

Nr.
din

ORDIN

**PENTRU APROBAREA NORMELOR PRIVIND SERVITUȚILE AERONAUTICE
MILITARE ȘI STABILIREA ZONELOR SUPUSE SERVITUȚILOR AERONAUTICE
MILITARE**

Pentru aplicarea prevederilor art. 5 alin. (2) lit. f) și alin. (3) din Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian, cu modificările și completările ulterioare,

având în vedere dispozițiile art. 86 din Legea nr. 21/2020 cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul prevederilor art. 40 alin. (1) din Legea nr. 346/2006 privind organizarea și funcționarea Ministerului Apărării Naționale, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul apărării naționale emite prezentul ordin.

Art. 1. – Se aprobă Normele privind servituțiile aeronautice militare și stabilirea zonelor supuse servituțiilor aeronautice militare, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. – Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul apărării naționale,

Angel Tîlvăr

Contrasemnează,
Șeful Statului Major al Apărării

**General
Daniel Petrescu**

**Norme privind servituțiile aeronautice militare și stabilirea zonelor supuse servituțiilor
aeronautice militare**

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

Art. 1. – Prezentele norme sunt elaborate în vederea asigurării siguranței zborului aeronavelor de stat românești și străine pe teritoriul și în spațiul aerian al României.

Art. 2. – Prezentele norme definesc următoarele elemente tehnice de specialitate:

- a) natura și conținutul zonelor supuse servituțiilor aeronautice militare;
- b) caracteristicile, condițiile și cerințele generale pentru zonele supuse servituțiilor aeronautice militare care trebuie protejate în interesul activităților aeronautice militare, precum și a activităților aeronautice conexe acestora;
- c) cadrul permisiv de extindere și/sau utilizare a construcțiilor, amenajărilor, activităților, în zonele supuse servituțiilor aeronautice militare.

Art. 3. – Zonele supuse servituțiilor aeronautice militare sunt zonele aferente aerodromurilor militare, radarelor militare de supraveghere și control al utilizării spațiului aerian, precum și echipamentelor serviciilor de navigație aeriană militară.

Art. 4. – (1) Prezentele norme abordează elementele și implicațiile aeronautice ale obstacolării geometrice și radioelectronice/electromagnetice.

(2) Aspectele operaționale, respectiv implicațiile aeronautice ale obstacolelor asupra procedurilor de zbor, fac obiectul unor documente specifice, complementare.

Art. 5. – Aplicarea prevederilor prezentelor norme revine administratorilor aerodromurilor și ai mijloacelor de comunicații, navigație aeriană, meteorologice și de radiolocație, în îndeplinirea responsabilităților:

- a) de stabilire și supraveghere a zonelor supuse servituțiilor aeronautice militare aferente aerodromurilor/mijloacelor administrate;
- b) de control asupra obstacolelor din zonele supuse servituțiilor aeronautice militare;
- c) de prevenire a tuturor factorilor de risc pentru activitățile aeronautice militare.

CAPITOLUL II

Servituți aeronautice militare

Art. 6. – În scopul asigurării siguranței zborului și a activităților aeronautice militare, în zonele supuse servituților aeronautice militare se instituie condiții, restricții și obligații impuse de reglementările europene și/sau internaționale.

Art. 7. – Condițiile, restricțiile și obligațiile impuse sau recomandate de reglementările aeronautice militare naționale și/sau internaționale pentru realizarea și menținerea siguranței zborului și a evoluției aeronavelor în spațiul aerian și la sol constituie servituți aeronautice militare care definesc un regim de protecție adecvat, în interes aeronautic militar.

Art. 8. – Zonele supuse servituților aeronautice militare se stabilesc și se instituie în corelație directă cu specificul aerodromurilor, a terenurilor sau suprafețelor de apă altele decât aerodromurile certificate, categoria, caracteristicile fizice, infrastructura și echipamentele, condițiile de exploatare și operare și cu particularitățile mijloacelor de radiolocație, navigație și meteorologice implicate.

Art. 9. – În funcție de natura lor, servituțile aeronautice militare se clasifică în:

- a) servituți de degajare;
- b) servituți de balizare;
- c) servituți radioelectronice;
- d) alte servituți.

Art. 10. – Servituțile aeronautice de degajare se referă la obstacolele care constituie un pericol pentru navigația aeriană sau care influențează funcționarea echipamentelor de radiolocație și a celor destinate navigației aeriene, astfel:

a) pe aerodromuri sau în vecinătatea acestora, pentru asigurarea zonelor libere ori eliberate de obstacole necesare evoluției în siguranță a aeronavelor către și dinspre aerodrom;

b) în vecinătatea mijloacelor vizuale pentru navigația aeriană, lămpilor dispozitivului luminos de apropiere și indicatorului vizual al pantei de aterizare, pentru asigurarea spațiului liber sau eliberat de obstacole, necesar vizibilității continue și nestânjenite a mijloacelor respective de către piloți;

c) în vecinătatea mijloacelor de comunicații, navigație aeriană, meteorologice sau radiolocație, pentru asigurarea spațiului liber ori eliberat de obstacole, necesar funcționării la parametri nominali a acestor mijloace, respectiv pentru asigurarea vizibilității necesare efectuării observării, dirijării mijloacelor aeriene, cercetării prin radiolocație și determinărilor meteorologice.

Art. 11. – Menținerea sau îmbunătățirea degajărilor existente se asigură, după caz, prin schimbarea amplasamentului, limitarea, desființarea ori interzicerea realizării obstacolelor de orice fel.

Art. 12. – Pe terenurile de aeronautică militară și în vecinătatea acestora, inclusiv în perimetrul infrastructurilor de aerodrom și în împrejurimi, servitutea aeronautică de degajare se realizează prin:

a) stabilirea unor suprafețe de limitare a înălțimii obstacolelor conform prevederilor prezentelor norme și a altor reglementări aeronautice aplicabile, ca modalitate de control asupra obstacolelor pentru crearea unui volum de spațiu aerian liber de obstacole, care să permită zborul aeronavelor în deplină siguranță;

b) limitarea densității obstacolelor aflate sub suprafețele de limitare menționate, pentru menținerea riscului de coliziune sub nivelul impus de siguranța zborului;

c) identificarea, prin marcarea pentru zi cu balize și vopsire, precum și prin balizare pentru noapte cu lumini, a obstacolelor care depășesc suprafețele de limitare stabilite, inclusiv a clădirilor și instalațiilor aerodromului pentru reducerea riscului de coliziune;

d) aplicarea de soluții constructive și de montaj care să asigure frangibilitate mijloacelor vizuale și/sau de radionavigație de aerodrom, precum și altor mijloace/structuri care constituie obstacole și nu pot fi înlăturate din motive operaționale, pentru reducerea riscului potențial pe care îl prezintă pentru aeronave în caz de impact. Acolo unde este necesar, aceste obiecte trebuie să fie marcate pentru zi și balizate pentru noapte;

e) interzicerea/eliminarea surselor de fum și a surselor de ceață artificială, pentru asigurarea vizibilității;

f) controlul asupra structurii culturilor agricole și asupra modalităților de exploatare a acestora, pentru reducerea/eliminarea surselor de atragere a păsărilor și animalelor sălbatice, respectiv a riscului de coliziune;

g) interzicerea/eliminarea surselor de atragere/concentrare a păsărilor, pentru reducerea riscului de coliziune cu acestea;

h) interzicerea/eliminarea dispozitivelor cu fascicul laser și a surselor de lumină orientate în sus – pentru prevenirea riscului de confuzie și/sau de „orbire” a piloților;

i) interzicerea lansării de focuri de artificii și înălțării de baloane sau aeromodele, pentru prevenirea riscurilor de incendiu și de coliziune;

j) interzicerea/eliminarea surselor potențiale de incendiu și explozie determinate de stații și depozite de combustibili ori de materiale explozibile sau aplicații pirotehnice, pentru reducerea pericolelor pe care le prezintă;

k) semnalizarea liniilor electrice aeriene, prin marcarea pentru zi și balizare pentru noapte, a firelor, respectiv a stâlpilor de traversare a drumurilor naționale, autostrăzilor și cursurilor principale de apă – pentru reducerea riscului de coliziune;

l) interzicerea/eliminarea surselor de perturbații electromagnetice de tipul acționărilor electrice de forță, sudură electrică, rețele TV prin cablu și instalații eoliene, pentru asigurarea

compatibilității electromagnetice, respectiv a funcționării la parametri nominali a echipamentelor aeronautice de comunicații, navigație și radiolocație;

m) interzicerea/eliminarea obstacolelor care obturează mijloacele vizuale pentru navigația aeriană, inclusiv lămpile dispozitivelor luminoase de apropiere, pentru asigurarea vizibilității corespunzătoare a mijloacelor respective;

n) respectarea prevederilor legislației naționale și ale reglementărilor aeronautice referitoare la activitatea, cerințele tehnice de amplasare, instalare și protecție a mijloacelor meteorologice, pentru determinarea și evaluarea corectă a condițiilor meteorologice;

o) identificarea și interzicerea/eliminarea altor elemente de tipul construcțiilor, amenajărilor și activităților care, prin prezență sau funcționare, afectează ori pot afecta siguranța zborului;

p) interzicerea/eliminarea unor elemente de infrastructură care pot influența fenomenele de reflexie, refracție sau de propagare a undelor electromagnetice, la emisia sau recepția acestora.

Art. 13. – Servituțile aeronautice de balizare se referă la semnalarea prezenței obstacolelor care constituie un risc potențial de coliziune pentru aeronave și a zonelor de aerodrom cu restricții de utilizare.

Art. 14. – (1) Semnalizarea obstacolelor se realizează prin:

a) marcaje prin vopsire specifică sau balizare cu stegulețe, corpuri specifice, pe timp de zi cu vizibilitate bună;

b) balizare luminoasă, pe timp de noapte sau de zi cu vizibilitate redusă.

(2) Unui obstacol sau grup de obstacole i se poate stabili fie o categorie de balizaj, fie ambele categorii potrivit prezentelor norme.

Art. 15. – (1) Balizajul pe timp de zi prin culori se realizează prin vopsirea obstacolelor astfel încât să se asigure o bună vizibilitate a lor în tot timpul anului, de la distanțe mari. Pentru realizarea contrastului cu mediul înconjurător se folosesc simultan culorile alb și roșu care se aplică sub formă de benzi alternative sau sub formă de caroiaj, tip tablă de șah.

(2) Dispunerea benzilor alternative se va face orizontal sau vertical. Lățimea benzilor variază între 1,5 și 3 m, în funcție de dimensiunile obstacolului, iar numărul lor va fi de minimum trei.

(3) În cazul caroiajului, dimensiunile laturilor pătratului variază între 1,5 și 3 m, în funcție de dimensiunile obstacolului. Împărțirea în carouri se va face astfel încât în colțurile caroiajului total pătratele să aibă culoarea roșie.

(4) Balizajul pe timp de zi prin balize se aplică obstacolelor, precum stâlpii, antenele ori liniile aeriene sau clădirile cărora, din cauza dimensiunilor fizice predominante, nu li se poate aplica balizajul de zi prin culori. Balizele se aplică și clădirilor cărora, din motive arhitecturale, nu li se poate aplica balizajul de zi prin culori.

(5) Modul de realizare a balizajului de zi prin culori este prevăzut în figura nr.1 din anexa nr.1 și figura nr. 2 din anexa nr. 2.

Art. 16. – (1) Balizajul de noapte se realizează prin lumini roșii cu funcționare continuă sau intermitentă, așezate astfel încât să fie vizibile din orice direcție și să marcheze amplasamentul și dimensiunile în plan orizontal și vertical ale obstacolului. Pentru siguranța funcționării, la balizajul de noapte se folosesc grupuri de câte două lămpi, cu alimentare electrică din rețea dublă. Intensitatea balizajului este de minimum 10 candelă în lumină roșie. Limitele unghiului de radiație pentru toate lămpile este de la zenit până la 15°-25° sub orizont, în toate direcțiile. Pentru obstacolele periculoase zborului mai mici de 45 m se asigură balizarea de noapte la cota maximă a obstacolului. Pentru obstacolele mai înalte de 45 m se asigură balizaj luminos din 45 în 45 de metri până la înălțimea maximă.

(2) Modul de realizare a balizajului de noapte este prevăzut în figura nr. 3 din anexa nr. 3.

Art. 17. – În zonele cu servituți aeronautice militare trebuie marcate pentru zi și balizate pentru noapte obstacolele care:

- a) depășesc/penetrează suprafețele de limitare a înălțimii obstacolelor;
- b) prezintă pericol de coliziune pentru zborul aeronavelor.

Art. 18. – În exteriorul zonelor supuse servituțiilor aeronautice militare trebuie marcate pentru zi și balizate pentru noapte obstacolele care:

- a) au înălțimi de 45 m și mai mari;
- b) au fost identificate, pe baza unei analize de specialitate, că prezintă pericol de coliziune pentru zborul aeronavelor.

Art. 19. – (1) Liniile electrice aeriene cu înălțimea stâlpilor de peste 25 m și care traversează drumuri naționale, autostrăzi, căi ferate sau cursuri principale de apă trebuie semnalizate după cum urmează:

- a) conductorii din deschiderea de traversare, prin marcarea pentru zi cu balize;
- b) stâlpii de traversare, prin marcarea pentru zi prin vopsire.

(2) Stâlpii de traversare cu înălțimi de 45 m și mai mari trebuie să fie balizați pentru zi și pentru noapte.

(3) În cazurile stabilite pe baza unei analize de specialitate, conductorii din deschiderea de traversare trebuie să fie marcați pentru zi și pentru noapte.

Art. 20. – (1) Balizarea și marcarea turbinelor eoliene se aplică atât celor montate izolat, cât și parcurilor/ansamblurilor de turbine eoliene.

(2) Turbinele eoliene, inclusiv catargul portant, nacela și palele turbinei vor fi vopsite și marcate în culoare albă.

(3) Balizarea luminoasă pe timp de zi a turbinelor eoliene montate izolat se face cu lămpi de balizare albe cu intensitatea de 20.000 cd montate pe nacelă conform figurii nr. 4 din anexa nr. 4.

(4) Balizarea luminoasă pe timp de noapte se face folosind lămpi de balizare cu lumină intermitentă alb-roșie și/sau roșie, în funcție de înălțimea ansamblului până la punctul cel mai înalt al nacelei, cu amplasarea de lămpi de balizare la extremitatea palelor. Pentru turbinele care nu sunt amplasate în vecinătatea aerodromurilor sau în zonele supuse servituților aeronautice militare nu este necesară instalarea unor lămpi de balizare la extremitatea palei, conform figurii nr. 5 din anexa nr. 4.

Art. 21. – Pentru siguranța operării aeronavelor, zonele de aerodrom cu restricții de utilizare trebuie semnalizate corespunzător pe timp de zi și pe timp de noapte, prin marcaje, panouri, balize și lumini specifice.

Art. 22. – Mijloacele vizuale utilizate trebuie să fie conforme cu prevederile reglementărilor aeronautice militare/civile de profil.

Art. 23. – Servituțile aeronautice radioelectronice se referă la necesitatea realizării sau menținerii degajării de obiecte care, prin forme, dimensiuni, orientare materiale folosite și/sau acțiune electromagnetică, pot ori ar putea perturba propagarea undelor electromagnetice emise sau recepționate de mijloacele de comunicații, navigație aeriană sau de radiolocație, precum și la prevenirea ori asigurarea protecției mijloacelor respective contra diferitelor radiații electromagnetice parazite.

Art. 24. – Pe terenurile de aeronautică militară și în vecinătatea acestora, inclusiv în perimetrul infrastructurilor de aerodrom și în împrejurimi, servitutea aeronautică radio-electronică impune:

a) stabilirea unor zone de protecție pentru activități aeronautice militare în jurul mijloacelor de comunicații, navigație aeriană și de radiolocație, în care sunt interzise amplasarea și utilizarea echipamentelor electrice, electrotehnice sau electronice generatoare de perturbații electromagnetice, precum și existența/amplasarea obiectelor de orice natură, pentru prevenirea alterării parametrilor operaționali ai mijloacelor respective;

b) stabilirea pozițiilor de așteptare pe căile de rulare spre pistă în corelație directă cu forma și dimensiunile zonelor sensibile ale sistemului instrumental de aterizare, denumit în continuare ILS și, consecutiv, amplasarea mijloacelor vizuale aferente în afara acestor zone, pentru prevenirea accesului vehiculelor și/sau aeronavelor în zonele respective și, implicit, evitarea alterării inacceptabile a semnalului ILS;

c) instituirea unui regim de control și limitare a dimensiunilor, formelor și poziției/orientării diferitelor obiecte – pentru prevenirea reflexiilor parazite ale radiației electromagnetice și, implicit, conservarea performanțelor operaționale ale echipamentelor de radionavigație și radiolocație;

d) înlocuirea/eliminarea materialelor metalice utilizate la realizarea componentelor diferitelor obiecte – pentru prevenirea reflexiilor parazite ale radiației electromagnetice și, implicit, conservarea performanțelor operaționale ale echipamentelor de radionavigație și de radiolocație;

e) cunoașterea frecvenței și puterii de emisie a stațiilor de emisie radio și TV, pentru prevenirea interferențelor cu frecvențele aeronautice;

f) identificarea și interzicerea/eliminarea altor elemente care, prin prezență sau funcționare, afectează ori pot afecta buna funcționare a mijloacelor de comunicații, navigație aeriană, meteorologice și/sau de radiolocație;

g) identificarea și interzicerea/eliminarea altor elemente care, prin prezență sau funcționare, afectează propagarea undelor electromagnetice și/sau modificarea parametrilor de descoperire ale radarului.

Art. 25. – Terenurile de aeronautică militară și vecinătățile lor se află sub incidența unor servituți aeronautice militare referitoare la:

a) identificarea tuturor obstacolelor semnificative și includerea acestora într-o bază de date, pentru stabilirea densității obstacolelor și evaluarea riscurilor acestora asupra activităților aeronautice;

b) verificarea din zbor, când este cazul, a influenței unor obiective/obstacole asupra parametrilor operaționali ai mijloacelor de navigație aeriană și/sau ai echipamentelor de la bordul aeronavelor, pentru menținerea condițiilor de siguranță a zborului;

c) evaluarea, unde este cazul, a implicațiilor prezenței în apropiere a unor rețele rutiere și/sau feroviare cu trafic greu, intens atât sub aspectul obstacolării prin gabaritul autovehiculelor și al garniturilor de tren, cât și sub aspectul influenței asupra bunei funcționări a mijloacelor de navigație aeriană și radiolocație determinate de mase metalice considerabile, aflate în mișcare – pentru stabilirea și aplicarea măsurilor operaționale care se impun;

d) determinarea nivelului de radiații electromagnetice și evaluarea influenței/efectelor și a limitelor expunerii la radiații a persoanelor, pentru amplasarea și amenajarea corespunzătoare a clădirilor, a locurilor de muncă;

e) identificarea și interzicerea/eliminarea altor construcții, amenajări, activități și surse de perturbații care, prin prezență sau funcționare, afectează sau pot afecta siguranța zborului și activităților aeronautice sau a posibilităților de supraveghere a radarelor destinate asigurării siguranței aeronautice;

f) impunerea de către MAPN a unor restricții locale suplimentare, determinate de condiții specifice, particulare.

CAPITOLUL III**Zone supuse servituțiilor aeronautice militare**

Art. 26. – În funcție de particularitățile fiecărui teren de aeronautică militară, proiecțiile orizontale ale suprafețelor de limitare a obstacolelor, ale suprafețelor de protecție a procedurilor de apropiere instrumentală, ale suprafețelor de protecție a mijloacelor de navigație aeriană și radiolocație, ale altor categorii de suprafețe sau cerințe aeronautice definesc la sol forma, dimensiunile și orientarea zonei corespunzătoare aflată sub incidența servituțiilor aeronautice militare.

Art. 27. – (1) Zonele supuse servituțiilor aeronautice militare sunt:

a) zonele de siguranță asociate unui aerodrom/heliport;
b) zonele de protecție asociate mijloacelor de comunicații, navigație aeriană, meteorologice și de radiolocație;

c) zonele de control al traficului aerian din vecinătatea aerodromurilor.

(2) Zonele de siguranță asociate unui aerodrom/heliport sunt definite în funcție de:

a) caracteristicile fizice și de operare ale aerodromului/heliportului;
b) caracteristicile suprafețelor de limitare a obstacolelor;
c) caracteristicile suprafețelor de protecție a procedurilor de apropiere instrumentală;
d) amenajarea și dotarea tehnică de referință ale aerodromului/heliportului;
e) tipul și caracteristicile tehnice ale echipamentelor de radionavigație din zona de aerodrom;

f) programul de dezvoltare și/sau modernizare a aerodromului și a mijloacelor de comunicații, navigație aeriană aferente;

g) cerințele reglementărilor aeronautice naționale și/sau internaționale aplicabile.

(3) Zonele de protecție asociate mijloacelor de comunicații, navigație aeriană, meteorologice și de radiolocație sunt definite în funcție de:

a) tipul și caracteristicile tehnice ale mijloacelor în cauză;
b) caracteristicile suprafețelor de protecție ale mijloacelor respective;
c) programul de dezvoltare și/sau modernizare a mijloacelor de comunicații, navigație aeriană și radiolocație;

d) cerințele reglementărilor aeronautice naționale și/sau internaționale aplicabile.

(4) Zonele de control al traficului aerian din vecinătatea aerodromurilor sunt definite în funcție de:

a) criteriile operaționale specifice;
b) rețeaua căilor aeriene;

- c) caracteristicile suprafețelor de acoperire ale mijloacelor de comunicații și de navigație aeriană;
- d) programul de dezvoltare și/sau modernizare din domeniul aeronautic militar și civil pe aerodromurile în care se operează în comun;
- e) cerințele reglementărilor aeronautice naționale și/sau internaționale aplicabile.

Art. 28. – (1) Definirea zonelor supuse servituților aeronautice militare implică precizarea următoarelor elemente: amplasare, formă, orientare, dimensiuni/limite, caracteristici/condiții, restricții și obligații.

(2) Elementele/caracteristicile zonelor supuse servituților aeronautice militare pot suferi modificări în timp, ca urmare a modificării prevederilor reglementărilor aeronautice naționale și internaționale aplicabile, dezvoltării terenurilor de aeronautică și modernizării mijloacelor de navigație aeriană.

Art. 29. – (1) În scopul limitării înălțimii obstacolelor se stabilesc următoarele suprafețe de siguranță în perimetrul și vecinătatea aerodromurilor pentru avioane:

- a) banda de zbor;
- b) prelungire de oprire;
- c) prelungire degajată;
- d) zonă de siguranță la capătul pistei;
- e) zonele laterale ale pistei de decolare-aterizare;
- f) banda căilor de rulare;
- g) zona de limitare orizontală;
- h) zona conică;
- i) zona conică exterioară;
- j) zona culoarelor aeriene de acces;
- k) zona de tranziție.

(2) În scopul limitării înălțimii obstacolelor se stabilesc următoarele suprafețe de siguranță în perimetrul și vecinătatea aerodromurilor pentru elicoptere – heliporturi:

- a) platforma de decolare-aterizare;
- b) zona degajată;
- c) zona culoarelor aeriene de acces orizontală;
- d) zona culoarelor aeriene de acces înclinată;
- e) zona de tranziție;
- f) zonă potențial accidentată.

Art. 30. – În interesul siguranței zborului, în cuprinsul zonelor precizate la art. 27 alin. (1) și alin. (2) sunt permise, în condițiile respectării prevederilor art. 88 din Legea 21/2020, următoarele:

a) amplasarea, construirea și/sau instalarea de obiective de investiții și de dezvoltare noi, din domeniul industrial, transporturi, telecomunicații, precum și alte construcții și lucrări din alte domenii, inclusiv instalații de producere a energiei din surse regenerabile;

b) realizarea lucrărilor care modifică terenul prin producerea unor denivelări peste limitele specifice admise de reglementările aeronautice de profil;

c) realizarea liniilor electrice aeriene sau subterane, conductelor de orice fel, depozitelor/stațiilor de carburanți-lubrifianți și depozitelor de materiale explozive care prezintă surse potențiale de incendiu și/sau de explozie, altele decât cele destinate pentru buna desfășurare a activităților aeronautice;

d) amplasarea și funcționarea surselor de emisie de radiofrecvență care pot produce interferențe sau perturbații în funcționarea mijloacelor de navigație aeriană;

e) realizarea de orice alte obiective, construcții sau instalații, precum și desfășurarea de activități care, prin natura lor ori prin procesul de funcționare, afectează sau pot afecta siguranța zborului;

f) prezența obstacolelor fixe sau mobile, cu excepția mijloacelor de navigație aeriană, electronice și/sau vizuale, care nu pot fi înlăturate din motive operaționale și care trebuie să aibă structuri constructive și/sau de montaj frangibile;

g) amplasarea și exploatarea obiectivelor, precum și a vegetației și/sau culturilor agricole neadecvate, care atrag ori favorizează concentrarea păsărilor sau animalelor sălbatice;

h) prezența surselor de radiofrecvență care pot interfera cu mijloacele de navigație aeriană;

i) accesul neautorizat al persoanelor, vehiculelor sau animalelor;

j) orice alte construcții, amenajări și/sau activități care afectează sau pot afecta siguranța operațiunilor de aerodrom.

Art. 31. – Cerințele de limitare a obstacolelor aplicabile unui aerodrom pentru avioane se diferențiază în funcție de caracteristicile fizice ale pistei aerodromului, de tipul operațiunilor aeriene executate sau avute în vedere să se execute și de tipurile de aeronave care ar putea opera pe aerodromul respectiv.

Art. 32. – În funcție de tipul procedurilor de apropiere la aterizare, clasificarea pistelor de aerodrom care sunt amenajate și echipate cu mijloace destinate navigației aeriene este prezentată în tabelul nr. 1 din anexa nr. 5.

Art. 33. – (1) Caracteristicile limitelor zonelor de siguranță pentru delimitarea zonelor de servitute aeronautică militară aferente pistelor aerodromurilor, utilizate pentru decolare și aterizare, sunt conform figurii nr. 6 din anexa nr. 6 respectiv a figurii nr. 7 din anexa nr. 7.

(2) În zonele culoarelor aeriene de acces se stabilesc următoarele pante de limitare a înălțimii obstacolelor:

a) 1:50, începând de la limitele benzii de zbor în prelungirea axului longitudinal al acesteia, până la distanța de 2.250 m;

b) de la distanța de 2.250 m până la 4.000 m, înălțimea obiectivelor nu va depăși 45 m;

c) 1:50, începând de la distanța de 4.000 m și înălțimea de 45 m, până la distanța de 36.000 m.

(3) În zonele de tranziție, panta de limitare a înălțimii obstacolelor va fi de 1:10 pe toată lățimea acestora, începând de la limitele laterale ale benzii de zbor, respectiv ale zonelor culoarelor aeriene de acces.

(4) În zona de limitare orizontală înălțimea obstacolelor nu va depăși 45 m.

(5) În zona conică panta de limitare a înălțimii obstacolelor va fi de 1:20, începând de la limita exterioară a zonei de limitare orizontală.

(6) În zona conică exterioară panta de limitare a înălțimii obstacolelor va fi de 1:45, începând de la limita exterioară a zonei conice.

Art. 34. – Caracteristicile limitelor zonelor de siguranță pentru delimitarea zonelor de servitute aeronautică militară aferente pistelor heliporturilor utilizate pentru decolare și aterizare sunt prevăzute în tabelele nr. 2 și 3 din anexa nr. 8 și figura nr. 8 din anexa nr. 9.

Art. 35. – (1) În zonele de siguranță nu pot fi amplasate, construite și/sau instalate obiecte care penetrează suprafețele de limitare a înălțimii obstacolelor.

(2) Pot constitui excepții de la prevederile alin. (1) cazurile în care se stabilește, conform prevederilor art. 88 din Legea 21/2020, pe baza unei analize aeronautice, că obiectul în cauză nu reprezintă un obstacol pentru navigația aeriană și cercetarea, supravegherea și controlul spațiului aerian.

Art. 36. – (1) Analiza aeronautică a documentațiilor tehnice pentru construcții și evaluarea obstacolelor în zonele cu servituți aeronautice militare în care programele de dezvoltare ale aerodromurilor prevăd modificarea condițiilor operaționale se efectuează aplicându-se limitarea/condiția cea mai restrictivă ce rezultă din raportarea la următoarele 3 tipuri de suprafețe de obstacolare, astfel:

a) geometrică, în conformitate cu cerințele prezentelor norme și ale documentelor complementare;

b) electromagnetică, în conformitate cu cerințele prezentelor norme și ale documentelor complementare;

c) operațională, în conformitate cu cerințele AFPP-1(A) (Allied Flight Procedures Publication) NATO Supplement to ICAO (International Civil Aviation Organization) Doc 8168 Volume I – Flight Procedures (Proceduri de zbor) și ale documentelor complementare.

(2) Analiza aeronautică a documentațiilor tehnice pentru construcții și evaluarea obstacolelor în zonele cu servituți aeronautice militare pentru care programele de dezvoltare ale

aerodromurilor nu prevăd modificarea condițiilor operaționale se efectuează aplicându-se limitarea/condiția cea mai restrictivă ce rezultă din raportarea la suprafețele de obstacolare prevăzute la alin. (1) lit. b) și c).

(3) Analiza aeronautică a documentațiilor tehnice pentru construcții și evaluarea obstacolelor în zonele cu servituți aeronautice militare în absența informațiilor referitoare la programele de dezvoltare ale aerodromurilor se efectuează aplicându-se limitarea/condiția cea mai restrictivă de la alin. (1).

Art. 37. – Cu scopul prevenirii influențelor negative asupra performanțelor operaționale ale mijloacelor de comunicații, navigație aeriană, meteorologice și de radiolocație, în vecinătatea acestora se stabilesc, în condițiile art. 27 alin. (3), următoarele zone de protecție:

- a) zone critice ILS – aferente antenelor de direcție și, respectiv, de pantă;
- b) zone sensibile ILS – aferente antenelor de direcție și, respectiv, de pantă;
- c) zone de protecție ale mijloacelor de radiolocație;
- d) zone de protecție pentru radiofarurile omnidirecționale VOR/VHF (VHF omnidirectional range) și echipamentele de măsurare a distanței DME (distance measuring equipment), denumite în continuare zone de protecție VOR/DME;
- e) zone de protecție pentru radiofarurile nedirecționale și marchere, denumite în continuare zone de protecție NDB (non-directional beacon)/Marker;
- f) zone de acțiune a radioaltimetrului;
- g) zone de protecție a mijloacelor meteorologice;
- h) zone de protecție a dispozitivului luminos de apropiere.

Art. 38. – (1) Caracteristicile zonelor de protecție a mijloacelor de navigație aeriană, meteorologice și de radiolocație sunt prezentate în tabelul nr. 4 din anexa nr. 10, figurile nr. 9 și 10 din anexa nr. 11, tabelul nr. 5 și figura nr. 11 din anexa nr. 12.

(2) Corespunzător particularităților funcționale și operaționale ale fiecărui echipament utilizat pot exista diferențe față de datele menționate în tabelul nr. 4 din anexa nr. 10 și tabelul nr. 5 din anexa nr. 12.

(3) În cazul în care furnizorul echipamentului comunică forma și/sau dimensiunile zonelor de protecție aferente, aceste date sunt prioritare.

(4) Locațiile și coordonatele geografice ale pozițiilor radar pe care sunt amplasate mijloace de radiolocație supuse servituților aeronautice militare, menționate la art. 27 alin. (3), sunt prezentate în anexa nr. 12.

Art. 39. – În interesul siguranței aeronautice, în zonele de protecție aferente mijloacelor de comunicații, navigație aeriană, meteorologice și de radiolocație, precum și dispozitivelor luminoase de apropiere pot fi amplasate, construite și/sau instalate obiective noi doar în condițiile respectării prevederilor art. 88 din Legea 21/2020.

Art. 40. – În interesul siguranței traficului aerian, al protejării rutelor standard de plecare/sosire, al procedurilor de apropiere instrumentală și de decolare, în regiunile de control precizate la art. 27 alin. (4), sunt permise, în condițiile respectării prevederilor art. 88 din Legea 21/2020, următoarele:

a) amplasarea de obstacole/obiective de orice fel care, prin prezență sau funcționare, implică risc de coliziune și/sau pot afecta traficul aerian;

b) concentrarea de obstacole peste limita/densitatea maximă reglementată.

CAPITOLUL IV

Dispoziții finale

Art. 41. – (1) Administratorii aerodromurilor și mijloacelor de comunicații, navigație aeriană, de radiolocație și meteorologice determină zonele supuse servituților aeronautice militare. Totodată, administratorii supraveghează permanent zonele învecinate terenurilor de aeronautică militară pe care le dețin sau de pe care operează, pentru identificarea și evaluarea preliminară a influențelor și factorilor perturbatori, de orice fel, asupra siguranței zborului.

(2) Zonele supuse servituților aeronautice militare se avizează de către Autoritatea Aeronautică Militară Națională. Ulterior, administratorii aerodromurilor și mijloacelor de comunicații, navigație aeriană, de radiolocație și meteorologice fac demersurile necesare pentru înscrierea în cartea funciară și transmit, împreună cu restricțiile asociate legate de regimul construcțiilor, destinația și utilizarea terenurilor, autorităților administrației publice locale și județene pe teritoriul cărora se extind aceste zone, pentru a fi cuprinse în documentațiile de urbanism și amenajare a teritoriului.

Art. 42. – Anexele nr. 1-12 fac parte integrantă din prezentele norme.

DISPUNEREA BALIZAJULUI DE ZI

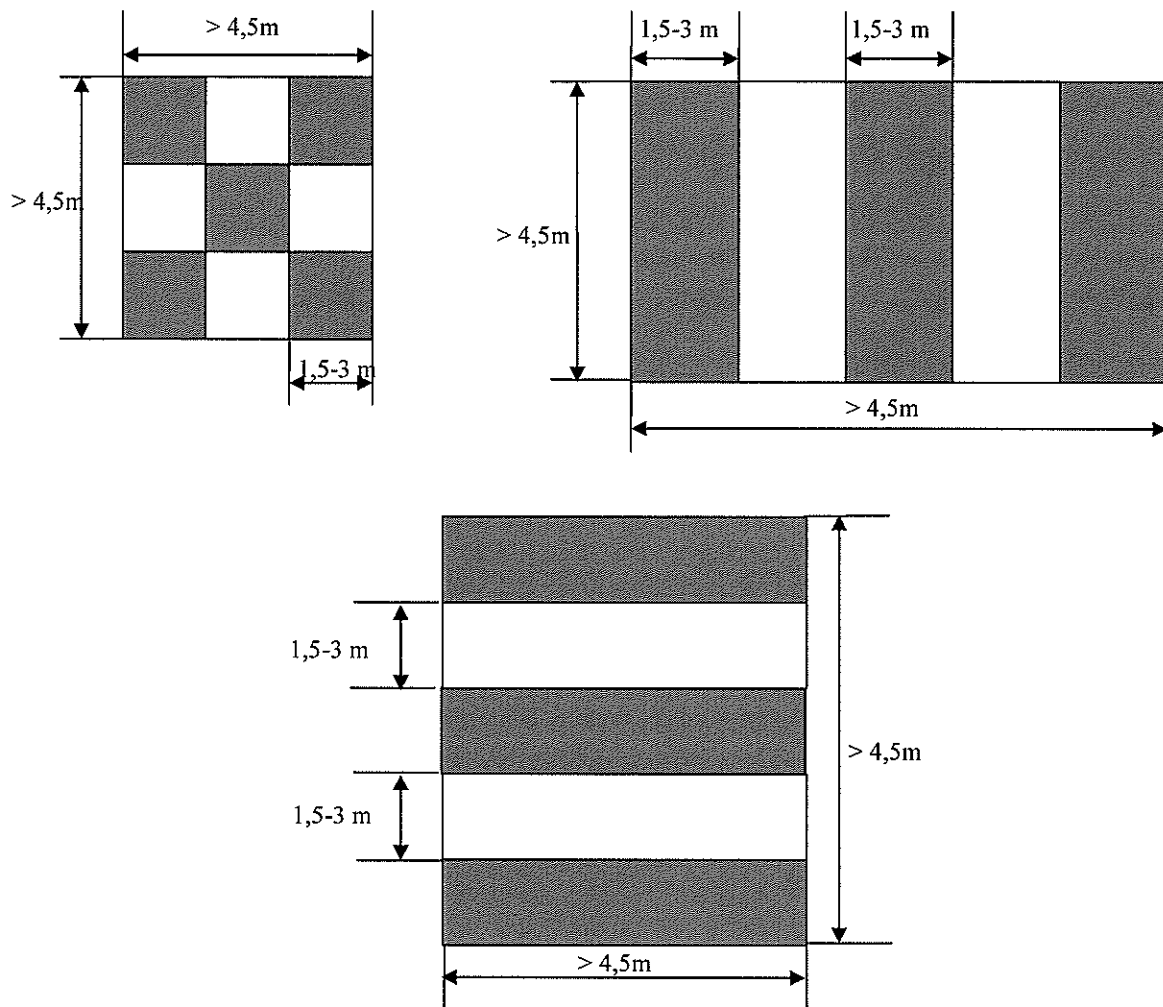


Figura nr. 1

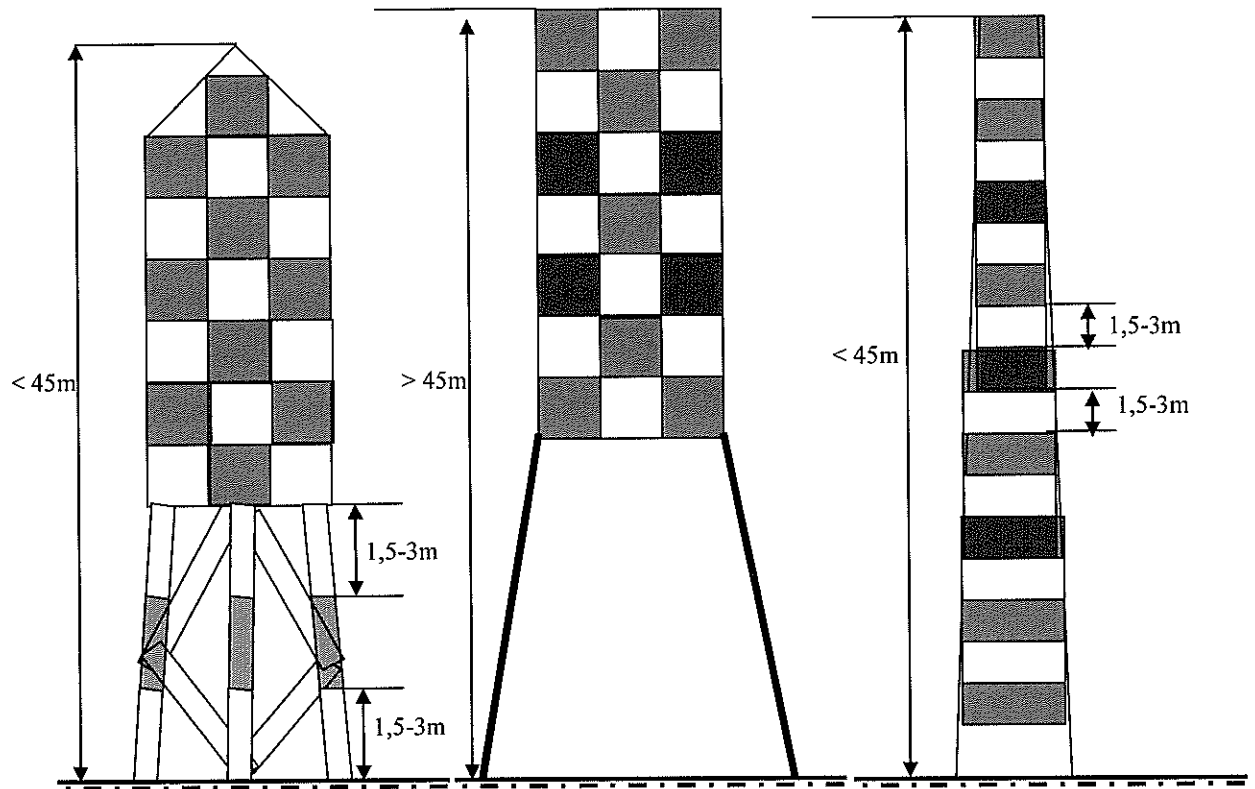
BALIZAREA PE TIMP DE ZI A TURNURILOR DE APĂ, DE RĂCIRE ȘI
A COȘURILOR DE FUM

Figura nr. 2

MODUL DE REALIZARE A BALIZAJULUI DE NOAPTE

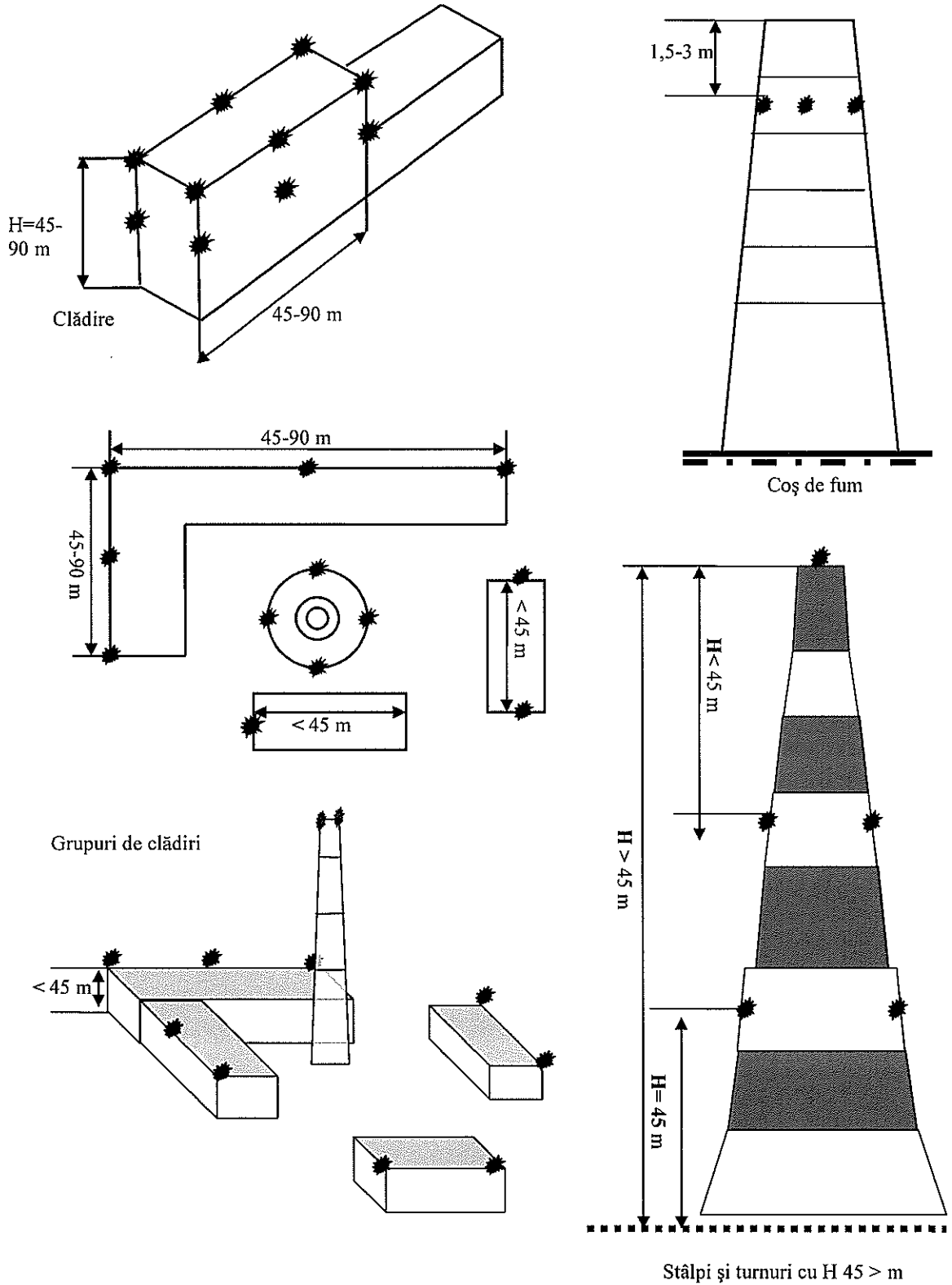


Figura nr. 3

BALIZAREA TURBINELOR EOLIENE PE TIMP DE ZI

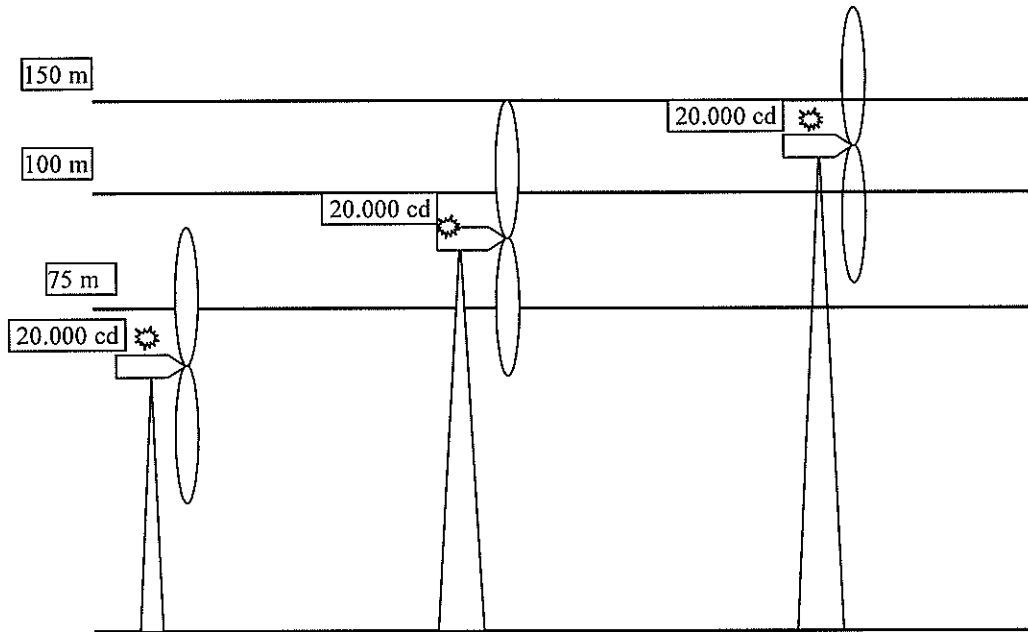


Figura nr. 4

BALIZAREA TURBINELOR EOLIENE PE TIMP DE NOAPTE

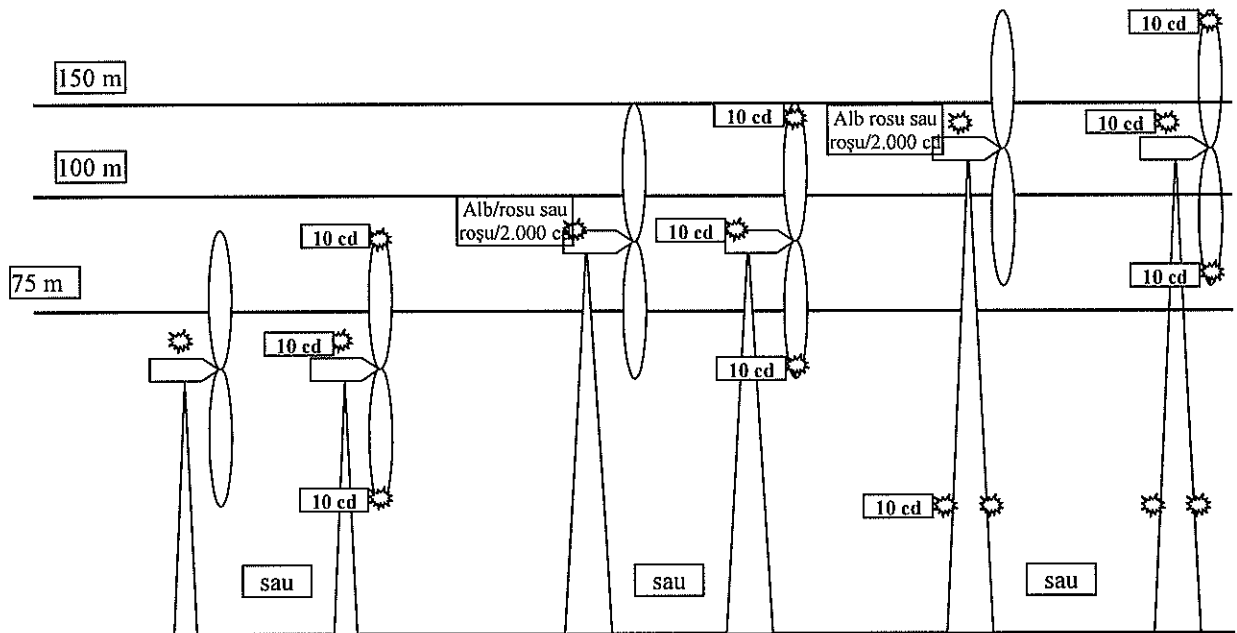


Figura nr. 5

Clasificarea pistelor de aerodrom după categoria operațiunilor de apropiere la aterizare

ABREVIERE	TIPUL PISTEI	DESTINAȚIE ȘI CARACTERISTICI
NEINST	Pistă neinstrumentală	Pistă destinată aeronavelor care execută zbor la vedere.
NONP	Pistă instrumentală de neprecizie	Pistă destinată operării aeronavelor cu folosirea procedurilor de apropiere instrumentală de neprecizie, deservită atât de mijloace vizuale, cât și de mijloace instrumentale, care asigură ghidarea aeronavei numai în direcție.
CAT. I	Pistă instrumentală de precizie, categoria I	Pistă instrumentală deservită de un ILS sau de un radar de apropiere de precizie, denumit în continuare PAR, și de mijloace vizuale, destinată operațiunilor de apropiere urmată de aterizare cu o înălțime de decizie nu mai mică de 60 m (200 ft) și cu o vizibilitate nu mai mică de 800 m sau cu o distanță vizuală în lungul pistei nu mai mică de 550 m.
CAT. II	Pistă instrumentală de precizie, categoria II	Pistă instrumentală deservită de un ILS și de mijloace vizuale, destinată operațiunilor de apropiere urmată de aterizare cu o înălțime de decizie mai mică de 60 m (200 ft), dar nu mai mică de 30 m (100 ft) sau cu o distanță vizuală în lungul pistei nu mai mică de 300 m.
CAT. III A	Pistă instrumentală de precizie, categoria IIIA	Pistă instrumentală deservită de un ILS către și în lungul suprafeței pistei, destinată operațiunilor de apropiere urmată de aterizare cu o înălțime de decizie mai mică de 30 m (100 ft) sau fără înălțime de decizie ori cu o distanță vizuală în lungul pistei nu mai mică de 200 m.
CAT. III B	Pistă instrumentală de precizie, categoria III B	Pistă instrumentală deservită de un ILS către și în lungul suprafeței pistei, destinată operațiunilor de apropiere urmată de aterizare cu o înălțime de decizie mai mică de 15 m (50 ft) sau fără înălțime de decizie ori cu o distanță vizuală în lungul pistei sub 200 m dar nu mai mică de 75 m.
CAT. III C	Pistă instrumentală de precizie, categoria III C	Pistă instrumentală deservită de un ILS către și în lungul suprafeței pistei, destinată operațiunilor de apropiere urmată de aterizare fără limitări ale înălțimii de decizie sau ale distanței vizuale în lungul pistei.

Tabelul nr. 1

Schema cu zonele de siguranță ale aerodromurilor

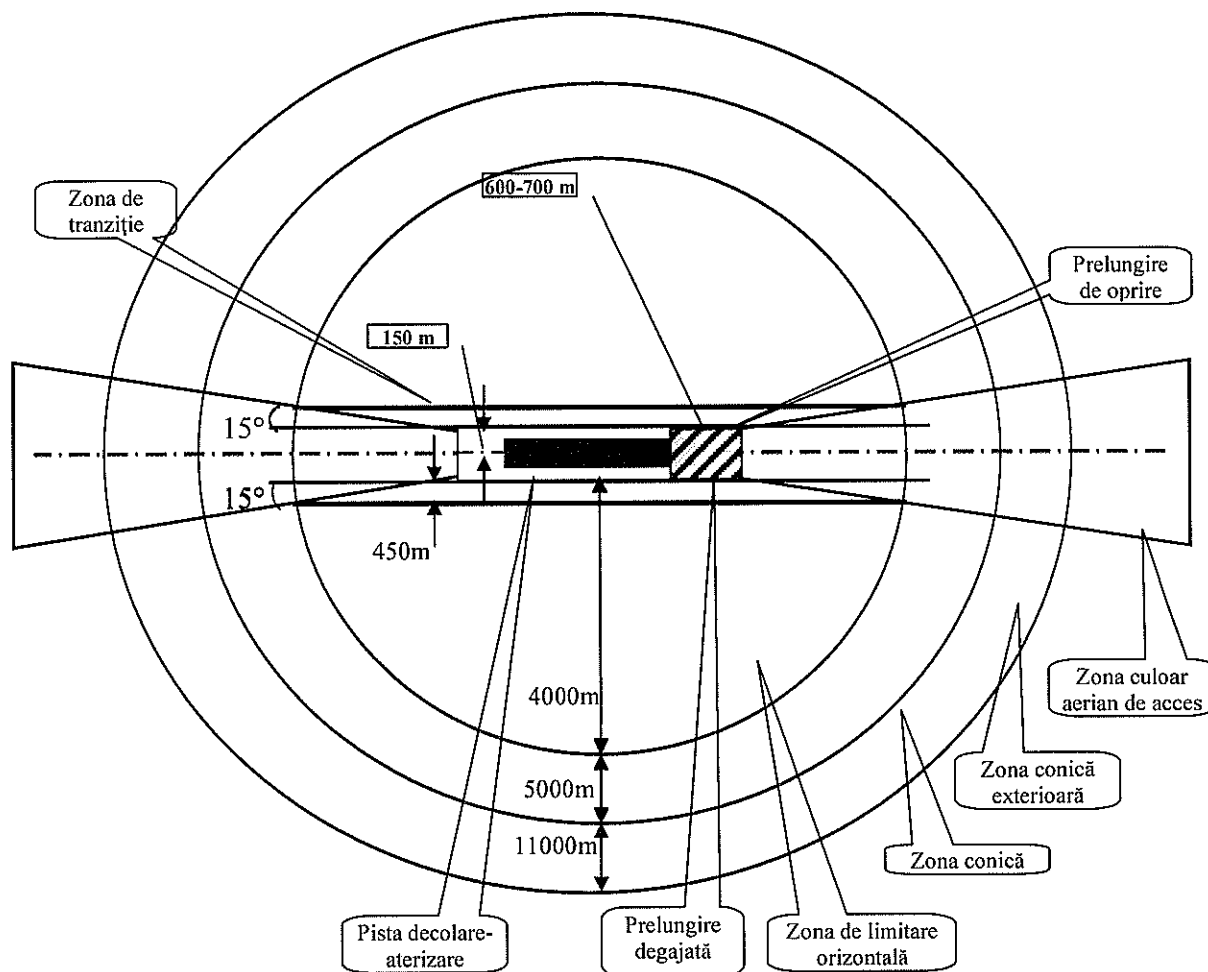


Figura nr. 6

Schema cu pantele de limitare a înălțimii obiectivelor amplasate în zonele de siguranță ale aerodromurilor

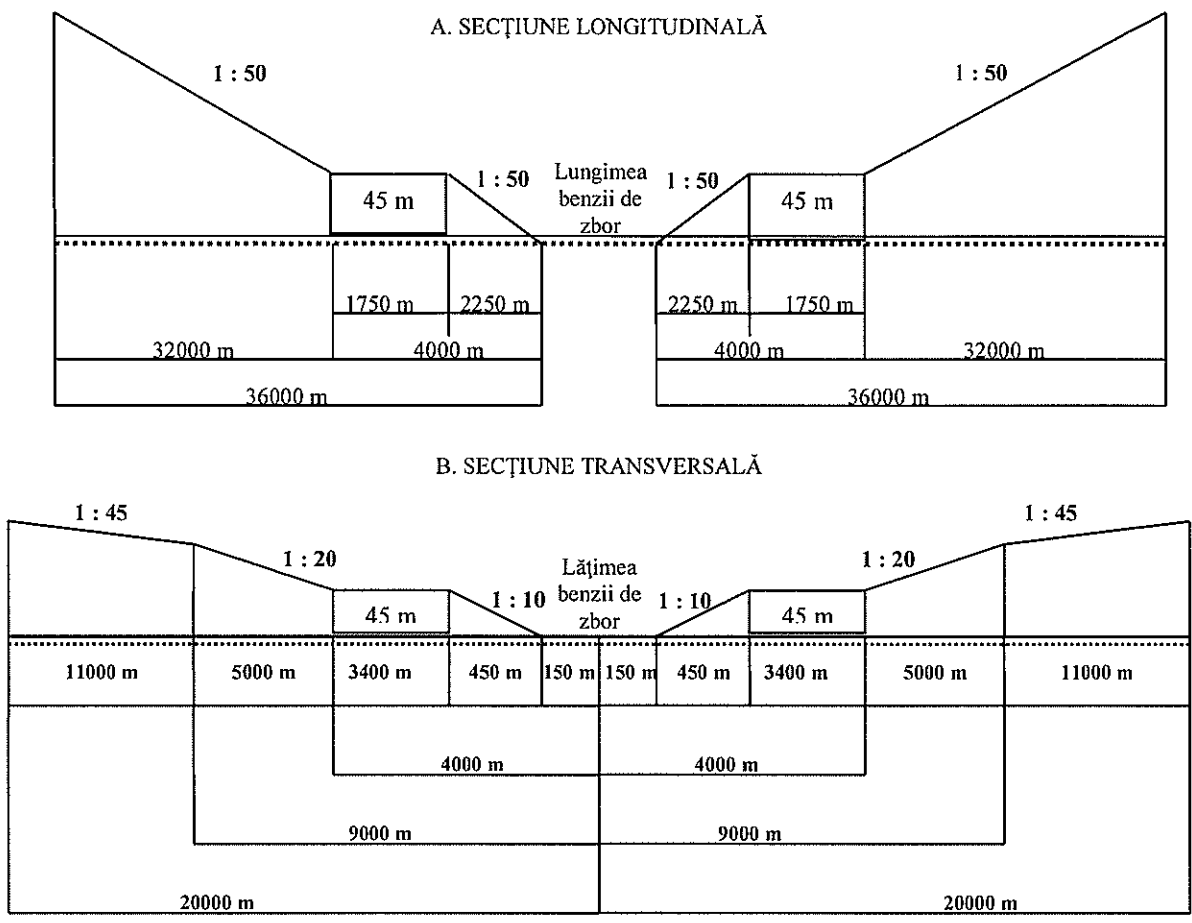


Figura nr. 7

Tabelul nr. 2
Criterii dimensionale pentru zonele de siguranță ale heliporturilor

Nr. crt.	Descriere	STANDARD				VFR cu utilizare limitată
		VFR		IFR		
		Pe o direcție	Pe două direcții	Pe o direcție	Pe două direcții	Pe două direcții
1	Platformă (minim)	30m x 30m				15m x 15m
2	Panta	Minimum 1,0%, maximum 1,5%				Panta pe o direcție
3	Acostament pavat	7,5m				
4	Mărimea zonei degajate	90m x 90m	225m x 225m	470m x 225m	45m min. X 45m min.	
5	Pantele din cuprinsul suprafeței de bază pe orice direcție	Minimum 2,0% în fața canalizării. Maximum 5,0%. Patul canalului trebuie să fie plat. Pentru heliporturile IFR, cerințele pantei se aplică pentru zona de 90m x 90m, din centrul heliportului				
		Exclusiv îmbrăcămintea și acostamentul. Zona dreaptă trebuie să fie liberă de obstrucții iar pantele rugoase, la dimensiunea extensiei necesare pentru reducerea avariilor aeronavei, în eventualitatea unei aterizări de urgență.				
6	Lungimea zonei libere	120m	250m	120m		
		Zona liberă începe la marginea suprafeței de bază				
7	Lățimea zonei libere	90m	225m	45m		
		Corespunde cu lățimea suprafeței de bază.				
8	Lungimea zonei potențial accidentate	240m	120m	240m		
9	Lățimea zonei potențial accidentate	90m	225m	45m		
10	Pantele zonelor libere și direcțiile	Maximum 5,0% Numai pentru zona liberă; sunt cerințe de pantă pentru zonele de prevenire a accidentelor. Zonele trebuie să fie libere de obstrucții. Pantele trebuie să fie rugoase și cu iarbă, când este necesar.				

Tabelul nr. 3
Criterii de stabilire a zonelor de siguranță ale heliporturilor

Nr. crt.	Descrierea elementului	STANDARD			VFR cu utilizare limitată
		VFR	IFR		
		Pe o direcție și pe două direcții	Pe o direcție	Pe două direcții	Pe două direcții
1	Lățimea suprafeței de bază	90m (300ft)	225m (750ft)		45m (150ft)
2	Lungimea suprafeței de bază	90m (300ft) centrat pe facilitate	225m (750ft)	470m (1550ft)	45m (150ft) centrat pe facilitate
3	Înălțimea suprafeței de bază	Înălțimea suprafeței de bază este aceeași cu înălțimea platformei			
4	Începutul porțiunii înclinate a zonei culoarelor aeriene de acces	Începutul capătului suprafeței de bază	Începutul capătului zonei potențial accidentate	Începutul capătului suprafeței de bază	Începutul capătului suprafeței de bază
		Începutul capătului suprafeței de prevenire a accidentelor			
5	Lungimea porțiunii înclinate a zonei culoarelor aeriene de acces	360m (1200ft)	7620m (25000ft)		360m (1200ft)
		Măsurat pe orizontală			
6	Înclinarea zonei culoarelor aeriene de acces	8:1	34:1		8:1
		Rata de înclinare este exprimată orizontal față de vertical, de ex. 8m orizontal pentru 1m (ft) vertical			
7	Lățimea porțiunii înclinate a zonei culoarelor aeriene de acces la începutul porțiunii înclinate	90m (300ft)	225m (750ft)		45m (150ft)
		Centrat pe linia de centru extinsă și este de aceeași lățime cu suprafața de bază			
8	Lățimea porțiunii înclinate a zonei culoarelor	180m (600ft)	2400m (8000ft)		150m (500ft)

Nr. crt.	Descrierea elementului	STANDARD			VFR cu utilizare limitată
		VFR	IFR		Pe două direcții
		Pe o direcție și pe două direcții	Pe o direcție	Pe două direcții	
	aeriane de acces la capătul porțiunii înclinate				
9	Înălțimea porțiunii înclinate a zonei culoarelor aeriane de acces la începutul poziției înclinate	0m (0ft)			
		Deasupra înălțării stabilite a suprafeței de aterizare			
10	Înălțimea porțiunii înclinate a zonei culoarelor aeriane de acces la capătul poziției înclinate	45m (150ft)			
		Deasupra înălțării stabilite a suprafeței de aterizare			
11	Începutul suprafeței de tranziție	Începuturile marginii exterioare a suprafeței de bază și a zonei culoarelor aeriane de acces	Începuturile marginii suprafeței de bază și orice margine a zonei culoarelor aeriane de acces care este deasupra suprafeței orizontale interioare	Începuturile marginii suprafeței de bază și orice margine a zonei culoarelor aeriane	
12	Sfârșitul suprafeței de tranziție	Suprafața de tranziție se sfârșește la înălțimea de 45m (150ft)			
13	Înălțimea la începutul suprafeței de tranziție	0m (0 ft)			
		Deasupra înălțării stabilite a suprafeței de aterizare. Începutul înălțării suprafeței de tranziție este înălțarea marginii exterioare a suprafeței de bază și orice margine a suprafeței de apropiere-plecare care este deasupra suprafeței orizontale interioare			
14	Înălțarea la capătul suprafeței de tranziție	45m (150ft)			
		Deasupra înălțării stabilite a suprafeței de aterizare.			
15	Înclinarea	2H:1V	7H:1V	4H:1V	2H:1V

Nr. crt.	Descrierea elementului	STANDARD			VFR cu utilizare limitată
		VFR	IFR		
		Pe o direcție și pe două direcții	Pe o direcție	Pe două direcții	Pe două direcții
	suprafeței de tranziție	Înclinarea suprafeței de tranziție se extinde în exterior și în sus la 2m orizontal pentru fiecare 1m vertical	Înclinarea suprafeței de tranziție se extinde în exterior și în sus la 7m orizontal pentru fiecare 1m vertical	Înclinarea suprafeței de tranziție se extinde în exterior și în sus la 4m orizontal pentru fiecare 1m vertical	Înclinarea suprafeței de tranziție se extinde în exterior și în sus la 2m orizontal pentru fiecare 1m vertical
16	Raza suprafeței orizontale	Nu este necesară	1400m (4600ft) Forma circulară, localizat la 45m (150ft) deasupra înălțimii platformei, definită prin descrierea unui arc cu raza de 1400m (4600ft) față de centrul platformei		Nu este necesară
17	Înălțimea suprafeței orizontale	Nu este necesară			Nu este necesară

LIMITELE ZONELOR DE SIGURANȚĂ AFERENTE HELIPORTURILOR

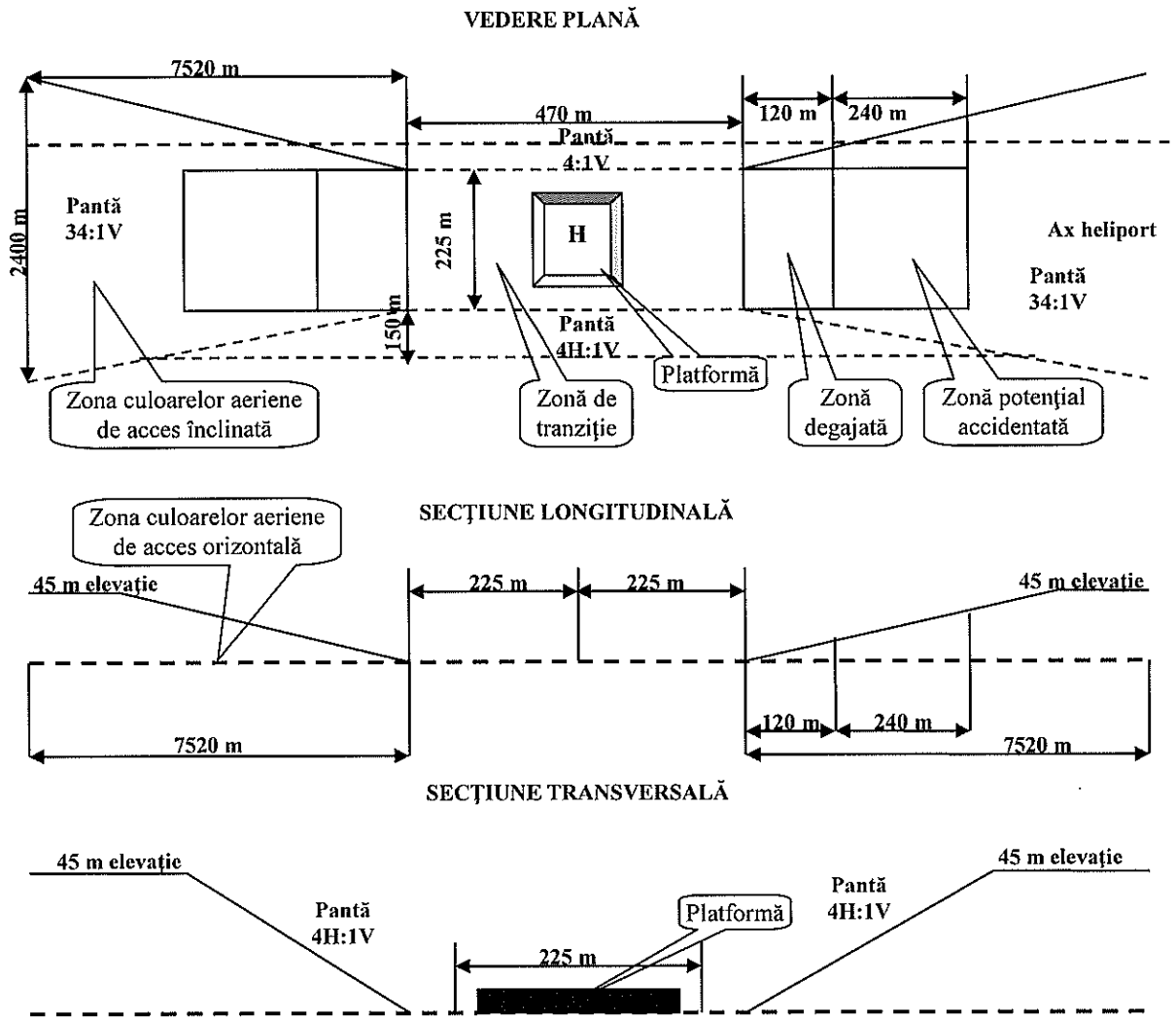
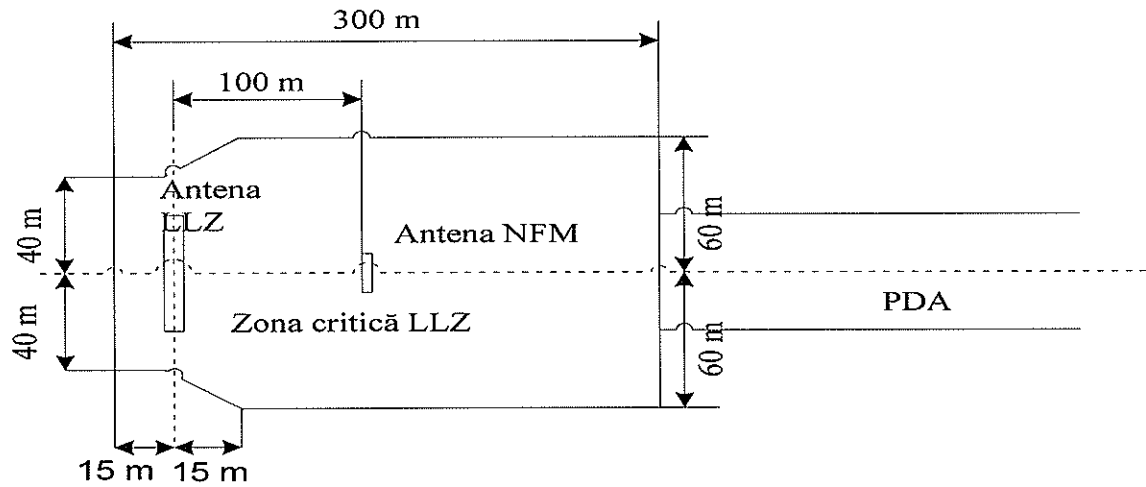


Figura nr. 8

Tabelul nr. 4
Dimensiuni ale zonelor de protecție a mijloacelor de navigație aeriană și meteorologie

Zonă		Dimensiuni (*)		
		CAT I	CAT II / III	Zonă extinsă (*****)
ILS- Direcție (**)	Zonă sensibilă	600 m x 220 m	2750 m x 4200 m	5500 m x 9000 m
	Zonă critică	min. 300 m x 120 m 75 m x 150 m	min. 300 m x 120 m 75 m x 150 m	
ILS- Pantă (***)	Zonă sensibilă	915 m x min. 150 m	975 m x min. 210 m	2200 m x 600 m
	Zonă critică	250 m x min. 150 m	250 m x min. 150 m	
Radioaltimetru (****)		-	300 m x 120 m	1000 m x 120 m
Dispozitiv luminos apropiere (*****)		900 m x 120 m	900 m x 120 m	1000 m x 120 m
VOR / DME		R= 600 m		R= 2000 m
NDB / Marker		R= 100 m		R= 500 m
RADAR (ASR, SSR, PAR)		R= 150 m		R= 1500 m
Platformă meteorologică		30 m x 30 m		500 m x 500 m
<p>unde: (*) - toate dimensiunile sunt măsurate în plan orizontal; (**) - simetric față de axul pistei și în fața antenei ILS de direcție; (***) - lateral față de axul pistei și în fața antenei ILS de pantă; (****) - simetric față de prelungirea axului pistei și în fața capătului fizic al pistei; (*****) - simetric față de prelungirea axului pistei și în fața benzii pistei; (*****) - pentru satisfacerea unor cerințe stricte de control și protecție; R - rază (distanță) de la antena echipamentului.</p>				

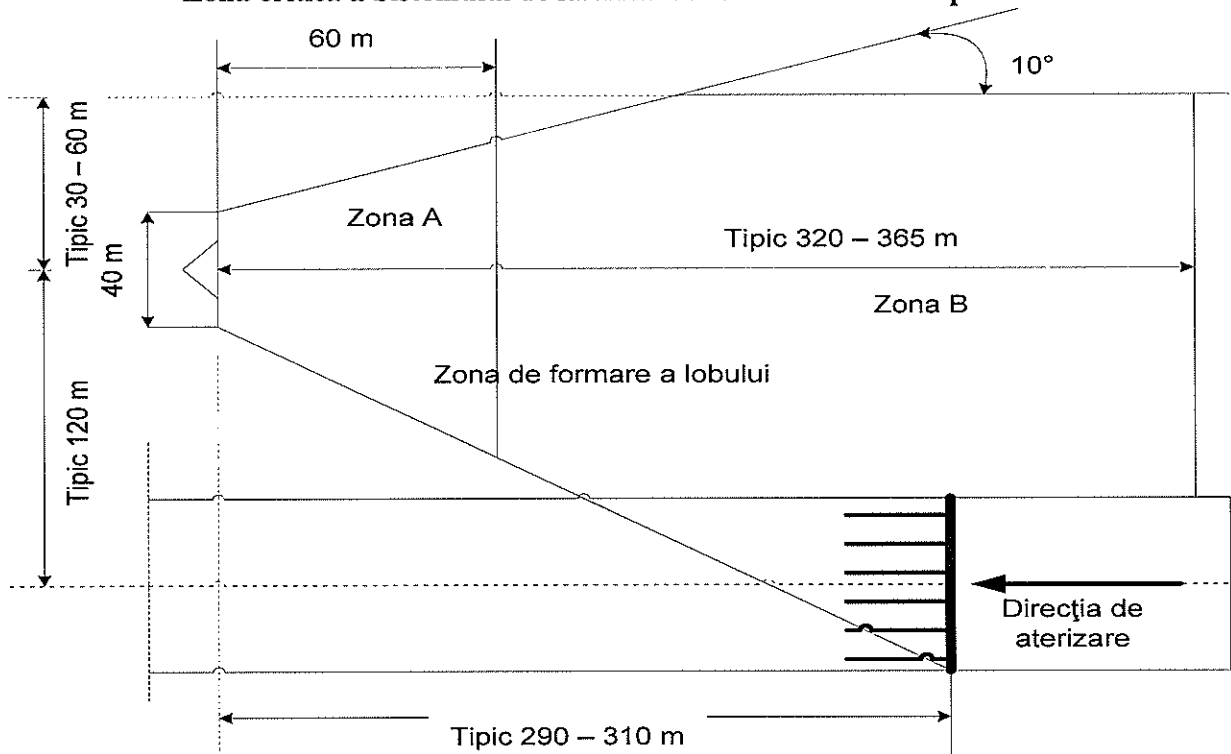
Zona critică a Sistemului de Aterizare Instrumentală pe direcție - ILS LLZ



În zona critică a LLZ denivelările, inclusiv iarba, nu vor depăși 0,5 m

Figura nr. 9

Zona critică a Sistemului de Aterizare Instrumentală – Pe pantă - ILS GP



Zona critică: Zona A; în această zonă, de 60m de la antena GP, denivelările nu vor depăși 4 cm.

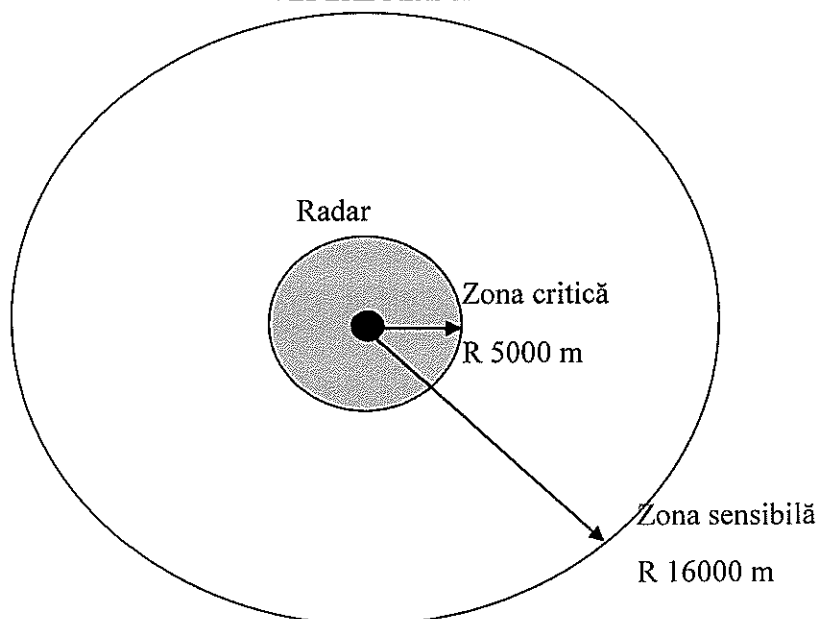
Zona sensibilă: Zona B; zonă în care denivelările nu vor depăși 15 cm.

Figura nr. 10

Tabelul nr. 5

Dimensiuni ale zonelor de protecție ale mijloacelor de radiolocație

Nr. crt.	Tip radar	Dimensiunile zonei de protecție	
		Zona critică	Zona sensibilă
1.	Radar principal de supraveghere a spațiului aerian	R=5000m	R=15000m
2.	Radar secundar pentru identificare	R=5000m	R=16000m
3.	Radar de dirijare a mijloacelor de apărare aeriană/antiaeriană cu baza la sol	R=5000m	R=15000m

Forma zonelor de protecție ale mijloacelor de radiolocație
VEDERE PLANĂ

SECȚIUNE LONGITUDINALĂ

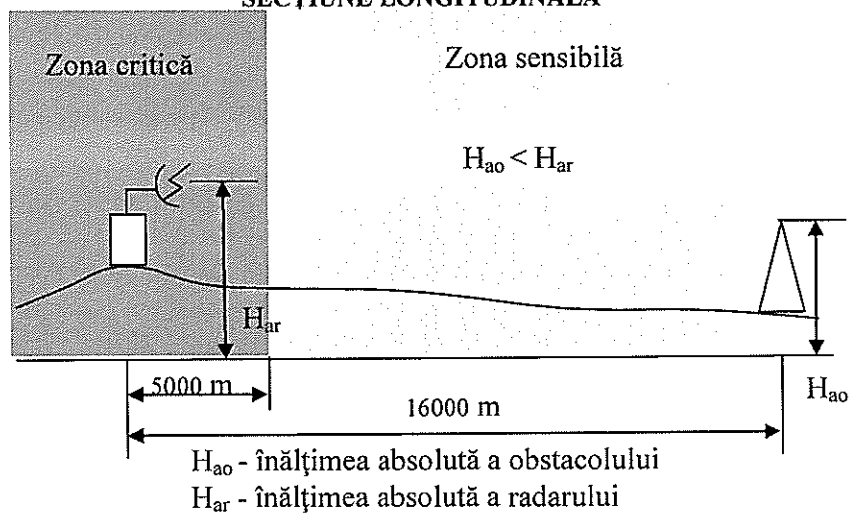


Figura nr. 11

Nr. C-352 din 30.04.2023

REFERAT DE APROBARE
a proiectului de Ordin de ministru pentru aprobarea
Normelor privind stabilirea zonelor supuse servituțiilor aeronautice militare

1. Structura inițiatoră:

Proiectul de *Ordin de ministru pentru aprobarea Normelor privind stabilirea zonelor supuse servituțiilor aeronautice militare* a fost elaborat de către un colectiv de specialiști din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene.

2. Cerințele care impun apariția actului normativ specific:

Necesitatea inițierii proiectului de *Ordin de ministru pentru aprobarea Normelor privind stabilirea zonelor supuse servituțiilor aeronautice militare* a apărut pentru asigurarea conformării cu art. 5, alin. (2), lit. f) și h) din Legea nr. 21 din 18 martie 2020 privind Codul aerian, publicat în Monitorul Oficial Nr. 222 din 19 martie 2020, care prevede că *Ministerul Apărării Naționale emite reglementări specifice privind servituțiile aeronautice militare și stabilirea zonelor supuse servituțiilor aeronautice militare și avizează efectuarea de lucrări, amplasarea de construcții, de echipamente și instalații în zonele supuse servituțiilor aeronautice militare.*

3. Principiile de bază și finalitatea proiectului actului normativ specific:

Proiectul are la bază reglementările în domeniu și experiența dobândită în procesul de avizare al documentațiilor tehnice/urbanism.

Finalitatea așteptată este stabilirea cadrului legal subsecvent conferit de prevederile Legii nr. 21/2020 privind Codul aerian referitoare la reglementarea servituțiile aeronautice militare și stabilirea zonelor supuse servituțiilor aeronautice militare.

4. Efectele avute în vedere:

Stabilirea condițiilor, restricțiilor și a obligațiilor impuse de reglementările naționale, europene și/sau internaționale, în interesul siguranței zborului cu aeronave de stat.

5. Implicațiile prezentului act normativ asupra celorlalte reglementări în vigoare:

Nu este cazul.

6. Etapele parcurse în elaborarea proiectului:

Au fost parcurse etapele stabilite pentru elaborarea unui asemenea document și au fost respectate prevederile A.N.S.-1/2008, Regulamentul privind elaborarea actelor normative specifice, doctrinelor și manualelor militare în Ministerul Apărării Naționale.

7. Sinteza ordinului:

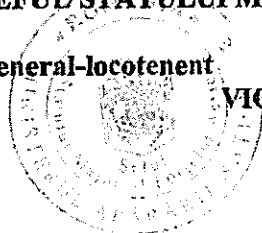
În cuprinsul ordinului sunt făcute precizări pentru definirea zonelor supuse servituțiilor aeronautice precum și atribuirea responsabilităților structurilor în ceea ce privește stabilirea, avizarea de specialitate și aplicarea prevederilor legale referitoare la aceste zone. De asemenea, sunt stabilite caracteristicile, condițiile și cerințele generale pentru zonele supuse servituțiilor aeronautice militare care trebuie protejate în interesul activităților aeronautice militare precum și modalitatea de marcarea și balizarea a obstacolelor prezente în aceste zone.

8. Pentru elaborarea proiectului s-a consultat următoarea bibliografie:

- Legea nr. 21 din 18 martie 2020 privind Codul aerian cu completările și modificările ulterioare, publicat în Monitorul Oficial Nr. 222 din 19 martie 2020;
- Legea nr. 9 din 6 iulie 1979 pentru aprobarea Decretului Consiliului de Stat nr. 95/1979 privind condițiile de stabilire a terenurilor de aeronautică, a zonelor de siguranță și a servituților aeronautice;
- Legea nr. 45 din 1 iulie 1994 privind Legea apărării naționale a României, cu modificările ulterioare;
- Legea nr. 350 din 6 iulie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 50 din 22 iulie 1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată;
- Legea nr. 477 din 12 noiembrie 2003 privind pregătirea economiei naționale și a teritoriului pentru apărare, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul nr. M- 34 din 04.06.1980 „Norme tehnice privind limitele zonelor de siguranță ale terenurilor de aeronautică”;
- Ordinul comun al M.L.P.A.T., M.I., S.R.I. și M.Ap.N nr. M- 30 din 02.11.1995 pentru aprobarea Precizărilor privind avizarea documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului, precum și a documentațiilor tehnice pentru autorizarea executării construcțiilor.

ȘEFUL STATULUI MAJOR AL FORTELOR AERIENE

General-locotenent



VIOREL PANĂ