

Ministerul Transporturilor

Reglementare

din 23/10/2013

Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr.
100bis din 10/02/2014

Reglementarea aeronautică civilo-militară română privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în regiunea de informare a zborurilor București, RACMR MSA-UFSA și pentru stabilirea modalității de clasificare și de organizare a spațiului aerian din regiunea de informare a zborurilor București RACMR MSA - UFSA din 23.10.2013

PREAMBUL

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

(2) Reglementările aeronautice civile și civilo-militare române sunt elaborate, emise sau adoptate în conformitate cu prevederile legislației naționale în vigoare, cu prevederile Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 februarie 1944, cu standardele și practicile recomandate în anexele la aceasta, precum și cu prevederile convențiilor și acordurilor internaționale la care România este parte, astfel încât să se asigure un caracter unitar, coerent și modern procesului de elaborare și dezvoltare a sistemului național de reglementări aeronautice române.

(3) În conformitate cu prevederile Codului Aerian, art. 10, pe timp de pace, Ministerul Transporturilor, împreună cu Ministerul Apărării Naționale, organizează spațiul aerian național și stabilesc principiile și regulile de folosire a acestuia pentru activitățile aeronautice civile sau militare, după caz.

REGULI DE AMENDARE

Prezenta reglementare este amendabilă în următoarele condiții:

- (1) Modificarea prevederilor prezentei reglementări se poate face numai prin amendament;
- (2) Amendamentul este aprobat prin Ordinul al ministrului transporturilor și ministrului apărării naționale;
- (3) După primirea amendamentului aprobat, fiecare deținător va introduce noile pagini emise și va distruge paginile înlocuite.

ARTICOLUL 1 ABREVIERI

- AA - Agenții aprobate/Approved Agencies
- AACR - Autoritatea Aeronautică Civilă Română
- AAMN - Autoritatea Aeronautică Militară Națională
- ACC - Centru de control regional/Area Control Centre
- ADEXP - Format pentru schimb de date ATS/ATS Data Exchange Presentation
- AFTN - Rețea fixă de telecomunicații aeronautice/Aeronautical Fixed Telecommunications Network
- AIM - Mesaj de informare privind managementul fluxului de trafic aerian/ ANM Information Message
- AIP - Publicație de informare aeronautică/Aeronautical Information Publication
- AMA - Zonă de spațiu aerian gestionabilă/Airspace Manageable Area
- AMC - Grupa de Management a Spațiului Aerian/Airspace Management Cell
- ANM - Mesaj de notificare ATFCM/ATFCM Notification Message
- AO - Operatori Aerieni/Aircraft Operators
- ARO - Birou de raportare ATS/ATS Reporting Office
- ARN - Rețea de rute ATS/ATS Route Network
- MSA (ASM) - Managementul spațiului aerian/Airspace Management
- ATC - Controlul traficului aerian/Air Traffic Control
- ATCO - Controlor de trafic aerian/Air Traffic Control Officer, Air Traffic Controller
- ATFCM - Managementul fluxurilor de trafic și al capacității/Air Traffic Flow and Capacity Management
- ATM - Managementul traficului aerian/ Air Traffic Management (ATS+MSA (ASM)+ATFCM)
- ATS - Serviciu de trafic aerian/Air Traffic Service
- ATSU - Unitate furnizoare de servicii de trafic aerian/Air Traffic Services Unit
- ATZ - Zonă de trafic de aerodrom/Aerodrome Traffic Zone AUP Plan de utilizare a spațiului aerian/Airspace Use Plan
- AW - Operațiuni de Lucru Aerian/Arial Work
- AWY - Rută/Airway
- CADF - Funcția de Centralizare a Datelor privind Utilizarea Spațiului Aerian/Centralized Airspace Data Function
- CBA - Zonă transfrontalieră/ Cross-Border Area
- CBO - Operații transfrontaliere/Cross-Border Operations
- CDR - Rută condițională/Conditional Route
- CEAC - Comitetul NATO pentru coordonarea spațiului aerian european/NATO Committee for European Airspace Co-ordination
- CIAM - Interfața CFMU pentru MSA (ASM)/CFMU Interface for MSA (ASM)
- CMSA - Consiliul pentru Managementul Spațiului Aerian

e-AMI - Mesajul privind disponibilitatea rutelor condiționale/Conditional Route Availability Message

CTA - Regiune de control/Control Area

CTR - Zonă de control de aerodrom/Control Zone

CUMA - Utilizarea civilă a aerodromurilor militare/ Civil Use Military Aerodromes

D - Zonă periculoasă/Dangerous Area

DAM - Management dinamic al spațiului aerian/Dynamic Airspace Management

EANPG - Grupul ICAO de planificare a navigației aeriene în Europa/ICAO European Air Navigation Planning Group

EATM - Managementul traficului aerian european/European Air Traffic Management

eAMI - Informație MSA (ASM) în format electronic/Electronic MSA (ASM) Information

EATMN - Rețeaua europeană ATM /European Air Traffic Management Network

EUROCONTROL - Organizația europeană pentru siguranța navigației aeriene/European organization for the safety of air navigation

FA - Forțele Aeriene

FIR - Regiune de informare a zborurilor/Flight Information Region

FL - Nivel de zbor/Flight Level

FMP - Poziție de management al fluxurilor de trafic aerian/Flow Management Position

FPL - Plan de zbor depus/Filed Flight Plan

FPPS - Sistemul de procesare a planurilor de zbor/Flight Plan Processing System

UFSA (FUA) - Utilizarea flexibilă a spațiului aerian/Flexible Use of Airspace

GAT - Trafic aerian general/General Air Traffic

Hx - Program de lucru nespecificat/No specific working hours

ICAO - Organizația Internațională a Aviației Civile /International Civil Aviation Organization

IFPS - Sistem integrat de procesare inițială a planurilor de zbor /Integrated Initial Flight Plan Processing System

IFR - Reguli de zbor după instrumente/ Instrument Flight Rules

LARA - Sistem de sprijin MSA (ASM) local și sub-regional/Local and sub-Regional MSA (ASM) - support system

LoA - Proceduri de coordonare/Letter of Agreement

MoC - Mijloace de conformitate/Means of Compliance

MApN - Ministerul Apărării Naționale/Ministry of Defence MT Ministerul Transporturilor/Ministry of Transport

NATO - Organizația Tratatului Atlanticului de Nord/North Atlantic Treaty Organisation

NAM - Zonă negestionabilă de către AMC/Non AMC Manageable Area

NM - Managementul rețelei/Network Management (CFMU)

NOP - Portal de operațiuni de rețea/Network Operations Portal

NOTAM - NOTice to AirMen

NSA - Autoritatea Națională de Supervizare/ National Supervisory Authority

OAT - Trafic aerian operațional/Operational Air Traffic

P - Zonă interzisă/Prohibited Area

PCA - Spațiu aerian utilizat prin coordonare prealabilă/Prior Co-ordination Airspace

PRISMIL - Centralizatorul paneuropean de informații pentru sprijinul activității militare/Pan- European Repository of Information Supporting Military

R - Zonă restricționată/Restricted Area

RAD - Document privind disponibilitatea rutei/Route Availability Document
RCA - Spațiu aerian utilizat prin coordonare redusă/Reduced Co-ordination
Airspace
RNDSG - Sub grupul de dezvoltare a rețelei de rute/Route Network Development
Sub Group
ROMATSA - Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian/ROManian Air
Traffic Services Administration
RNAV - Navigație de suprafață/aRea NAVigation
SAM - Mesaj de alocare a slotului/Slot Allocation Message
SAR - Căutare și salvare/ Search and Rescue
SID - Rută instrumentală standard de plecare/Standard Instrument Departure
Route
SITA - Serviciul internațional de telecomunicații aeronautice/Service International
du Telecommunications Aeronautique SMFA Statul Major al Forțelor Aeriene SMG
Statul Major General
SSR - Radar secundar/Secondary Surveillance Radar
STAR - Rută standard de sosire/Standard Arrival Route
TAA - Procesul de alocare temporară a spațiului aerian/Temporary Airspace
Allocation Process
TACT - Sistem tactic CFMU/CFMU Tactical System
TMA - Regiunea de control terminal/Terminal Control Area
TRA - Zonă rezervată temporar/Temporary Reserved Area
TSA - Zonă segregată temporar/Temporary Segregated Area
UAV/UAS - Aeronave (Sistem de aeronave) fără pilot la bord/Unmanned Aircraft
Vehicle (System)
UTC - Timp universal coordonat/Coordinated Universal Time
UUP - Planul amendat de utilizare a spațiului aerian/Updated airspace Use Plan
VFR - Reguli de zbor la vedere/Visual Flight Rules
VMC - Condiții meteorologice de zbor la vedere/Visual Meteorological Conditions
XAP - Mesaj alternativ la propunerea de traversare a spațiului aerian/Airspace
Crossing Counter-Proposal Message
XCM - Mesaj de anulare a traversării spațiului aerian/Airspace Crossing
Cancellation Message
XIN - Mesaj de notificare a intenției de traversare a spațiului aerian /Airspace
Crossing Intention Notification Message
XRQ - Mesaj de solicitare a traversării spațiului aerian/Airspace Crossing Request
Message

ARTICOLUL 2 DEFINIȚII

2.1. Agenții Aprobate (AAs)

Sunt unități aprobate de un stat pentru a trata cu un AMC alocarea și detaliile de
utilizare a spațiului aerian.

2.2. Armonizare

Atingerea unui nivel comparabil de performanță operațională de către un sistem
prin utilizarea de standarde, proceduri și specificații compatibile.

2.3. Autorizarea ATC

Autorizarea unei aeronave pentru a opera în conformitate cu condițiile specificate de o unitate ATC.

În convenție, termenul "Autorizare a Controlului Traficului Aerian" este abreviat în mod frecvent ca "Autorizare ATC" sau "Autorizare", atunci când este utilizat în contexte corespunzătoare.

Termenul abreviat "Autorizare" poate fi precedat de cuvintele "de rulare", "de decolare", "de plecare", "de rută", "de apropiere", sau "de aterizare" pentru a indica la care anume porțiuni a zborului se referă autorizarea ATC.

2.4. Bază de date aeronautice ATS

Este o parte specifică a bazei de date CFMU ce conține toate datele aeronautice referitoare la organizarea și structura spațiului aerian, organizarea operațională a ACC-urilor și capacitățile ATC. Baza de date aeronautice ATS este utilizată de sistemele CFMU pentru calcularea profilelor de zbor luând în considerare toate restricțiile spațiului aerian.

2.5. Birou de raportare ATS (ARO)

Este o unitate stabilită în scopul recepționării rapoartelor în ceea ce privește serviciile de trafic aerian și planurile de zbor depuse înainte de plecare.

2.6. Coordonare ATC

Este procesul de comunicare între unitățile ATC, sau controlorii unităților respective, privind datele plan de zbor necesare, datele radar și informațiile necesare controlului zborurilor astfel încât să se convină la un mod de acțiune în conformitate cu progresia zborului/zborurilor.

2.7. Coordonare civilo-militară

Este comunicarea între părțile civilă și militară (resurse umane și/sau tehnice) necesară pentru a asigura utilizarea sigură, eficientă și armonizată a spațiului aerian.

2.8. Coordonare civilo-militară tactică (în timp real-nivel 3)

Actul activării, dezactivării sau al realocării în timp real a spațiului aerian alocat în faza pre-tactică (nivelul 2) și al soluționării problemelor specifice de spațiu aerian și/sau al situațiilor de trafic GAT/OAT individual în timp real, între unitățile ATS civile și militare și/sau controlorii de trafic aerian civili și militari, după caz.

2.9. Coordonare civilo-militară pre-tactică (nivel 2)

Actul managementului operațional în cadrul unei structuri ATM predeterminate, al aplicării procedurilor definite la nivelul strategic (nivelul 1) și a acordurilor specifice agreeate între autoritățile civile și respectiv militare implicate.

2.10. Coordonare civilo-militară strategică (nivel 1)

Managementul spațiului aerian în concordanță cu cerințele politicii naționale de spațiu aerian în care se iau în considerare cerințele naționale și internaționale privind spațiul aerian.

2.11. Document de disponibilitate a rutelor (RAD)

Este un sistem de planificare strategică a rutelor pentru regiunea CFMU, agreeat anual. RAD este proiectat ca parte în scopul utilizării optime a capacității ATC, permițând în același timp o planificare flexibilă a zborurilor din partea operatorilor aerieni. RAD permite maximizarea capacității ATC prin definirea direcțiilor ce furnizează un sistem organizat al fluxurilor principale care traversează regiunile aglomerate și reduce traversarea fluxurilor principale în puncte critice.

2.12. Funcția de Centralizare a Datelor privind Utilizarea Spațiului Aerian (CADF)

O funcție de management al spațiului aerian delegată de statele ECAC unității centrale de management al fluxurilor de trafic aerian - CFMU în vederea extragerii informațiilor referitoare la rutele condiționale (CDR) conținute în diferitele Planuri de

Utilizare a Spațiului Aerian (AUP-uri) naționale. Funcția CADF integrează toate informațiile într-o singură listă, mesajul de disponibilitate CDR (E-AMI).

2.13. Grupa de Management a Spațiului Aerian - AMC

Structură mixtă civilo-militară ce execută managementul pretactic al alocării spațiului aerian din FIR București.

2.14. Instrucțiuni ATC

Sunt instrucțiuni emise de controlorul de trafic aerian în scopul solicitării unei acțiuni specifice din partea pilotului.

2.15. Intenția de zbor

Poziția aeronavei și alte date asociate zborului care descriu traiectoria zborului până la destinație, actualizate în orice moment.

2.16. Interoperabilitatea

Un set de proprietăți funcționale, tehnice și operaționale și de proceduri necesare sistemelor și componentelor EATMN, pentru a permite operarea și funcționarea sigură, continuă și eficace a acestuia. Interoperabilitatea se realizează asigurând conformitatea sistemelor și componentelor cu cerințele esențiale.

2.17. Managementul Fluxurilor de Trafic Aerian (ATFM)

Un serviciu stabilit în scopul de a contribui la siguranța, desfășurarea ordonată și fluentă a fluxului de trafic aerian prin asigurarea utilizării în măsura maximă posibilă a capacității ATC și că volumul traficului este compatibil cu capacitățile declarate de autoritatea ATS corespunzătoare.

2.18. Managementul Spațiului Aerian (MSA/ASM)

O funcție de planificare care are ca principal obiectiv utilizarea maximă a capacității spațiului aerian prin repartizare dinamică și, uneori, segregarea spațiului aerian în funcție de cerințele pe termen scurt ale diferitelor categorii de utilizatori. În viitoarele sisteme, managementul spațiului aerian va avea și o funcție strategică asociată cu planificarea infrastructurii.

În contextul conceptului UFSA/FUA, managementul spațiului aerian este un termen generic ce acoperă orice activitate de management pentru cele trei nivele, strategic, pre-tactic, și tactic, în scopul de a atinge cea mai eficientă utilizare a spațiului aerian bazată pe necesitățile actuale și, acolo unde este posibil, pentru a evita segregarea permanentă a spațiului aerian.

2.19. Managementul Traficului Aerian (ATM)

Managementul integrat și dinamic al traficului aerian și al spațiului aerian, incluzând într-un mod sigur, economic și eficient serviciile de trafic aerian - ATS, managementul spațiului aerian - MSA (ASM) și managementul fluxului de trafic aerian - ATFM, prin furnizarea de facilități și servicii continue și uniforme în colaborare cu toate părțile implicate și utilizând funcții din aer și de la sol.

2.20. Mesaj de Notificare referitor la Managementul fluxului traficului aerian (ANM)

Este metoda oficială de notificare a măsurilor ATFCM. Este emis de CFMU cu o zi înainte de ziua de operare pentru a furniza un sumar al măsurilor ATFCM planificate și pentru a promulga instrucțiuni specifice sau cerințe de comunicații asociate cu aceste măsuri.

2.21. Mesajul cu rutele condiționale disponibile (E-AMI).

Un mesaj special MSA (ASM) consolidat emis zilnic de CADF în care se publică, în numele statelor ECAC, decizia AMC privind disponibilitatea rutelor condiționale transmise în AUP-uri pentru toată zona ECAC. Mesajul (E-AMI). este folosit de operatorii aerieni în scopul planificării zborului.

2.22. Mod activ de coordonare civilo-militară în timp real

Este modul de comunicare în timp real între unitățile civile și militare ce rezultă dintr-o acțiune a controlorului/controlorilor.

2.23. Mod pasiv de coordonare civilo-militară în timp real

Este modul de comunicare în timp real între unitățile civile și militare fără a implica o acțiune din partea controlorilor.

2.24. Navigație de suprafață (RNAV)

O metodă de navigație care permite operarea unei aeronave pe orice traiectorie de zbor dorită în cuprinsul acoperirii unor mijloace de navigație referite ca stații sau în cuprinsul limitei de capacitate a unor mijloace autonome proprii, sau a unei combinații a acestora.

2.25. Nivel 1 - Managementul Spațiului Aerian la Nivel Strategic

Reprezintă modul de a analiza și a defini politica pentru spațiul aerian din FIR București, după cum este necesar, ținând cont de cerințele naționale și internaționale privind spațiul aerian.

2.26. Nivel 2 - Managementul Spațiului Aerian la Nivel Pre-tactic

Reprezintă modul de a realiza managementul operațional în concordanță cu structura ATM și procedurile definite la Nivelul 1 MSA (ASM) prin aplicarea acordurilor specifice dintre autoritatea civilă și cea militară implicate.

2.27. Nivel 3 - Managementul Spațiului Aerian la Nivel Tactic

Reprezintă modul de a realiza, în ziua de desfășurare a operațiunii, activarea, dezactivarea, sau realocarea în timp real a spațiului aerian alocat la Nivelul 2 MSA (ASM) și de a rezolva problemele specifice spațiului aerian, și/sau situațiile individuale de trafic OAT/GAT în timp real între unitățile ATS civile și militare și/sau controlori, după cum este cazul.

2.28. Nivel de zbor autorizat (CFL)

Este nivelul de zbor la care o aeronavă este autorizată în condițiile specificate de unitatea ATC.

2.29. NOTAM

Mesaj de înștiințare distribuit prin mijloace de telecomunicații, care conține informații despre stabilirea, starea sau modificarea oricărui mijloc, serviciu, procedură sau pericol, informații a căror cunoaștere în timp util este esențială personalului implicat în operațiunile de zbor.

2.30. Operatori Aerieni

Persoană fizică sau juridică angajată în operarea aeronavelor.

2.31. Operațiuni transfrontaliere

Operațiunile transfrontaliere reprezintă un proces care conține activități desfășurate de unul sau mai multe state, într-o zonă stabilită deasupra frontierei comune dintre două sau mai multe state sau în întregime sub jurisdicția unui stat.

2.32. Organ Central de Management al Traficului Aerian (CFMU)

Un directorat al Eurocontrol stabilit în concordanță cu Organizația Centralizată ATFCM ICAO pentru furnizarea serviciului ATFCM din partea statelor membre într-o anumită zonă a regiunii europene. CFMU include, pe lângă altele, Grupul de management al rețelei (NMC) și Sistemul integrat de procesare inițială a planurilor de zbor (IFPS). Pentru scopuri MSA (ASM) CFMU este desemnată cu Funcția de centralizare a datelor de spațiu aerian (CADF)

2.33. Plan de utilizare a spațiului aerian (AUP)

Este un mesaj MSA (ASM) cu statut de NOTAM ce notifică deciziile zilnice ale AMC asupra alocării temporare a spațiului aerian aflat în gestionarea sa, pentru o anumită perioadă de timp, prin utilizarea unui mesaj în format standard.

2.34. Plan de utilizare a spațiului aerian actualizat (UUP)

Este un mesaj MSA (ASM) cu statut de NOTAM, emis de AMC în ziua operațiunilor pentru a actualiza și înlocui informațiile din AUP/UUP-ul anterior.

2.35. Planul de zbor

Informații specificate furnizate unităților serviciilor de trafic aerian cu privire la zborul sau la o porțiune din zborul pe care o aeronavă intenționează să îl efectueze.

2.36. Plan de zbor în vigoare (CPL)

Planul de zbor, inclusiv modificările, dacă există, aduse prin autorizări ulterioare.

Când este folosit cuvântul "mesaj" ca prefix la acest termen, denotă conținutul și formatul datelor din planul de zbor în vigoare, transmise de o unitate către alta.

2.37. Plan de zbor depus (FPL)

Planul de zbor așa cum a fost depus la o unitate ATS de către pilot sau de un reprezentant desemnat, fără nici o modificare ulterioară.

Când este folosit cuvântul "mesaj" ca prefix la acest termen, el denotă conținutul și formatul datelor din planul de zbor depus, așa cum au fost transmise.

2.38. Poziție de management al fluxurilor de trafic aerian (FMP)

Poziție de lucru stabilită în cadrul unui centru de control regional (ACC) care asigură interfața necesară cu CEU pentru asigurarea serviciilor ATFCM precum și, interfața cu grupele naționale de management al traficului aerian (AMC) pentru asigurarea serviciilor MSA (ASM).

2.39. Procesul de alocare a spațiului aerian (Temporary Airspace Allocation Process)

Procesul de alocare a spațiului aerian cu dimensiuni definite destinat pentru rezervare temporară (TRA/TSA) sau restricționare (D/R) și identificat la modul general ca zonă gestionabilă AMC".

2.40. Regiune de control (CTA)

Este un spațiu aerian controlat definit în plan vertical de la o anumită limită deasupra suprafeței solului.

2.41. Regiune de control terminal (TMA)

Regiune de control stabilită în mod normal la intersecția rutelor ATS din vecinătatea unuia sau mai multor aerodromuri importante.

2.42. Rețea de rute

O rețea de rute specificate pentru schimbarea fluxului traficului aerian general în funcție de cerințe pentru asigurarea serviciilor ATC.

2.43. Rută ATS

Este o anumită parte a unei structuri de spațiu aerian destinată canalizării fluxului de trafic după necesitățile serviciilor de trafic aerian.

În contextul conceptului UFSA/FUA, termenul "rută ATS" este folosit pentru a exprima diferite rute ale spațiului aerian superior, căi aeriene, rute consultative, proceduri standard instrumentale de plecare sau de sosire, rute RNAV, rute permanente și rute condiționale.

2.44. Rută ATS permanentă

Este o rută ATS desemnată permanent, care nu face obiectul managementului zilnic al AMC-ului la nivelul 2 MSA (ASM).

2.45. Rută condițională (CDR)

Este o rută ATS care poate fi planificată și utilizată doar în anumite condiții. O rută condițională poate avea mai multe categorii și acestea se pot schimba în condiții date:

a) Categoria Unu (CDR1) - Rută condițională planificabilă permanent:

Rutele CDR1 sunt disponibile pentru planificare în intervalele de timp publicate în Publicațiile Naționale de Informare Aeronautică (AIP) relevante.

b) Categoria Doi (CDR2) - Rută condițională neplanificabilă permanent:

Rutele CDR2 pot fi disponibile pentru planificare. Zborurile pot fi planificate pe o rută CDR2 numai în condițiile publicate zilnic în (E-AMI).

c) Categoria Trei - Rută Condițională Neplanificabilă:

Rutele CDR3 nu sunt disponibile pentru planificarea zborurilor. Zborurile nu trebuie să fie planificate pe aceste rute, dar unitățile ATC pot emite autorizări în tactic pe anumite segmente ale acestor rute.

2.46. Sector

Parte a unei zone de control și/sau regiune de informare a zborurilor/UIR.

2.47. Separare (eșalonare)

Asigurarea unui spațiu între aeronave, niveluri sau track-uri. Aceasta poate include asigurarea unui spațiu între structuri de spațiu aerian.

2.48. Serviciul de control al traficului aerian (ATC)

Este un serviciu furnizat în scopul:

a) prevenirii coliziunilor:

1) dintre aeronave, și

2) dintre aeronave și obstacole pe suprafața de manevră, și

b) de a accelera și de a menține un flux ordonat de trafic aerian

2.49. Servicii de navigație aeriană

Termen generic ce include serviciile de trafic aerian, serviciile de comunicații aeronautice, navigație și supraveghere în domeniul aeronautic, serviciile meteorologice aeronautice și serviciile de informare aeronautică, definite conform reglementărilor specifice aplicabile.

2.50. Servicii de Trafic Aerian (ATS)

Serviciul de control al traficului aerian (serviciile de control regional, de apropiere și de aerodrom), serviciul de informare a zborului, serviciul consultativ de trafic aerian și serviciul de alarmare, definite conform reglementărilor specifice aplicabile.

2.51. Serviciu consultativ de trafic aerian

Un serviciu asigurat în cuprinsul unui spațiu aerian consultativ în scopul asigurării eșalonării, în măsura posibilului, între aeronavele care operează după planuri IFR.

2.52. Sistem

Înseamnă totalitatea componentelor aeriene și de sol, precum și echipamentul spațial, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate etapele de zbor.

2.53. Sistem Integrat de Procesare Inițială a Planurilor de Zbor (IFPS)

Este sistemul CFMU menit să primească și să proceseze datele plan de zbor și mesajele asociate actualizate, pentru zborurile IFR GAT, pentru regiunea acoperită de statele participante. Ulterior aceste mesaje sunt distribuite într-un format ce poate fi recepționat și procesat automat de sistemele ATC de procesare a planurilor de zbor (FPPS) și CEU (vest) fără intervenții ulterioare. IFPS-ul este instalat în două locații geografice.

2.54. Sistem de management al zborului (FMS)

Este un sistem integrat, ce constă în existența la bordul aeronavei a unor senzori, receptori și computere cu bazele de date de navigație și performanțe ale aeronavei, ce transmit performanțele și ghidările RNAV către un display și un sistem automat de control al zborului.

2.55. Spațiu aerian ATS (Clasele A până la G)

Sunt spații aeriene de dimensiuni definite, notate alfabetic, în interiorul cărora pot fi operate anumite tipuri de zboruri și pentru care sunt specificate serviciile de trafic aerian și regulile de operare.

Spațiile aeriene ATS sunt clasificate ca spații de clasă A până la G.

2.56. Spațiu aerian care necesită coordonare prealabilă (PCA)

Este o porțiune a spațiului aerian, de dimensiuni definite, în interiorul căruia sunt permise zborurile GAT în afara rutei numai după o coordonare prealabilă inițiată de controlorii GAT cu controlorii OAT.

2.57. Spațiu aerian controlat

Un spațiu aerian de dimensiuni definite în interiorul căruia se furnizează serviciul de control al traficului aerian în conformitate cu clasa spațiului aerian respectiv.

2.58. Spațiu aerian rezervat

Un volum de spațiu aerian definit rezervat temporar pentru folosirea exclusivă sau specifică a categoriilor de utilizatori.

2.59. Spațiu aerian restricționat

Un volum de spațiu aerian definit în interiorul căruia pot fi executate activități periculoase pentru zbor în intervale de timp specificate (zonă periculoasă - danger area); sau spațiul aerian situat deasupra suprafeței terestre sau apelor teritoriale ale unui stat în interiorul căruia zborul aeronavelor este restricționat în conformitate cu niște condiții specificate (zonă restricționată - restricted area); sau spațiul aerian situat deasupra suprafeței terestre sau apelor teritoriale ale unui stat în interiorul căruia zborul aeronavelor este interzis (zonă interzisă - prohibited area).

2.60. Spațiu aerian terminal

Este un termen generic ce cuprinde Regiunea de Control Terminal (TMA), Regiunea de Control (CTA), Zonă de Control (CTR), Zonă cu Reguli Speciale (SRZ), Zonă de Trafic de Aerodrom (ATZ), sau orice altă denumire, cum ar fi Regiune de Informare a Traficului (TIA), sau Zonă de Informare a Traficului (TIZ), și Clasificare a Spațiului Aerian, utilizată pentru a descrie spațiul aerian din jurul unui aeroport.

2.61. Spațiu aerian transfrontalier

Reprezintă structura de spațiu aerian care se extinde desupra frontierelor naționale și/sau a limitelor regiunilor de informare a zborurilor.

Spațiu aerian utilizat prin coordonare redusă (RCA)

Un volum de spațiu aerian, cu dimensiuni definite, în interiorul căruia zborurile GAT sunt permise a se desfășura în afara căilor aeriene fără ca pentru aceasta controlorii de trafic aerian care dirijează traficul aerian GAT să inițieze o coordonare cu controlorii de trafic aerian care dirijează traficul aerian OAT.

2.62. Structuri ad-hoc

Structurile ad-hoc reprezintă structurile de spațiu aerian, atât rute cât și zone, necesare a deveni operaționale printr-o notificare în timp mai scurt (operativă) decât prevăd procedurile de la nivelul 1. Stabilirea acestui tip de structuri ad-hoc la Nivelul 2 sau Nivelul 3 este precedată de identificarea zonei și a criteriilor de management al siguranței.

2.63. Structura spațiului aerian

Un volum specific de spațiu aerian destinat să asigure siguranța și operarea optimă a aeronavelor.

În contextul Conceptului UFSA/FUA "Structurile de spațiu aerian" includ spațiul aerian controlat, rutele ATS, sectoarele ATC, zonele periculoase (D), zonele restricționate (R), zonele interzise (P), zonele segregate temporar (TSA), zonele rezervate temporar (TRA), zonele transfrontaliere (CBA). . .

2.64. Suprafață de manevră

Este acea parte a unui aerodrom destinată a fi utilizată pentru decolarea, aterizarea și rularea aeronavelor, excluzând platformele.

2.65. Timp real

Momentul în care un proces sau un eveniment se desfășoară.

2.66. Trafic în afara rutelor

Cuprinde toate zborurile GAT din afara rețelei de rute ATS publicate.

2.67. Trafic pe rută

Cuprinde toate zborurile GAT din interiorul rețelei de rute ATS publicate.

2.68. Trafic Aerian

Toate aeronavele aflate în zbor sau care operează pe suprafața de manevră a unui aerodrom.

2.69. Trafic Aerian General (GAT)

Reprezintă toate zborurile desfășurate în conformitate cu regulile și procedurile OACI și/sau reglementările și legislația națională pentru aviația civilă.

Pot include zborurile militare pentru care cerințele operaționale sunt asigurate în totalitate de regulile și procedurile OACI.

2.70. Trafic Aerian Operational (OAT)

Cuprinde toate zborurile aeronavelor atunci când ele nu se execută în conformitate cu prevederile stabilite pentru zborurile GAT și pentru care regulile și procedurile sunt stabilite de autoritatea națională corespunzătoare.

Traficul aerian operațional poate include zboruri civile cum ar fi zborurile test, ce necesită unele abateri de la regulile OACI în scopul îndeplinirii cerințelor operaționale.

2.71. Trafic local esențial - orice aeronavă, vehicul sau persoană pe pista în serviciu sau în apropierea ei sau trafic în zona de decolare și urcare sau în zona apropierea finale, care pot constitui un pericol de coliziune pentru un trafic care sosește sau pleacă.

2.72. Traiect de zbor

Reprezintă traiectoria unei aeronave în aer, definită tridimensional.

2.73. Unitate ATS (civilă)

Termen generic care desemnează, după caz, o unitate de control al traficului aerian, un centru de informare a zborului sau un birou de raportare ATS (ARO).

2.74. Unitate ATS (militară)

Termen generic, care desemnează după caz, o unitate de control a traficului aerian operațional.

2.75. Unitate centrală de management a fluxului de trafic (CFMU)

Este o direcție a EUROCONTROL stabilită în acord cu organizația centralizată ATFCM a ICAO pentru a furniza servicii ATFCM, în interesul statelor participante, într-o anumită parte a regiunii EUR. CFMU cuprinde printre altele și Grupa de Management a Rețelei (NMC) și Sistemul Integrat de Procesare Inițială a Planurilor de Zbor (IFPS). În scopul managementului spațiului aerian, CFMU este de asemenea încredințată Funcției de Centralizare a Datelor privind Utilizarea Spațiului Aerian (CADF).

2.76. Utilizatori

Aeronave civile sau militare care operează în aer precum și orice alte sisteme(parties) care solicită spațiu aerian.

2.77. Unitate militară de control

Orice unitate fixă sau mobilă care controlează traficul aerian militar și/sau supraveghează alte activități care, datorită specificului, pot necesita rezervarea și restricționarea spațiului aerian.

2.78. Utilizarea flexibilă a spațiului aerian (UFSA/FUA)

Un concept de management al spațiului aerian aplicat în zona ECAC, în conformitate cu prevederile manualului Eurocontrol "Airspace Management

Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace", ediția 1 din 05.02.1996.

2.79. Zbor controlat

Orice zbor care este supus unei autorizări ATC.

2.80. Zonă de control (CTR)

Un spațiu aerian controlat care se întinde în plan vertical de la suprafața solului până la o limită superioară precizată.

2.81. Zonă de Interes Comun (ZIC)

Volum de spațiu aerian compus din zonele de responsabilitate a două sau mai multe unități ATS, de regulă civile și militare, suprapuse complet, parțial sau adiacente, pentru care se stabilesc, de comun acord, proceduri de coordonare a zborurilor.

2.82. Zonă gestionabilă de către AMC

Este o zonă ce reprezintă subiectul managementului și alocării de către AMC la nivelul 2 MSA (ASM).

În cadrul procesului TAA, aceste zone gestionabile sunt fie structuri formale denumite "TRA-uri sau TSA-uri" fie zone R și D care sunt gestionabile la nivelul 2 MSA (ASM) în același mod ca și TRA-urile/TSA-urile.

2.83. Zonă transfrontalieră(CBA)

Un spațiu aerian restricționat sau rezervat stabilită deasupra frontierei comune dintre două sau mai multe state în scopul satisfacerii unor cerințe operaționale specifice. Acesta poate avea forma unei zone temporar segregate (TSA) sau zone temporar rezervate (TRA).

2.84. Zonă Interzisă (P)

Porțiuni de spațiu aerian cu dimensiuni definite, deasupra zonelor regiunilor terestre sau a apelor teritoriale ale unui stat, în limitele căreia zborurile sunt interzise.

2.85. Zonă Periculoasă (D)

Porțiuni de spațiu aerian cu dimensiuni definite, în cuprinsul căreia se pot desfășura, în timpul unor perioade stabilite, activități periculoase pentru zborul aeronavelor.

În contextul conceptului UFSA/FUA, unele zone periculoase ce fac obiectul alocării și managementului la nivelul 2 MSA (ASM), sunt stabilite la nivelul 1 MSA (ASM) ca "zone gestionabile de către AMC" și astfel identificate în AIP.

2.86. Zonă de responsabilitate

Porțiunea de spațiu aerian cu dimensiuni definite unde o unitate ATS are responsabilitatea de a asigura serviciile de trafic aerian.

2.87. Zonă Restricționată (R)

Porțiuni de spațiu aerian cu dimensiuni definite, deasupra regiunilor terestre sau a apelor teritoriale ale unui stat, în cuprinsul căreia zborul aeronavelor se poate executa numai în anumite condiții specificate.

În contextul conceptului UFSA/FUA, unele zone restricționate ce fac obiectul managementului și alocării la nivelul 2 MSA (ASM), sunt stabilite la nivelul 1 MSA (ASM) ca zone gestionabile de către AMC și astfel identificate în AIP.

2.88. Zonă Rezervată Temporar (TRA)

Un volum de spațiu aerian definit care în mod normal se află sub responsabilitatea unei autorități de aviație, care este temporar rezervată, prin acord comun, pentru folosire specifică pentru altă autoritate de aviație și prin care, pe perioada respectivă, alt trafic poate tranzita cu autorizare ATC.

În contextul Conceptului UFSA/FUA, toate TRAs sunt spații aeriene rezervate gestionate și alocate la nivel 2 MSA (ASM).

2.89. Zonă Segregată Temporar (TSA)

Un volum de spațiu aerian definit care în mod normal se află sub responsabilitatea unei autorități de aviație, care este temporar segregat, prin acord comun, pentru folosire exclusivă pentru altă autoritate de aviație și prin care, pe perioada respectivă, alt trafic nu este autorizat să tranziteze.

În contextul Conceptului UFSA/FUA, toate TSAs sunt spații aeriene rezervate gestionate și alocate la nivel 2 MSA (ASM).

ARTICOLUL 3

PREVEDERI GENERALE

3.1. Scopul reglementării

Această reglementare stabilește principiile de organizare și regulile de folosire flexibilă a spațiului aerian în FIR București.

3.2. Conținutul reglementării

Această reglementare cuprinde:

- modalitatea de utilizare flexibilă a spațiului aerian în FIR București;
- funcțiile managementului spațiului aerian la nivel strategic, pretactic și tactic;
- modul de publicare a informațiilor privind managementul spațiului aerian;
- modul de cooperare între entitățile civile și militare responsabile pentru gestionarea traficului aerian.

3.3. Aplicabilitatea reglementării

Prevederile prezentei reglementări se aplică tuturor entităților civile și militare responsabile pentru managementul traficului aerian, care operează în FIR București.

3.4. Referințe

Prezentul document a fost elaborat în conformitate cu prevederile următoarelor documente:

- Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilirea a cadrului pentru crearea cerului unic european.
- Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european.
- Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulament privind spațiul aerian).
- Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea)
- Regulamentul (CE) nr. 2150/2005 din 23 Februarie 2005 privind regulile comune pentru utilizarea flexibilă a spațiului aerian.
- EUROCONTROL Specifications for the application of the Flexible Use of Airspace (UFSA (FUA)), Ed. 1.1 /10 .01.2009
- Legea nr. 130/2000 - "Codul Aerian", cu modificările și completările ulterioare.
- Conceptul operațional și Strategia României privind managementul traficului aerian pentru perioada 2000 - 2015, aprobate prin HG nr. 536/2000 ;
- Manualul EUROCONTROL de management al spațiului aerian privind aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului (Airspace Management Handbook for the Application of the Concept of the Flexible Use of Airspace) - ed. 3.0 din 15.06.2010;

ARTICOLUL 4

CONCEPTUL UTILIZĂRII FLEXIBILE A SPAȚIULUI AERIAN

4.1. Introducere

4.1.1. Scopul conceptului UFSA (FUA)

Conceptul UFSA (FUA) se aplică în scopul:

- a) creșterii capacității ATC și reducerii semnificative a întârzierilor GAT;
- b) stabilirii unor modalități mai eficiente de eșalonare OAT-GAT;
- c) îmbunătățirii coordonării civilo-militare în timp real și reducerii semnificative a necesităților de segregare a spațiului aerian;
- d) utilizării eficiente a spațiului aerian.

4.1.2. Bazele conceptului UFSA (FUA)

4.1.2.1. Baza conceptului UFSA (FUA) o constituie faptul că spațiul aerian nu mai este considerat ca fiind repartizat aviației civile sau aviației militare, ci este considerat continuu și utilizat flexibil prin stabilirea unor reguli generale de utilizare, cu caracter strategic, și alocat prin negociere zi de zi, după caz, agențiilor aprobate. În acest sens, orice segregare de spațiu aerian va avea, pe cât posibil, un caracter temporar.

4.1.2.2. Unul din obiectivele majore ale EATM este ca, prin implementarea conceptului UFSA (FUA), să se realizeze utilizarea mult mai eficientă a spațiului aerian de către utilizatorii civili și militari.

4.1.2.3 Conceptul UFSA (FUA) îmbunătățește nivelul de utilizare flexibilă a spațiului aerian și asigură în ATM un potențial de creștere a capacității sistemului de trafic aerian. Conceptul UFSA (FUA) face posibilă utilizarea comună la nivel maxim a spațiului aerian, prin coordonare corespunzătoare civilo-militară, asigurând separarea necesară OAT-GAT.

4.1.2.4 Aplicarea conceptului UFSA (FUA) asigură, prin alocarea flexibilă zilnică a spațiului aerian, că orice rezervare/restricționare a spațiului aerian este bazată pe o reală utilizare a acestuia într-o perioadă de timp și un volum de spațiu specifice.

4.1.3. Aplicarea conceptului UFSA (FUA)

4.1.3.1. Aplicarea efectivă a conceptului UFSA (FUA) necesită stabilirea, la Nivelul 1 strategic, a unei entități naționale responsabilă pentru aprobarea modificărilor spațiului aerian în FIR București. Această entitate este responsabilă pentru reanalizarea continuă a spațiului aerian în FIR București, stabilirea de noi structuri flexibile de spațiu aerian și existența procedurilor de alocare a acestor structuri de spațiu aerian și a procedurilor de colaborare civilo-militară. Aplicarea conceptului UFSA (FUA) la nivel pretactic este asigurată, în FIR București, de o entitate mixtă, civilo-militară, care are responsabilitatea alocării zilnice a structurilor flexibile de spațiu aerian și transmiterii acestora către CFMU EUROCONTROL în scopul diseminării acestora către operatori.

4.1.3.2. Aplicarea conceptului UFSA (FUA) urmărește:

- a) implementarea celei mai bune configurații a spațiului aerian pentru a asigura cerințele de spațiu civile și militare;
- b) creșterea eficienței zborului prin reducerea distanței, timpului și combustibilului, având ca urmare asigurarea unor beneficii pentru mediul înconjurător;
- c) stabilirea unei rețele de rute ATS consolidate și unor sectoare asociate pentru asigurarea creșterii capacității;
- d) modalități eficiente pentru separarea traficului OAT de GAT acolo unde este necesar;
- e) îmbunătățirea coordonării civilo-militare în timp real;

f) reducerea încărcării de lucru ATCO;
g) reducerea necesității segregării/rezervării spațiului aerian, respectând cerințele militare;

h) creșterea eficienței misiunilor.

4.2. Nivelele MSA (ASM)

4.2.1. Conceptul UFSA (FUA) se bazează pe următoarele trei nivele MSA (ASM):

a) Strategic - nivelul 1

b) Pretactic - nivelul 2

c) Tactic - nivelul 3

4.2.2. Cele trei nivele MSA (ASM) interferează, au impact direct unul cu altul și corespund cu cerințele coordonării civilo-militare.

4.2.3. NIVELUL 1 MSA (ASM) - Stabilirea politicii și organizării spațiului aerian din FIR București

4.2.3.1. "Managementul strategic al spațiului aerian la Nivel 1 constă într-un proces comun civilo- militar, ce se desfășoară în cadrul autorităților și organismelor civile și militare responsabile pentru managementul spațiului aerian și pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian. Acestea elaborează politica națională MSA (ASM) și execută planificarea strategică necesară, ținând cont de cerințele utilizatorilor spațiului aerian - naționali și internaționali.

4.2.3.2. În scopul coordonării tuturor activităților specifice, cât și pentru realizarea măsurilor corespunzătoare aplicării conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în FIR București, se înființează Consiliul pentru Managementul Spațiului Aerian (CMSA), structură de lucru comună civil-militară care este sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Ministerului Apărării Naționale. Obiectivul principal al CMSA este efectuarea, la nivel strategic, a managementului spațiului aerian din FIR București, în mod coordonat, ținând cont de cerințele utilizatorilor de spațiu aerian, de posibilitățile reale ale serviciilor de trafic aerian, precum și de reglementările aeronautice.

4.2.3.3. CMSA este o structură mixtă, civilă și militară, formată din cinci reprezentanți din partea Ministerului Transporturilor (un reprezentant numit de Direcția Generală Aviație Civilă și Spațiu Aerian, doi reprezentanți numiți de AACR și doi reprezentanți numiți de ROMATSA) și patru reprezentanți ai Ministerului Apărării Naționale. Membrii CMSA sunt mandatați de instituțiile din care fac parte și reprezintă interesele acestora în domeniul managementului spațiului aerian.

4.2.3.4. CMSAMSA (ASM) determină structurile de lucru pentru nivelele 2 și 3 MSA (ASM) și le acordă autoritatea necesară pentru a-și îndeplini propriile atribuții. CMSA urmărește realizarea de proceduri pentru nivelurile pre-tactic și tactic și agreează reguli de prioritate și proceduri de negociere pentru alocarea spațiului aerian la nivelurile 2 și 3 MSA (ASM).

4.2.4. NIVELUL 2 MSA (ASM) - Alocarea zilnică a spațiului aerian

4.2.4.1. La Nivelul 2 (pre-tactic) se realizează managementul și alocarea temporară, zilnic, a zonelor specifice spațiului aerian din FIR București sau regional.

4.2.4.2. Pentru coordonarea tuturor activităților specifice managementului pre-tactic al spațiului aerian în conformitate cu organizarea, regulile de prioritate și procedurile de lucru stabilite la nivel strategic, este înființată Grupa mixtă, civilo-militară, pentru managementul spațiului aerian (AMC România).

4.2.4.3. AMC România, numită în continuare și AMC, este constituită din reprezentanți ai ROMATSA și SMFA, funcționează pe ture, în cadrul CDZ București, și conduce activitatea de planificare operațională a utilizării structurilor de spațiu aerian stabilite în FIR București, conform regulilor de prioritate și procedurilor de negociere stabilite la nivel 1. AMC centralizează și analizează toate cererile de spațiu

aerian, decide alocarea zilnică a spațiului aerian, emite "Planul de Utilizare a Spațiului Aerian" (AUP) către toate părțile interesate și aduce modificări prin "Planul de Utilizare a Spațiului Aerian Actualizat" (UUP).

4.2.4.4. Funcția de Centralizare a Datelor privind Utilizarea Spațiului Aerian este asigurată de EUROCONTROL. Acesta centralizează informațiile de disponibilitate a rutelor ATS ne-permanente (CDR) din toate AUP-urile și le compilează într-o listă numită "Conditional Route Availability Message" e-AMI, ce sunt folosite de operatorii aerieni în procesul de planificare a zborurilor.

4.2.5. NIVELUL 3 MSA (ASM) - Utilizarea în timp real a spațiului aerian

4.2.5.1. Activitatea la nivelul 3 constă în activarea/dezactivarea sau realocarea în timp real a spațiului aerian alocat la nivelul 2 și rezolvarea problemelor specifice dintre unitățile ATS și/sau controlorii militari și civili.

4.2.5.2. Accesul în timp real la toate datele de zbor necesare, inclusiv intențiile controlorilor, cu sau fără sisteme de sprijin, permite utilizarea optimă și reducerea necesității segregării spațiului aerian.

4.3. Structuri flexibile de spațiu aerian și proceduri

4.3.1. Generalități

4.3.1.1. Conceptul UFSA (FUA) utilizează structuri de spațiu aerian și proceduri potrivite pentru alocarea și/sau utilizarea temporară, cum ar fi Rute condiționale (CDR), Zone Temporar Rezervate (TRA), Zone Temporar Segregate (TSA), Zone restricționate (R) și Zone periculoase (D), Zone transfrontaliere (CBA), Spațiu aerian utilizat prin coordonare redusă (RCA) și Spațiu aerian utilizat prin coordonare prealabilă (PCA).

4.3.2. Rute condiționale (CDR)

4.3.2.1. O rută condițională (CDR) este o rută ATS sau o porțiune din aceasta care poate fi planificată și utilizată doar în anumite condiții. CDR-urile permit definirea rutelor directe și alternative pentru completarea și legătura cu structura de rute existentă.

4.3.2.2. CDR-urile reprezintă partea nepermanentă a rețelei de rute ATS publicate și sunt stabilite la nivel 1, astfel:

- prin zone în care există posibilitatea de rezervare temporară (ex. TRA sau TSA), cu program de deschidere/închidere în funcție de activitatea militară asociată, și/sau
- datorită condițiilor ATC specifice (ex. restricții de trafic sau compatibilitatea sectorizării ATC), cu program de deschidere/închidere în funcție numai de necesitățile civile.

4.3.2.3. Proprietățile CDR-urilor, incluzând categoria, direcția și identificatorul de rută vor fi publicate în AIP România.

4.3.2.4. CDR-urile sunt împărțite în diferite categorii în funcție de disponibilitate și posibilitățile de planificare a zborurilor. Un CDR poate fi stabilit la Nivelul 1 în una sau mai multe din următoarele categorii:

4.3.2.4.1. Categoria unu (CDR1) - CDR planificabilă permanent

4.3.2.4.1.1. CDR 1 sunt disponibile pentru planificarea conform perioadelor de timp publicate în AIP România.

4.3.2.4.1.2. Când o CDR este estimată a fi disponibilă pentru mai mult timp, aceasta poate fi declarată planificabilă permanent pentru perioada de timp stabilită și publicată ca CDR1 în AIP România.

4.3.2.4.1.3. Închiderea unei CDR1, care necesită modificarea planurilor de zbor afectate, trebuie notificată cu suficient timp înainte. Orice închidere excepțională a unei CDR1 care nu implică acțiuni privind planificarea zborului din partea operatorilor aerieni, poate fi gestionată tactic când este necesar.

4.3.2.4.2. Categoria doi (CDR2) - CDR care nu este permanent planificabilă.

4.3.2.4.2.1. CDR2 pot fi disponibile pentru planificarea zborului. Zborurile pot fi planificate pe o CDR 2 în conformitate cu condițiile publicate zilnic în (E-AMI) sau alt document echivalent.

4.3.2.4.2.2. CDR2 fac parte dintr-un scenariu predefinit în funcție de alocarea zonelor asociate gestionate de AMC.

4.3.2.4.3. Categoria trei (CDR3) - CDR neplanificabile.

4.3.2.4.3.1. CDR3 nu sunt disponibile pentru planificarea zborului. Zborurile nu trebuie planificate pe aceste rute, dar unitățile ATC pot emite autorizări la nivel tactic pe rutele respective atunci când acestea sunt disponibile.

4.3.2.4.3.2. CDR3 sunt acele rute CDR care sunt estimate a fi disponibile imediat ce activitatea în zonele asociate gestionate de AMC a încetat.

4.3.2.4.3.3. După coordonarea cu ATS sau unitatea de control militară responsabilă în zonele asociate gestionate de AMC, controlorul GAT poate transmite unei aeronave instrucțiuni/autorizări prin care permite trecerea acesteia prin zona respectivă utilizând o rută CDR3 predefinită.

4.3.2.4.3.4. CDR3 sunt publicate în AIP România ca CDRs utilizabile numai prin instrucțiuni/autorizări ATC și nu sunt subiectul alocării de către AMC în ziua precedentă.

4.3.3. Restricționarea și rezervarea temporară a spațiului aerian

4.3.3.1. Procesul de alocare temporară a spațiului aerian (TAA) reprezintă procesul de alocare a spațiului aerian cu dimensiuni definite destinat pentru rezervare/segregare temporară (TRA/TSA) sau restricționare (D/R) și identificat la modul general ca zonă "gestionată de AMC".

4.3.3.2. Ținând cont de activitățile care se desfășoară în zone și de posibilitatea de tranzitarea acestora, pot fi stabilite două tipuri de spațiu aerian rezervat:

- Zona rezervată temporar (TRA) este un volum de spațiu aerian definit care în mod normal se află sub responsabilitatea unei autorități de aviație, care prin acord comun este temporar rezervată, pentru folosire specifică pentru altă autoritate de aviație și prin care, pe perioada respectivă, alt trafic poate tranzita numai cu autorizare ATC.

- Zona segregată temporar (TSA) este un volum de spațiu aerian definit care în mod normal se află sub responsabilitatea unei autorități de aviație, care este temporar segregată, prin acord comun, pentru folosire exclusivă pentru altă autoritate de aviație și prin care, pe perioada respectivă, alt trafic nu este autorizat să tranziteze.

4.3.3.3. TRA/TSA-urile vor fi stabilite la nivel 1, alocate de AMC la nivel 2 în funcție de cererile zilnice și activate la nivelul 3 pentru perioade de timp corespunzătoare nevoilor zilnice de spațiu aerian ale utilizatorilor civili sau militari. Pentru a asigura desfășurarea mai multor activități în aceeași zonă, TRA sau TSA poate fi împărțit în mai multe subzone la Nivelul 1 și publicate astfel în AIP România. Procesul de activare/dezactivare a subzonelor permite acomodarea situațiilor de modificare a traficului și necesitățile utilizatorilor spațiului aerian.

4.3.3.4. TRA/TSA sunt stabilite în funcție de necesități pentru zborurile civile, militare, cercetare științifică, școală, testare, sau alte activități de natură temporară. TRA/TSA sunt stabilite în conformitate cu reglementările naționale și alocate de AMC pentru activități specifice.

4.3.3.5. TRA/TSA, ca zone gestionate de AMC, suplimentează, înlocuiesc sau modifică, unde este posibil, zonele restricționate (R) sau periculoase (D). În anumite situații, de exemplu în spațiul aerian deasupra apelor internaționale sau datorită dificultăților de notificare a statutului spațiului aerian definit în anumite clase de spațiu

aerian către utilizatorii spațiului aerian sau datorită cerințelor legislației naționale, se pot menține zonele restricționate (R) sau periculoase (D).

4.3.4. Zone transfrontaliere (CBA)

4.3.4.1. O zonă transfrontalieră (CBA) este un spațiu aerian restricționat sau rezervat (TRA/TSA) deasupra frontierei comune dintre două sau mai multe state în scopul satisfacerii unor cerințe operaționale specifice. CBA sunt stabilite pentru a asigura zborurile militare de antrenament sau alte zboruri operaționale în ambele părți ale graniței. CBA nu sunt influențate de granițele naționale și sunt astfel stabilite încât să asigure desfășurarea operațiunilor de zbor GAT și OAT.

4.3.4.2. Înainte de stabilirea unei CBA este necesar să se semneze acorduri politice și militare între statele implicate. Acordurile oficiale pentru stabilirea și utilizarea CBA trebuie să cuprindă aspecte privind suveranitatea, apărarea, legalitatea, operaționale, de mediu și Căutare și Salvare.

4.3.5. Proceduri de coordonare prealabilă/redușă a spațiului aerian

4.3.5.1. Un spațiu aerian utilizat prin coordonare prealabilă (PCA) este o porțiune de spațiu aerian cu dimensiuni definite în care anumite zboruri GAT sunt permise a se desfășura în afara căilor aeriene (off-route) numai după coordonarea inițială dintre controlorii GAT și controlorii OAT.

4.3.5.2. Procedura PCA, ca alternativă de rezervare a spațiului aerian, presupune un bloc de spațiu aerian controlat în care activitățile militare se desfășoară pe bază ad-hoc, și prin care zborurile GAT sunt permise să tranziteze conform regulilor specificate în LoA dintre unitățile ATS implicate.

4.3.5.3. Un spațiu aerian cu coordonare redusă (RCA) este un volum de spațiu aerian de dimensiuni definite în interiorul căruia zborurile GAT sunt permise a se desfășura în afara căilor aeriene (off-route) fără ca pentru aceasta controlorii de trafic aerian GAT să inițieze o coordonare cu controlorii de trafic aerian OAT.

4.3.5.4. Când traficul OAT este de mică intensitate, cerința de coordonare civilo-militară pentru zborul GAT în afara căilor aeriene ar duce la încărcarea de lucru a controlorilor. În FIR București procedura RCA este folosită, în funcție de existența sau nu a activității militare, în conformitate cu procedurile de coordonare civilo-militare aplicabile.

4.3.5.5. Înainte de a permite zborul GAT în afara căilor aeriene, controlorul OAT care este responsabil pentru separarea dintre OAT și GAT trebuie să aibă acces în timp real la toate datele de zbor și radar necesare, inclusiv intențiile controlorilor, pentru toate zborurile GAT din zona sa de responsabilitate.

4.4. Aplicarea conceptului UFSA (FUA) în cazuri particulare

4.4.1. Rutele ATS

4.4.1.1. În conformitate cu prevederile OACI, o rută ATS este o rută specifică destinată pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian zborurilor GAT. În acest document, prin termenul de "rută ATS" se înțelege: rută aeriană în spațiul aerian superior, cale aeriană, rută consultativă, SID sau STAR, rută RNAV sau rută condițională (CDR).

4.4.1.2. Termenul "rută ATS permanentă" este folosit în acest document pentru a defini toate rutele ATS, altele decât rutele condiționale (CDR). De regulă o rută ATS permanentă nu este subiectul gestionării zilnice MSA (ASM) nivel 2 de către AMC. O rută ATS permanentă poate fi închisă numai în anumite condiții specificate în acorduri civilo-militare (exemplu: exerciții militare care necesită volume mari de spațiu aerian).

4.4.2 Spațiul aerian restricționat - zonele periculoase, restricționate, interzise (D, R, P)

4.4.2.1. Pentru anumite activități aeriene care implică un risc potențial asupra celorlalți utilizatori ai spațiului aerian, în funcție de cerințele de siguranță, se pot stabili zone periculoase (D), restricționate (R) și interzise (P). Zonele periculoase și restricționate pot fi identificate ca "zone gestionabile de AMC" și alocate de acesta ca și TRA/TSA-urile la Nivelul 2.

4.4.2.2. Orice zone R, D și P care nu sunt gestionate de AMC la Nivelul 2, vor fi utilizate conform reglementărilor și publicate în conformitate în AIP România.

4.4.3. Aplicarea conceptului UFSA (FUA) în spațiul aerian controlat În spațiul aerian controlat CDR, TRA/TSA și/sau zonele R și D gestionate de AMC sunt stabilite la Nivelul 1 ca structuri de spațiu aerian predeterminate pentru a fi alocate la Nivelul 2 și utilizate la Nivelul 3 conform condițiilor aplicabile utilizatorilor spațiului aerian civili și militari și de către unitățile de control al traficului aerian implicate.

4.4.4. Aplicarea conceptului UFSA (FUA) în spațiul aerian necontrolat În spațiul aerian inferior, TRA/TSA și/sau zonele R și D gestionate de AMC, se pot stabili atât în spațiul aerian controlat cât și în spațiul aerian necontrolat la Nivelul 1 ca structuri de spațiu aerian predeterminate pentru a fi alocate la Nivelul 2 și utilizate la nivelul 3 conform condițiilor cunoscute de utilizatorii spațiului aerian civili și militari. Pentru a fi cunoscute de toți utilizatorii, în mod deosebit utilizatorii VFR, zonele permanente sunt publicate în AIP România, în hărțile VFR și sunt activate/dezactivate prin publicarea în AUP/UUP și prin NOTAM.

4.5. Relațiile dintre ATS, MSA (ASM) și ATFCM

4.5.1. Generalități

4.5.1.1. Ca parte integrantă a Managementului Traficului Aerian (ATM), Managementul Spațiului Aerian (MSA (ASM)) se realizează în strânsă legătură cu Serviciile de Trafic Aerian (ATS) și cu Managementul Capacității și Fluxurilor de Trafic Aerian (ATFCM).

4.5.1.2. O structură de spațiu aerian reorganizată în scopul creșterii accesului de utilizare a spațiului aerian, trebuie să asigure creșterea capacității sistemului ATS și reducerea întârzierilor zborurilor GAT. Astfel organizarea spațiului aerian rezultată din alocarea zilnică a spațiului aerian de către AMC va duce la creșterea capacității sectoarelor ACC.

4.5.1.3. Pentru a asigura creșterea nivelului de utilizare a spațiului aerian, legătura dintre MSA (ASM) și ATFCM este armonizată la toate cele trei nivele UFSA (FUA), inclusiv compatibilitatea dintre procedurile și orele de lucru ATS, MSA (ASM) și ATFCM.

4.5.1.4. În faza inițială, toate activitățile care au implicații în Nivelul 2 pretactic și ATFCM, în particular emiterea de către AMC a AUP/UUP și de către CFMU a e-AIM/ANM se execută în conformitate cu un program stabilit în comun.

4.5.2. Relațiile dintre ATS, MSA (ASM) și ATFCM la nivel strategic - MSA (ASM) Nivel 1

4.5.2.1. Atât MSA (ASM) cât și ATFCM au o fază de planificare strategică. Pentru MSA (ASM) Nivelul 1 aceasta constă în revizuirea periodică a utilizării spațiului aerian bazată pe statistici și prognoze de trafic aerian.

4.5.2.2. La nivelul 1, ATFCM identifică punctele de conflict, capacitatea sectoarelor și dezechilibrul solicitărilor de spațiu aerian, care sunt analizate în paralel cu revizuirea de la Nivelul 1 MSA (ASM). Procesul de revizuire periodică la nivel național în care sunt implicați planificatorii de rute și de spațiu aerian, ACC/FMP și AMC vor fi în conformitate cu dezvoltarea capabilităților de navigație, evoluția tehnicilor ATC și cerințele utilizatorilor.

4.5.2.3. Planificarea, stabilirea și revizuirea rutelor ATS permanente și rutelor condiționale (CDR) este efectuată la nivel național și subregional european.

4.5.3. Relațiile dintre ATS, MSA (ASM) și ATFCM la nivel pretactic - MSA (ASM) Nivel 2

4.5.3.1. În faza pretactică ATFCM, EUROCONTROL scoate în evidență zonele aglomerate din punct de vedere capacitate ATC. Pentru rezolvarea capacității din sectoarele critice se pot folosi scenarii de rerutare în conformitate cu prevederile din RAD sau scenarii predefinite, în coordonare cu toate ACC/FMP implicate.

4.5.3.2 Cerințele utilizatorilor de spațiu aerian reprezintă baza pentru cererile și alocarea spațiului aerian restricționat/rezervat.

4.5.4. Relațiile dintre ATS, MSA (ASM) și ATFCM la nivel tactic - MSA (ASM) Nivel 3

4.5.4.1. Dacă în acordul dintre unitățile de trafic aerian implicate este agreată reducerea perioadei pentru activarea spațiului aerian restricționat/rezervat, spațiul aerian respectiv va permite ACC civil să deschidă CDR și să reruteze fluxurile de trafic aerian imediat după dezactivarea acestuia. Similar unitățile ATS responsabile pentru controlul OAT și/sau unitățile pentru controlul traficului aerian militar pot utiliza spațiul aerian restricționat/rezervat prin notificare în timp scurt. Pentru a mări sau combina spațiul aerian restricționat/rezervat, ACC civil poate alocă prin notificare în timp scurt, anumite nivele pe un segment de rută ATS pentru a fi utilizate temporar pentru zboruri OAT.

4.5.4.2. Utilizarea procedurii RCA, prin acordul direct dintre unitățile de control trafic aerian implicate, reduce încărcarea controlorilor GAT eliminând cerința coordonării individuale pentru orice zbor GAT în afara rutelor care se desfășoară conform procedurii PCA și permite rutarea directă și vectorizarea pentru ocolirea punctelor de intersecție foarte aglomerate.

4.5.4.3. În aceste circumstanțe, ATS, MSA (ASM) și ATFCM pot interfera. Astfel o unitate ATC poate îndeplini simultan atribuțiuni ATC, MSA (ASM) și prin FMP-ul respectiv, atribuțiuni ATFCM. De exemplu, identificarea de către ACC a unei zone de spațiu aerian restricționat/rezervat care a fost dezactivată mai devreme și astfel posibilitatea utilizării CDR din zona respectivă, este o funcție MSA (ASM) Nivelul 3. Identificarea CDR necesare pentru rezolvarea problemelor de capacitate ale unui sector dintr-un ACC sau chiar a întregului ACC este mai mult o funcție ATFCM Nivelul 2. Rerutarea fluxului de trafic GAT prin notificare imediată este o funcție ATFCM Nivelul 3. În același timp, controlul zborurilor GAT pe CDR noi deschise este o funcție ATS a ACC-ului. Controlul, coordonarea, siguranța și fluența traficului aerian, inclusiv semnalarea conflictelor GAT și OAT sunt de domeniul ATS.

ARTICOLUL 5

MANAGEMENTUL STRATEGIC AL SPAȚIULUI AERIAN - NIVELUL 1 MSA (ASM)

5.1. Generalități

5.1.1. "Managementul strategic al spațiului aerian la nivel 1" constă într-un proces comun, civil și militar, stabilit de Consiliul pentru Managementul Spațiului Aerian (CMSA). CMSA elaborează politica națională MSA (ASM) și execută planificarea strategică necesară, ținând cont de cerințele utilizatorilor spațiului aerian național și internaționali și de cerințele furnizorilor ATS.

5.1.2. CMSA este o structură civilo-militară ce funcționează pe baza unui regulament stabilit și aprobat de membrii acestuia. CMSA nu are personalitate

juridică și funcționează fără buget propriu. Cheltuielile și logistica necesare pentru funcționarea CMSA se asigură prin grija Ministerului, Transporturilor și Infrastructurii și Ministerului Apărării Naționale.

5.1.3. Principală funcție a CMSA este de a asigura utilizarea eficientă și în siguranță a spațiului aerian și rețelei de rute ATS din FIR București și de a furniza o gestionare operațională continuă și transparentă a acestuia prin acorduri armonizate bazate pe colaborarea în planificarea spațiului aerian cu statele vecine.

5.1.4. Această funcție se poate îndeplini prin dezvoltarea, aprobarea și punerea în aplicare a unei politici naționale comune privind alocarea cu maximă eficiență a spațiului aerian și revizuirea periodică a acestuia luând în considerare cerințele tuturor structurilor, inclusiv cerințelor privind securitatea și apărarea națională, cerințele de mediu și orice alte cerințe particulare ale statelor vecine.

5.1.5. Președintele Consiliului convoacă ședințele CMSA, din proprie inițiativă sau la inițiativa uneia din părțile reprezentate, acestea se desfășoară în prezența a minim două treimi din membrii săi, iar hotărârile se adoptă în unanimitate. Hotărârile CMSA se pot adopta prin acordul direct exprimat în ședință sau prin corespondență. La ședințele CMSA pot participa ca invitați și alte persoane, în funcție de specificul problemelor ce se abordează.

5.1.6. CMSA emite, în domeniul său de competență, hotărâri pentru aprobarea modificării și utilizării spațiului aerian din FIR București. Hotărârile sunt obligatorii pentru toți participanții la managementul pre-tactic și tactic al spațiului aerian.

5.2. Consiliul pentru Managementul Spațiului Aerian

5.2.1. Obiective strategice

Consiliul pentru Managementul Spațiului Aerian are următoarele obiective strategice:

a) Să mențină și să urmărească permanent îmbunătățirea managementului sigur și efectiv al spațiului aerian din FIR București;

b) Să reglementeze corect și eficient organizarea și managementul spațiului aerian.

c) Să asigure încredere și respect între structurile responsabile pentru managementul spațiului aerian și alte părți interesate, prin intermediul consultării și cooperării;

d) Să mențină și să perfecționeze nivelul serviciilor prin planificare și monitorizare la nivel strategic a proceselor și activităților din domeniul ATM;

e) Să asigure utilizarea nediscriminatorie a spațiului din FIR București de către toți utilizatorii;

f) Să asigure armonizarea procedurilor de management al spațiului aerian cu statele vecine;

g) Să asigure monitorizarea periodică privind conformitatea cu Conceptul UFSA (FUA) la toate nivelurile.

5.2.2. Atribuțiuni specifice

a) elaborează politica națională privind managementul spațiului aerian în FIR București;

b) se asigură că la Nivelul 2 și 3 sunt definite și implementate reguli de prioritate și proceduri de negociere pentru alocarea spațiului aerian;

c) asigură, cel puțin anual, reanalizarea spațiului aerian din FIR București cu privire la aplicarea efectivă a Conceptului UFSA (FUA), ținând cont de cerințele utilizatorilor de spațiu aerian.

d) asigură, când este necesar, stabilirea de noi structuri de spațiu aerian flexibile;

e) stabilește modalitatea de colaborare între autoritățile civile și militare pentru a facilita aplicarea Conceptului UFSA (FUA);

- f) asigură la Nivelul 1 introducerea procedurilor pentru alocarea zilnică a structurilor de spațiu aerian stabilite, ad-hoc și mobile;
- g) analizează dacă legislația națională din domeniul MSA (ASM) este corespunzătoare și propune actualizarea acestei dacă este cazul;
- h) asigură stabilirea procesului de coordonare între toate nivelurile MSA (ASM);
- i) asigură stabilirea mijloacelor și procedurilor de coordonare civilo-militare în timp real;
- j) asigură armonizarea termenilor și definițiilor civile și militare aplicabile în implementarea Conceptului UFSA (FUA);
- k) solicită ca în orice moment volumul de spațiu aerian restricționat sau rezervat optim de unitățile ATS și folosit de utilizatori să fie menținut la un nivel minim necesar așa încât să se asigure cerințele naționale operaționale și de siguranță;
- l) asigură stabilirea unei politici comune pentru porțiunile de spațiu aerian unde sunt implicate mai multe state;
- m) asigură reanalizarea periodică, cel puțin o dată pe an, a spațiului aerian din FIR București, cât și a spațiului aerian utilizat în comun cu mai multe state;
- n) solicită întocmirea studiilor de siguranță pentru toate propunerile de modificări de spațiu aerian din FIR București;
- o) verifică raportarea anuală privind aplicarea utilizării flexibile a spațiului aerian în conformitate cu cerințele reglementărilor aplicabile.

5.2.3. Principiile de funcționare ale CMSA

5.2.3.1. Generalități

Principiile care asigură îndeplinirea de către CMSA a Obiectivelor strategice și Atribuțiilor specifice sunt în principal legate de siguranță, consultare, cooperare și mediu.

5.2.3.2. Siguranța

5.2.3.2.1. CMSA trebuie să se asigure de respectarea cerințelor reglementărilor naționale și internaționale aplicabile privind sistemul de management al siguranței în domeniul furnizorilor de servicii de navigație pentru zborurile GAT.

5.2.3.2.2. CMSA trebuie să se asigure de respectarea cerințelor reglementărilor aplicabile privind întocmirea studiilor de siguranță, atunci când sunt planificate sau implementate modificări în sistemul ATM.

5.2.3.2.3. CMSA trebuie să se asigure că personalul implicat este calificat și pregătit corespunzător, înainte de implementarea modificărilor în sistemul ATM.

5.2.3.2.4. CMSA se va conforma, cât de mult posibil, bunelor practici internaționale și trebuie să se asigure că procesul de modificare al spațiului aerian, procedurile și instrucțiunile sunt compatibile cu procedurile civile și militare aplicabile privind siguranța.

5.2.3.3. Consultarea

5.2.3.3.1. CMSA trebuie să se asigure că, acolo unde este necesar, înainte de introducerea unor modificări în structura spațiului aerian din FIR București, au fost consultate toate părțile implicate.

5.2.3.3.2. CMSA se asigură că planificarea și modificarea spațiului aerian se face ținând cont de interesele tuturor părților implicate, civile sau militare fără a avantaja nicio structură.

5.2.3.4. Cooperarea

5.2.3.4.1. Trebuie menținută o strânsă cooperare cu toții partenerii naționali și internaționali astfel încât să se asigure consistența între politica de planificare și modificare a spațiului aerian cu programele organizațiilor naționale și internaționale.

5.2.3.5. Mediul

5.2.3.5.1. Propunerile de planificare și modificare a spațiului aerian trebuie să țină cont de impactul asupra mediului înconjurător, fără a afecta siguranța zborurilor.

5.2.4. Delegarea de competențe

5.2.4.1. CMSA poate delega competențe unor structuri specializate sau grupuri de lucru comune formate din specialiști în domeniul ATM, civili sau militari, care să analizeze și să emită recomandări privind propunerile de modificare a spațiului aerian din FIR București.

5.2.4.2. Componenta, modul de lucru și atribuțiunile acestor specializate sau grupuri de lucru comune vor fi stabilite prin hotărâri emise de CMSA.

5.3. Formularea politicii comune privind spațiul aerian și procesul de revizuire

5.3.1. În acest context termenul politică reprezintă "o regulă de decizie permanentă care oferă îndrumare privind tipul acțiunilor acceptabile sau neacceptabile, pentru cei care au responsabilități executive".

5.3.2. Politica comună privind spațiul aerian cuprinde șase etape (Figura nr. 1), după cum urmează:

1. identificarea modificării;
2. analiza impactului potențial;
3. decizia de începere a procesului de modificare;
4. consultarea;
5. aprobarea; și
6. publicarea.

5.3.3. Un element esențial al politicii comune privind spațiul aerian îl reprezintă coordonarea și acordul intern dintre organizațiile de aviație civilă și militară corespunzătoare, activități care trebuie desfășurate înainte de începerea consultărilor externe.

5.3.4. Atunci când consideră necesar CMSA va solicita o analiză de impact care, în funcție de natura modificării, să conțină o analiză de siguranță, impactul asupra mediului, o analiză din punct de vedere al legalității, o analiză din punct de vedere al costurilor și alte aspecte care se consideră necesare.

Figura 1.

Formularea politicii comune privind spațiul aerian și procesul de revizuire

5.4. Procesul de modificare a spațiului aerian

5.4.1. CMSA trebuie să se asigure că inițierea, analizarea, aprobarea și implementarea propunerilor de modificare a spațiului aerian respectă nivelul de siguranță și etapele stabilite.(Figura nr. 2).

5.4.2. Structura care inițiază propunerea de modificare a spațiului aerian trebuie să transmită către CMSA toate detaliile privind modificarea, inclusiv studiul de siguranță și/sau rezultatul consultărilor cu structurile implicate, după caz.

5.4.3. CMSA asigură prin negociere găsirea unei soluții agreeate de toate părțile în cazul în care în procesul de consultare structurile implicate au opinii diferite privind respectiva propunere de modificare de spațiu aerian.

5.4.4. Propunerile de modificare a spațiului aerian care trebuie publicate cu respectarea ciclului AIRAC, trebuie inițiate cu suficient timp înainte pentru a asigura respectarea termenelor respective.

Figura 2.
Procesul de modificare a structurii spațiului aerian

5.5. Managementul dinamic al spațiului aerian

5.5.1. Generalități

5.5.1.1. Scopul managementului dinamic al spațiului aerian (DAM) este de a stabili metodele de utilizare a spațiului aerian într-o manieră dinamică, cât mai apropiat posibil de ora de operare, pentru o mai bună adaptare la cerințele utilizatorilor în conformitate cu operațiunile ce s-ar putea dezvolta la nivelul rețelei ATS. Astfel, DAM ar trebui să completeze activitățile MSA (ASM) desfășurate, de regulă, la nivelul 2 MSA (ASM), care însă sunt restricționate la o perioadă limitată de timp.

5.5.1.2. Procesul DAM se referă la folosirea unor proceduri suplimentare pentru descrierea și alocarea spațiului aerian, și transmiterea informațiilor asociate cu scopul de a îmbunătăți procesul curent UFSA (FUA) pentru a răspunde unor cerințe specifice de spațiu aerian și/sau de optimizare a structurii de rute.

5.5.1.3. DAM se aplică în planificarea, alocarea și utilizarea structurilor dinamice de spațiu aerian pentru a obține cea mai optimă capacitate de spațiu aerian ca parte a unei structuri definite de configurație de spațiu aerian. Acest lucru se poate realiza prin folosirea unor structuri de spațiu existente sau prin definirea unora ad-hoc.

5.5.1.4. Elementele pentru planificarea unei structuri de spațiu aerian dinamic sunt:
o mai bună alegere a rutelor prin includerea unei opțiuni de oferire de rute alternative ca o funcție a sistemului modular de rezervare și restricționare a spațiului aerian;

flexibilitate mai mare pentru a răspunde cerințelor operaționale militare notificate în timp scurt, prin utilizarea porțiunilor de spațiu aerian existente sau adiționale;

o listă pregătită în avans cu zonele ce pot fi rezervate sau restricționate, respectiv cu rutele asociate acestora ce pot fi activate printr-un proces CDM pentru a rezolva modificările pe termen scurt în planificarea rutelor sau a cererii de trafic aerian civil GAT în coordonare cu solicitările de rezervare și restricționare a spațiului aerian, adaptate să se potrivească cu antrenamentul militar și profilul operațional.

activare proactivă de rute/rezervare de spațiu aerian sau alocare de restricții printr-un proces comun de luare a deciziilor, care să includă modificările pe termen scurt privind modalitățile de rutare și cererile de trafic aerian civil.

5.5.1.5. Odată ce se implementează un sistem adecvat de avertizare, "structurile ad-hoc", indiferent că sunt rute sau zone, ar putea fi stabilite doar în acest scop pentru a rezolva cerințele operaționale pe termen scurt, altfel decât prin procedura normală stabilită pentru nivelul 1. Înființarea unor astfel de structuri ad-hoc la nivel MSA (ASM) 2 sau 3 vor trebui să folosească criteriile din Procedurile comune aplicabile.

5.5.1.6. Înainte de a implementa orice fel de proces DAM la cele trei nivele MSA (ASM), următoarele subiecte trebuie analizate pentru a putea îmbunătăți conceptul de bază UFSA (FUA):

Trasarea structurilor de spațiu aerian: Nivelul 1 MSA (ASM) stabilește structurile de spațiu aerian și le definește condițiile de utilizare printr-o serie de opțiuni bazate pe sub-divizarea unor zone de spațiu aerian rezervat sau restricționat temporar și un număr sporit de rute condiționale asociate. Nivelul 1 MSA (ASM) definește și

stabilește de asemenea procesele și procedurile ce permit trasarea unor structuri de spațiu aerian ad-hoc suplimentare ce pot fi folosite la nivel 2 sau 3 MSA (ASM).

Alocarea structurilor de spațiu aerian: La nivel 2 MSA (ASM), procesul de alocare și planificare a spațiului aerian permite alocarea unei configurații specifice de spațiu aerian, bazată pe o structură de spațiu aerian predefinită sau pe una ad-hoc, ca răspuns la o cerere specifică de spațiu aerian și-sau de optimizare de rute. La nivel 3 MSA (ASM) va trebui implementat un proces de luare a deciziilor specific, care să le permită tuturor partenerilor implicați să discute, să modifice sau să agreeze pe termen scurt în privința alocării sau realocării de spațiu aerian în ziua de operare.

Transmiterea informațiilor despre structurile de spațiu aerian: Echipamentele tehnice și informatice ale sistemului MSA (ASM) sunt folosite la nivel doi și trei MSA (ASM) pentru a-i informa pe toți utilizatorii de spațiu aerian afectați despre orice modificare de spațiu aerian rezultată în urma unui proces DAM, și pentru a crește siguranța.

5.5.1.7. În cadrul acestor procese de planificare, alocare și utilizare a structurilor dinamice de spațiu aerian, rutele ATS și rutele condiționale CDR trebuie să fie planificabile, în timp ce spațiile aeriene restricționate sau rezervate predefinite sau create ad-hoc vor trebui să rămână inactive până când nu sunt alocate oficial.

5.5.1.8. Procesul DAM le permite tuturor utilizatorilor de spațiu aerian să urmeze profilele de zbor preferate și flexibile și mai asigură încă două beneficii majore:

Tratament echitabil în alocarea spațiului aerian și a rutelor solicitate în termen scurt;

Avertizarea operatorilor aeriени despre posibilitatea de a folosi alte rute alternative.

Procesul UFSA (FUA) îmbunătățit prin utilizarea managementului dinamic al spațiului aerian

MSA (ASM)	MSA (ASM) Nivel 1	MSA (ASM) Nivel 2	MSA (ASM) Nivel 3
Trasarea și proiectarea spațiului aerian	UFSA (FUA) - de bază	- Procesul de proiectare a spațiului aerian	Stabilirea structurilor de spațiu aerian (cu un număr limitat de scenarii)

		- Stabilirea structurilor de spațiu aerian ce pot oferi o alegere mărită a opțiunilor de rute și flexibilitate în extinderea sau subdivizarea zonelor de antrenament.			
	Management dinamic al spațiului aerian		Structură Ad-hoc		Structură Ad-hoc
		- Procesul de trasare a spațiilor aeriene stabilite ad-hoc			
	UFSA (FUA) de bază	Reguli de prioritate și proces de negociere	Procesul de curent AMC	Restricționat la activare/dezactivare în timp real	
Alocarea spațiului aerian	Management dinamic al spațiului aerian	"Modus Operandi" al scenariilor predefinite	Proces AMC îmbunătățit ce se desfășoară mult mai aproape de ora de operare	Proces CDM pe termen foarte scurt	
Informarea, colectarea și diseminarea	UFSA (FUA) de bază Management dinamic al spațiului aerian	AIP/NOTAM Bază de date spațiu aerian	AUP/UUP/e-AMI/e-AIM Bază de date spațiu aerian	Tel/Fax/Radio/NOTAM/FPPS Bază de date spațiu aerian Tel/Radio/Data Link	

5.5.2. Zonele ad-hoc se stabilesc pentru activități specifice (ex. exerciții militare, demonstrații aeriene, concursuri aeriene, etc), prin LoA sau protocoale semnate de toate structurile implicate.

5.5.3. Zonele ad-hoc sunt gestionate de AMC și sunt alocate și activate în conformitate cu prevederile cuprinse în procedurile de alocare aplicabile zonelor de spațiu aerian restricționat/rezervat.

5.6. MSA (ASM) deasupra apelor internaționale (High Seas)

5.6.1. Aplicarea Conceptului UFSA (FUA) în spațiul aerian deasupra apelor internaționale nu trebuie să intre în contradicție cu prevederile Convenției de la

Chicago și Anexele acesteia și cu prevederile Legii Mării (Law of the Sea) din Convenția Națiunilor Unite. Procedurile stabilite nu trebuie să îngreueze zborul aeronavelor civile sau de stat în aceste zone, iar activitățile militare din respectivele zone trebuie notificate în prealabil.

5.6.2. În conformitate cu prevederile RACR RA, în spațiul aerian deasupra apelor internaționale se pot stabili numai zone periculoase D, acestea fiind gestionate de AMC în conformitate cu prevederile procedurilor de alocare a zonelor de spațiu aerian restricționat/rezervat.

5.6.3. CMSA trebuie să se asigure că procedurile aplicabile CMSA cuprind prevederi privind coordonarea zborurilor în spațiul aerian deasupra apelor internaționale, iar această coordonare se face pe cât posibil direct între unitățile ATS militare responsabile pentru activitate și unitățile ATS civile responsabile pentru furnizarea serviciilor de trafic în zona respectivă.

5.7. Accesul înainte de ora planificată la rutele de week-end

5.7.1. Generalități

5.7.1.1. Procedurile EAW au fost agreeate la nivel internațional pentru a ușura accesul înainte de ora planificată la rutele de week-end/condiționale în zilele încărcate de vineri pe timpul sezonului de vară și sunt revizuite ori de câte ori este necesar ținând seama de experiența obținută.

5.7.1.2. Procesul EAW se bazează pe un acord general al statelor participante prin care se garantează accesul în minim 26 de zile de vineri încărcate pe an, începând cu prima vineri din luna mai până la ultima vineri din luna octombrie, inclusiv.

5.7.1.3. Scopul principal al Acordului internațional referitor la rutele EAW pentru zilele de vineri încărcate agreeate este de a informa operatorii aerieni în mod corespunzător, prin publicarea în AIP-uri și de a le permite acestora să-și planifice zborurile în avans pe rutele condiționale reclasificate special ca CDR1 pentru acest scop.

5.8. Operațiuni la limita FIR și transfrontaliere

5.8.1. Generalități

5.8.1.1. Scopul operațiilor la limita FIR și transfrontaliere (CBO) este de a stabili un proces care să permită desfășurarea activităților unuia sau a mai multor state, într-o zonă stabilită în spațiul aerian deasupra frontierei internaționale sau în spațiul aerian aflat în interiorul teritoriului de suveranitate al altui stat.

5.8.1.2. Procesul CBO analizează cerințele pentru spațiul aerian rezervat (TSA/TRA) și spațiul aerian restricționat (D/R) prin alocarea și utilizarea în comun a zonelor transfrontaliere (CBA) precum și prin utilizarea în comun a TRA/TSA existente, relocate sau noi apărute, incluzând zonele gestionabile AMC D și R, stabilite în întregime în spațiul aerian aflat sub jurisdicția unui stat vecin.

5.8.1.3. Aplicarea CBO/operațiilor la limita FIR se realizează în baza acordurilor încheiate cu alte state, care stabilesc modalitățile de cooperare pentru a diminua diferențele de reglementare și procedurale. Acordurile conțin toate aspectele legale, operaționale și tehnice (suveranitate, operații, mediul înconjurător și căutare și salvare) și specifică un set comun de criterii de eșalonare între zborurile civile și militare.

5.8.1.4. Acordul cadru de aplicare a CBO stabilit cu celelalte state ține cont de următorii factori:

- a) responsabilitatea și răspunderea juridică pentru furnizarea ATS;
- b) responsabilitatea SAR;
- c) procedurile ATS și limba comună de utilizare;
- d) alocarea codului SSR;

- e) felul zborului (VFR sau IFR);
- f) numărul maxim de aeronave participante;
- g) procedurile de coordonare armonizate și schimbul datelor plan de zbor;
- h) comunicații;
- i) proceduri de notificare privind apărarea aeriană;
- j) proceduri comune AMC;
- k) planificarea/proceduri de planificare, relaționare cu AMCs interesate;
- l) proceduri de activare/dezactivare, relaționare cu AMCs interesate;
- m) reguli de prioritate;
- n) proceduri de raportare a incidentelor ATS;
- o) aspecte de mediu înconjurător.

5.8.1.5. După stabilirea CBA sau agreearea utilizării în comun a TRA/TSA sau a zonelor gestionabile D sau R, conform criteriilor menționate mai sus, statele implicate definesc și utilizează următoarele criterii de utilizare:

- a) perioadele de activitate ținând cont de sărbătorile naționale;
- b) furnizorii ATS autorizați pentru furnizarea ATS;
- c) alte unități certificate să controleze traficul în CBA/TRA/TSA sau zonele D sau R comune;
- d) utilizatorii spațiului aerian autorizați să folosească CBA/TRA/TSA sau zonele D sau R și numărul maxim de aeronave participante;
- e) limba comună utilizată;
- f) procedurile de control trafic aerian, incluzând felul zborului (VFR, IFR), alocarea codului SSR și procedurile de apărare aeriană și/sau ATC asociate CBA/TRA/TSA sau zonele D sau R comune, pentru:
 - zborurile în evoluție;
 - zborurile care tranzitează;
 - zborurile care intră/ies.
- g) procedurile pentru zborurile care operează independent în CBA/TRA/TSA sau zonele D sau R comune (ex. UAS);
- h) criteriile de eșalonare pentru traficul care operează sau traversează CBA/TRA/TSA sau zonele D sau R comune; sau între traficul din interiorul zonelor și traficul care ocolește acele zone;
- i) mijloace ATS obligatorii (ex. radar primar, radar secundar, acoperirea frecvențelor radio, etc.);
- j) mijloace de coordonare obligatorii (ex. comunicații directe controlor-controlor, schimb de date radar și plan de zbor, etc.);
- k) proceduri de contingență în eventualitatea întreruperii ATS; și
- l) proceduri de raportare a incidentelor ATS de la nivelul MSA (ASM) 2/3 către nivelul 1 MSA (ASM).

5.8.2. Zonele transfrontaliere (CBA)

5.8.2.1. Împreună cu statele vecine se optimizează structurile de spațiu aerian și rutele aeriene în spațiul aerian din apropierea frontierei naționale, atunci când există cerințe naționale pentru stabilirea TSA/TSA și zone D sau R deasupra frontierei de stat. Aceasta se realizează prin stabilirea de CBA în regim de TRA/TSA, sau zone D sau R gestionabile AMC, cu CDR asociate, în beneficiul zborurilor GAT și OAT, fără a fi limitate de frontiera internațională.

5.8.2.2. CBA stabilite pot fi folosite și de utilizatorii statului(elor) vecin(e). Alocarea CBA între utilizatorii de spațiu aerian potențiali se realizează de AMC desemnată în baza unor reguli de prioritate definite la Nivelul 1 MSA (ASM) și specificate în acordul încheiat.

5.8.2.3. În acordul cadru stabilit cu statele implicate se iau în considerare, adițional factorilor menționați la aliniatul 5.8.1.4, și următorii factori specifici CBA:

- a) delegare ATS;
- b) clasificarea spațiului aerian;
- c) sectorizarea ATC;
- d) criteriile de eșalonare între zborurile civile și militare; și
- e) posibilitatea subdivizării CBA.

5.8.2.4. După stabilirea CBA, statele implicate definesc și agreează criteriile de folosire CBA și stabilesc clasificarea spațiului aerian delimitat de CBA, în conformitate cu prevederile ICAO.

5.8.2.5. Între AMC implicate se stabilește un proces AMC comun, care să includă procedurile privind planificarea rezervărilor de spațiu aerian, cererilor și alocațiilor, activărilor și dezactivărilor de spațiu aerian, în baza regulilor de prioritate stabilite și a orarului de lucru asociat. În cazul publicării unui CBA, AMC implicate vor stabili de comun acord cine este AMC Responsabil (Lead AMC), însărcinat cu publicarea în AUP/UUP a utilizării CBA.

5.8.3. TRA/TSA și zonele D sau R utilizate în comun

5.8.3.1. Dacă sunt argumente de folosire în comun a TRA/TSA și a zonelor D și R gestionabile AMC de către utilizatorii de spațiu aerian ai mai multor state, se stabilesc acorduri de acces la spațiul aerian utilizat în comun, pentru utilizarea mai eficientă a acestuia.

5.8.3.2. Alocarea TRA/TSA și a zonelor D și R gestionabile AMC folosite în comun se face de către AMC desemnat, prin aplicarea regulilor de prioritate stabilite în acordul încheiat la nivel 1 MSA (ASM).

5.8.3.3. Procedurile comune de operațiuni transfrontaliere/ la limita FIR/UIR de utilizare în comun a CBA, TRA/TSA și zonelor D și R cu unul sau mai multe state pot fi elaborate în baza regulilor de management comun al spațiului aerian.

5.8.3.4. În acordul cadru stabilit cu statele implicate se iau în considerare, adițional factorilor menționați la aliniatul 5.8.1.4 , și următorii factori specifici:

- a) desemnarea unui AMC responsabil;
- b) proceduri de tranzit OAT;
- c) procedura de autorizare diplomatică;
- d) responsabilitatea și răspunderea civilă pentru furnizarea ATS;
- e) criteriile de eșalonare între zborurile civile și militare;
- f) publicarea informațiilor de închidere/deschidere de rute;
- g) cunoașterea clasificării spațiului aerian.

5.8.4. CDR transfrontaliere

5.8.4.1. În colaborare cu statele vecine, se stabilesc CDR transfrontaliere, conform procesului de planificare comună, în cadrul grupurilor de lucru EUROCONTROL, pentru a permite tranzitul aeronavelor, experimentând modificări minime în procedurile ATS.

5.8.4.2. Procesul de coordonare cu statele vecine permite armonizarea maximă a categoriei, nivelelor de zbor și perioadei de disponibilitate a acestor CDR.

5.8.4.3. Dacă o rută condițională traversează zona de responsabilitate a mai multor AMC, AMC Responsabil va fi delegat să coordoneze disponibilitatea rutei printr-un acord comun al AMC implicate.

5.9. Rețeaua de rute ATS și dezvoltarea altor structuri de spațiu aerian

5.9.1. Planificarea și stabilirea rutelor ATS permanente și a rutelor condiționale (CDR), incluzând sistemul de rute de tranzit OAT precum și spațiul aerian

restricționat sau rezervat se desfășoară la nivel internațional și național în cadrul unui proces european coordonat.

5.9.2. Optimizarea rutelor ATS existente și viitoare și planificarea altor structuri de spațiu aerian se realizează prin procesul național de coordonare la Nivel 1.

5.9.3. Activitățile de optimizare se desfășoară în cadrul grupurilor de lucru EUROCONTROL, în concordanță cu procesul cooperativ de planificare.

5.9.4. Analiza folosirii spațiului aerian din FIR București, incluzând folosirea rutelor condiționale (CDR), a scenariilor de rerutare precum și a spațiului aerian restricționat sau rezervat se desfășoară anual.

5.10 Procesele internaționale și naționale la nivelul 1 MSA (ASM) pentru alocarea spațiului aerian la nivelul 2 MSA (ASM)

5.10.1. Conceptul CDR și procesul de alocarea temporară a spațiului aerian.

5.10.2. Alocarea pretactică a spațiului aerian de către AMC România la nivel 2 MSA (ASM) este executată prin activarea rutelor condiționale și a zonelor de spațiu aerian restricționat/rezervat în strânsă colaborare cu FMP București pentru a respecta procesele de coordonare colaborativă MSA (ASM)/ATFCM.

5.10.3. Dintre cele trei categorii de rute condiționale, numai CDR1 poate fi închisă și CDR2 poate fi alocată de AMC, ambele printr-un proces zilnic în conformitate cu regulile de alocare stabilite prin procedurile aplicabile.

5.10.4. Din considerente operaționale sau legate de probleme meteorologice, după o coordonare prealabilă cu FMP București, în conformitate cu procedurile MSA (ASM) de nivel 1, AMC România poate amenda conținutul AUP ce conține lista de rute condiționale CDR, valabile sau lista zonelor gestionate de AMC, prin publicarea unui UUP. Aceasta necesită analizarea unor aspecte variate, ce includ:

- a) controlul accesului într-un spațiu aerian unde se află situate TRA/TSA/LRR;
- b) orice impact negativ asupra măsurilor ATFCM în vigoare;
- c) orice efect semnificativ asupra zborurilor GAT/OAT ce au fost planificate să zboare sau să opereze printr-un spațiu aerian pe baza informațiilor publicate în e-AIM/AUP;
- d) posibilul impact asupra clasificării spațiului aerian ATS.

5.10.5. Regulile de prioritate și procesul de negociere pentru alocarea pretactică a spațiului aerian de către AMC sunt stabilite prin Procedurile de alocare a spațiului aerian restricționat și rezervat în FIR București.

5.11. Procesele internaționale și naționale la nivelul 1 MSA (ASM) pentru folosirea spațiului aerian la nivel 3 MSA (ASM)

5.11.1. Din considerente operaționale sau legate de probleme meteorologice, unitățile ATS civile și/sau militare, pot după o coordonare prealabilă și în conformitate cu procedurile MSA (ASM) de nivel 1 să amendeze deciziile MSA (ASM) de nivel 3 publicate în AUP/UUP, referitor la validitatea rutelor condiționale sau alocarea zonelor de spațiu aerian restricționat sau rezervat. Aceasta necesită analizarea unor aspecte variate, ce includ:

- a) controlul accesului într-un spațiu aerian unde se află situate TRA/TSA/LRR;
- b) orice impact negativ asupra măsurilor ATFCM în vigoare;
- c) orice efect semnificativ asupra zborurilor GAT/OAT ce au fost planificate să zboare sau să opereze printr-un spațiu aerian pe baza informațiilor publicate în e-AIM/AUP;
- d) posibilul impact asupra clasificării spațiului aerian ATS.

5.11.2. Folosirea simultană a unei rute condiționale și a zonei de spațiu aerian rezervat sau restricționat asociată poate apare atunci când natura activității din zonă și existența unui punct de coordonare eficient MSA (ASM) de nivel 3 civil/militar

permite folosirea în siguranță a unei rute condiționale printr-o zonă de spațiu aerian restricționat sau rezervat activă.

ARTICOLUL 6

FUNCȚIILE MANAGEMENTULUI SPAȚIULUI AERIAN LA NIVEL 2

6.1. Generalități

6.1.1. AMC România îndeplinește atribuțiunile MSA (ASM) nivel 2 în conformitate cu regulile de prioritate în alocarea spațiului aerian și regulile de negociere stabilite prin procedurile de lucru aprobate. AMC România funcționează ca punct focal pentru managementul spațiului aerian la nivel 2, îmbunătățește coordonarea civilo-militară națională și internațională și alocă la solicitările Agențiilor Aprobate (AA) zonele gestionabile AMC pentru a asigura utilizarea flexibilă a spațiului aerian.

6.1.2. AMC România conduce operațiunile de management și alocare a spațiului aerian la nivel 2 într-o manieră hotărâtoare, oportună și eficientă și rezolvă solicitările conflictuale de rezervare de spațiu aerian.

6.1.3. Evenimentele majore, planificate în avans, cum ar fi exercițiile militare pe scară mare, care necesită spațiu aerian segregat suplimentar necesită coordonare MSA (ASM) la nivel 1. Ulterior toate aceste activități vor fi anunțate printr-un NOTAM și/sau printr-un supliment la AIP.

6.1.4. După ce AMC România a încheiat procesul de alocare a spațiului aerian prin promulgarea AUP-ului, este posibil să fie necesare anumite modificări în această alocare. Astfel de modificări vor fi efectuate de AMC România prin emiterea unui AUP Actualizat (UUP) și constă din anulări, modificări sau cereri noi de spațiu aerian.

Figura 3.

Operațiunile AMC România.

6.2. Responsabilități

6.2.1. AMC România este responsabilă pentru operațiunile de alocare și administrare zilnică a spațiului aerian - MSA (ASM) Nivel 2. În particular, AMC România:

a) acționează ca punct focal în coordonarea zilnică a managementului pre-tactic al spațiului aerian din FIR București sau, atunci când e cazul, și la nivel internațional;

b) colectează și analizează toate solicitările de spațiu aerian care ar putea necesita rezervare/segregare de spațiu de spațiu aerian, luând în considerare și deciziile de alocare stabilite la nivel 1 în cazul unor exerciții militare majore, spectacole aeriene și altele asemenea;

c) analizează cererile de disponibilizare a CDR folosind informații de încărcare de trafic aerian, eventuale probleme de capacitate ATS și întârzierile ATS prognozate, toate aceste informații puse la dispoziție de FMP București;

d) rezolvă situațiile conflictuale în cazul solicitărilor spațiului aerian rezervat și restricționat și CDR folosind toate informațiile pertinente;

e) rezolvă situațiile conflictuale prin aplicare procedurilor de prioritate stabilite, prin renegociere, realocare sau prin segregare ;

f) coordonează cu AMC-urile vecine folosirea uniformă a CDR-urilor care trec granița;

g) activează rutele condiționale de tip CDR2 în concordanță cu procedurile stabilite pentru o perioadă minimă de 2 ore exceptând situațiile când acestea sunt activate ca o extensie a unei rute condiționale de tip CDR1

h) decide, în conformitate cu criteriile stabilite prin procedurile de lucru aprobate, ca rutele CDR1 închise, să poată fi utilizate în timp real la nivel 3 ținând cont de statutul zonelor asociate (spațiu aerian rezervat și restricționat);

i) Promulgă alocarea spațiului aerian prin transmiterea unui AUP/NOTAM către Agențiile Aprobate inclusiv ACC/FMP și către EUROCONTROL prin aplicația CIAM, în conformitate cu procedurile aplicabile.

k) După distribuirea AUP, transmite clarificări către EUROCONTROL (dacă sunt necesare) și verifică "DRAFT e-AMI" după recepționarea acestuia pe un terminal CIAM;

l) Colectează și analizează informații actualizate în ziua de operare de la Agențiile Aprobate, informații care pot anula folosirea zonelor de spațiu aerian rezervat și restricționat care au fost publicate în AUP;

m) Dacă este necesar, în ziua de operare, promulgă un UUP care conține anularea restricțiilor de spațiu aerian publicate în AUP. Este necesară o perioadă de minim o oră din momentul în care este promulgat UUP și începerea unor activități suplimentare care sunt descrise în acesta.

n) participă la ședințele de analiză ulterioară a alocării spațiului aerian;

p) conduce, acolo unde este autorizat, anumite procese de coordonare la nivel 3, tactic;

r) colectează, arhivează, manual sau prin sisteme automate, și raportează datele privind procesul de alocare a spațiului aerian restricționat/ rezervat gestionat, în scopul monitorizării performanței operațiunilor UFSA (FUA).

6.3. Agenții Aprobate (AA)

6.3.1. Agențiile care doresc să folosească spațiul aerian rezervat și restricționat gestionat de către AMC România se numesc Agenții Aprobate și sunt aprobate de CMSA. AA le este permis să negocieze pentru spațiul aerian care le va fi alocat prin intermediul AMC România. Atunci când se vor face cereri de rezervare/alocare de spațiu aerian, factorul primordial va fi acela de a asigura siguranța traficului aerian.

6.3.2. Lista AA aprobate de CMSA pentru utilizarea structurilor flexibile de spațiu aerian va fi comunicată la AMC și se va actualiza ori de câte ori este nevoie.

6.3.3. Agențiile aprobate vor trebui:

a) să planifice activitățile care necesită rezervare de spațiu aerian în avans în așa fel încât să poată să-și transmită solicitarea de spațiu aerian către AMC România cu o zi înainte de activitatea propusă;

b) să transmită către AMC România, cu o zi înainte de activitatea propusă(D-1), solicitarea de utilizare și alocare a spațiului aerian.

c) să se asigure că în ziua de desfășurare a activității, folosirea spațiului aerian este în conformitate alocarea făcută de către AMC România;

d) să anuleze orice alocare de spațiu aerian care nu mai este necesară. Informația este transmisă către AMC România, care va lua măsurile necesare de emiteră a unei baze NOTAM sau de publicare a UUP, prin care va informa pe toți cei interesați de această schimbare.

e) să modifice o alocare de spațiu aerian publicată anterior, coordonând cu AMC România, urmând ca acesta să emită un UUP și o bază NOTAM în care să fie publicate schimbările convenite;

f) să înainteze o nouă solicitare de spațiu aerian pentru a fi publicată în UUP.

6.3.4. Solicitățile de folosire a spațiului aerian pot fi prezentate ca un bloc de spațiu aerian într-o perioadă de timp specificată cu posibilitatea de a muta solicitarea în termeni de timp și nivel de zbor. (Anexa 5)

6.4. Cererile Agențiilor Aprobate (AA) pentru CDR

6.4.1. Cererile de rute condiționale se vor baza în principal pe lipsa de capacitate identificată în faza ATFM pre-tactică de către FMP București în coordonare cu CFMU, aproximativ cu 48 de ore înainte de ziua operării.

6.4.2. FMP București în coordonare cu CFMU:

a) evaluează prognoza de trafic pentru ziua următoare;
b) identifică zonele cu capacitate ATC redusă;
c) negociază și agreează măsurile ATFM necesare și/sau cererile de rute condiționale CDR de categorie 2.

6.4.3. Ca rezultat al acestui proces de coordonare executat în faza pre-tactică ATFM și ținând cont de toți factorii specifici relevanți, cum ar fi starea echipamentului, constrângerile operaționale, disponibilitatea de personal cu licența, etc., FMP București transmite către AMC o cerere de activare a rutelor condiționale de categorie 2. Cererea de activare a acestor rute trebuie însoțită de date privind prognoza de trafic care să demonstreze lipsa de capacitate.

6.4.4. FMP București respinge cererile de rute condiționale de categorie 2, în ziua operării, dacă spațiul aerian alocat nu mai este necesar și informează AMC despre această modificare.

6.4.5. Rutele condiționale de categorie 3 vor fi utilizate, dacă va fi necesar, atunci când activitatea din zonele TSA asociate a încetat temporar.

6.5. Notificarea reducerii activităților în zonele restricționate și/sau periculoase negestionabile de AMC

6.5.1. Utilizatorii de zone restricționate și/sau periculoase sunt obligați să comunice AMC planificarea activităților în aceste zone în vederea publicării în Planul de Utilizare a Spațiului Aerian (AUP), a listei "DELTA" cu restricții reduse de spațiu aerian.

6.6. Alocarea spațiului aerian de către AMC România

6.6.1. AMC acționează ca element de management pre-tactic al spațiului aerian din FIR București pe baza criteriilor de prioritate stabilite la nivel 1. Pe plan internațional AMC colaborează, pe baza LoA, cu AMC-urile adiacente și cu EUROCONTROL. AMC îmbunătățește coordonarea civilo- militară și cea regională și gestionează spațiul aerian în vederea utilizării flexibile a acestuia, în conformitate cu criteriile stabilite la nivelul 1.

6.6.2. AMC asigură alocarea și rezolvarea cererilor conflictuale de spațiu aerian la nivel pre-tactic precum și derularea activităților specifice nivelului 2.

6.6.3. Evenimentele importante planificate din timp (aplicații militare de amploare, demonstrații aeriene, etc.), care necesită rezervare suplimentară de spațiu aerian, fac obiectul coordonării la nivel strategic. Aceste activități vor fi notificate prin publicarea în documentele de informare aeronautică.

6.6.4. După finalizarea procesului de alocare a spațiului aerian de către AMC poate apare necesitatea modificării acestei alocări în vederea optimizării folosirii spațiului aerian, creșterii capacității serviciilor de trafic aerian și reducerii întârzierilor. Aceste modificări sunt cuprinse în Planul Amendat de Utilizare a Spațiului Aerian (UUP) elaborat de AMC în ziua operării (ziua D) până la orele 09.00 UTC.

6.6.5. Personalul AMC are acces la informațiile actualizate privind cererea de trafic, problemele de capacitate ATC, structura de spațiu aerian, prognozele meteo,

publicațiile AIS și planificările de zbor. Legăturile de comunicații cu Agențiile Aprobate și cu EUROCONTROL permit personalului AMC difuzarea Planurilor de Utilizare a Spațiului Aerian (AUP-uri) și a Planurilor Amendate de Utilizare a Spațiului Aerian (UUP-uri).

6.6.6. Echipamentul minim de comunicații trebuie să permită legături directe cu Agențiile Aprobate, EUROCONTROL și AMC-urile din statele adiacente. În plus se recomandă să existe:

- a) echipament telefax;
- b) telex: SITA/AFTN/CIDIN;
- c) mijloace de prezentare cartografică a situației spațiului aerian;
- d) mijloace de stocare și arhivare a informațiilor;
- e) IDS - Information Display System.

6.6.7. Activitatea AMC se va concentra în primul rând asupra zonelor în care se poate optimiza utilizarea spațiului aerian.

6.6.8. AMC va acorda o atenție sporită zonelor cunoscute ca foarte încărcate, va avea acces la informațiile referitoare la capacitatea și cererea ATM.

6.6.9. În concordanță cu criteriile stabilite la nivelul 1, indisponibilitatea CDR 1 publicată și cunoscută la nivel pre-tactic va fi transmisă pentru informare către UA și va fi cuprinsă în AUP lista "BRAVO".

6.7. Mesaje MSA (ASM) specifice Nivelului 2

6.7.1. Planul de utilizare a spațiului aerian (AUP)

6.7.1.1. Aplicarea efectivă a conceptului UFSA (FUA) în ROMÂNIA impune ca deciziile de alocare de spațiu aerian la nivel 2 să fie difuzate zilnic într-o manieră eficientă, exactă și în timp util, de către AMC, prin intermediul Planului de Utilizare a Spațiului Aerian (AUP).

6.7.1.2. AUP se publică într-un format standard în conformitate cu prevederile specifice din procedurile de lucru ale AMC. AUP se transmite către Unitățile Autorizate și către CFMU/CADF, iar în cazul existenței unor acorduri bilaterale, către AMC-urile adiacente și alte agenții agreeate.

6.7.1.3. AUP va conține liste în ordinea următoare (vezi Nota ⁽¹⁾ și Anexa 10):

⁽¹⁾ Când nu există nici o dată într-o listă, ea nu va fi publicată într-un format hard-copy iar informațiile suplimentare de la rubrica "Fox-trot" vor conține textul "NIL" după numele listei respective, de ex.: ECHO NIL.

ALPHA - Lista cu CDR-uri categoria 2 disponibile;

BRAVO - Lista cu rutele ATS și CDR 1 închise temporar;

CHARLIE - Lista cu TSA-urile și zonele R și D active, gestionabile de către AMC;

DELTA - Lista cu restricții reduse de spațiu aerian (zone R sau D negestionabile de către AMC, dar a căror utilizare redusă a fost anunțată la AMC);

ECHO - Lista cu RCA-uri, dacă este cazul;

FOX-TROT - Informații suplimentare, dacă și când este nevoie, sau dacă nu, se completează cu "NIL".

6.7.1.4. Pentru fiecare structură a spațiului aerian alocat inclusă în AUP, de la ALPHA la ECHO, "Perioada de valabilitate" nu trebuie să depășească cele 24 ore din AUP. AUP va repeta zilnic toate datele care se referă la mai multe zile. "Perioada de valabilitate" înseamnă, în mod diferențiat:

- Pentru CDR-urile 2 disponibile, "Perioada de utilizare" a acestora;
- Pentru rutele ATS sau CDR 1 închise, "Perioada de închidere" a acestora;
- Pentru TSA-urile sau zonele R și D active ce pot fi gestionate de AMC "Perioada de utilizare" a acestora;

- Pentru restricțiile reduse de spațiu aerian (zonele R și D negestionabile de către AMC), "Perioada utilizării reduse"

- Pentru RCA-uri, "Perioada de utilizare" a acestora.

6.7.1.5. Pentru evitarea oricărei confuzii de conținut și de publicare a Planurilor Amendate de Utilizare a Spațiului Aerian (UUP-uri), fiecare structură a spațiului aerian publicată în AUP, în secțiunile de la ALPHA la ECHO va fi trecută cu număr de ordine și va conține doar o "Perioadă de valabilitate" și un "Bloc de niveluri de zbor" pentru fiecare număr. Orice structură a spațiului aerian disponibilizată pentru două perioade diferite de utilizare va fi trecută de două ori, cu orice informație suplimentară dată în limbaj clar, la rubrica respectivă "Observații".

6.7.1.6. Pentru a automatiza procesarea AUP în cadrul AMC și UA, pentru a permite păstrarea și afișarea automată a AUP-urilor la ACC-uri/FMP-uri, și pentru a facilita compilarea automată a E-AMI de către CADF, AUP-urile vor fi pregătite și distribuite prin terminalele CIAM din ACC București.

6.7.1.7. AUP-urile pot fi transmise prin AFTN, CIDIN, terminalele CIAM precum și manual, dacă se cere, prin fax sau telex.

6.7.2. Planul de Utilizare a Spațiului Aerian Actualizat (UUP)

6.7.2.1. După ce AMC a încheiat procesul de alocare, pentru a beneficia de anularea oricărei structuri de spațiu aerian rezervate anterior se pot efectua schimbări în alocarea de spațiu aerian de AMC în ziua operării prin UUP.

6.7.2.2. UUP-urile constau din modificări aduse alocărilor anterioare difuzate în AUP-ul curent, cu scopul de a îmbunătăți capacitatea ATC și de a reduce întârzierile zborurilor GAT, printr-o utilizare mai eficientă a spațiului aerian. În special, UUP-urile vor conține detalii privind:

- anularea TSA-urilor alocate în AUP-ul curent;
- noile CDR-uri categoria 2 sau RCA-urile disponibilizate în urma anulării TSA;
- modificările făcute CDR-urilor de categoria 2 sau RCA-urilor publicate în AUP-ul curent;
- modificările sau anulările ce se referă la rute ATS închise, CDR-uri categoria 1 închise și/sau zone R și D gestionate de AMC, publicate în AUP-ul curent;
- reduceri ale perioadelor de activare a zonelor R și/sau D negestionabile de către AMC, publicate în AUP-ul curent.

6.7.2.3. Spre deosebire de AUP-uri, UUP-urile nu fac obiectul unei compilări de către CFMU/CADF într-un e-AMI actualizat. CDR-urile categoria 2, disponibilizate în ziua desfășurării operațiunilor prin UUP-uri vor fi utilizate în faza tactică prin instrucțiuni de rerutare ACC și pentru a asista activitățile tactice ATFM.

6.7.2.4. UUP se publică în același format comun standard ca și AUP dar include, în plus, numărul mesajului AUP pe care îl actualizează. Transmiterea UUP se va efectua cu minim o oră înainte de intrarea lui în vigoare și de disponibilizarea unor structuri de spațiu aerian prin intermediul acestuia.

6.7.2.5. UUP se transmite către unitățile de trafic civile și militare interesate, și către CFMU/CADF, iar în cazul existenței unor acorduri bilaterale, către AMC-urile adiacente. Când este necesar, se pot publica UUP-uri suplimentare, în același mod. UUP-urile nu vor fi transmise atunci când nu sunt modificări ale AUP-ului curent.

6.7.2.6. Lista CDR-urilor categoria 2 disponibile și a RCA-urilor din UUP va indica perioada de validitate și/sau blocul de niveluri de zbor ale unui CDR sau RCA relevant care a fost extins, folosindu-se aceeași nomenclatură ca pentru AUP. Pentru a se evita orice confuzie, la noile CDR-uri sau RCA-uri disponibilizate, se va utiliza un număr de ordine după elementul de la ultimul număr din lista respectivă din AUP.

6.7.2.7. Listele privind rutele ATS sau CDR categoria 1 închise, TSA-urile și TRA-urile sau zonele R și D gestionabile de către AMC active precum și restricțiile reduse de spațiu aerian, vor cuprinde în UUP doar pe cele în care conținutul diferă de cel din listele de același gen din AUP.

6.7.2.8. Numărul elementului fiecărei rute/porțiuni de spațiu aerian amendate prin UUP va fi același cu numărul elementului din AUP-ul pe care îl amendează.

6.7.2.9. Când două sau mai multe structuri de spațiu aerian din AUP sunt înlocuite prin una în UUP, a doua și următoarele structuri ale spațiului aerian trebuie să apară de asemenea în UUP, însă numai prin cuvântul "deleted" (șters) la rubrica "Observații". Dacă se anulează rutele ATS sau CDR categoria 1 închise și TSA-urile active, rubrica "Observații" de la elementul respectiv va conține de asemenea "deleted". Celelalte rubrici (câmpuri): bloc de niveuri de zbor, perioadă de valabilitate și unitatea de trafic responsabilă nu vor fi completate în UUP.

6.7.2.10. UUP-ul va conține liste în aceeași ordine ca pentru AUP⁽²⁾. Ca și la AUP-uri, se vor folosi diferite căi de transmitere, acestea incluzând AFTN, CIDIN, utilizarea terminalelor FMP și, pentru operațiuni manuale, în caz că sunt necesare, fax sau telex.

⁽²⁾ Când nu există modificări într-o listă, ea nu va fi publicată în format hard-copy iar rubrica (câmpul) "Fox-trot" cu informații suplimentare va conține textul "NIL" după numele listei respective, de ex.: ECHO NIL.

6.7.3. Mesajul privind disponibilitatea rutelor condiționale (e-AMI)

6.7.3.1. Deoarece AUP-urile nu se transmit individual către operatorii aerieni, informațiile furnizate de AMC-uri privind disponibilitatea CDR categoria 2 în zona ECAC se difuzează de CFMU/CADF către AO, prin intermediul mesajului internațional consolidat, e-AMI, în scopul planificării zborurilor.

6.7.3.2. e-AMI va conține CDR-urile categoria 2 disponibilizate prin intermediul AUP și, adițional, va cuprinde informații despre închiderea CDR 1, din motive de siguranță repetând decizia deja publicată, la fel ca și închiderea unei rute ATS permanente.

6.7.3.3. e-AMI va fi publicat într-un format standardizat până la orele 15.00 UTC (ziua D -1), pentru a acoperi perioada de 24 ore între orele 06.00 UTC ziua următoare și orele 06.00 UTC ziua ulterioară acesteia (D orele 0600 până la D+1 orele 0600). e-AMI va fi transmis către operatorii aerieni selectați (destinatari curenți de mesaje ANM), organelor ACC/FMP interesate și către toate AMC-urile.

6.7.3.4. Lista cu CDR-urile categoria 2 disponibile din e-AMI va reproduce, în mod exact, listele corespunzătoare din toate AUP-urile. e-AMI poate conține, uneori, mai puține informații decât toate AUP-urile la un loc.

6.7.3.5. Lista CDR-urilor categoria 2 disponibile, împărțită după regiuni, va conține pentru perioada de valabilitate a e-AMI numele regiunii, urmat de lista CDR-urilor categoria 2 disponibile din această regiune. Când, într-o regiune dată, nu există CDR-uri categoria 2 disponibilizate, numele regiunii nu apare în e-AMI.

6.7.3.6. Totuși, pentru a permite, la nevoie, procesarea manuală, e-AMI poate fi difuzat și în format hard-copy. Ca și la AUP-uri și UUP-uri, se pot utiliza diferite modalități de transmitere a e-AMI, acestea incluzând AFTN, CIDIN, utilizarea terminalelor FMP și, pentru operațiuni manuale, dacă se cere, fax sau telex.

6.8. Managementul spațiului aerian la nivel 2 deasupra apelor internaționale

6.8.1. Activarea Zonelor Periculoase deasupra apelor internaționale.

În conformitate cu principiul fundamental al conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, zonele periculoase situate în apele internaționale vor fi notificate ca

active luând în considerare durata și înălțimea la care se desfășoară activitatea planificată.

ARTICOLUL 7

FUNCȚIILE MANAGEMENTULUI SPAȚIULUI AERIAN LA NIVEL 3

7.1. Generalități

7.1.1. Atribuțiunile pentru Nivelul 3 MSA (ASM) revin unităților ATC civile și militare care asigură controlul traficului OAT, respectiv traficului GAT.

7.1.2. Nivelul 3 MSA (ASM) (tactic) constă în activarea, dezactivarea, realocarea în timp real a spațiului aerian alocat la Nivelul 2 MSA (ASM), rezolvarea problemelor specifice utilizării spațiului aerian și/sau a situațiilor de trafic, între unitățile ATS civile și militare, controlori și/sau unități de control militare, după caz.

7.1.3. În scopul reducerii necesităților de segregare a spațiului aerian și pentru îmbunătățirea siguranței zborurilor, autoritățile ATS militare și civile vor elabora procedurile necesare și vor asigura schimbul de date plan de zbor, date radar și date de zbor în timp real, inclusiv intențiile controlorilor de trafic aerian civili și militari.

7.1.4. Accesul în timp real la toate datele necesare despre zbor, inclusiv intențiile controlorului de trafic aerian, cu sau fără ajutorul sistemelor tehnice, permite utilizarea optimizată a spațiului aerian și reduce necesitatea segregării spațiului aerian.

7.1.5. Pentru aplicarea completă a conceptului UFSA (FUA) la nivelele 1 și 2 MSA (ASM), sunt necesare facilități și proceduri corespunzătoare de coordonare în timp real, iar flexibilitatea utilizării spațiului aerian depinde de capacitățile de coordonare civilo-militară în timp real.

7.2. Coordonarea civilo-militară în timp real

7.2.1. Comunicarea directă între unitățile ATS civile și militare este esențială pentru facilitarea soluționării sigure a situațiilor aeriene specifice și trebuie să fie detaliată în acorduri/proceduri de coordonare scrise.

7.2.2. Acțiunile asociate coordonării, incluzând schimbul prompt de informații relevante pentru siguranța și dirijarea fluentă a zborurilor civile și militare, pot fi desfășurate în mod activ sau pasiv.

7.2.3. "Modul activ" al coordonării civilo-militare înseamnă comunicarea în timp real între unitățile de trafic aerian civile și militare, care rezultă dintr-o acțiune a controlorului. Acest mod include atât coordonarea "verbală", doar prin voce, cât și coordonarea non-verbală (silent), procesul comunicării realizându-se doar prin acțiuni manuale.

7.2.4. "Modul pasiv" al coordonării civilo-militare înseamnă comunicarea în timp real, fără vreo acțiune din partea controlorilor și se realizează, de obicei, prin schimb automat de date de zbor, agreeat anterior, nefiind necesară o coordonare suplimentară pentru separarea GAT-OAT.

7.2.5. "Modul activ" se referă la coordonarea situațiilor de trafic, în timp ce "Modul pasiv" se referă, în principal, la transmiterea de date și ar trebui utilizat pentru stabilirea unui curs de acțiune numai în situațiile prevăzute de procedurile agreeate în comun.

7.2.6. Coordonarea non-verbală este utilizată, mai ales, pentru traversarea spațiului aerian și/sau a unor structuri de rute, atunci când se aplică procedura coordonării prealabile. Utilizarea coordonării non-verbale poate reduce încărcarea controlorului, în special în zonele cu densitate mare de trafic.

7.2.7. Funcțiile coordonării verbale sunt utilizate în special atunci când schimbul de informații realizat prin sisteme tehnice nu este suficient și se impune dialogul verbal direct.

7.3. Proceduri de coordonare

7.3.1. La nivelul 3 se stabilesc proceduri de coordonare între unitățile ATC civile și militare corespunzătoare. Aceste proceduri trebuie să cuprindă detalii privind asigurarea coordonării și eșalonării zborurilor OAT militare față de zborurile GAT în situații normale sau situații specifice (ex. traversarea spațiului aerian controlat de unitățile ATS civile de către zborurile OAT, traversarea unei zone de spațiu aerian restricționat sau rezervat activată pentru activități militare, de către un zbor GAT, etc.)

7.4. Cazuri speciale

7.4.1. Aeronavele civile și militare cu situații deosebite la bord, care execută misiuni pentru salvări de vieți omenești și de intervenție la calamități au prioritate față de toate celelalte aeronave.

7.4.2. Aeronavele aflate în una din situațiile de la pct. 7.6.1 vor fi autorizate să traverseze TSA sau să utilizeze CDR asociate acestora prin coordonare între partea civilă și militară la nivelul 3.

7.4.3. Controlorii civili și militari au obligația, în aceste situații, să asigure eșalonarea traficului GAT, respectiv OAT față de aeronavele în cauză.

7.5. Echipamente tehnice și informatice

7.5.1. Generalități

7.5.1.1. La nivel tactic, cerința principală este de a asigura un echipament tehnic și informatic care să ajute la crearea un mediu de trafic aerian în care conceptul UFSA (FUA) să fie aplicat eficient, în care necesitatea segregării traficului aerian să fie redusă la minim. Aceasta se poate realiza prin:

- asigurarea cu informații privind spațiul utilizat;
- schimbul de informații între unitățile ATS civile/militare;
- asigurarea unui sistem care să faciliteze traversarea spațiului aerian.

7.5.2. Date de utilizare a spațiului aerian

7.5.2.1. Funcția de informare despre utilizarea spațiului aerian furnizează, în timp real, tuturor părților implicate informații actualizate în legătura cu utilizarea curentă a spațiului aerian, informații în plus față de AUP/UUP, în legătură cu alocarea de spațiu aerian planificată, astfel încât să se facă în mod cât mai eficient folosirea spațiului aerian disponibil.

7.5.2.2. Sistemul de informare asigură schimbul de informații consistent și în timp real al situației concrete a spațiului aerian.

7.5.2.3. Ca aspect major privind siguranța zborului, integritatea datelor este garantată. Componenta nivelului 3 MSA (ASM), asigură activarea, dezactivarea, anularea pe scurt timp sau modificări privind rezervarea și realocarea structurilor de spațiu aerian.

7.5.2.4. Sistemele care sprijină această funcție furnizează în timp real situația spațiului aerian pe un ecran electronic și intercomunică cu sistemele ATC.

7.5.2.5. În faza inițială, informațiile în timp real privind utilizarea spațiului aerian sunt introduse manual, de fiecare unitate ATS implicată, fiecare în sistemul propriu.

7.5.3. Funcția de identificare utilizând datele planului de zbor depus

7.5.3.1. Funcția de informare privind planul de zbor depus privește schimbul automat al tuturor datelor necesare din planul de zbor, între unitățile ATS civile/militare. Această funcție permite crearea etichetelor asociate unui plot, atât în unitățile ATS civile, cât și în cele militare, pentru identificarea întregului trafic aerian (OAT/GAT), implicat în procesul de coordonare a zborurilor. Ca o cerință minimă,

pentru a permite corelarea datelor radar (primar) cu cele din planul de zbor, indicativul aeronavei/call sign, modul SSR, codul transponder pentru fiecare zbor în parte implicat în procesul de coordonare a zborului sunt transmise de la o unitate ATS civilă către o unitate ATS militară, și , la cerere, de la o unitate ATS militară către o unitate ATS militară.

7.5.3.2. Mesajul comun BDF a fost dezvoltat pentru a permite armonizarea schimbului necesar de date între unitățile civile și militare.

7.5.4. Funcția de eșalonare utilizând datele planului de zbor în vigoare

7.5.4.1. Funcția de informare a planului de zbor în vigoare permite actualizarea automată și în dinamică a oricărei modificări survenite în planul de zbor, ca urmare a autorizărilor ATC ulterioare.

7.5.4.2. Funcția de informare privind intențiile controlorului de trafic aerian are ca scop actualizarea automată a planului de zbor în vigoare, cu modificările de date generate de autorizarea viitoare.

7.5.4.3. Transmiterea sau primirea informației despre intenția controlorului de trafic aerian nu constituie, în sine, o coordonare care necesită acțiune. Aceasta facilitează controlorii de trafic aerian să determine necesitatea aplicării unui mod activ al coordonării civilo-militare.

7.5.4.4. Schimbul de informații includ următoarele date: direcție/cap magnetic atribuit,, autorizare directă către un anumit punct de rută, viteză de urcare/coborâre, viteză asociată atribuită, indicativul sectorului/inițialele controlorului de trafic aerian și orice alt tip de informație privind zborul aeronavei, inclusiv intențiile controlorului de trafic aerian, așa cum se specifică în procedurile de coordonare a zborurilor între unitățile implicate.

7.5.4.5. Mesajul CDF a fost creat pentru a permite distribuția uniformă a informațiilor actualizate din planul de zbor.

7.5.5. Funcția de traversare/survolare a spațiului aerian utilizând coordonarea non-verbală

7.5.5.1. Funcțiile de coordonare non-verbală, care se bazează pe un dialog între controlori asigurat de sistem, permit controlorilor de trafic aerian civili și militari să schimbe informații de trafic, utilizând ecrane electronice. Aceste funcții vor facilita creșterea vitezei schimbului de date, în procesul coordonării zborului, care în prezent se execută prin comunicare directă(voce). Principalele funcții ale acestui program privesc:

traversarea rutelor ATS permanente sau condiționale (CDR) de către OAT;

traversarea spațiului controlat de către OAT;

traversarea unui spațiu rezervat de către GAT;

utilizarea unei rute CDR adiționale/directe către/în afara rutei de către GAT.

7.5.5.2. Dialogurile între controlorii de trafic aerian civili și militari asigurate de sistem pentru traversarea unui spațiu aerian și a rutelor de zbor, sunt asigurate de două funcții: notificare a intenției de traversare a spațiului aerian și dialog privind traversarea spațiului aerian.

7.5.6. Funcția de notificare a intenției de traversare a spațiului aerian

7.5.6.1. Funcția de notificare a intenției de traversare a spațiului aerian poate fi folosită pentru a avertiza unitatea ATS civilă, despre intenția controlorului de trafic aerian militar de a traversa un spațiu aerian controlat, cu zbor(uri) militar(e) sau viceversa.

7.5.6.2. Aceasta notificare a intenției nu trebuie privită ca o cerere de autorizare a traversării spațiului aerian respectiv, sau ca o rută de zbor autorizată; numai modalitatea de executare a traversării este înaintată, dacă acest lucru este necesar

în cadrul procedurilor de coordonare a zborurilor, pentru informarea ATC militar sau a unei unități de apărare antiaeriană.

7.5.6.3. Acest mesaj (de bază), a fost conceput pentru a permite distribuirea uniformă de către sistem a informațiilor de notificare a intenției de traversare a spațiului aerian.

7.5.7. Funcția de dialog privind traversarea spațiului aerian

7.5.7.1. Funcția de dialog privind traversarea spațiului aerian este o dezvoltare ulterioară a funcției de notificare a intenției de traversare a spațiului aerian. Aceasta este utilizată când, prin acord bilateral, este necesară o coordonare prealabilă pentru traversarea de către GAT/OAT a unui spațiu aerian sau a unei rute de zbor.

7.5.7.2. Mesajul cerere de traversare a spațiului aerian (XRQ), Mesajul de acceptare a traversării spațiului aerian (ACP), Mesajul de propunere de traversare a spațiului aerian (XAP), Mesajul de respingere a traversării spațiului aerian (RJC) au fost concepute pentru a permite distribuirea armonizată de către sistem a informațiilor de traversare a spațiului aerian.

7.6. Publicare și informare

7.6.1. Perioadele de alocare sau activare a spațiului aerian restricționat/rezervat se publică în AUP/UUP și/sau NOTAM. Este necesară analizarea posibilității distribuirii AUP/UUP către un număr cât mai mare de agenții și persoane interesate.

7.6.2. Zonele de spațiu aerian restricționat/rezervat se publică în AIP România, informațiile publicate includ:

- numele/codul de identificare al volumului de spațiu aerian;
- coordonatele WGS-84;
- limitele (laterale și verticale);
- perioada de valabilitate, după caz;
- date de contact (număr de telefon/frecvență radio), după caz.

ARTICOLUL 8

PUBLICAREA INFORMAȚIILOR MSA (ASM)

8.1. AIP/NOTAM specifice Nivelului 1

8.1.1. Generalități

8.1.1.1. După aprobarea de către CMSA, structura spațiului aerian din FIR București și rutele ATS se publică în AIP ROMÂNIA prin bază de amendament transmisă de structura responsabilă pentru controlul spațiului aerian respectiv sau structura căreia îi este destinată utilizarea spațiului aerian respectiv. Spațiul aerian rezervat/restricționat temporar necesar pentru desfășurarea evenimentelor aeronautice de amplasare, planificate și coordonate din timp, cum ar fi: exercițiile aeriene militare, demonstrațiile aeriene, etc., se va publica prin Supliment AIP sau NOTAM, după caz.

8.1.2. Publicarea armonizată a CDR-urilor

8.1.2.1. Impărțirea CDR-urilor în trei categorii impune atât indicarea categoriei CDR în coloana "Observații" din descrierea rutelor ATS în AIP precum și adăugarea unei note explicative în partea din față a paginii ENR 3, care să indice "Disponibilitatea de planificare a zborului" respectiv.

8.1.2.2. În hărțile publicate în AIP, rutele permanente și cele trei categorii diferite de CDR-uri au simboluri grafice distincte care indică modul în care operatorii aerieni trebuie să planifice zborurile pe astfel de rute.

8.1.3. Publicarea zonelor de spațiu aerian restricționat/rezervat

8.1.3.1. AIP ENR 5 enumeră toate zonele prin care zborul aeronavelor este supus unor condiții specifice și care au un caracter de permanență precum și cele care sunt activate temporar. Orice astfel de zonă este desemnată ca: Zonă Interzisă (P), Zonă Restricționată (R), Zonă Periculoasă (D), TRA, TSA.

8.1.3.2. În AIP ENR 5, sunt stipulate TSA/TRA-urile împreună cu zonele R și D care pot fi gestionate la nivel 2 și identificate ca atare. Zonele R și D care nu sunt gestionate la nivel 2, sunt de asemenea specificate ca atare.

8.1.3.3. Descrierea și reprezentarea grafică a zonelor de spațiu aerian restricționat/rezervat va include, după caz:

- a) identificarea și numele (dacă există)
- b) limitele laterale cu coordonatele geografice;
- c) limitele superioare și inferioare;
- d) tipul de restricție sau natura pericolului;
- e) observații care includ perioada de activitate, dacă zona este "activă" doar în anumite perioade;

"Riscul în caz de pătrundere" trebuie, de asemenea, menționat în coloana cu observații definită în subparagraful (d) de mai sus.

8.1.3.4. Parametrii timpului de activare a TSA înglobează: "Orele publicate", "Orele planificate" și "Timpul real de activare". Orele publicate acoperă perioada maximă posibilă de activare și trebuie publicate în AIP într-o coloană nouă sau ca o parte specifică a coloanei "Observații". (Anexa 4)

ARTICOLUL 9

CERINȚE PRIVIND MONITORIZAREA PERFORMANȚEI UTILIZĂRII FLEXIBILE A SPAȚIULUI AERIAN

9.1. Generalități

9.1.1. Introducere

9.1.1.1. O sarcină importantă este monitorizarea continuă a eficienței aplicării Conceptului UFSA (FUA) la toate nivelele MSA (ASM). Pentru asigurarea acestei sarcini se recomandă utilizarea, după caz, a următorilor/următoarelor indicatori/domenii cheie de performanță (KPI/KPA):

a. eficiența spațiului aerian (aplicarea UFSA (FUA), organizarea optimă a spațiului aerian, utilizarea spațiului, sistemul de restricționare/rezervare eficientă a spațiului)

b. eficiența misiunilor (impactul economic al tranzitului, impactul localizării zonelor de antrenament);

c. flexibilitate (instruirea în zonele nesegregate, eliberarea spațiului rezervat/segregat, satisfacerea nevoilor civile și militare apărute în timp scurt).

9.1.1.2. Indicatorii și domeniile cheie de performanță sunt stabilite prin acord comun de autoritățile civile și militare corespunzătoare implicate în aplicarea conceptului UFSA (FUA).

9.2. Cerințe privind performanța utilizării flexibile a spațiului aerian la Nivel 1 MSA (ASM)

9.2.1. Atribuțiile CMSA pentru asigurarea cerințelor performanței utilizării flexibile a spațiului aerian: a) - se asigură că sunt stabilite procesele comune civilo-militare pentru evaluarea periodică, cel puțin anual, a eficienței spațiului aerian și eficienței procedurilor la cele trei nivele MSA (ASM);

b) - se asigură că sunt stabiliți și aplicați indicatorii cheie de performanță (KPI), pe domenii cheie de performanță (KPA), pentru monitorizarea performanței la toate nivelele UFSA (FUA);

c) - se asigură că se evaluează eficiența UFSA (FUA) în concordanță cu impactul asupra utilizatorilor civili și militari, furnizarea serviciilor ATM și coordonarea civilo-militară;

d) - se asigură că se utilizează folosirea KPA privind siguranța, capacitatea, eficiența costului și mediul înconjurător pentru a evalua procedurile și operațiunile de utilizare flexibilă a spațiului aerian.

e) - se asigură ca la Nivelele 2 și 3 UFSA (FUA) sunt stabilite proceduri și/sau metode de lucru pentru colectarea, arhivarea și asigurarea accesului la datele privind alocarea și utilizarea zonelor restricționate/rezervate.

9.3. Cerințe privind performanța utilizării flexibile a spațiului aerian la Nivel 2 MSA (ASM)

9.3.1. AMC stabilește proceduri și/sau metode de lucru pentru colectarea, arhivarea și asigurarea accesului la datele privind alocarea zonelor de spațiu aerian restricționat/rezervat gestionate de acesta.

9.4. Cerințe privind performanța utilizării flexibile a spațiului aerian la Nivel 3 MSA (ASM)

9.4.1. Unitățile ATC implicate în coordonarea civilo-militară la Nivel 3 MSA (ASM) stabilesc proceduri și/sau metode de lucru pentru colectarea, arhivarea și asigurarea accesului la datele privind utilizarea zonelor de spațiu aerian restricționat/rezervat.

9.5. Echipamente tehnice pentru monitorizarea performanței utilizării flexibile a spațiului aerian

9.5.1. Pentru colectarea și arhivarea datelor privind alocarea zonelor de spațiu aerian restricționat/rezervat gestionate de AMC, național sau regional, în scopul asigurării monitorizării performanței utilizării flexibile a spațiului aerian se recomandă utilizarea sistemelor suport specializate (LARA, PRISMIL, etc.)