un Trigger NOTAM.

NOTĂ: Specificații detaliate privind Trigger NOTAM sunt conținute în Documentul OACI 10066.

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

6.3.2.3. Un NOTAM trebuie inițiat și emis în cazul următoarelor informații:

a) punerea în serviciu, închiderea sau modificări semnificative intervenite în operarea aerodromurilor, heliporturilor sau a pistelor;

b) punerea în serviciu, retragerea sau modificări semnificative intervenite în operarea serviciilor aeronautice (aerodromuri, AIS, ATS, CNS, MET, SAR etc.);

c) punerea în serviciu, retragerea sau modificări semnificative ale capabilităților operaționale ale serviciilor de radionavigație și de comunicații sol-aer. Aceasta include: întreruperea operării sau repunerea în funcțiune, modificări ale frecvențelor radio, modificări în orarul de operare notificat, modificarea unui identificator, modificarea orientării (la mijloacele direcționale), modificarea poziției, creșterea sau scăderea puterii de emisie cu 50% sau mai mult, modificări în orarul sau în conținutul unei emisiuni, neregularități sau fiabilitate scăzută în operarea serviciilor de radionavigație și de comunicații sol-aer, sau limitări ale stațiilor de retransmisie incluzând impactul operațional, serviciile afectate, frecvența și zona;

d) indisponibilitatea sistemelor de rezervă și a celor secundare, care au un impact operațional direct;

e) punerea în serviciu, desființarea sau modificări semnificative intervenite la mijloacele de indicare vizuală;

f) întreruperea sau repunerea în operare a unor componente majore ale sistemelor luminoase de aerodrom;

g) instituirea, retragerea sau modificări semnificative aduse procedurilor serviciilor de navigație aeriană;

h) apariția sau remedierea unor defecte sau impedimente majore pe suprafața de manevră;

i) modificări sau limitări privind disponibilitatea carburanților, uleiului și oxigenului;

j) modificări majore aduse facilităților de căutare și salvare și serviciilor disponibile;

k) instalarea, desființarea sau repunerea în funcțiune a luminilor de avertizare care marchează obstacole semnificative pentru navigația aeriană;

l) modificări ale reglementărilor care impun acțiune imediată, de exemplu, instituirea unei zone interzise în scopul desfășurării de activități de căutare și salvare;

m) prezența unor pericole pentru navigația aeriană (incluzând obstacole, exerciții militare, mitinguri, lansări de artificii, lampioane, resturi ale rachetelor, concursuri, parașutări intense în afara zonelor declarate pentru această activitate);

n) emisii laser planificate, afișări laser și lumini de căutare, dacă vederea pe timp de noapte a piloților este posibil să fie afectată;

o) apariția, retragerea sau modificarea unor obstacole semnificative pentru navigația aeriană în zonele de decolare/urcare, întrerupere a apropierei, apropiere sau pe banda pistei;

p) înființarea sau desființarea (incluzând activarea și dezactivarea), după caz, sau modificări introduse în situația zonelor periculoase, reglementate sau interzise;

q) înființarea sau desființarea unor zone sau rute ori porțiuni din acestea în care există posibilitatea interceptării aeronavelor și în care se cere menținerea ascultării permanente pe frecvența de urgență VHF 121.5 MHz;

r) alocarea, anularea sau modificarea unui indicator de localizare;

s) modificări ale nivelului de protecție asigurat în mod normal la un aerodrom/heliport prin serviciul de salvare și luptă contra incendiilor (vezi RACR-AD-PETA „Proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor”, ediția 2/2015, cap. 9, și Suplimentul A, art. 18, și Regulamentul (UE) nr. 139/2014, ADR.OPS.B.010 și AMC și GM subsecvente);

t) prezența, înlăturarea sau modificări semnificative ale unor condiții periculoase datorate zăpezii, gheții, zloatei („slush”), materialelor radioactive, substanțelor chimice toxice, depunerilor de cenușă vulcanică sau a apei pe suprafața de mișcare;

u) declanșarea unor epidemii care necesită modificări ale cerințelor notificate privind vaccinarea sau măsuri de carantină;

v) observații sau prognoze privind fenomenele meteo în spațiul aerian, data și ora la care au loc, nivelurile de zbor unde au loc și porțiunile de spațiu aerian care pot fi afectate de acestea;

w) modificarea semnificativă a activității vulcanice, localizarea, data și ora erupțiilor vulcanice și/sau întinderea pe orizontală și verticală a norilor de cenușă vulcanică, inclusiv direcția lor de mișcare, nivelurile de zbor și rutele sau porțiunile de rută care ar putea fi afectate;

x) eliberarea în atmosferă a unor materiale radioactive sau substanțe chimice toxice ca urmare a unui accident chimic sau nuclear, locul, data și ora incidentului, direcția de mișcare a norilor toxici, nivelurile de zbor, rutele sau porțiunile de rută care ar putea fi afectate;

y) desfășurarea unor operațiuni de ajutorare umanitară, de tipul celor efectuate sub auspiciile Organizației Națiunilor Unite, împreună cu procedurile și/sau limitările care afectează navigația aeriană; și

z) implementarea/aplicarea unor măsuri de contingentă pe termen scurt în cazul întreruperii totale sau parțiale a furnizării serviciilor de trafic aerian și a serviciilor asociate.

NOTĂ: Vezi RACR-ATS „Serviciile de trafic aerian”, ediția 3.0/2014, alin. 2.30 și Suplimentul C.

6.3.2.4. Informațiile următoare nu se publică prin NOTAM:

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

b) lucrări de marcarea pistei, atunci când operarea aeronavelor poate fi efectuată în siguranță pe celelalte piste disponibile sau când echipamentul folosit poate fi retras la nevoie;

c) obstacole temporare în vecinătatea aerodromului/heliportului, care nu afectează operarea în siguranță a aeronavelor;

d) defectarea parțială a sistemelor luminoase ale aerodromului/heliportului, atunci când aceasta nu afectează direct operarea în siguranță a aeronavelor;

e) defectarea parțială, temporară a mijloacelor de comunicații aer-sol atunci când sunt cunoscute și operează frecvențe alternative;

f) lipsa serviciului de dirijare și control prin dispecer la sol pe platformă și a controlului traficului rutier pe platformă;

g) indisponibilitatea semnelor indicatoare de poziție, de destinație sau a altora, pe suprafața de mișcare;

h) parașutările, fie în spațiul aerian necontrolat în condiții VFR [vezi pct. 6.3.2.3 lit. m)], fie atunci când sunt controlate, în locații declarate sau în zone periculoase ori interzise;

i) activitățile de instruire a unităților de la sol;

j) indisponibilitatea sistemelor de rezervă și a celor secundare, dacă acestea nu au un impact operațional;

k) limitări ale serviciilor aeroportuare sau ale serviciilor generale care nu au impact operațional;

l) reglementări naționale care nu afectează activitățile aviației generale;

m) informări sau avertizări privind limitări posibile/potențiale, care nu au impact operațional;

n) readucerea în atenție a unor informații care sunt deja publicate;

o) disponibilitatea echipamentelor pentru unitățile de la sol, fără să conțină informații cu privire la impactul lor operațional asupra spațiului aerian și a utilizatorilor acestor facilități;

p) informații privind emisiile laser care nu au impact operațional, precum și despre focuri de artificii sub înălțimi minime de zbor;

q) închiderea unor părți ale suprafeței de mișcare, din cauza unor lucrări planificate, coordonate local, cu o durată mai mică de o oră;

r) închiderea sau indisponibilitatea ori modificări în operarea/funcționarea aerodromului/heliportului în afara orelor operaționale ale aerodromului/heliportului; și

s) alte informații fără impact operațional care sunt de natură temporară.

NOTĂ: Informațiile referitoare la un aerodrom și vecinătatea sa, care nu afectează starea operațională a acestuia, pot fi distribuite local în timpul informării înaintea zborului sau în timpul zborului ori în cadrul unor întâlniri cu echipajele, organizate pe plan local.

### 6.3.3. Actualizarea setului de date

6.3.3.1. Seturile de date trebuie să fie modificate sau emise din nou la intervale regulate, după caz, pentru a le menține actualizate.

6.3.3.2. Modificările permanente sau modificările temporare de lungă durată (trei luni sau mai mult), care sunt disponibile ca date digitale, trebuie emise sub forma unui set de date complet sau a unui subset care include numai diferențele față de setul de date complet emis anterior.

6.3.3.3. Atunci când un set de date complet este emis din nou, diferențele față de setul de date complet publicat anterior trebuie indicate (marcate).

6.3.3.4. Atunci când modificări temporare de scurtă durată sunt puse la dispoziție ca date digitale (NOTAM digital), trebuie să se utilizeze același model de informații aeronautice ca și în cazul setului de date complet.

6.3.3.5. Actualizările AIP și ale seturilor de date digitale trebuie sincronizate.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,  
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București  
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București  
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)

Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,  
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.401.00.73, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72

Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.



5 948493 251743