

**Propunere
amendament 03 la cerințele tehnice "Servicii de trafic aerian"**

Se propune modificarea cerințelor tehnice "Servicii de trafic aerian" aprobate prin Ordinul AAC nr.14/GEN din 16.06.2015, publicat în Monitorul Oficial nr.161-165 din 26.06.2015 ca urmare a adoptării amendamentului nr.52 la Anexa 11 OACI, Servicii de trafic aerian.

1. Punctul 1 din Preambul, cuvintele "Поправки №51" se substituie cu cuvintele "Поправки №52".
2. Capitolul 2 subpunctul 2.19.1, cuvintele "Приложения 15" se substituie cu cuvintele "документа "Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией" (PANS-AIM, Doc 10066)."
3. Capitolul 2 se completează cu un nou punct 2.19.3 cu următorul cuprins, cu modificarea în continuare a numerotării:

"2.19.3 Соответствующий полномочный орган ОВД в кратчайшие, по возможности, сроки обеспечивает проведение оценки факторов риска для безопасности полетов применительно к деятельности, создающей потенциальную опасность для гражданских воздушных судов, и введение надлежащих мер по минимизации факторов риска.

Примечание 1. Такие меры по минимизации факторов риска могут включать в себя, помимо прочего, ограничение воздушного пространства или временную отмену установленных маршрутов ОВД или их участков.

Примечание 2. Инструктивный материал по управлению факторами риска для безопасности полетов содержится в "Руководстве по управлению безопасностью полетов" (РУБП) (Doc 9859).

2.19.3.1 ОГА устанавливает процедуры, позволяющие организациям или подразделениям, осуществляющим или идентифицирующим деятельность, создающую потенциальную опасность для гражданских воздушных судов, способствовать проведению оценки факторов риска для безопасности полетов с тем, чтобы содействовать рассмотрению всех соответствующих факторов, важных для безопасности полетов.

Примечание. Инструктивный материал по процессам совместного принятия решений (CDM) для проведения оценки факторов риска для безопасности полетов и ее распространения посредством NOTAM, в которых могут участвовать военные полномочные органы, содержится в Руководстве по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов (Doc 9554)."

4. Capitolul 2 punctul 2.19, se completează cu subpunctul 2.19.7 cu următorul cuprins:
"2.19.7 Для обеспечения дополнительной пропускной способности воздушного пространства и повышения эффективности и гибкости полетов воздушных судов в Республике Молдова могут быть установлены правила, предусматривающие гибкое использование воздушного пространства, зарезервированного для деятельности военной авиации или других специальных целей. Такие правила должны

предусматривать безопасный доступ всех пользователей воздушного пространства в данное зарезервированное воздушное пространство.”

5. Capitolul 2 punctul 2.29, cuvintele ”оценка безопасности полетов” se substituie cu cuvintele ”оценка факторов риска для безопасности полетов”.
6. Capitolul 3 subpunctul 3.7.3, se completează cu subpunctele 3.7.3.3 și 3.7.3.4 care vor avea următorul cuprins:

”3.7.3.3 Водители транспортных средств, выполняющие или собирающиеся выполнять операции в площади маневрирования, повторяют диспетчеру воздушного движения касающиеся обеспечения безопасности полетов части указаний, переданные с помощью речевой связи, например, указания выехать на ВПП или РД, остановиться перед ВПП или РД, пересечь ВПП или РД и выполнять операции на любой действующей ВПП или РД.

3.7.3.4 Диспетчер прослушивает повторение переданного указания для того, чтобы убедиться в правильности его понимания водителем транспортного средства и немедленно предпринимает меры по исправлению любых несоответствий, выявленных в результате повторения.”

Andrei BZOVÎ

Şef Direcția Navigație aeriană

Aviz intern la

(denumirea actului supus avizării)

Urmare a examinării (denumirea actului supus avizării), subdiviziunea ... își expune următoarele considerente:

Nr. crt.	Textul suspus avizării/ parte a proiectului/actului la care se propun modificări, propuneri, obiecții. (se va indica trimiterea la conținut, după caz, capitolul, articolul, punctul, subpunctul, alineatul (etc.) și conținutul prevederii)	Conținutul modificării/propunerii/obiecției	Argumentare
	2.19.1 Приготовления к деятельности, создающей потенциальную опасность для гражданских воздушных судов над территорией государств или над открытым морем, координируются с соответствующими полномочными органами обслуживания воздушного движения. Эта координация осуществляется достаточно заблаговременно для обеспечения своевременной публикации информации о такой деятельности в соответствии с положениями документа «Технические требования. Службы аэронавигационной информации» утвержденном ОГА РМ.	2.19.1 Приготовления к деятельности, создающей потенциальную опасность для гражданских воздушных судов над территорией государств или над открытым морем, координируются с соответствующими полномочными органами обслуживания воздушного движения. Эта координация осуществляется достаточно заблаговременно для обеспечения своевременной публикации информации о такой деятельности в соответствии с положениями документа "Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией" (PANS-AIM, Doc 10066), промульгированным Приказом ОГА nr. 33/GEN от 12.11.2018	Armonizare cu Amendamentul Annexa 11 OACI 52

	<p>2.19.3 Соответствующие полномочные органы ОВД несут ответственность за выпуск и распространение информации, касающейся данной деятельности.</p>	<p>2.19.3 Соответствующий полномочный орган ОВД в кратчайшие, по возможности, сроки обеспечивает проведение оценки факторов риска для безопасности полетов применительно к деятельности, создающей потенциальную опасность для гражданских воздушных судов, и введение надлежащих мер по минимизации факторов риска.</p> <p><i>Примечание 1. Такие меры по минимизации факторов риска могут включать в себя, помимо прочего, ограничение воздушного пространства или временную отмену установленных маршрутов ОВД или их участков.</i></p> <p><i>Примечание 2. Инструктивный материал по управлению факторами риска для безопасности полетов содержится в "Руководстве по управлению безопасностью полетов" (РУБП) (Doc 9859).</i></p> <p>2.19.3.1 Государства устанавливают процедуры, позволяющие организациям или подразделениям, осуществляющим или идентифицирующим деятельность, создающую потенциальную опасность для гражданских воздушных судов, способствовать проведению оценки факторов риска для безопасности полетов с тем, чтобы содействовать рассмотрению</p>	<p>Armonizare Amendamentul Annexa 11 OACI</p> <p>cu 52</p>
--	---	--	--

		<p>всех соответствующих факторов, важных для безопасности полетов.</p> <p><i>Примечание. Инструктивный материал по процессам совместного принятия решений (CDM) для проведения оценки факторов риска для безопасности полетов и ее распространения посредством NOTAM, в которых могут участвовать военные полномочные органы, содержится в Руководстве по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов (Doc 9554).</i></p>	
	<p>2.19.4 Если деятельность, создающая потенциальную опасность для гражданских воздушных судов, осуществляется на регулярной или постоянной основе, при необходимости следует создавать специальные комитеты для обеспечения необходимой координации потребностей всех заинтересованных сторон.</p>	<p>2.19.4 Соответствующие полномочные органы ОВД несут ответственность за выпуск и распространение информации, касающейся данной деятельности.</p>	<p>Armonizare Amendamentul Annexa 11 OACI</p> <p>cu 52</p>
	<p>2.19.5 Для предотвращения неблагоприятного воздействия лазерных лучей на производство полетов принимаются соответствующие меры. Примечание 1. Инструктивный материал, касающийся опасного влияния лазерных излучателей на производство полетов, содержится в Руководстве по лазерным</p>	<p>2.19.5 Если деятельность, создающая потенциальную опасность для гражданских воздушных судов, осуществляется на регулярной или постоянной основе, при необходимости следует создавать специальные комитеты для обеспечения необходимой координации потребностей всех заинтересованных сторон.</p>	<p>Armonizare Amendamentul Annexa 11 OACI</p> <p>cu 52</p>

	<p>излучателям и безопасности полетов (Doc 9815, ИКАО). Примечание 2. См. так же главу 5 документа «Технические требования по проектированию и эксплуатации аэродромов», утвержденного ОГА.</p>		
	<p>2.19.6 Для обеспечения дополнительной пропускной способности воздушного пространства и повышения эффективности и гибкости полетов воздушных судов в Республике Молдова могут быть установлены правила, предусматривающие гибкое использование воздушного пространства, зарезервированного для деятельности военной авиации или других специальных целей. Такие правила должны предусматривать безопасный доступ всех пользователей воздушного пространства в данное зарезервированное воздушное пространство.</p>	<p>2.19.6 Для предотвращения неблагоприятного воздействия лазерных лучей на производство полетов принимаются соответствующие меры. Примечание 1. Инструктивный материал, касающийся опасного влияния лазерных излучателей на производство полетов, содержится в Руководстве по лазерным излучателям и безопасности полетов (Doc 9815, ИКАО). Примечание 2. См. так же главу 5 документа «Технические требования по проектированию и эксплуатации аэродромов», утвержденного ОГА.</p>	<p>Armonizare cu Amendamentul Annexa 11 OACI 52</p>
	<p>2.19.7 отсутствует</p>	<p>Добавить 2.19.7 Для обеспечения дополнительной пропускной способности воздушного пространства и повышения эффективности и гибкости полетов воздушных судов в Республике Молдова могут быть установлены правила, предусматривающие гибкое использование воздушного пространства, зарезервированного для деятельности военной авиации или других специальных целей. Такие правила должны предусматривать безопасный доступ всех</p>	<p>Armonizare cu Amendamentul Annexa 11 OACI 52</p>

		пользователей воздушного пространства в данное зарезервированное воздушное пространство.	
	<p>2.29 Управление безопасностью</p> <p>Примечание. В положении – “Системы управления безопасностью полетов (SMS)”, утвержденном ОГА РМ, содержатся положения, касающиеся управления безопасностью полетов, применимые к поставщикам ОВД. Дополнительный инструктивный материал содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859, ИКАО), а соответствующие правила – в PANS-ATM (Doc 4444, ИКАО). Любое значительное связанное с безопасностью полетов изменение в системе УВД, включая внедрение сокращенного минимума эшелонирования или нового правила, осуществляется только после того, как оценка безопасности полетов продемонстрирует обеспечение приемлемого уровня безопасности полетов и проведены консультации с пользователями. В соответствующих случаях ответственный полномочный орган обеспечивает наличие надлежащей возможности контроля результатов внедрения с целью проверки последующего выдерживания установленного уровня безопасности полетов. Примечание. В тех случаях, когда вследствие характера изменения приемлемый уровень безопасности</p>	<p>2.29 Управление безопасностью</p> <p>Примечание. В положении – “Системы управления безопасностью полетов (SMS)”, утвержденном ОГА РМ, содержатся положения, касающиеся управления безопасностью полетов, применимые к поставщикам ОВД. Дополнительный инструктивный материал содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859, ИКАО), а соответствующие правила – в PANS-ATM (Doc 4444, ИКАО). Любое значительное связанное с безопасностью полетов изменение в системе УВД, включая внедрение сокращенного минимума эшелонирования или нового правила, осуществляется только после того, как оценка факторов риска для безопасности полетов продемонстрирует обеспечение приемлемого уровня безопасности полетов и проведены консультации с пользователями. В соответствующих случаях ответственный полномочный орган обеспечивает наличие надлежащей возможности контроля результатов внедрения с целью проверки последующего выдерживания установленного уровня безопасности полетов. Примечание. В тех случаях, когда вследствие характера изменения приемлемый уровень безопасности полетов не может быть выражен количественно, оценка факторов риска</p>	<p>Armonizare Amendamentul Annexa 11 OACI</p> <p>cu 52</p>

	полетов не может быть выражен количественно, оценка безопасности полетов может производиться на основании эксплуатационного опыта.	для безопасности полетов может производиться на основании эксплуатационного опыта.	
	3.7.3.3 отсутствует	Добавить 3.7.3.3 Водители транспортных средств, выполняющие или собирающиеся выполнять операции в площади маневрирования, повторяют диспетчеру воздушного движения касающиеся обеспечения безопасности полетов части указаний, переданные с помощью речевой связи, например, указания выехать на ВПП или РД, остановиться перед ВПП или РД, пересечь ВПП или РД и выполнять операции на любой действующей ВПП или РД.	Armonizare Amendamentul Annexa 11 OACI cu 52
	3.7.3.4 отсутствует	Добавить 3.7.3.4 Диспетчер прослушивает повторение переданного указания для того, чтобы убедиться в правильности его понимания водителем транспортного средства и немедленно предпринимает меры по исправлению любых несоответствий, выявленных в результате повторения.	Armonizare Amendamentul Annexa 11 OACI cu 52

Elaborat:

Andrei Bzovii

Data: 15.06.2020