



AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ
A REPUBLICII MOLDOVA

**Cerințe
Tehnice**

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

**Ediția 01
Martie 2021**

CUPRINS

LISTA DE CONTROL A PAGINILOR	3
REGULI DE AMENDARE	4
INDEXUL AMENDAMENTELOR	5
I. PREVEDERI GENERALE	6
II. NORME PRIVIND TIMPII DE LUCRU ȘI DE ODIHNA A CTA	7
III. RESPONSABILITĂȚI PENTRU GESTIONAREA ȘI CONTROLUL OBOSELEI	9
IV. CONFORMAREA CU NORMELE STABILITE ȘI POSIBILITATEA DEVIERII DE LA ACESTEA	10

LISTA DE CONTROL A PAGINILOR

Numărul paginii	Ediția Amendamentul /	Data
1	Ediția 01	Martie 2021
2	Ediția 01	Martie 2021
3	Ediția 01	Martie 2021
4	Ediția 01	Martie 2021
5	Ediția 01	Martie 2021
6	Ediția 01	Martie 2021
7	Ediția 01	Martie 2021
8	Ediția 01	Martie 2021
9	Ediția 01	Martie 2021
10	Ediția 01	Martie 2021
11	Ediția 01	Martie 2021

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

Nr. crt.	Numărul amendamentului	Data intrării în vigoare/ nr. nr. Ordinului	Numele, persoanei care a introdus amendament	Semnătura

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 oboselei 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 oboselei 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;

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;

țimp 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;

țimp de muncă a unui Controlor de Trafic Aerian (denumit în continuare 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;
- 2) 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.)
- 3) 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 – perioada de timp în care CTA realizează sarcinile legate de controlul și dirijarea traficului aerian la o poziție operațională și cuprinsă între timpul la care CTA s-a logat pentru preluarea responsabilităților de control și dirijare a traficului aerian și timpul la care a predat responsabilitățile de control și dirijare prin delogare;

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

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

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 două 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 săptămână.

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 perioadă 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 30 de zile înainte de punerea programului în aplicare.

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. Numărul maxim de ore admise pentru munca la poziția operațională în decursul unui schimb nu va depăși următoarele norme:

- 1) Pe durata schimburilor de zi – nu v-a depăși 6,5 ore;
- 2) Pe durata schimburilor de noapte – nu v-a depăși 6 ore.

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

- 1) Pe durata schimburilor de zi – nu v-a depăși 2 ore;
- 2) Pe durata schimburilor de noapte – nu v-a depăși 3 ore.

10. Durata minimă a unei perioade de recreație, care trebuie oferite controlorului de trafic aerian după o perioadă de muncă continuă la poziția operațională nu va fi mai mică decât următoarele norme:

- 1) În perioada schimburilor de zi – 20 min;
- 2) În perioada schimburilor de noapte – 50 min.

11. Raportul dintre perioadele de lucru la pozițiile operaționale și perioadele de odihnă a controlorului de trafic aerian pe durata unui schimb vor fi minimum:

- 1) În perioada schimburilor de zi – 82% vs 18% (durata schimbului constituie 100%)
- 2) În perioada schimburilor de noapte – 50% vs 50% (durata schimbului constituie 100%)

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 controlor de trafic aerian ii este interzisă munca în decursul a două schimburi succesive în aceeași zi.

Capitolul III.

RESPONSABILITĂȚI PENTRU GESTIONAREA ȘI CONTROLUL OBOSELEI

16. Pentru a demonstra că gestionarea și controlul oboselei este asigurat în limitele normelor stabilite, FSTA trebuie:

- 1) să mențină pentru o perioadă de cel puțin 24 luni înregistrările referitor la programele de muncă planificate și cele actuale și să furnizeze la solicitarea Autorității Aeronautice Civile (denumită în continuare AAC) dovezi că limitele timpilor de muncă și de odihnă stabilite la Capitolul II nu sunt depășite;
- 2) să utilizeze principiile științifice, cunoștințele și experiențele operaționale pentru a elabora programele de muncă a CTA. Programele de muncă trebuie elaborate și publicate cu cel puțin 30 zile calendaristice în avans pentru a oferi CTA posibilitatea de a planifica o odihnă adecvată;
- 3) să stabilească un proces pentru atribuirea CTA unor sarcini neplanificate care să permită evitarea extinderii timpului de muncă a CTA, evitarea utilizării în exces a muncii în așteptare și micșorarea timpului de odihnă;
- 4) să includă "oboseala CTA" în lista pericolelor evaluate în cadrul SMS implementat în organizație;
- 5) să furnizeze în cadrul instruirilor în domeniul siguranței a CTA informații suficiente cu privire la procesul de gestionare a oboselii

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 bănuțit 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 siguranță zborurilor, se impune necesitatea unor abateri/devieri ocazionale și ne semnificative de la normele stabilite la 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 min.
- 2) prelungirea duratei schimbului de noapte cu 20 min.
- 3) prelungirea numărului maxim de ore admise pentru munca la poziția operațională în decursul unui schimb:
 - i. pe durata schimburilor de zi – cu 30 min
 - ii. pe durata schimburilor de noapte – cu 20 min
- 4) prelungirea duratei maxime a perioadei de muncă la poziția operațională, fără pauze:
 - i. pe durata schimburilor de zi – cu 30 min
 - ii. pe durata schimburilor de noapte – cu 20 min

23. În alte cazuri, decât cele prevăzute la pct. 22, 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) o 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 accețării din partea AAC.

25. FSTA va prezenta lunar catre AAC, pînă la data de 20 a fiecărei luni un raport privind conformare cu normele timpilor de muncă și odihnă stabilite la Capitolul II. Raportul va conține următoarele informații:

- 1) o declaratie semnată de către conducerea FSTA că normele timpilor de muncă și odihna a CTA nu au fost depășite pe parcursul perioadei raportate, sau
- 2) o descriere a prelungirilor acordate conform pct.20, în cazul că asemenea prelungiri au fost aplicate în perioada raportată. Adițional se vor descrie măsurile implementate în scopul reducerii riscurilor de siguranță, cauzate de oboseala CTA afectați de prelungirile respective.