



**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ  
A REPUBLICII MOLDOVA**

**Cerințe  
Tehnice**

**CT – ATCO-NCO  
NORME PRIVIND CONTROLUL  
OBOSELII CONTROLORILOR DE  
TRAFIC AERIAN**

**Ediția 01 Martie 2021**



## **Acte ale Autorității Aeronautice Civile a Republicii Moldova**

### **1110 ORDIN**

#### **cu privire la aprobarea amendamentului nr.02 la Cerințele tehnice privind controlul oboselii controlorilor de trafic aerian (CT-ATCO-NCO) ediția nr.01**

În temeiul art. 7 alin.(3) pct.1) lit.b) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 și pct.10 subpct.1) lit.b) din Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, aprobat prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.133/2019, întru executarea atribuțiilor ce îi revin Autorității Aeronautice Civile în calitate de autoritate de certificare, în scopul conformării prevederilor Hotărârii Guvernului nr.819/2016 privind Cerințele minime de securitate și sănătate în muncă pentru lucrul la monitor,

**ORDON:**

**DIRECTOR ADJUNCT**

**Nr. 39/GEN. Chișinău, 6 noiembrie 2023.**

1. Se aprobă amendamentul nr.02 la Cerințele tehnice privind controlul oboselii controlorilor de trafic aerian (CT-ATCO-NCO) ediția nr.01, conform anexei la prezentul Ordin.

2. Autoritatea Aeronautică Civilă va pune la dispoziția tuturor persoanelor interesate anexa la prezentul Ordin prin publicarea pe pagina web oficială [www.caa.md](http://www.caa.md), la compartimentul „Cadrul normativ/CT”.

3. Prezentul Ordin intră în vigoare de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

**Andrei CEBANU**

Cerințele tehnice privind controlul oboselii controlorilor de trafic aerian (CT-ATCO-NCO) ediția nr.01, aprobate prin Ordinul Directorului AAC nr.17/GEN din 24.03.2021 (Monitorul Oficial nr.88-95/344 din 02.04.2021), se modifică după cum urmează:

- 1) Capitolul I pct.3 **se completează** cu noțiunile de „controlor de trafic aerian”, „pauza de odihnă”, „poziție operațională”, „schimb de muncă” și „zi pentru somn” cu următorul cuprins:

**„controlor de trafic aerian** (denumit în continuare CTA) - titularul unui certificat de controlor de trafic aerian emis de către AAC în conformitate cu prevederile Cerințelor tehnice referitoare la eliberarea certificatelor controlorilor de trafic aerian (CT-ATCO).

*Notă: În sensul CT-ATCO-NCO trebuie de înțeles că Șeful/șefa de tură este un CTA desemnat adițional cu funcții manageriale de nivel operațional. Astfel, toate prevederile privind timpii de muncă și de odihnă stabilite în CT-ATCO-NCO sunt aplicabile și pentru conducătorii de zboruri.”*

**„pauza de odihnă (rest time)** – pauză oferită unui CTA pe parcursul unui schimb de muncă, pentru odihnă și recuperare.”

**„poziție operațională** - poziție de munca a CTA, inclusiv cea a Șefului/șefei de tură, dotată cu sisteme de comunicație și supraveghere necesare pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian (control trafic aerian - ATC, informare a zborurilor - FIS, serviciul de alertare - AS) și asigurare a proceselor de coordonare și supraveghere a activității.”

**„schimb de muncă** - timp de muncă stabilit conform programului planificat, pe parcursul căruia un CTA exercită sarcinile legate de managementul traficului aerian.”

**„zi pentru somn (sleeping day)** - ziua în care se termină o perioadă de lucru de noapte.”

- 2) Capitolul I pct.3, noțiunile de „timp de recreație” și „timp de odihnă” **se substituie** cu noțiunile „pauza de recreație (break)”, și respectiv „perioada de odihnă (rest period)”, cu următorul cuprins:

**„pauza de recreație (break)** – pauză oferită unui CTA pe parcursul unui schimb de muncă, în scopul combaterii monotoniei, suprasolicitărilor neuropsihice, oboselii aparatului vizual și a celui locomotor pentru menținerea capacității maxime de muncă.”

**„perioada de odihnă (rest period)** - perioadă de timp continuă și definită, ulterioară și/ sau anterioară unui timp de muncă zilnic, în care CTA sunt liberi de toate sarcinile.”

3) Capitolul I pct.3, noțiunea „timp de muncă la poziția operațională” va avea următorul cuprins:

**„timp de muncă la poziția operațională** - perioadă de timp în care CTA, inclusiv Șeful/șefa de tură, realizează sarcini legate de serviciile de trafic aerian sau sarcini legate de coordonarea și supravegherea activității la o poziție operațională, cuprinsă între timpul la care CTA sau Șeful/șefa de tură a preluat responsabilitățile de furnizare a serviciilor de trafic aerian sau coordonare și supraveghere activități și timpul la care a transmis aceste responsabilități.”

4) Capitolul II pct.8 va avea următorul cuprins:

„8. Durata maximă a perioadei de muncă la poziția operațională, fără pauze de recreație, nu va depăși 2 ore.

*Notă: Această cerință se aplică și pentru ultimele 4 ore ale schimbului de muncă care durează 12 ore, cu condiția că CTA a beneficiat pe parcursul schimbului respectiv de pauze de odihnă, după cum este prevăzut la pct.10.”*

5) Capitolul II pct.6 textul ”cu cel puțin 30 de zile” se va substitui cu textul ”cu cel puțin 14 zile”.

6) Capitolul II pct.9 va avea următorul cuprins:

„9. Durata minimă a unei perioade de recreație, care trebuie oferită CTA după o perioadă de muncă continuă la poziția operațională nu va fi mai mică decât 15 minute.

*Notă: Având în vedere procesul continuu de furnizare a serviciilor de trafic aerian, modalitatea de oferire a pauzelor de recreație va fi determinată de către FSTA în procedurile interne privind controlul oboseții CTA.”*

7) Capitolul II pct.10 va avea următorul cuprins:

„10. Durata minimă a unei pauze de odihnă, care trebuie oferită CTA, după acumularea a 4 ore muncă la poziția operațională pe parcursul unui schimb de muncă nu va fi mai mică de 60 minute.

*Notă: Având în vedere procesul continuu de furnizare a serviciilor de trafic aerian, modalitatea de oferire a pauzelor de odihnă va fi determinată de către FSTA în procedurile interne privind controlul oboseții CTA.”*

8) Capitolul II pct.11 va avea următorul cuprins:

„11. Raportul maxim permis pentru durata perioadei de muncă la pozițiile operaționale și perioadele de recreație și odihnă a CTA pe durata unui schimb nu va depăși 82% (ponderea duratei perioadei de muncă într-un schimb) versus 18% (ponderea duratei pauzelor de recreație și de odihnă).

*Notă: Acest raport a fost calculat considerând duratele minime a pauzelor de recreație (15 min) și de odihnă (60 min) oferite conform pct.9 și pct.10. FSTA, prin acord comun cu controlorii de trafic aerian, poate oferi pauze de recreație și de odihnă mai mari decât cele minime stabilite, astfel micșorând raportul dintre durata perioadei de muncă și cea de recreație și odihnă pe parcursul unui schimb de muncă.”*

**9) Capitolul II pct.15 va avea următorul cuprins:**

„15. Unui CTA îi este interzisă munca în decursul a două schimburi succesive în aceeași zi, precum și efectuarea unor sarcini de muncă în ziua pentru somn.”

**10) Capitolul III pct.16 va avea următorul cuprins**

„16. Managementul FSTA poartă responsabilitatea pentru gestionarea controlului oboselii CTA și respectarea prevederilor CT-ATCO-NCO.

Pentru a demonstra că procesul de gestionare și control al oboselii este implementat și asigurat în limitele normelor stabilite, FSTA trebuie să elaboreze și să implementeze politica referitoare la controlul oboselii CTA. Politica va fi expusă într-un document, supus procesului de acceptare din partea AAC și va include cel puțin:

- 1) declarația semnată de managerul responsabil privind angajamentul de a monitoriza și gestiona oboseala în mod proactiv și sistematic cu descrierea beneficiilor așteptate pentru siguranța operațiunilor și angajamentul de a:
  - a) lua în considerare cele mai bune practici;
  - b) oferi resurse adecvate;
  - c) impune gestionarea oboselii ca responsabilitate a managerilor, personalului implicat în procedurile de management al oboselii și CTA;
- 2) principiile și procedurile de planificare și evidență a timpului de muncă a unui CTA;
- 3) principiile și procedurile de identificare și raportare a stării de oboseală;
- 4) procedurile de raportare a depășirilor normelor de muncă și odihnă stabilite;
- 5) modul în care în cadrul unui proces de investigare a diferitor evenimentelor a fost luat în considerare oboseala, ca factor contributor la producerea acestora;
- 6) responsabilitatea de a menține pentru o perioadă de cel puțin 24 luni înregistrările referitor la programele de muncă planificate și cele actuale și să furnizeze la solicitarea AAC dovezi că limitele timpilor de muncă și de odihnă stabilite la Capitolul II nu sunt depășite;
- 7) angajamentul utilizării principiilor științifice, cunoștințelor și experiențelor operaționale pentru a elabora programele de muncă a CTA. Programele de muncă trebuie elaborate și publicate ce cel puțin 14 zile calendaristice în prealabil, pentru a oferi CTA posibilitatea de a planifica o odihnă adecvată;
- 8) stabilirea unui proces care să asigure că atribuirea unor sarcini neplanificate sau suplimentare unui CTA, nu vor conduce la extinderea timpului de muncă a CTA, la utilizarea în exces a muncii în așteptare și la micșorarea timpului de odihnă;
- 9) responsabilitatea includerii "oboselii CTA" în lista pericolelor evaluate în cadrul SMS implementat în organizație;
- 10) responsabilitatea includerii în programele de instruire a CTA (inițială și continuă) a subiectelor legate de procesul de gestionare a oboselii. Documentul prin care se definește politica FSTA privind controlul oboselii, va fi adus la cunoștința CTA sub semnătură.”

**11) Capitolul III pct.22 va avea următorul cuprins:**

„22. În cazurile specifice, când, în scopul realizării unor sarcini legate de siguranța zborurilor, se impune necesitatea unor abateri/devieri ocazionale și ne semnificative de la normele stabilite în Capitolul II, pentru a permite o flexibilitate în gestionarea și controlul oboselei, FSTA poate aplica fără acceptul prealabil al AAC următoarele devieri:

- 1) prelungirea duratei schimbului de zi cu până la 30 de minute;
- 2) prelungirea duratei schimbului de noapte cu 20 minute;
- 3) prelungirea duratei maxime a perioadei de muncă la poziția operațională, fără pauze cu 15 minute;
- 4) prelungirea duratei perioadei de muncă la poziția operațională, fără pauze de odihnă cu 15 minute.”

**12) Anexa nr.1 la CT-ATCO-NCO va avea următorul cuprins:**

„Anexa nr.1 Raport privind conformarea cu normele timpilor de muncă și de odihnă stabilite în Capitolul II CT-ATCO-NCO.

Perioada raportată \_\_\_\_\_

<b>Nr. crt.</b>	<b>Depășiri</b>	<b>DA *</b>	<b>NU</b>
1	Timp de muncă cumulativ în 28 de zile consecutive mai mare de 140 de ore		
2	Perioada de muncă în schimb de zi mai mare de 8 ore		
3	Perioadă de muncă în schimb de noapte mai mare de 12 ore		
4	Durata muncii fără pauza pentru recreație la poziția operațională mai mare de 2 ore		
5	Pauză de recreație oferită după o perioadă de 2 ore de muncă la poziția operațională, pe parcursul schimbului, mai mică de 15 minute		
6	Pauză de odihnă oferită după o perioadă de 4 ore de muncă la poziția operațională, pe parcursul schimbului, mai mică de 60 minute		
7	Numărul zilelor lucrătoare consecutive în șir mai mare de 6 zile		
8	Perioadă minimă de odihnă între schimburi mai mică decât durata dublă a timpului de muncă în schimbul anterior		
9	Perioada minimă de odihnă oferită unui CTA după un schimb de noapte și începutul altui schimb de zi sau de noapte mai mică de 24 de ore		
10	Neoferirea pe parcursul unei perioade de 7 zile calendaristice consecutive a unei perioade de odihnă neîntreruptă de cel puțin o zi locală		
11	Munca în decursul a două schimburi succesive în aceeași zi		

*\*În cazul când au fost careva depășiri, acestea se vor descrie punctual cu reflectarea amplitudinii depășirii sau nerespectării prevederilor minime împreună cu măsurile implementate în scopul reducerii riscurilor de siguranță, cauzate de oboseala CTA afectați de depășirile respective*

Numărul CTA angajați în cadrul FSTA în perioada raportată este: \_\_\_\_\_

Numărul CTA indisponibili operațional din cauza concediilor și deplasărilor mai mari de 30 de zile calendaristice, precum și din cauza expirării calificărilor și autorizărilor în cadrul FSTA în perioada raportată este: \_\_\_\_\_

Declar că datele prezentate au fost verificate și sunt corecte.

Data: \_\_\_\_\_

Nume, Prenume \_\_\_\_\_



Republica Moldova

## AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ

**ORDIN** Nr. OAAC38/2022  
din 01.08.2022

### **cu privire la aprobarea amendamentului nr. 01 la Cerințele tehnice privind controlul oboselii controlorilor de trafic aerian (CT-ATCO-NCO) ediția nr. 01**

Publicat : 12.08.2022 în MONITORUL OFICIAL Nr. 257-263 art. 948 Data intrării în vigoare

În temeiul art. 7 alin.(3) pct.1) lit.b) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 și pct.10 subpct.1) lit.b) din Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, aprobat prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.133/2019, întru executarea atribuțiilor ce îi revin Autorității Aeronautice Civile în calitate de autoritate de certificare, în scopul conformării prevederilor Hotărârii Guvernului nr.819/2016 privind Cerințele minime de securitate și sănătate în muncă pentru lucrul la monitor,

#### **ORDON:**

1. Se aprobă amendamentul nr. 01 la Cerințele tehnice privind controlul oboselii controlorilor de trafic aerian (CT-ATCO-NCO), conform anexei la prezentul ordin.
2. Autoritatea Aeronautică Civilă va pune la dispoziția tuturor persoanelor interesate anexa la prezentul ordin prin publicarea pe pagina web oficială [www.caa.md](http://www.caa.md), la compartimentul „Cadrul normativ/CT”.
3. Prezentul ordin intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

**DIRECTOR Vasile ȘARAMET**

**Nr. 38/GEN. Chișinău, 1 august 2022.**



Cerințele tehnice privind controlul oboselii controlorilor de trafic aerian (CT-ATCO-NCO) ediția nr.01, aprobate prin Ordinul Directorului AAC nr.17/GEN DIN 24.03.2021 (Monitorul Oficial nr.88-95/344 din 02.04.2021), se modifică după cum urmează:

1) Lista de control a paginilor se exclude.

2) Punctul 9 va avea următorul cuprins:

"9. Durata maximă a perioadei de muncă la poziția operațională, fără pauze de recreație, nu va depăși:

- 1) 2 ore, pe durata schimbului de zi;
- 2) 2 ore, pe durata primelor 8 ore ale schimbului de noapte;
- 3) 1 oră, pe durata ultimelor 4 ore ale schimbului de noapte.

3) Punctul 25 va avea următorul cuprins:

"25. FSTA prezintă lunar către AAC, până la data de 20 a fiecărei luni, un raport privind conformarea cu normele timpilor de muncă și odihnă stabilite la Capitolul II, utilizând formularul din Anexa nr.1."

4) CT-ATCO-NCO se completează cu Anexa nr.1 cu următorul cuprins:

"Anexa nr.1 Raport privind conformarea cu normele timpilor de muncă și odihnă stabilite la Capitolul II.

Perioada raportată \_\_\_\_\_

Nr. crt.	Abateri / Devieri	DA *	NU
1	Timp de munca cumulativ în 28 de zile consecutive mai mare decât 140 ore		
2	Perioada de muncă în schimbul de zi mai mare decât 8 ore		
3	Perioadă de muncă în schimbul de noapte mai mare de 12 ore		
4	Durata muncii la poziția operațională pe parcursul unui schimb de zi mai mare de 6,5 ore		
5	Durata muncii la poziția operațională pe parcursul unui schimb de noapte mai mare de 6 ore		
6	Durata muncii fără pauza pentru recreație la poziția operațională pe parcursul unui schimb de zi mai mare de 2 ore		
7	Durata muncii fără pauza pentru recreație la poziția operațională pe parcursul unui schimb de noapte mai mare de 3 ore		
8	Pauze de recreație oferite după o perioadă de muncă continuă la poziția operațională pe parcursul schimbului de zi mai mici de 20 min		
9	Pauze de recreație oferite după o perioadă de muncă continuă la poziția operațională pe parcursul schimbului de noapte mai mici de 50 min		

10	Numărul zilelor lucrătoare consecutive, mai mult de 6 zile		
11	Perioada minimă de odihnă între schimburi mai mică decât durata dublă a timpului de munca în schimbul anterior		
12	Perioada minimă de odihnă oferită unui controlor de trafic aerian după un schimb de noapte și începutul altui schimb de zi sau de noapte mai mica de 24 de ore.		
13	Neoferirea pe parcursul unei perioade de 7 zile calendaristice consecutive a unei perioade de odihnă neîntreruptă de cel puțin o zi locală.		
14	Munca pe parcursul a două schimburi succesive în aceeași zi.		

*\*În cazul când au fost careva abateri/devieri, acestea se vor descrie punctual cu reflectarea amplitudinii abaterii/devierii, împreună cu măsurile implementate în scopul reducerii riscurilor de siguranță, cauzate de oboseala CTA afectați de abaterile/devierile respective.*

Declar că datele prezentate au fost verificate și sunt corecte.

Data: \_\_\_\_\_

Nume, Prenume \_\_\_\_\_

Funcție \_\_\_\_\_



Republica Moldova

## AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ

**ORDIN** Nr. OAAC17/2021  
din 24.03.2021

### **cu privire la aprobarea ediției 01 a cerințelor tehnice „Privind controlul oboselii controlorilor de trafic aerian” (CT - ATCO - NCO)**

Publicat : 02.04.2021 în MONITORUL OFICIAL Nr. 88-95 art. 344 Data intrării în vigoare

În temeiul art. 7 alin.(3) pct.1) lit.b) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 și pct. 10 subpct.1) lit. b) din Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, aprobat prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.133/2019, întru executarea atribuțiilor ce îi revin Autorității Aeronautice Civile în calitate de autoritate administrativă de certificare, supraveghere și control în domeniul aviației civile,

#### **ORDON:**

1. Se aprobă ediția 01 a cerințelor tehnice „Privind controlul oboselii controlorilor de trafic aerian” (CT - ATCO - NCO), conform anexei la prezentul ordin.

2. Autoritatea Aeronautică Civilă va pune la dispoziția tuturor persoanelor interesate anexa la prezentul ordin prin publicarea pe pagina web oficială [www.caa.md](http://www.caa.md), la compartimentul „Cadru normativ/cerințe tehnice”.

3. Prezentul ordin intră în vigoare la expirarea unei luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

**DIRECTOR INTERIMAR Valeriu BUZU**

**Nr. 17/GEN. Chișinău, 24 martie 2021.**

**CUPRINS**

<b>CUPRINS</b>	<b>1</b>
<b>REGULI DE AMENDARE</b>	<b>2</b>
<b>INDEXUL AMENDAMENTELOR</b>	<b>3</b>
<b>Capitolul I. Prevederi generale</b>	<b>4</b>
1. Scopul	4
2. Aplicabilitatea	4
3. Noțiuni principale	4
<b>Capitolul II. Norme privind timpii de lucru și de odihna a CTA</b>	<b>7</b>
<b>Capitolul III. Responsabilități pentru gestionarea și controlul oboselei</b>	<b>9</b>
<b>Capitolul IV. Conformarea cu normele stabilite și posibilitatea devierii de la acestea</b>	<b>11</b>
<b>Anexa nr.1 Raport privind conformarea cu normele timpilor de muncă și de odihnă stabilite în Capitolul II CT-ATCO-NCO</b>	<b>12</b>

**REGULI DE AMENDARE**

- (1) Modificarea prevederilor CT se poate face numai prin amendament.
- (2) Amendamentul se aprobă prin Ordinul Directorului Autorității Aeronautice Civile.
- (3) Se emite o nouă ediție a CT dacă volumul modificărilor depășește 30% din conținutul acesteia.
- (4) În CT aprobate nu pot fi efectuate redactări fără procedura de amendare, cu excepția redactării greșelilor tehnice, gramaticale și de punctuație, depistate ulterior, care nu modifică conținutul sau sensul prevederilor actului normativ.

## INDEXUL AMENDAMENTELOR

<b>Nr. crt.</b>	<b>Nr.amendamentului</b>	<b>Data intrării în vigoare/ nr. ordinului</b>	<b>Numele, persoanei care a introdus amendament</b>	<b>Semnătura</b>
1	Amendamentul nr.01	12.08.2022 38/GEN din 01.08.2022		
2	Amendamentul nr.02	23.11.2023 39/GEN din 06.11.2023		

## Capitolul I. Prevederi generale

### 1. Scopul

Prezentul document stabilește cerințele normative (prescriptive) care trebuie îndeplinite de către furnizorii de servicii de control al traficului aerian (denumiți în continuare FSTA) în vederea asigurării procesului de control a oboselei controlorilor de trafic aerian, pentru prevenirea și reducerea efectelor negative ale oboselii asupra controlorilor de trafic aerian și asigurarea siguranței traficului aerian.

Prezentele Cerințe Tehnice (denumite în continuare CT) vor contribui la elaborarea orarelor de lucru a controlorilor de trafic aerian, astfel asigurând gestionarea de către FSTA a procesului de control al oboselii controlorilor de trafic aerian.

### 2. Aplicabilitatea

Prezentele CT sunt aplicabile FSTA din Republica Moldova.

Toate pericolele legate de oboseală sunt identificate și gestionate prin prisma sistemului de management al siguranței (denumit în continuare SMS) implementat în cadrul entității.

### 3. Noțiuni principale

În sensul prezentelor CT, următoarele noțiuni principale semnifică:

**circumstanțe operaționale neprevăzute** - condiții neașteptate care nu ar fi putut fi prevăzute și adaptate în mod rezonabil, cum ar fi vremea nefavorabilă sau defecțiunile echipamentului, care pot duce la ajustări operaționale necesare în ziua respectivă;

**controlor de trafic aerian** (denumit în continuare CTA) - titularul unui certificat de controlor de trafic aerian emis de către AAC în conformitate cu prevederile Cerințelor tehnice referitoare la eliberarea certificatelor controlorilor de trafic aerian (CT-ATCO).

*Notă: În sensul CT-ATCO-NCO trebuie de înțeles că Șeful/șefa de tură este un CTA desemnat adițional cu funcții manageriale de nivel operațional. Astfel, toate prevederile privind timpii de muncă și de odihnă stabilite în CT-ATCO-NCO sunt aplicabile și pentru conducătorii de zboruri.*

*[În redacția Ordinului nr.39/GEN din 06.11.2023]*

**munca de noapte** - munca prestată între orele 22.00 și 6.00;

**muncă în schimburi** – muncă în perioade planificate conform unui model menit să asigure continuitatea proceselor tehnologice și de producere, care necesită ca o persoană să fie trează la un moment dat în ciclul de ceas al corpului circadian, în care în mod normal aceasta ar fi dormit;

**oboseală** - o stare fiziologică de capacitate redusă de performanță mentală sau fizică rezultată din pierderea somnului, veghe extinsă, faza circadiană și / sau volumul de muncă (activitate mentală și / sau fizică) care poate afecta vigilența și capacitatea unei persoane de a îndeplini sarcini operaționale legate de siguranță;

**pauza de odihnă (rest time)** – pauză oferită unui CTA pe parcursul unui schimb de muncă, pentru odihnă și recuperare.

[În redacția Ordinului nr.39/GEN din 06.11.2023]

**pauza de recreație (break)** – pauză oferită unui CTA pe parcursul unui schimb de muncă, în scopul combaterii monotoniei, suprasolicitărilor neuropsihice, oboselii aparatului vizual și a celui locomotor pentru menținerea capacității maxime de muncă.

[În redacția Ordinului nr.39/GEN din 06.11.2023]

**perioada de odihnă (rest period)** - perioadă de timp continuă și definită, ulterioară și/ sau anterioară unui timp de muncă zilnic, în care CTA sunt liberi de toate sarcinile.

[În redacția Ordinului nr.39/GEN din 06.11.2023]

**poziție operațională** - poziție de munca a CTA, inclusiv cea a Șefului/șefei de tură, dotată cu sisteme de comunicație și supraveghere necesare pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian (control trafic aerian - ATC, informare a zborurilor - FIS, serviciul de alertare - AS) și asigurare a proceselor de coordonare și supraveghere a activității.

[În redacția Ordinului nr.39/GEN din 06.11.2023]

**program (Roster)** - o listă a schimburilor planificate sau a timpilor de muncă într-o perioadă de timp definită;

**schimb de muncă** - timp de muncă stabilit conform programului planificat, pe parcursul căruia un CTA exercită sarcinile legate de managementul traficului aerian.

[În redacția Ordinului nr.39/GEN din 06.11.2023]

**timp de muncă** - timpul de muncă reprezintă timpul pe care salariatul, în conformitate cu regulamentul intern al unității, cu contractul individual și cu cel colectiv de muncă, îl folosește pentru îndeplinirea obligațiilor de muncă;

**timp de muncă a unui CTA** - perioada de timp în care un controlor de trafic aerian este obligat să își desfășoare activitățile funcționale și care are următoarele componente:

- 1) timpul de muncă în schimburi conform programului stabilit;
  - a) Timp de muncă la poziția operațională;
  - b) Timpul de recreație cuprins între două perioade muncă la poziția operațională;



- 1) timpul pe care controlorul de trafic aerian îl utilizează în scopul realizării altor obligațiuni sau sarcini impuse de către managementul organizației prin documentele/regulamentele interne (ex. instruirii în cadrul unității, sarcini administrative, etc.)
- 2) timpul de muncă în așteptare;

**timpul de muncă în așteptare** - o perioadă de timp definită, în care un CTA este obligat de FSTA, să fie disponibil pentru a primi o misiune pentru o anumită sarcină;

**timp de odihnă** - o perioadă de timp continuă și definită, ulterioară și/ sau anterioară unui timp de muncă zilnic, în care CTA sunt liberi de toate sarcinile;

**timp de recreație** - o perioadă de timp definită, oferită CTA pentru recreație și recuperare, cuprinsă între două perioade de muncă la poziția operațională;

**timp de muncă la poziția operațională** - perioadă de timp în care CTA, inclusiv Șeful/șefa de tură, realizează sarcini legate de serviciile de trafic aerian sau sarcini legate de coordonarea și supravegherea activității la o poziție operațională, cuprinsă între timpul la care CTA sau Șeful/șefa de tură a preluat responsabilitățile de furnizare a serviciilor de trafic aerian sau coordonare și supraveghere activități și timpul la care a transmis aceste responsabilități.

[În redacția Ordinului nr.39/GEN din 06.11.2023]

**zi locală** – o perioada de 24 de ore, care începe la ora locală 00:00.

**zi pentru somn (sleeping day)**- ziua în care se termină o perioadă de lucru de noapte.

[În redacția Ordinului nr.39/GEN din 06.11.2023]

## Capitolul II. Norme privind timpii de lucru și de odihna a CTA

4. În cadrul entităților care furnizează servicii de trafic aerian, unde durata procesului tehnologic și de producere nu depășește durata maximă admisă a muncii zilnice, regimul de muncă săptămânal poate fi realizat de luni pînă vineri, cu doua zile de odihna sâmbăta și duminica. În acest caz, durata timpului de muncă săptămânal al unui controlor de trafic aerian nu poate depăși 35 de ore pe săptămîna.

5. În cadrul entităților care furnizează servicii de trafic aerian, unde durata procesului tehnologic și de producere depășește durata maximă admisă a muncii zilnice, regimul de munca a controlorilor de trafic aerian se realizează în schimburi, planificate în așa mod ca să se asigure o durată cumulativă a timpului de muncă ce constituie ca regulă 140 de ore într-o perioadă de 28 de zile calendaristice, dar care nu va depăși 420 de ore într-o perioadă de 84 de zile calendaristice. În acest caz, va fi asigurată evidența cumulativă a timpului de muncă pentru cel puțin o perioada de 84 de zile calendaristice.

6. Programul muncii în schimburi trebuie să fie aprobat de către angajator doar după consultarea cu reprezentanții controlorilor de trafic aerian/și sau altor entități reprezentative ale acestora, și se aduce la cunoștință acestora cu cel puțin 14 de zile înainte de punerea programului în aplicare.

*[În redacția Ordinului nr.39/GEN din 06.11.2023]*

7. Munca CTA se va realiza în schimburi, durata cărora nu va depăși următoarele norme:

- 1) Durata schimburilor de zi – nu v-a depăși 8 ore;
- 2) Durata schimburilor de noapte – nu v-a depăși 12 ore.

8. Durata maximă a perioadei de muncă la poziția operațională, fără pauze de recreație, nu va depăși 2 ore.

*Notă: Această cerință se aplică și pentru ultimele 4 ore ale schimbului de muncă care durează 12 ore, cu condiția că CTA a beneficiat pe parcursul schimbului respectiv de pauze de odihnă, după cum este prevăzut la pct.10.*

*[În redacția Ordinului nr.39/GEN din 06.11.2023]*

9. Durata minimă a unei perioade de recreație, care trebuie oferită CTA după o perioadă de muncă continuă la poziția operațională nu va fi mai mică decât 15 minute.

*Notă: Având în vedere procesul continuu de furnizare a serviciilor de trafic aerian, modalitatea de oferire a pauzelor de recreație va fi determinată de către FSTA în procedurile interne privind controlul oboselii CTA.*

*[În redacția Ordinului nr.39/GEN din 06.11.2023]*

10. Durata minimă a unei pauze de odihnă, care trebuie oferită CTA, după acumularea a 4 ore muncă la poziția operațională pe parcursul unui schimb de muncă nu va fi mai mică de 60 minute.

*Notă: Având în vedere procesul continuu de furnizare a serviciilor de trafic aerian, modalitatea de oferire a pauzelor de odihnă va fi determinată de către FSTA în procedurile interne privind controlul oboselii CTA.*

*[În redacția Ordinului nr.39/GEN din 06.11.2023]*

11. Raportul maxim permis pentru durata perioadei de muncă la pozițiile operaționale și perioadele de recreație și odihnă a CTA pe durata unui schimb nu va depăși 82% (ponderea duratei perioadei de muncă într-un schimb) versus 18% (ponderea duratei pauzelor de recreație și de odihnă).

*Notă: Acest raport a fost calculat considerând duratele minime a pauzelor de recreație (15 min) și de odihnă (60 min) oferite conform pct.9 și pct.10. FSTA, prin acord comun cu controlorii de trafic aerian, poate oferi pauze de recreație și de odihnă mai mari decât cele minime stabilite, astfel micșorând raportul dintre durata perioadei de muncă și cea de recreație și odihnă pe parcursul unui schimb de muncă.*

*[În redacția Ordinului nr.39/GEN din 06.11.2023]*

12. Numărul maxim de zile lucrătoare consecutive nu va depăși 6 zile calendaristice în șir.

13. Perioada minimă de odihnă a unui CTA între schimburi:

- 1) Perioada minimă de odihnă oferită controlorului de trafic aerian între schimburi nu poate fi mai mică decât durata dublă a timpului de muncă din schimbul precedent (inclusiv pauza pentru masă).
- 2) Perioada minimă de odihnă oferită unui controlor de trafic aerian după un schimb de noapte și începutul altui schimb de zi sau de noapte trebuie să fie cel puțin (24) de ore.

14. Pe parcursul unei perioade de 7 zile calendaristice consecutive, unui CTA ii va fi oferită o perioadă de odihnă neîntreruptă de cel puțin o zi locală.

15. Unui CTA îi este interzisă munca în decursul a două schimburi succesive în aceeași zi, precum și efectuarea unor sarcini de muncă în ziua pentru somn.

*[În redacția Ordinului nr.39/GEN din 06.11.2023]*

### Capitolul III. Responsabilități pentru gestionarea și controlul oboselei

16. Managementul FSTA poartă responsabilitatea pentru gestionarea controlului oboselei CTA și respectarea prevederilor CT-ATCO-NCO.

Pentru a demonstra că procesul de gestionare și control al oboselei este implementat și asigurat în limitele normelor stabilite, FSTA trebuie să elaboreze și să implementeze politica referitoare la controlul oboselei CTA. Politica va fi expusă într-un document, supus procesului de acceptare din partea AAC și va include cel puțin:

- 1) declarația semnată de managerul responsabil privind angajamentul de a monitoriza și gestiona oboseala în mod proactiv și sistematic cu descrierea beneficiilor așteptate pentru siguranța operațiunilor și angajamentul de a:
  - a) lua în considerare cele mai bune practici;
  - b) oferi resurse adecvate;
  - c) impune gestionarea oboselei ca responsabilitate a managerilor, personalului implicat în procedurile de management al oboselei și CTA;
- 2) principiile și procedurile de planificare și evidență a timpului de muncă a unui CTA;
- 3) principiile și procedurile de identificare și raportare a stării de oboseală;
- 4) procedurile de raportare a depășirilor normelor de muncă și odihnă stabilite;
- 5) modul în care în cadrul unui proces de investigare a diferitor evenimentelor a fost luat în considerare oboseala, ca factor contribuitor la producerea acestora;
- 6) responsabilitatea de a menține pentru o perioadă de cel puțin 24 luni înregistrările referitor la programele de muncă planificate și cele actuale și să furnizeze la solicitarea AAC dovezi că limitele timpilor de muncă și de odihnă stabilite la Capitolul II nu sunt depășite;
- 7) angajamentul utilizării principiilor științifice, cunoștințelor și experiențelor operaționale pentru a elabora programele de muncă a CTA. Programele de muncă trebuie elaborate și publicate ce cel puțin 14 zile calendaristice în prealabil, pentru a oferi CTA posibilitatea de a planifica o odihnă adecvată;
- 8) stabilirea unui proces care să asigure că atribuirea unor sarcini neplanificate sau suplimentare unui CTA, nu vor conduce la extinderea timpului de muncă a CTA, la utilizarea în exces a muncii în așteptare și la micșorarea timpului de odihnă;
- 9) responsabilitatea includerii "oboselei CTA" în lista pericolelor evaluate în cadrul SMS implementat în organizație;
- 10) responsabilitatea includerii în programele de instruire a CTA (inițială și continuă) a subiectelor legate de procesul de gestionare a oboselei. Documentul prin care se definește politica FSTA privind controlul oboselei, va fi adus la cunoștința CTA sub semnătură.

*[În redacția Ordinului nr.39/GEN din 06.11.2023]*

17. Pentru a evita orice prejudiciu pentru performanța CTA în perioada de serviciu a acestora, FSTA trebuie să asigure aranjamente și/sau oportunități pentru ca CTA să aibă posibilitatea de a lua masa (să consume alimente).

18. FSTA nu va solicita unui CTA să efectueze nici o sarcină legată de siguranță dacă este cunoscut sau bănuie că CTA este obosit în măsura în care siguranța poate fi afectată negativ.

19. Un CTA nu va îndeplini sarcini relevante pentru siguranță atunci când știe că este obosit sau se simte inadecvat în măsura în care siguranța poate fi afectată negativ.

20. Un CTA va utiliza în cel mai bun și corespunzător mod facilitățile și oportunitățile oferite pentru odihnă și pentru consumul meselor. În acest sens CTA va planifica și utiliza perioadele de odihnă pentru a asigura o odihnă și recuperare completă.

**Capitolul IV. Conformarea cu normele stabilite și posibilitatea devierii de la acestea**

21. FSTA va depune tot efortul pentru a asigura conformarea cu limitele timpilor de muncă și odihnă stabilite la Capitolul II.

22. În cazurile specifice, când, în scopul realizării unor sarcini legate de siguranța zborurilor, se impune necesitatea unor abateri/devieri ocazionale și ne semnificative de la normele stabilite în Capitolul II, pentru a permite o flexibilitate în gestionarea și controlul oboselii, FSTA poate aplica fără acceptul prealabil al AAC următoarele devieri:

- 1) prelungirea duratei schimbului de zi cu până la 30 de minute;
- 2) prelungirea duratei schimbului de noapte cu 20 minute;
- 3) prelungirea duratei maxime a perioadei de muncă la poziția operațională, fără pauze cu 15 minute;
- 4) prelungirea duratei perioadei de muncă la poziția operațională, fără pauze de odihnă cu 15 minute.

*[În redacția Ordinului nr.39/GEN din 06.11.2023]*

23. În alte cazuri, decât cele prevăzute la pct. 20, când FSTA, din circumstanțe neprevăzute/neplanificate, necesită o deviere temporară semnificativă de la normele timpilor de muncă și de odihnă stabilite la Capitolul II, acesta obligatoriu va informa și solicita acceptul AAC pentru devierea respectivă. Solicitarea pentru acceptarea devierii va include:

- 1) descriere a circumstanțelor care impun necesarul devierii;
- 2) amploarea devierii (numărul persoanelor care vor fi afectate de deviere și limitele devierii);
- 3) data și perioada estimată pentru aplicarea devierii;
- 4) o evaluare de siguranță efectuată în cadrul proceselor SMS implementat în organizație cu descrierea măsurilor de deminuire a riscurilor generate de oboseala CTA care au fost identificate și vor fi implementate.

24. Devierea va putea fi aplicată doar după obținerea acceptării din partea AAC.

25. FSTA prezintă lunar către AAC, pînă la data de 20 a fiecărei luni, un raport privind conformarea cu normele timpilor de muncă și odihnă stabilite la Capitolul II, utilizând formularul din Anexa nr.1.

## Anexa nr.1

Raport privind conformarea cu normele timpilor de muncă și de odihnă stabilite în Capitolul II  
CT-ATCO-NCO  
[În redacția Ordinului nr.39/GEN din 06.11.2023]

Perioada raportată \_\_\_\_\_

Nr. crt.	Depășiri	DA *	NU
1	Timp de muncă cumulativ în 28 de zile consecutive mai mare de 140 de ore		
2	Perioada de muncă în schimb de zi mai mare de 8 ore		
3	Perioadă de muncă în schimb de noapte mai mare de 12 ore		
4	Durata muncii fără pauza pentru recreație la poziția operațională mai mare de 2 ore		
5	Pauză de recreație oferită după o perioadă de 2 ore de muncă la poziția operațională, pe parcursul schimbului, mai mică de 15 minute		
6	Pauză de odihnă oferită după o perioadă de 4 ore de muncă la poziția operațională, pe parcursul schimbului, mai mică de 60 minute		
7	Numărul zilelor lucrătoare consecutive în șir mai mare de 6 zile		
8	Perioadă minimă de odihnă între schimburi mai mică decât durata dublă a timpului de muncă în schimbul anterior		
9	Perioada minimă de odihnă oferită unui CTA după un schimb de noapte și începutul altui schimb de zi sau de noapte mai mică de 24 de ore		
10	Neoferirea pe parcursul unei perioade de 7 zile calendaristice consecutive a unei perioade de odihnă neîntreruptă de cel puțin o zi locală		
11	Munca în decursul a două schimburi succesive în aceeași zi		

*\*In cazul când au fost careva depășiri, acestea se vor descrie punctual cu reflectarea amplitudinii depășirii sau nerespectării prevederilor minime împreună cu măsurile implementate în scopul reducerii riscurilor de siguranță, cauzate de oboseala CTA afectați de depășirile respective*

Numărul CTA angajați în cadrul FSTA în perioada raportată este: \_\_\_\_\_

Numărul CTA indisponibili operațional din cauza concediilor și deplasărilor mai mari de 30 de zile calendaristice, precum și din cauza expirării calificărilor și autorizărilor în cadrul FSTA în perioada raportată este: \_\_\_\_\_

Declar că datele prezentate au fost verificate și sunt corecte.

Data: \_\_\_\_\_

Nume, Prenume \_\_\_\_\_