



**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ  
A REPUBLICII MOLDOVA**

**Cerințe  
Tehnice**

**CT – ATS  
Servicii de trafic aerian**

**Ediția 02/ aprilie 2024**



**ORDIN**  
**cu privire la aprobarea cerințelor tehnice**  
**„Servicii de trafic aerian”**  
**(CT-ATS), ediția nr.02**

**nr. 12/GEN din 04.03.2024**

*Monitorul Oficial nr.101-102/226 din 15.03.2024*

\* \* \*

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 (AAC) în calitate de autoritate administrativă de certificare, supraveghere și control în domeniul aviației civile, în scopul asigurării implementării standardelor și practicilor recomandate (SARPs) din Anexa 11 la Convenția privind aviația civilă internațională, inclusiv amendamentului nr.52,

**ORDON:**

1. Se aprobă ediția nr.02 a cerințelor tehnice „Servicii de trafic aerian” (CT-ATS), 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. De la data intrării în vigoare a prezentului ordin, se abrogă [ordinul directorului AAC nr.14/GEN din 16.06.2015](#) cu privire la aprobarea documentului „Cerințe tehnice. Servicii de trafic aerian”, cu modificările ulterioare.
4. Prezentul ordin intră în vigoare la data de 27 aprilie 2024.

**DIRECTOR**

**Vasile ȘARAMET**

**Nr.12/GEN. Chișinău, 4 martie 2024.**

## Cuprins

REGULI DE AMENDARE.....	5
INDEXUL AMENDAMENTELOR .....	6
PREAMBUL.....	7
Capitolul 1. NOȚIUNI.....	8
Capitolul 2. GENERALITĂȚI.....	15
2.1 Stabilirea autorității responsabile pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian .....	15
2.2 Obiectivele serviciilor de trafic aerian.....	16
2.3 Diviziunea serviciilor de trafic aerian.....	17
2.4 Stabilirea necesității serviciilor de trafic aerian.....	17
2.5 Desemnarea/identificarea porțiunilor de spațiu aerian și a aerodromurilor controlate unde se furnizează servicii de trafic aerian.....	17
2.6 Clasificarea spațiilor aeriene.....	17
2.7 Operațiuni de navigație bazată pe performanță .....	18
2.8 Operațiuni de comunicații bazate pe performanță .....	18
2.9 Operațiuni de supraveghere bazate pe performanță.....	18
2.10 Stabilirea și identificarea unităților care furnizează servicii de trafic aerian.....	19
2.11 Specificații pentru regiunile de informare a zborurilor, regiunile de control și zonele de control .....	19
2.12 Identificarea unităților serviciilor de trafic aerian și a spațiilor aeriene .....	21
2.13 Stabilirea și identificarea rutelor ATS .....	21
2.14 Stabilirea punctelor de schimbare a frecvenței .....	21
2.15 Stabilirea și identificarea punctelor semnificative.....	22
2.16 Stabilirea și identificarea rutelor standard pentru rularea aeronavelor .....	22
2.17 Coordonarea între operator și serviciile de trafic aerian .....	22
2.18 Coordonarea între autoritățile militare și serviciile de trafic aerian .....	22
2.19 Coordonarea activităților care prezintă pericol potențial pentru aeronavele civile .....	23
2.20 Datele aeronautice.....	25
2.21 Coordonarea între administrația/unitățile serviciilor meteorologice aeronautice și administrația/unitățile serviciilor de trafic aerian .....	26
2.22 Coordonarea între serviciile de informare aeronautică și serviciile de trafic aerian.....	26
2.23 Altitudinile minime de zbor.....	27

---

2.24	Serviciile către aeronave în eventualitatea unei situații de dificultate.....	27
2.25	Situații neprevăzute în zbor .....	27
2.26	Timpul în serviciile de trafic aerian .....	28
2.27	Stabilirea cerințelor de echipare și operare a transponderelor care raportează altitudinea barometrică .....	28
2.28	Managementul stării de oboseală.....	28
2.29	Managementul siguranței.....	28
2.30	Sisteme comune de referință.....	29
2.31	Cerințe de performanță lingvistică.....	29
2.32	Planurile de contingență pentru situații anormale și neprevăzute.....	29
2.33	Identificarea și delimitarea zonelor interzise, restricționate și periculoase .....	29
2.34	Serviciul de proiectare a procedurilor de zbor instrumental .....	30
Capitolul 3. SERVICIUL DE CONTROL AL TRAFICULUI AERIAN .....		31
3.1	Aplicare.....	31
3.2	Furnizarea serviciului de control al traficului aerian .....	31
3.3	Operarea serviciului de control al traficului aerian.....	31
3.4	Eșalonarea minimă.....	32
3.5	Responsabilitatea controlului.....	32
3.6	Transferul responsabilității controlului.....	33
3.7	Autorizările de control al traficului aerian (ATC Clearances).....	34
3.8	Controlul mișcării persoanelor și vehiculelor la aerodromuri .....	36
3.9	Utilizarea sistemelor radar și ADS-B .....	36
3.10	Utilizarea sistemelor radar pentru mișcarea la sol (SMR).....	36
Capitolul 4. SERVICIUL DE INFORMARE A ZBORURILOR .....		37
4.1	Aplicare.....	37
4.2	Rolul serviciului de informare a zborurilor .....	37
4.3	Emisiunile radio operaționale ale serviciului de informare a zborurilor (OFIS).....	37
4.4	Emisiunile radio VOLMET și serviciul D-VOLMET .....	39
Capitolul 5. SERVICIUL DE ALARMARE .....		40
5.1	Aplicare.....	40
5.2	Înștiințarea centrului coordonator de căutare și salvare.....	40
5.3	Utilizarea mijloacelor de comunicații .....	40

---

5.4	Trasarea traiectului de zbor al aeronavelor aflate în stare de urgență.....	40
5.5	Informarea operatorului .....	40
5.6	Informarea aeronavelor care operează în vecinătatea unei aeronave aflată în situație de urgență.....	40
Capitolul 6. CERINȚELE SERVICIILOR DE TRAFIC AERIAN PRIVIND COMUNICAȚIILE .....		42
6.1	Serviciul mobil aeronautic (comunicațiile aer-sol).....	42
6.2	Serviciul fix aeronautic (comunicații sol-sol).....	43
6.3	Serviciul de control al mișcărilor la sol .....	44
6.4	Supravegherea navigației aeriene .....	45
Capitolul 7. CERINȚELE SERVICIILOR DE TRAFIC AERIAN ÎN CEEA CE PRIVEȘTE INFORMAREA .....		46
7.1	Informația meteorologică.....	46
7.2	Informațiile despre condițiile la aerodrom și starea operațională a facilităților asociate ..	47
7.3	Informațiile despre starea operațională a serviciilor de navigație .....	47
7.4	Informațiile despre baloanele libere nepilotate.....	47
7.5	Informațiile despre activități vulcanice.....	47
7.6	Informațiile despre materialele radioactive și norii chimici toxici .....	47
Anexa nr.1 Principiile care determină identificarea specificațiilor de navigație și a rutelor ATS, altele decât rutele standard de plecare și sosire .....		48
1.	Identificatorii pentru rutele ATS și specificațiile de navigație.....	48
2.	Alcătuirea identificatorului.....	48
3.	Alocarea identificatorilor de bază.....	49
4.	Utilizarea identificatorilor în comunicații .....	50
Anexa nr.2 Principiile care determină stabilirea și identificarea punctelor semnificative .....		51
1.	Stabilirea punctelor semnificative .....	51
2.	Identificatorii pentru punctele semnificative asociate locației unui mijloc de radionavigație ..	51
3.	Identificatorii pentru puncte semnificative care nu sunt marcate printr-un mijloc de radionavigație .....	52
4.	Utilizarea identificatorilor în comunicații .....	53
5.	Punctele semnificative utilizate în scopul raportării.....	53
Anexa nr.3 Principiile care determină identificarea rutelor standard de plecare și sosire și procedurile asociate .....		55

---

1. Identificatorii pentru rutele standard de plecare și sosire și pentru procedurile asociate .....	55
2. Alcătuirea identificatorilor .....	55
3. Alocarea identificatorilor.....	56
4. Alocarea indicativelor de validitate.....	56
5. Exemple de identificatori în limbaj clar și codificați .....	57
6. Alcătuirea identificatorilor pentru procedurile de apropiere MLS/RNAV .....	58
7. Utilizarea identificatorilor în comunicații .....	59
8. Afișarea rutelor și a procedurilor pentru controlul traficului aerian.....	59
Anexa nr.4 Formulare de furnizare informații în cadrul programului de monitorizare RVSM ...	60
1. Formular pentru raportarea devierii de la nivelul de zbor desemnat (F5) .....	60
2. Formular pentru raportul lunar privind devierile de la nivelul de zbor desemnat (F6) .....	62

**REGULI DE AMENDARE**

- (1) Modificarea prevederilor **CT** se poate face numai prin amendament.
- (2) Amendamentul se aprobă prin ordinul general al Directorului Autorității Aeronautice Civile.
- (3) După aprobarea amendamentului și publicarea ordinului general în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, se introduc noile pagini emise și se distrug paginile înlocuite.
- (4) Se emite o nouă ediție a CT dacă volumul modificărilor depășește 30% din conținutul acesteia.

**INDEXUL AMENDAMENTELOR**

<b>Nr. crt.</b>	<b>Ediția/ nr. amendamentului</b>	<b>Data intrării în vigoare/ nr. ordinului</b>	<b>Numele persoanei care a introdus amendamentul</b>	<b>Semnătura</b>
1	Ediția 02	27.04.2024 12/GEN din 04.03.2024		



**PREAMBUL**

1. Cerințele tehnice – Servicii de trafic aerian (CT-ATS) transpun standardele și practicile recomandate (SARPs) din Anexa 11 – Servicii de trafic aerian, la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la 7 decembrie 1944 la Chicago (Convenția de la Chicago) a Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), astfel cum au fost modificată ultima dată prin **amendamentul nr.52** și care **nu se regăsesc** în:
  - Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.119/2023 (Regulamentul ATM/ANS); și
  - Cerințele tehnice „Specificații esențiale privind regulile aerului” (CT-SERA), aprobate prin ordinul directorului Autorității Aeronautice Civile (AAC).
2. În scopul facilitării utilizării CT-ATS și păstrării referințelor din acesta, se respectă structura și numerotarea SARPS din Anexa 11 OACI.

## Capitolul 1. NOȚIUNI

Suplimentar noțiunilor utilizate în Regulamentul ATM/ANS, AMC&GM la Regulamentul ATM/ANS și CT-SERA, în sensul CT-ATS se utilizează următoarele noțiuni:

- 1) **unitate care acceptă controlul** (accepting control unit) – conform GM1 Anexa nr.4 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 2) **accident** (accident) - eveniment asociat cu operarea unei aeronave care, în cazul unei aeronave cu pilot la bord, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul acesteia, cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele aflate la bord sunt debarcate sau care, în cazul unei aeronave fără pilot la bord, are loc între momentul în care aeronava este gata de a se pune în mișcare în scopul efectuării unui zbor și momentul în care aceasta intră în repaus la finalul zborului și sistemul principal de propulsie este oprit, și în cursul căruia:
    - (a) persoană este rănită grav sau mortal, ca urmare a faptului că:
      - i. se afla în aeronavă; sau
      - ii. a intrat în contact direct cu orice parte a aeronavei, inclusiv cu părți care s-au desprins din aceasta; sau
      - iii. a fost expusă direct suflului reactoarelor, cu excepția cazului în care rănilile se datorează unor cauze naturale, sunt autoprovocate sau provocate de alte persoane sau când persoanele rănite sunt pasageri clandestini care se ascund în afara zonelor disponibile în mod normal pasagerilor și echipajului; sau
    - (b) aeronava suferă o avarie sau o defecțiune structurală care afectează caracteristicile de rezistență structurală, de performanță sau de zbor ale aeronavei și care, în mod normal, ar necesita reparații majore sau înlocuirea componentei afectate, cu excepția unei defecțiuni sau avarii a motorului, atunci când avaria se limitează la un singur motor (inclusiv capota metalică sau accesoriile sale), la elice, extremitățile aripii, antene, sonde, senzori, pneuri, frâne, roți, carenaje, panouri, trapele trenului de aterizare, parbrize, învelișul aeronavei (precum urme mici de lovituri sau perforații) sau la avarii minore la palele rotorului principal, la palele de rotor de coadă, trenul de aterizare și cele cauzate de grindină sau de impactul cu păsările (inclusiv a perforațiilor radomului); sau
    - (c) aeronava a dispărut sau este total inaccesibilă;
  - 3) **acord de contract de supraveghere automată dependentă (ADS-C)** (ADS-C agreement) – conform CT-SERA 1.5;
  - 4) **spațiu aerian consultativ** (advisory airspace) - conform CT-SERA 1.5 / GM1 Anexa nr.4 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 5) **rută consultativă** (advisory route) – conform CT-SERA 1.5 / GM1 Anexa nr.4 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 6) **aerodrom** (aerodrome) - conform CT-SERA 1.5;
  - 7) **serviciu de control de aerodrom** (aerodrome control service) - conform CT-SERA 1.5;
  - 8) **turn de control de aerodrom** (aerodrome control tower) - conform CT-SERA 1.5;
  - 9) **trafic de aerodrom** (aerodrome traffic) - conform CT-SERA 1.5;
- Nota:* conform CT-SERA 1.5;
- 10) **serviciu aeronautic fix** (aeronautical fixed service-AFS) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;

- 11) **publicație de informare aeronautică** (aeronautical information publication – AIP) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr. 1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 12) **serviciu mobil aeronautic** (aeronautical mobile service) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 13) **sistem de evitare a coliziunilor în zbor** (airborne collision avoidance system – ACAS) - conform CT-SERA 1.5 / GM1 Anexa nr.4 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 14) **aeronavă** (aircraft) – conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr. 1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 15) **comunicație aer-sol** (air-ground communication) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 16) **AIRMET** (AIRMET) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr. 1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 17) **rulaj în apropierea solului** (air-taxiing) - conform CT-SERA 1.5 / GM1 Anexa nr.4 la Regulamentul ATM/ANS;
- Notă: conform GM1 Anexa nr.4 la Regulamentul ATM/ANS;*
- 18) **trafic aerian** (air traffic) - conform CT-SERA 1.5 / GM1 Anexa nr.4 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 19) **serviciu consultativ de trafic aerian** (air traffic advisory service) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 20) **autorizare din partea controlului traficului aerian** (air traffic control clearance) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 21) **serviciu de control al traficului aerian** (air traffic control service) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 22) **unitate de control al traficului aerian** (air traffic control unit-ATS unit) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 23) **sistem de planificare a orarului de lucru** (rostering system) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 24) **managementul fluxului de trafic aerian** (air traffic flow management - ATFM) - înseamnă o funcție stabilită în vederea promovării unui flux de trafic aerian sigur, ordonat și rapid, asigurând utilizarea la maxim a capacității ATC și compatibilitatea dintre volumul traficului și capacitățile declarate de către furnizorii serviciilor de trafic aerian corespunzători;
  - 25) **serviciul de trafic aerian** (air traffic service – ATS) - conform CT-SERA 1.5;
  - 26) **spații aeriene pentru servicii de trafic aerian** (air traffic services airspaces) - conform CT-SERA 1.5;
  - 27) **birou de raportare a serviciilor de trafic aerian** (ATS reporting office – ARO) - conform CT-SERA 1.5;
  - 28) **unitate de servicii de trafic aerian** (air traffic services (ATS) unit) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 29) **cale aeriană** (airway) - conform CT-SERA 1.5;
  - 30) **ALERFA** (ALERFA) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 31) **serviciu de alarmare** (alerting service) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 32) **fază de alarmă** (alerting phase) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 33) **aerodrom de rezervă** (alternate aerodrome) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 34) **altitudine** (altitude) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 35) **unitate de control al apropierii** (approach control unit) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 36) **autoritatea ATS corespunzătoare** (appropriate ATS authority) - furnizor de servicii de trafic

- aerian, certificat și desemnat de către Autoritatea Aeronautică Civilă (AAC) pentru furnizarea serviciului de trafic în spațiul aerian pentru care, Republica Moldova este responsabilă;
- 37) **platformă** (apron) - conform CT-SERA 1.5;
  - 38) **serviciu de gestionare a platformei** (apron management service - AMS) - un serviciu furnizat pentru a administra activitățile și mișcarea aeronavelor și a vehiculelor pe o platformă;
  - 39) **centrul regional de control** (area control center - ACC) - conform CT-SERA 1.5 / Anexa nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 40) **serviciu de control regional** (area control service) - conform CT-SERA 1.5;
  - 41) **navigație de suprafață** (area navigation - RNAV) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 42) **rută de navigație de suprafață** (area navigation route) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 43) **rută ATS** (ATS route) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 44) **emisiune de supraveghere automată dependentă** (automatic dependent surveillance – broadcast -ADS-B) - CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 45) **contract de supraveghere dependentă automată** (automatic dependent surveillance – contract -ADS-C) - CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 46) **serviciu de informare automată pentru zona terminală** (automatic terminal information service -ATIS) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 47) **viraj de bază** (base turn) - GM1 Anexa nr.4 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 48) **calendar** (calendar) - sistem de referință temporal discret, care oferă baza pentru definirea poziției temporale cu o rezoluție de o zi (ISO 19108);
  - 49) **punct de schimbare a frecvenței** (change over point) - conform GM1 Anexa nr.4 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 50) **limita autorizării** (clearance limit) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 51) **regiune de control** (control area) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 52) **teleconferință** (conference communication) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 53) **aerodrom controlat** (controlled aerodrome) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 54) **spațiu aerian controlat** (controlled airspace) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 55) **zbor controlat** (controlled flight) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 56) **comunicații controlor-pilot prin legătură de date** (controller-pilot data link communications -CPDLC) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 57) **zonă de control** (control zone) - conform CT-SERA 1.5 / Anexa nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 58) **nivel de croazieră** (cruising level) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
  - 59) **verificare redundantă ciclică** (cyclic redundancy check - CRC) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;

- 
- 60) **zonă periculoasă** (danger zone) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 61) **acuratețea datelor** (data accuracy) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 62) **integritatea datelor** (data integrity) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 63) **comunicații prin legătură de date** (data link communications) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 64) **calitatea datelor** (data quality) - conform CT-SERA 1.5;
- 65) **datum** (punct de referință) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 66) **capacitate declarată** (declared capacity) - o măsură a capacității sistemului ATC sau a oricăruia dintre subsistemele sau pozițiile sale de operare de a furniza servicii aeronavelor în timpul activităților normale. Se exprimă ca numărul de aeronave care intră într-o porțiune specificată a spațiului aerian într-o anumită perioadă de timp, ținând seama în mod corespunzător de vremea, configurația unității ATC, personalul și echipamentul disponibil și orice alți factori care pot afecta volumul de muncă al controlorului responsabil de spațiul aerian respectiv;
- 67) **DETRESFA** (DETRESFA) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 68) **fază de pericol** (distress phase) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 69) **autorizare în aval** (downstream clearance) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 70) **serviciu** (duty) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 71) **perioadă de serviciu** (duty period) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 72) **fază de urgență** (emergency phase) - termen comun, care semnifică în circumstanțe diferite faza de incertitudine, faza de alertă, faza de primejdie);
- 73) **oboseală** (fatigue) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 74) **sistem de management al riscului de oboseală** (fatigue risk management system - FRMS) - un mijloc/sistem bazat pe date de monitorizare și gestionare continuă a riscurilor de siguranță legate de oboseală, bazat pe principii științifice, cunoștințe și experiență operațională, care urmărește să asigure că personalul relevant funcționează la niveluri adecvate de vigilență;
- 75) **apropiere finală** (final approach) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 76) **membru al echipajului de zbor** (flight crew member) - conform CT-SERA 1.5;
- 77) **centru de informare al zborurilor** (flight information center) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 78) **regiune de informare a zborurilor** (flight information region - FIR) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 79) **serviciu de informare a zborurilor** (flight information service -FIS) - conform CT-SERA 1.5;
- 80) **nivel de zbor** (flight level - FL) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 81) **plan de zbor** (flight plan) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 82) **prognoză** (forecast) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 83) **sistem geodezic de referință** (geodetic datum) - un set minim de parametri necesari pentru a defini locația și orientarea sistemului de referință local în raport cu sistemul de referință global;
- 84) **calendar Gregorian** (Gregorian calendar) - calendar de uz general; introdus pentru prima dată în 1582 pentru a defini un an care aproximează mai mult anul tropical decât calendarul iulian (ISO 19108);

*Notă: În calendarul gregorian, anii obișnuiți au 365 de zile și anii bisecți 366 de zile împărțiți în*

*douăsprezece luni consecutive.*

- 85) **înălțime** (height) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 86) **principiile factorilor umani** (human factors principles) - principii care se aplică proiectării, certificării, formării, operațiunilor și întreținerii aeronautice și care urmăresc o interfață sigură între componentele umane și alte componente ale sistemului, luând în considerare în mod corespunzător performanța uman;
- 87) **performanța umană** (human performance) - capacitățile și limitările umane, care au un impact asupra siguranței și eficienței operațiunilor aeronautice;
- 88) **IFR** (IFR) - conform CT-SERA 1.5;
- 89) **Zbor IFR** (IFR flight) - conform CT-SERA 1.5;
- 90) **IMC** (IMC) - conform CT-SERA 1.5;
- 91) **INCERFA** (INCERFA) - conform CT-SERA 1.5;
- 92) **incident** (incident) – eveniment, altul decât un accident, asociat cu exploatarea unei aeronave, care afectează sau poate afecta siguranța exploatării aeronavei;
- 93) **servicii de proiectare a procedurilor de zbor** (flight procedure design services) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 94) **condiții meteorologice de zbor instrumental** (instrument meteorological conditions - IMC) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 95) **clasificare a integrității** (date aeronautice) (integrity classification (aeronautical data) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 96) **birou NOTAM internațional** (international NOTAM office - NOF) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 97) **nivel** (level) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 98) **suprafața de manevrare** (maneuvering area) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 99) **biroul meteorologic** (meteorological office) - un birou desemnat să furnizeze servicii meteorologice pentru navigația aeriană internațională;
- 100) **suprafața de mișcare** (movement area) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 101) **specificație de navigație** (navigation specification) – o serie de cerințe aplicabile aeronavelor și personalului aeronautic navigant necesare pentru a sprijini operațiile de PBN într- un spațiu aerian definit. Sunt 2 tipuri de specificație de navigație:
- a) **specificație de performanța de navigație impusă** (RNP) X – specificație de navigație bazată pe navigația de suprafață, care include cerința de monitorizare a performanțelor la bord și de alertare în acest sens, unde „X” se referă la precizia LNAV în mile marine sau la tipul de operație și la funcționalitățile necesare;
  - b) **specificație de navigație zonală** (RNAV) X – specificație de navigație bazată pe navigația zonală, care nu include cerința de monitorizare a performanțelor la bord și de alertare în acest sens, unde „X” se referă la precizia LNAV în mile marine.
- 102) **perioadă de odihnă** (non-duty period/rest period) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 103) **NOTAM** (NOTAM) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 104) **obstacol** (obstacle) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 105) **operator aerian** (aircraft operator) - persoană fizică sau juridică care operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave;
- 106) **comunicare bazată pe performanță** (performance-based communication - PBC) - comunicare bazată pe specificații de performanță, aplicate furnizării de servicii de trafic aerian;

*Notă: O specificație RCP include cerințe de performanță a comunicațiilor care sunt alocate componentelor sistemului în termeni de comunicarea care trebuie furnizată și timpul de tranzacție asociat, continuitatea, disponibilitatea, integritatea, siguranța și funcționalitatea necesare pentru operațiunea propusă în contextul unui anumit concept de spațiu aerian*

107) **navigație bazată pe performanță** (performance-based navigation - PBN) - navigație zonală bazată pe cerințele de performanță pentru aeronavele care operează de-a lungul unei rute ATS, pe o procedură de apropiere instrumentală sau într-un spațiu aerian desemnat;

*Notă: Cerințele de performanță sunt exprimate în specificațiile de navigație (specificația RNAV, specificația RNP) în termeni de precizie, integritate, continuitate, disponibilitate și funcționalitate necesară pentru operațiunea propusă în contextul unei anumite conceptului de spațiu aerian.*

108) **supraveghere bazată pe performanță** (performance-based surveillance - PBS)-supraveghere pe baza specificațiilor de performanță aplicate furnizării de servicii de trafic aerian.

*Notă: O specificație PBS include cerințe de performanță a supravegherii care sunt alocate componentelor sistemului în ceea ce privește supravegherea care trebuie furnizată și timpul de livrare a datelor asociat, continuitatea, disponibilitatea, integritatea, acuratețea datelor de supraveghere, siguranța și funcționalitatea necesare pentru operațiunea propusă în contextul unui anumit concept de spațiu aerian.*

109) **pilot comandant** (pilot-in-command) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;

110) **comunicații tipărite** (printed communications) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;

111) **zonă interzisă** (prohibited area) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;

112) **serviciu de radionavigație** (radio navigation service) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;

113) **radiotelefonie** (radiotelephony) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;

114) **punct de raportare** (reporting point) - conform CT-SERA 1.5.

115) **specificație privind performanța de comunicație cerută** (required communication performance specification - RCP specification) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;

116) **specificație privind performanța de supraveghere cerută** (required surveillance performance specification - RSP specification) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;

117) **centru de coordonare a operațiunilor de căutare și salvare** (rescue coordination center - RCC) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;

118) **zonă restricționată** (restricted area) - conform CT-SERA 1.5.

119) **pistă** (runway) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;

120) **distanță vizuală în lungul pistei** (runway visual range-RVR) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;

121) **sistem de management al siguranței** (safety management system-SMS) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;

122) **informație SIGMET** (SIGMET information) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la

- Regulamentul ATM/ANS;
- 123) **punct semnificativ** (significant point) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 124) **zbor VFR special** (special VFR flight) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 125) **declinația stației** (station declination) - o variație de aliniere între radiala de zero grad a unui VOR și nordul adevărat, determinată în momentul în care stația VOR este calibrate;
- 126) **rulare** (taxiing) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 127) **regiune de control terminal** (terminal control area – TMA) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 128) **țimp în poziție** (time-in-position) - perioada de timp în care un controlor de trafic aerian își exercită privilegiile certificatului de controlor de trafic aerian într-o poziție operațională;
- 129) **traiect** (track) - CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 130) **indicație de evitare a traficului** (traffic avoidance advice) - conform CT-SERA 1.5;
- 131) **informare de trafic** (traffic information) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 132) **punct de transfer al controlului** (transfer of control point) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 133) **unitate care transferă controlul** (transferring unit) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 134) **fază de incertitudine** (uncertainty phase) - conform Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 135) **VFR** (VFR) - conform CT-SERA 1.5;
- 136) **zbor VFR** (VFR flight) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 137) **condiții meteorologice de zbor la vedere** (visual meteorological conditions – VMC) - conform CT-SERA 1.5 / Anexei nr.1 la Regulamentul ATM/ANS;
- 138) **VMC** (VMC) - conform CT-SERA 1.5;
- 139) **punct de drum** (waypoint) - conform CT-SERA 1.5.



## Capitolul 2. GENERALITĂȚI

### 2.1 Stabilirea autorității responsabile pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian

2.1.1 Furnizarea serviciilor de trafic aerian în spațiul aerian pentru care Republica Moldova deține suveranitatea și jurisdicția în conformitate cu prevederile art.3 și art.4 din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 (FIR Chișinău), este asigurată în conformitate cu SARPs din Anexa 11 la Convenția de la Chicago – Servicii de trafic aerian, Doc.7030 OACI - Regional Supplementary Procedures, transpuse în cadrul normativ național prin:

- a) Codul aerian al RM nr.301/2017;
- b) Regulamentul ATM/ANS, AMC-le și GM-le asociate;
- c) CT-SERA;
- d) CT-ATS.

Serviciile de trafic aerian sunt furnizate pentru FIR Chișinău, care cuprinde regiuni/spații controlate și necontrolate, zone controlate, aerodromuri și alte structuri ale spațiului aerian după cum este prevăzut în art.4 din Codul aerian, de către furnizori de servicii de trafic aerian certificați sau acceptați în baza declarației, astfel cum prevede Regulamentul ATM/ANS și după cum este publicat în AIP MOLDOVA.

*Notă: În cazul în care, prin careva tratat internațional, Republica Moldova (RM) își deleagă în favoarea altui stat responsabilitatea de furnizare a serviciilor de trafic aerian civile în cuprinsul teritoriului său, delegarea se face fără derogare de la principiile și prerogativele de suveranitate națională. Responsabilitățile statului care furnizează serviciile ATS se limitează la considerentele de natură tehnică și operațională și nu se pot extinde dincolo de cele aferente siguranței și regularizării zborului aeronavelor în spațiul aerian al RM. În plus, statul care devine furnizor de servicii de trafic aerian în cuprinsul teritoriului RM trebuie să asigure acest lucru în conformitate cu cerințele stabilite de către RM, care va stabili și va asigura în folosul statului furnizor toate acele facilități și servicii despre care RM și statul respectiv agreează că sunt necesare. Se presupune, totodată că în acest caz RM nu își va retrage sau modifica facilitățile și serviciile respective fără consultarea prealabilă a statului furnizor ATS. Statul care furnizează servicii ATS și RM, care deleagă responsabilitatea furnizării unor asemenea servicii pot rezilia acordul respectiv, în orice moment.*

2.1.2 În cazul când RM, prin prevederile unor acorduri regionale privind navigația aeriană, acceptă și își asumă responsabilitatea pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian în porțiunile de spațiu aerian de deasupra mării libere sau în spațiile aeriene de suveranitate nedeterminată în calitate de stat contractant la Convenția de la Chicago, a responsabilității

de a stabili și furniza servicii de trafic aerian civile în porțiunile de spațiu aerian de deasupra mării libere aceste servicii se vor furniza în conformitate cu SARPs din Anexa 11 OACI.

*Notă: Expresia "acord regional pentru navigația aeriană" se referă la un acord aprobat de către Consiliul OACI, în mod normal în baza unei recomandări formulate de Reuniunea Regională privind Navigația Aeriană.*

2.1.3 Odată ce s-a stabilit că urmează a se furniza servicii de trafic aerian, desemnarea furnizorului ATS responsabil pentru furnizarea acestor servicii se face în conformitate cu prevederile cadrului normativ în vigoare al RM. Situațiile care pot apărea în legătură cu stabilirea și furnizarea serviciilor de trafic aerian unui zbor internațional, în totalitatea lui sau doar pe o porțiune a lui, sunt:

Situația 1: O rută sau o porțiune de rută aflată în cuprinsul spațiului aerian sub suveranitatea RM care își stabilește și furnizează propriile servicii de trafic aerian.

Situația 2: O rută sau o porțiune de rută aflată în cuprinsul spațiului aerian sub suveranitatea RM care, prin acord, și-a delegat în favoarea altui stat responsabilitatea stabilirii și furnizării serviciilor de trafic aerian.

Situația 3: O porțiune de rută aflată în cuprinsul spațiului aerian de deasupra mării libere sau într-un spațiu aerian de suveranitate nedeterminată pentru care RM a acceptat responsabilitatea de a stabili și furniza servicii de trafic aerian.

Conform Anexei 11 OACI, statul care desemnează autoritatea responsabilă pentru stabilirea și furnizarea serviciilor de trafic aerian este:

În situația 1: Republica Moldova

În situația 2: Statul cărui i s-a delegat responsabilitatea pentru stabilirea și furnizarea serviciilor de trafic aerian;

În situația 3: Republica Moldova

2.1.4 Informațiile referitoare la serviciile de trafic aerian organizate și furnizate în conformitate cu prevederile actelor normative stipulate la 2.1.1 se publică în AIP RM și prin celelalte mijloace specifice de informare aeronautică, potrivit regulilor aviației civile internaționale și cadrului normativ național în domeniul informării aeronautice, în scopul permiterii și facilitării utilizării acestor servicii.

## 2.2 Obiectivele serviciilor de trafic aerian

*Conform ATS.TR.100 din Regulamentul ATM/ANS și CT-SERA.7001.*

## 2.3 Diviziunea serviciilor de trafic aerian

*Conform ATS.TR.105 din Regulamentul ATM/ANS.*

## 2.4 Stabilirea necesității serviciilor de trafic aerian

*Conform punctelor 13-14 din Regulamentul ATM/ANS.*

## 2.5 Desemnarea/identificarea porțiunilor de spațiu aerian și a aerodromurilor controlate unde se furnizează servicii de trafic aerian

2.5.1 *Conform punctului 9 din Regulamentul ATM/ANS.*

2.5.2 Desemnarea/identificarea acestor porțiuni de spațiu aerian sau aerodromuri trebuie să se facă după cum urmează:

2.5.2.1 *Regiuni de informare a zborurilor* - acele porțiuni de spațiu aerian în care s-a stabilit că urmează a se furniza serviciul de informare a zborului și serviciul de alarmare se desemnează și identifică drept regiuni de informare a zborurilor;

2.5.2.2 *Regiuni de control și zone de control:*

2.5.2.2.1 Acele porțiuni de spațiu aerian în care s-a stabilit că urmează a se furniza serviciul de control al traficului aerian zborurilor IFR se desemnează și se identifică drept regiuni de control sau zone de control.

*Notă: Diferențierea între regiunea de control și zona de control se face potrivit prevederilor 2.11.*

2.5.2.2.1.1 Acele porțiuni de spațiu aerian controlat în care s-a stabilit că urmează a se furniza serviciul de control al traficului aerian și zborurilor VFR se desemnează și identifică drept spații aeriene clasificate de clasa B, C sau D.

2.5.2.2.2 Acolo unde au fost desemnate regiuni de control și zone de control în cuprinsul unei regiuni de informare a zborurilor, se consideră că ele fac parte integrantă din respectiva regiune de informare a zborurilor.

2.5.2.3 *Aerodromuri controlate.* Acele aerodromuri la care s-a stabilit că urmează a se furniza serviciul de control al traficului aerian traficului de aerodrom se desemnează și identifică drept aerodromuri controlate.

## 2.6 Clasificarea spațiilor aeriene

2.6.1 *Conform CT-SERA. 6001 (a).*

2.6.2 *Conform CT-SERA 6001 (b).*

2.6.3 Conform CT-SERA. 6001 (a).

## 2.7 Operațiuni de navigație bazată pe performanță

2.7.1 Conform punctului 4 din Regulamentul de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe, aprobat prin HG nr.111/2022 (Regulamentul PBN).

2.7.2 Conform punctului 3 din Regulamentul PBN.

2.7.3 Conform punctului 4 din Regulamentul PBN.

## 2.8 Operațiuni de comunicații bazate pe performanță

2.8.1 Pentru utilizarea comunicației bazate pe performanță (PBC), specificațiile RCP se stabilesc la nivel național în baza acordurilor regionale de navigație aeriană.

*Notă: Pentru stabilirea unei specificații RCP se pot aplica limitări determinate de constrângerile infrastructurii de comunicație sau de cerințele specifice de funcționare a comunicației.*

2.8.2 Specificația RCP stabilită trebuie să fie corespunzătoare serviciilor de trafic aerian furnizate în spațiu aerian național.

*Notă: Informații cu privire la conceptul de supraveghere și comunicații bazate pe performanță (PBCS) și materialul de îndrumare cu privire la implementarea sa sunt incluse în Doc.9869 OACI - Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual.*

## 2.9 Operațiuni de supraveghere bazate pe performanță

2.9.1 Pentru utilizarea supravegherii bazate pe performanță (PBS), specificațiile RCP se vor stabili la nivel național în baza acordurilor regionale de navigație aeriană.

*Notă: Pentru stabilirea unei specificații RCP se pot aplica limitări determinate de constrângerile infrastructurii de comunicație sau de cerințele specifice de funcționare a comunicației.*

2.9.2 Specificația RCP stabilită trebuie să fie corespunzătoare serviciilor de trafic aerian furnizate în spațiu aerian național.

2.9.3 Atunci când a fost stabilită o specificație RSP pentru supravegherea bazată pe performanță, unitățile ATS trebuie să fie dotate cu echipamente care să asigure performanța, în conformitate cu specificația/specificațiile RSP stabilită(e).

*Notă: Informații cu privire la conceptul de supraveghere și comunicații bazate pe performanță (PBCS) și materialul de îndrumare cu privire la implementarea sa sunt incluse în Doc.9869 OACI.*

## 2.10 Stabilirea și identificarea unităților care furnizează servicii de trafic aerian

2.10.1 Conform ATS.TR.110(a)(1) din Regulamentul ATM/ANS.

2.10.2 Conform ATS.TR.110(a)(2) din Regulamentul ATM/ANS.

## 2.11 Specificații pentru regiunile de informare a zborurilor, regiunile de control și zonele de control

2.11.1 Delimitarea unui spațiu aerian în interiorul căruia se furnizează servicii de trafic aerian trebuie să fie corelată cu configurația structurii de rute și cu necesitatea unor servicii eficiente, mai degrabă decât cu granițele naționale.

*Nota 1: Delimitarea unui anumit spațiu aerian prin granițele naționale, se poate face prin acord, oricând o asemenea acțiune înlesnește furnizarea serviciilor de trafic aerian. Acordurile care permit delimitarea limitelor spațiilor aeriene prin linii drepte, de exemplu, sunt convenabile acolo unde unitățile serviciilor de trafic aerian utilizează tehnici de procesare a datelor.*

*Nota 2: În cazurile în care delimitarea spațiilor aeriene se face având ca referință granițele naționale, este necesară agrearea, de comun acord între autoritățile ATS corespunzătoare, a unor puncte de transfer situate corespunzător.*

### 2.11.2 Regiunile de informare a zborurilor

2.11.2.1 Conform literei (a) (1) Secțiunea I din Apendicele la Anexa nr.11 (Partea FPD) la Regulamentul ATM/ANS.

2.11.2.2 Conform literei (a) (2) Secțiunea I din Apendicele la Anexa nr.11 (Partea FPD) la Regulamentul ATM/ANS.

2.11.2.3 Conform AMCI Section I - (a) Flight information regions din Apendicele la Anexa nr.11 (Partea FPD) la Regulamentul ATM/ANS.

### 2.11.3 Regiunile de control

2.11.3.1 Conform literei (b) (1) Secțiunea I din Apendicele la Anexa nr.11 (Partea FPD) (b) (1) la Regulamentul ATM/ANS.

2.11.3.2 Conform literei (b) (2) Secțiunea I și [GMI Section I - (b) Control areas] din Apendicele la Anexa nr.11 (Partea FPD) la Regulamentul ATM/ANS.

2.11.3.2.1 Oricând acest lucru este convenabil și dorit în scopul de a se permite libertatea de acțiune pentru zborurile VFR sub regiunea de control, trebuie ca limita inferioară a unei

regiuni de control să fie stabilită la o înălțime mai mare decât cea minimă specificată în 2.11.3.2.

2.11.3.2.2 *Conform [GMI Section I - (b) Control areas] din Apendicele la Anexa nr.11 (Partea FPD) la Regulamentul ATM/ANS.*

2.11.3.3 *Conform [AMCI Section I - (b) (3) Flight information regions] din Apendicele la Anexa nr.11 (Partea FPD) la Regulamentul ATM/ANS.*

#### 2.11.4 Regiunile de informare a zborului sau regiunile de control în spațiul aerian superior

Acolo unde este dorită limitarea numărului de regiuni de informare a zborurilor sau de regiuni de control prin care trebuie să opereze aeronavele de mare înălțime, trebuie să se delimiteze o regiune de informare a zborurilor sau o regiune de control, după caz, în scopul de a se include întregul spațiu aerian superior aflat între limitele laterale ale unui număr de regiuni de informare a zborurilor sau regiuni de control de dedesubt.

#### 2.11.5 Zonele de control

2.11.5.1 *Conform literei (c) (1) Secțiunea I și [GMI Section I - (b) Control areas] din Apendicele la Anexa nr.11 (Partea FPD) la Regulamentul ATM/ANS.*

2.11.5.2 *Conform [AMCI Section I 1 - (c) Control areas] din Apendicele la Anexa nr.11 (Partea FPD) la Regulamentul ATM/ANS.*

2.11.5.3 *Conform literei (c) (2) Secțiunea I și [GMI Section I - (b) Control areas] din Apendicele la Anexa nr.11 (Partea FPD) la Regulamentul ATM/ANS.*

2.11.5.4 Dacă o zonă de control este situată în afara limitelor laterale ale regiunii de control ar trebui stabilită o limită superioară a acesteia.

2.11.5.5 Atunci când se dorește stabilirea limitei superioară a unei zone de control la un nivel superior limitei inferioare a regiunii de control de deasupra acesteia, ori atunci când zona de control este situată în afara limitelor laterale ale regiunii de control, limita superioară a zonei de control poate să fie stabilită la un nivel ce poate fi identificat cu ușurință de către piloți. Dacă această limită este peste 900 m (3000 ft) MSL, poate să coincidă cu unul din nivelurile de croazieră VFR potrivit tabelului din CT-SERA, Apendicele nr.3.

*Notă: Această prevedere presupune ca nivelul de croazieră VFR, în caz că este utilizat, să fie astfel ales încât variațiile presiunii atmosferice în acea zonă să nu determine coborârea acestei limite la o înălțime mai mică de 200 m (700 ft) deasupra solului sau a apei.*

## **2.12 Identificarea unităților serviciilor de trafic aerian și a spațiilor aeriene**

2.12.1 *Conform ATS.TR.115(a) din Regulamentul ATM/ANS.*

2.12.2 *Conform ATS.TR.115(a) din Regulamentul ATM/ANS.*

2.12.3 Identificarea unei zone de control, regiuni de control sau a unei regiuni de informare a zborurilor se poate face prin numele unității de trafic aerian care are în jurisdicție spațiul aerian respectiv.

## **2.13 Stabilirea și identificarea rutelor ATS**

2.13.1 *Conform literei (a) Secțiunea II din Apendicele la Anexa nr.11 (Partea FPD) la Regulamentul ATM/ANS.*

2.13.2 Atunci când densitatea, complexitatea sau natura traficului aerian impun, se pot stabili rute speciale pentru uzul traficului la nivelurile joase, inclusiv pentru elicopterele care operează spre sau dinspre helidecure amplasate pe platforme maritime. La determinarea spațiilor de siguranță între aceste rute ar trebui să se țină seama de mijloacele de navigație aeriană disponibile și de echipamentele de navigație din dotarea elicopterelor.

2.13.3 *Conform literei (b) Secțiunea II din Apendicele la Anexa nr.11 (Partea FPD) la Regulamentul ATM/ANS.*

2.13.4 Identificatorii rutelor ATS, altele decât rutele standard de plecare și sosire, se selectează potrivit principiilor stabilite în Anexa nr.1 la CT-ATS.

2.13.5 Rutele standard de plecare și sosire, precum și procedurile asociate lor se identifică potrivit principiilor stabilite în Anexa nr.3 la prezentele CT-ATS.

*Nota 1: Stabilirea rutelor ATS se realizează potrivit materialelor de îndrumare din Doc.9426 OACI - Manualul planificării serviciilor de trafic aerian.*

*Nota 2: Stabilirea rutelor ATS care se definesc prin mijloace VOR se realizează potrivit materialelor de îndrumare din Suplimentul A la Anexa 11 OACI.*

*Nota 3: Spațiile de siguranță între traiectele paralele sau între axele unor rute ATS paralele bazate pe PBN depind de specificația de navigație respectivă.*

## **2.14 Stabilirea punctelor de schimbare a frecvenței**

2.14.1 Punctele de schimbare a frecvenței pot fi stabilite pe segmentele de rută ATS care sunt definite prin referire față de mijloace VOR, oricând acest lucru este de natură a înlesni efectuarea cu acuratețe a navigației aeriene de-a lungul respectivului segment de rută.

Stabilirea punctelor de schimbare a frecvenței ar trebui să se facă pentru segmente de rută de cel puțin 110 km (60 NM), cu excepția cazurilor când complexitatea rutelor ATS, densitatea mijloacelor de navigație aeriană sau alte motive tehnice ori operaționale impun stabilirea unor puncte de schimbare a frecvenței și pe segmente de rută mai scurte.

2.14.2 În cazul în care nu a fost altfel stabilit având în vedere performanțele mijloacelor de navigație aeriană sau criteriile de protecție a frecvențelor, punctul de schimbare a frecvenței pe un segment de rută poate fi punctul de mijloc dintre mijloacele de navigație în cazul unui segment de rută drept, ori o intersecție de radiale în cazul unui segment de rută care prevede schimbări de direcție între mijloacele de navigație. Stabilirea punctelor de schimbare a frecvenței se realizează potrivit prevederilor cu caracter orientativ și de îndrumare din Suplimentul A la Anexa 11 OACI.

## **2.15 Stabilirea și identificarea punctelor semnificative**

2.15.1 *Conform literei (a) Secțiunea IV din Apendicele la Anexa nr.11 (Partea FPD) la Regulamentul ATM/ANS.*

2.15.2 *Conform literei (b) Secțiunea IV din Apendicele la Anexa nr.11 (Partea FPD) la Regulamentul ATM/ANS.*

2.15.3 *Punctele semnificative se stabilesc și se identifică în conformitate cu principiile prevăzute în Anexa nr.2 la CT-ATS.*

## **2.16 Stabilirea și identificarea rutelor standard pentru rularea aeronavelor**

2.16.1 *Conform [AMC1 ATS.OR.110(a) și (b)] la Regulamentul ATM/ANS.*

2.16.2 *Conform [AMC1 ATS.OR.110 (c)] la Regulamentul ATM/ANS.*

## **2.17 Coordonarea între operator și serviciile de trafic aerian**

2.17.1 *Conform CT-SERA.7005 (a).*

2.17.2 *Conform CT-SERA.7005 (b).*

## **2.18 Coordonarea între autoritățile militare și serviciile de trafic aerian**

2.18.1 Furnizorul ATS trebuie să stabilească și să mențină relații de colaborare apropiată cu autoritățile militare care răspund de activități ce pot afecta zborul aeronavelor civile.

2.18.2 Coordonarea activităților care prezintă pericol potențial pentru aeronavele civile trebuie realizată în conformitate cu prevederile de la 2.19.



2.18.3 Pentru a se realiza schimbul imediat de informații relevante necesar desfășurării în siguranță și fluent a zborului aeronavelor civile, între administrația/unitățile serviciilor de trafic aerian și administrația/unitățile serviciilor de trafic militar trebuie să existe aranjamente care să faciliteze acest lucru.

2.18.3.1 Furnizorul serviciilor de trafic aerian civile, la cerere sau de rutină, potrivit unor proceduri agreeate local, trebuie să furnizeze unităților militare corespunzătoare planul de zbor pertinent precum și alte date referitoare la zborurile aeronavelor civile. În scopul eliminării sau reducerii necesității operațiunilor de interceptare a aeronavelor civile de către cele militare, autoritățile ATS trebuie să precizeze acele zone sau rute unde cerințele potrivit CT-SERA, precum și ale altor acte normative aplicabile, referitoare la planurile de zbor, comunicațiile bilaterale și raportarea poziției se aplică tuturor zborurilor, astfel încât să se asigure că toate datele relevante necesare sunt disponibile în toate unitățile serviciilor de trafic aerian cu precădere în scopul facilitării identificării aeronavelor civile.

*Notă: Pentru aeronavele care sunt subiectul unei intervenții ilicite, a se vedea 2.24.3 și 2.25.1.3.*

2.18.3.2 Furnizorii ATS, la toate nivelurile lor, trebuie să întreprindă demersurile necesare astfel încât să existe instituite în relația cu autoritățile ATS militare proceduri speciale spre a se asigura că:

- a) unitățile serviciilor de trafic aerian sunt înștiințate dacă o unitate de trafic aerian militară observă că o aeronavă, care este sau care ar putea fi o aeronavă civilă, se apropie de sau a pătruns într-o zonă în care interceptarea ei poate deveni necesară;
- b) sunt luate măsuri în vederea confirmării identității aeronavei și în scopul asigurării ei cu îndrumările necesare pentru navigație, astfel încât să se evite necesitatea interceptării.

## **2.19 Coordonarea activităților care prezintă pericol potențial pentru aeronavele civile**

2.19.1 Aranjamentele privind activitățile care prezintă pericol potențial pentru aeronavele civile, pe teritoriul și spațiul aerian național, trebuie coordonate cu autoritățile ATS corespunzătoare. Coordonarea trebuie realizată cu suficient timp în avans pentru a permite emiterea în timp util a informațiilor necesare, în conformitate cu PANS-AIM Doc.10066 - Proceduri pentru Serviciile de Navigație Aeriană – Managementul Informației Aeronautice.

2.19.1.1 În cazul în care organizația care planifică activitățile periculoase nu rezidă în Republica Moldova, coordonarea inițială poate să fie realizată prin intermediul autorității ATS responsabilă pentru spațiul aerian al statului în care rezidă organizația respectivă. Această prevedere se aplică atât în cazul activităților potențial periculoase aeronavelor civile desfășurate în cuprinsul teritoriului și spațiului aerian al RM, cât și în cazul activităților potențial periculoase aeronavelor civile desfășurate în vecinătatea teritoriului și a

spațiului aerian național, în orice situație când poate fi afectată siguranța zborului aeronavelor civile aflate în zona de responsabilitate a furnizorilor ATS din RM .

2.19.2 Obiectivul unei asemenea coordonări trebuie să fie asigurarea unor aranjamente optime prin care să se evite pericolele pentru aeronavele civile și să se reducă interferențele cu operarea normală a acestor aeronave.

2.19.2.1 La stabilirea acestor aranjamente se pot aplica următoarele principii:

- a) locul sau zonele de desfășurare, ora și durata activităților să fie stabilite în așa fel încât să se evite închiderea sau realinierea unor rute ATS stabilite, blocarea celor mai economice niveluri de zbor ori întâzieri ale operațiunilor cu aeronave programate, cu excepția cazurilor când nu există alternativă;
- b) mărimea spațiului desemnat pentru desfășurarea activităților să fie menținută cât mai redusă posibil;
- c) să se asigure comunicații directe între autoritatea ATS corespunzătoare sau unitățile serviciilor de trafic aerian implicate și organizația sau unitatea care desfășoară activitățile potențial periculoase, spre a fi folosite în eventualitatea în care vreo situație de urgență în ceea ce privește aeronavele civile, ori alte circumstanțe neprevăzute necesită oprirea activităților.

2.19.3 Furnizorul ATS respectiv trebuie să se asigure că se efectuează, cât mai curând posibil, o evaluare a riscurilor de siguranță pentru activitățile potențial periculoase pentru aeronavele civile și că sunt implementate măsuri adecvate de reducere a riscurilor.

*Nota 1: Astfel de măsuri de atenuare a riscurilor pot include, fără a se limita la, restricția spațiului aerian sau retragerea temporară a rutelor ATS stabilite sau a unor părți ale acestora.*

*Nota 2: Îndrumări privind gestionarea riscurilor de siguranță pot fi găsite în Doc.9859 OACI - Manualul de management al siguranței (SMM).*

2.19.3.1 Prin procedurile naționale de management și utilizare a spațiului aerian și cerințele față de sistemele de management al siguranței se stabilesc proceduri care să permită organizației sau unității care desfășoară sau identifică activități potențial periculoase pentru aeronavele civile să contribuie la evaluarea riscului de siguranță, pentru a facilita luarea în considerare a tuturor factorilor relevanți semnificativi pentru siguranță.

*Notă: Îndrumări privind procesele de luare a deciziilor prin colaborare (collaborative decision-making - CDM) pentru evaluarea riscurilor de siguranță și promulgarea prin NOTAM care ar putea implica autoritățile militare pot fi găsite în Doc.9554 OACI - Manual*

*referitor la măsurile de siguranță legate de activitățile militare potențial periculoase pentru operațiunile aeronavele civile.*

2.19.4 Autoritatea ATS corespunzătoare este responsabilă de inițierea promulgării informațiilor privind activitățile potențial periculoase. Autoritatea ATS care răspunde de inițierea promulgării informațiilor privind activitățile care prezintă pericol potențial trebuie să notifice în mod oportun, prin bază NOTAM sau prin alt mijloc de comunicare adecvat circumstanțelor.

2.19.5 Pentru situațiile în care au loc în mod regulat, continuu, activități care prezintă pericol potențial aeronavelor civile, organismele speciale prevăzute în Regulamentul privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.190/2021 (Regulamentul FUA – Flexible Use of Airspace) trebuie să asigure că cerințele din partea tuturor părților implicate sunt coordonate în mod adecvat, potrivit rolului/responsabilităților specifice ce revin acestor organisme.

2.19.6 AAC, împreună cu administrația serviciilor de trafic aerian, trebuie să stabilească proceduri și instrucțiuni adecvate în scopul prevenirii emisiilor de raze laser care pot afecta operațiunile de zbor și să supravegheze aplicarea acestora.

*Nota 1: Îndrumări cu privire la efectele periculoase ale emițătorilor laser asupra operațiunilor de zbor este conținut în Doc.9815 OACI -Manualul privind emițătorii laser și siguranța zborului.*

*Nota 2: A se vedea, de asemenea, Cerințele tehnice privind proiectarea și exploatarea aerodromurilor (CT-AD), Capitolul 5 și Capitolul M din CS-ADR-DSN.*

2.19.7 În scopul furnizării de capacități suplimentare de spațiu aerian și de a îmbunătăți eficiența și flexibilitatea operațiunilor cu aeronave, în RM se aplică utilizarea flexibilă a spațiului aerian, în condițiile prevăzute de Regulamentul FUA. Toți utilizatorii spațiului aerian trebuie să poată avea acces în siguranță la structurile de spațiu aerian specifice prevăzute pentru utilizarea flexibilă a spațiului aerian, potrivit regulilor, procedurilor și instrucțiunilor aplicabile.

## **2.20 Datele aeronautice**

2.20.1 Determinarea și raportarea datelor aeronautice referitoare la serviciile de trafic aerian trebuie efectuate în conformitate cu acuratețea și clasificarea de integritate necesare îndeplinirii cerințelor utilizatorului final privind datele aeronautice.

*Notă: Specificațiile privind acuratețea și clasificarea integrității datelor aeronautice privind serviciile de trafic aerian se regăsesc în Apendicele 1 din PANS-AIM Doc.10066 OACI.*

2.20.2 Conform ATM/ANS.OR.A.085 (j) și AIS.OR.230 din Regulamentul ATM/ANS.

## **2.21 Coordonarea între administrația/unitățile serviciilor meteorologice aeronautice și administrația/unitățile serviciilor de trafic aerian**

2.21.1 *Conform ATS.OR.120 (a) din Regulamentul ATM/ANS.*

2.21.2 *Conform ATS.OR.120 (b) din Regulamentul ATM/ANS.*

## **2.22 Coordonarea între serviciile de informare aeronautică și serviciile de trafic aerian**

2.22.1 *Conform ATS.OR.125 (b) din Regulamentul ATM/ANS.*

2.22.2 *Conform ATS.OR.125 (c) din Regulamentul ATM/ANS.*

2.22.3 De o importanță specială sunt modificările de informații aeronautice care afectează hărțile și/sau sistemele computerizate de navigație, care trebuie notificate prin sistemul AIRAC, de reglementare și control al informațiilor aeronautice (după cum este specificat în Capitolul 6 din cerințele tehnice "Servicii de informare aeronautică" (CT-AIS (Aeronautical Information Services)) și Anexa nr.4 la CT-ATS). Datele efective AIRAC aprobate și prestabilite la nivel internațional, trebuie să fie avute în vedere și respectate de către unitățile serviciilor de trafic aerian care răspund de transmiterea datelor/informațiilor inițiale (a bazelor de documente de informare aeronautică) către serviciile de informare aeronautică.

*Notă: Specificații detaliate privind sistemul AIRAC se regăsesc în Capitolul 6 din PANS-AIM Doc.10066 OACI.*

2.22.4 Unitățile serviciilor de trafic aerian care răspund de transmiterea datelor/informațiilor inițiale (a bazelor de documente de informare aeronautică) către serviciile de informare aeronautică trebuie să țină cont, în mod corespunzător, de cerințele de acuratețe și integritate a datelor aeronautice, pentru a îndeplini nevoile utilizatorului final privind datele aeronautice.

*Nota 1: Specificațiile privind acuratețea și clasificarea integrității datelor aeronautice privind serviciile de trafic aerian se regăsesc în Apendicele 1 la PANS-AIM Doc.10066 OACI.*

*Nota 2: Specificațiile privind emiterea NOTAM, SNOWTAM și ASHTAM se regăsesc în Capitolul 6 din CT-AIS.*

*Nota 3: Rapoartele despre activitatea vulcanică trebuie să conțină informațiile precizate în cerințele tehnice "Asistența meteorologică a activităților aeronautice civile" (CT-MET).*

*Nota 4: Informațiile AIRAC trebuie distribuite de către serviciul de informare aeronautică responsabil cu cel puțin 42 de zile în avans față de datele efective AIRAC, cu scopul de a ajunge la destinatari cu cel puțin 28 de zile în avans față de data la care informația intră în vigoare/devine efectivă.*

*Nota 5: Planificarea datelor comune AIRAC, la care informația devine efectivă, agreate și prestabilite internațional, la intervale de 28 de zile, precum și utilizarea ciclului AIRAC se efectuează potrivit prevederilor Capitolului 2, secțiunea 2.6 din Doc.8126 OACI - Manualul serviciilor de informare aeronautică.*

## **2.23 Altitudinile minime de zbor**

Altitudinile minime de zbor, trebuie să fie determinate și publicate în AIP Moldova pentru fiecare rută ATS și regiune de control din spațiul aerian național. Altitudinile minime de zbor determinate trebuie să asigure o înălțime de siguranță minimă deasupra obstacolului determinant din cuprinsul regiunii avute în vedere.

*Notă: Publicarea altitudinilor minime de zbor și a criteriilor utilizate în determinarea lor se face potrivit Apendicelui 2 la PANS-AIM, Doc.10066 OACI. Criteriile detaliate privind înălțimile de siguranță deasupra obstacolelor aplicate la determinarea altitudinilor minime de siguranță trebuie să fie conforme specificațiilor PANS-OPS, Doc.8168 OACI), Volumul II.*

## **2.24 Serviciile către aeronave în eventualitatea unei situații de dificultate**

2.24.1 *Conform CT-SERA.11001 (c) și CT-SERA.13005(a).*

2.24.1.1 În ceea ce privește comunicațiile între unitățile ATS și aeronavele aflate în dificultate pot fi aplicate și respectate principiile privind factorul uman. Principiile privind factorul uman pot fi aplicate potrivit prevederilor din Doc.9683 OACI -Manualului de pregătire a factorului uman, precum și documentațiilor EUROCONTROL cu caracter de îndrumare în domeniu.

2.24.2 *Conform CT-SERA.11005 (b).*

2.24.3 *Conform CT-SERA.11005 (c).*

## **2.25 Situații neprevăzute în zbor**

2.25.1 *Conform CT-SERA.11010 (a).*

2.25.1.1 *Conform CT-SERA.11010 (a).*

2.25.1.1.1 *Conform CT-SERA.11010 (a) (1) și (2).*

2.25.1.1.2 *Conform CT- SERA.11010 (a) (3).*

2.25.1.2 *Conform CT-SERA.11010 (b).*

2.25.1.2.1 *Conform CT-SERA.11010 (b)(5).*

2.25.1.3 *Conform CT-SERA.11010 (c).*

2.25.2 *Conform CT-SERA.11015 (f).*

2.25.2.1 *Conform CT-SERA.11015 (f).*

2.25.2.2 *Conform CT-SERA.11015 (g).*

## **2.26 Timpul în serviciile de trafic aerian**

2.26.1 *Conform CT-SERA.3401(a).*

2.26.2 *Conform ATS.OR.130 (a) din Regulamentul ATM/ANS.*

2.26.3 *Conform ATS.OR.130 (b) din Regulamentul ATM/ANS și CT-SERA.3401(c).*

2.26.4 *Conform ATS.OR.130 (c) din Regulamentul ATM/ANS.*

2.26.5 *Conform CT-SERA.3401(d).*

## **2.27 Stabilirea cerințelor de echipare și operare a transponderelor care raportează altitudinea barometrică**

*Conform CT-SERA.6005 (b) și CT-SERA.13010.*

## **2.28 Managementul stării de oboseală**

2.28.1 *Conform ATM/ANS.ARA.015, ATS.OR.315, ATS.OR.320 din Regulamentul ATM/ANS și Capitolul II din cerințele tehnice privind controlul oboselii controlorilor de trafic aerian (CT-ATCO-NCO).*

2.28.2 *Conform CT-ATCO NCO Capitolul II, punctele 5-15.*

2.28.3 *Conform CT-ATCO NCO punctele 16 1), 16 5); punctele 21 - 25.*

2.28.4 *Conform ATM/ANS.ARA.015, ATS.OR.315(b) și AMC-le/GM-le asociate la Regulamentul ATM/ANS.*

## **2.29 Managementul siguranței**

*Conform ATS.OR.205 din Regulamentul ATM/ANS*

## **2.30 Sisteme comune de referință**

### 2.30.1 Sistemul de referință orizontal

*Conform ATM/ANS.OR.A.090 și FPD.TR.105 din Regulamentul ATM/ANS.*

### 2.30.2 Sistemul de referință vertical

*Conform ATM/ANS.OR.A.090 (b) din Regulamentul ATM/ANS.*

### 2.30.3 Sistemul de referință vertical

2.30.3.1 *Conform ATM/ANS.OR.A.090 (c) din ATM/ANS.OR.A.090 din Regulamentul ATM/ANS.*

2.30.3.2 Neaplicabil

## **2.31 Cerințe de performanță lingvistică**

2.31.1 *Conform ATCO.B.030 din cerințe tehnice referitoare la eliberarea certificatelor controlorilor de trafic aerian (CT-ATCO) și ATS.OR.215 din Regulamentul ATM/ANS.*

2.31.2 *Conform ATS.TR.120 din Regulamentul ATM/ANS.*

## **2.32 Planurile de contingență pentru situații anormale și neprevăzute**

*Conform ATM/ANS.OR.A.070 și ATS.OR.135 din ATS.OR.215.*

## **2.33 Identificarea și delimitarea zonelor interzise, restricționate și periculoase**

2.33.1 *Conform Secțiunii VI și AMCI și GMI la Secțiunea VI din Apendicele 1 la Partea-FPD din Regulamentul ATM/ANS.*

2.33.2 *Conform ATM/ANS.AR.A.015 și AMCI Secțiunea VI (a) din Apendicele 1 la Partea-FPD din Regulamentul ATM/ANS.*

2.33.3 *Conform ATM/ANS.AR.A.015 și AMCI Secțiunea VI (b) din Apendicele 1 la Partea-FPD din Regulamentul ATM/ANS.*

2.33.4 *Conform ATM/ANS.A.R.A.015 și AMCI Secțiunea VI (c) din Apendicele 1 la Partea-FPD din Regulamentul ATM/ANS.*

2.33.5 Când se stabilește o zonă interzisă, restricționată sau periculoasă, aceasta trebuie să fie cât mai mică posibil, cu limite geografice clare, astfel încât să fie posibilă o identificare rapidă.

**2.34 Serviciul de proiectare a procedurilor de zbor instrumental**

Furnizarea serviciilor de proiectare a procedurilor de zbor instrumental în FIR Chișinău se face de către un furnizor certificat în conformitate cu cerințele ATM/ANS.AR.A.005; ATM/ANS.OR.B.005; FPD.OR.100(a) și FPD.OR.105 din Regulamentul ATM/ANS.



---

## Capitolul 3. SERVICIUL DE CONTROL AL TRAFICULUI AERIAN

### 3.1 Aplicare

*Conform CT-SERA.8001 și ATS.TR.200 din Regulamentul ATM/ANS.*

### 3.2 Furnizarea serviciului de control al traficului aerian

*Conform ATS.TR.205 din Regulamentul ATM/ANS.*

### 3.3 Operarea serviciului de control al traficului aerian

3.3.1 *Conform CT-SERA.8005 (a) și ATS.TR.210 din Regulamentul ATM/ANS.*

3.3.2 *Conform ATS.OR.145 din Regulamentul ATM/ANS.*

3.3.3 *Conform ATS.OR.460 din Regulamentul ATM/ANS.*

3.3.4 *Conform CT-SERA.8005 (b) și ATS.TR.210 (b) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.3.5 *Conform CT-SERA.8005 (c) și ATS.TR.210 (c) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.3.5.1 În conformitate cu prevederile 4.2.1 din Doc.7030 OACI - Regulile suplimentare regionale EUR (SUPPS), în spațiul aerian al FIR Chișinău, între nivelurile de zbor FL290 și FL410 se aplică eșalonarea verticală minimă redusă (reduced vertical separation minima – RVSM). În acest context, un program de monitorizare a performanței de menținere a înălțimii aeronavei a fost stabilit la nivel regional pentru a se asigura că aplicarea acestui RVSM îndeplinește obiectivele de siguranță a aviației. Pentru a gestiona acest program în Regiunea Europeană OACI, din care face parte și FIR Chișinău, a fost creată Agenția de Monitorizare RVSM pentru Regiunea Europeană (EUR RMA).

Suplimentar, prevederile din 5.4.7 Capitolul 5 din Doc.9574 OAIC - Manualul pentru eșalonare verticală minimă de 300 m (1 000 ft) între nivelurile de zbor 290 și 410 inclusiv, precizează că furnizorul de servicii de ATC are un rol important în monitorizarea RVSM și din aceste motive este necesară colectarea și raportarea oricăror informații despre abaterile egale sau mai mari de 90 m (300 ft) de la nivelurile de zbor alocate, indiferent dacă abaterea a cauzat sau nu un incident.

Prin urmare, furnizorul de servicii ATC trebuie să dezvolte și să implementeze un proces intern prin care să colecteze și să raporteze către Agenția Europeană de Monitorizare a Regiunii RVSM (EUR RMA) și AAC orice informații despre abateri egale sau mai mari de 90 m. (300 ft). ) de la nivelurile de zbor desemnate. EUR RMA și AAC vor fi informate cu privire la fiecare caz specific de abatere (folosind Formularul F5 din Anexa nr.4 la CT-ATS). În plus, furnizorul ATC trebuie să furnizeze lunar informații statistice către EUR RMA și AAC cu privire la numărul de abateri egal sau mai mare de 90 m (300 ft) de la

nivelurile de zbor atribuite care au avut loc în cursul lunii precedente (folosind Formularul F6 din Anexa nr.4 la CT-ATS).

*Notă: Îndrumări cu privire la separarea verticală și controlul performanței de menținere a înălțimii se regăsesc în Doc.9574 OACI.*

3.3.5.2 Neaplicabil în FIR Chișinău, dar atunci când se utilizează specificațiile RCP/RSP, trebuie instituite programe pentru monitorizarea performanței infrastructurii și a aeronavelor, în conformitate cu specificațiile RCP și/sau RSP corespunzătoare, pentru a asigura că operațiunile în spațiul aerian în care se utilizează continuă să îndeplinească obiectivele de siguranță. Scopul programelor de monitorizare trebuie să fie adecvat pentru a evalua performanța comunicației și/sau supravegherii, după caz.

*Notă: Materialul de îndrumare cu privire la specificațiile RCP și RSP și monitorizarea performanței comunicației și supravegherii este inclus în Doc.9869 OACI.*

3.3.5.3 Prin intermediul acordului interregional se stabilesc aranjamente pentru distribuirea între regiuni a datelor și/sau informațiilor obținute din programele de monitorizare.

### **3.4 Eșalonarea minimă**

3.4.1 Stabilirea eșalonării minime ce urmează a fi aplicată într-o porțiune precizată de spațiu aerian trebuie făcută astfel:

- a) Conform CT-SERA. 8010(a) și (b), precum și ATS.TR.210 (c) și AMC-le acestuia, ATS.TR.215, ATS.TR.220 și AMC-le acestora din Regulamentul ATM/ANS;
- b) stabilirea eșalonării minime se face prin consultare între administrația/unitățile serviciilor de trafic aerian responsabile de furnizarea serviciilor în spații aeriene adiacente atunci când:

- 1) traficul va trece de la unul în celălalt din spațiile aeriene învecinate;
- 2) rutele sunt mai aproape de limita comună a spațiilor aeriene învecinate decât minimele de separare aplicabile în circumstanțe.

*Notă: Scopul acestei prevederi este de a asigura, în primul caz, compatibilitatea de ambele părți ale liniei de transfer de trafic și, în celălalt caz, separarea adecvată între aeronavele care operează de ambele părți ale frontierei comune.*

3.4.2 Conform CT-SERA. 8010(c)

### **3.5 Responsabilitatea controlului**

3.5.1 Responsabilitatea pentru controlul zborurilor individuale

---

*Conform ATS.TR.225 (a) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.5.2 Responsabilitatea pentru controlul zborurilor în cuprinsul unui bloc de spațiu aerian precizat.

*Conform ATS.TR.225 (b) din Regulamentul ATM/ANS.*

### **3.6 Transferul responsabilității controlului**

3.6.1 Locul sau momentul transferului

3.6.1.1 *Conform ATS.TR.230 (a)(1) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.6.1.2 *Conform ATS.TR.230(a)(2) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.6.1.3 *Conform ATS.TR.230(a)(3)(i) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.6.1.3.1 *Conform ATS.TR.230 (a)(3)(i) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.6.1.3.2 *Conform ATS.TR.230(a)(3)(ii) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.6.1.4 *Conform ATS.TR.230(a)(4) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.6.2 Coordonarea transferului

*Conform ATS.TR.230 (b)(1) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.6.2.1 *Conform ATS.TR.230(b)(1) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.6.2.2 *Conform ATS.TR.230(b)(2) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.6.2.2.1 *Conform ATS.TR.230(b)(3) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.6.2.2.2 *Conform ATS.TR.230(b)(4) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.6.2.3 *Conform ATS.TR.230(b)(5) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.6.2.4 *Conform ATS.TR.230(b)(6) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.6.2.5 *Conform ATS.OR.150 din Regulamentul ATM/ANS.*

### 3.7 Autorizările de control al traficului aerian (ATC Clearances)

*Conform CT-SERA. 8015(a) și ATS.TR.235 (a) din Regulamentul ATM/ANS.*

#### 3.7.1 Conținutul autorizărilor

*3.7.1.1 Conform CT-SERA. 8015(d) și ATS.TR.235 (b) din Regulamentul ATM/ANS.*

*3.7.1.2 Conform ATS.TR.235(c) din Regulamentul ATM/ANS.*

#### 3.7.2 Autorizări pentru zborurile trans-sonice

*Conform CT-SERA. 8015(c)(1) și ATS.TR.235 (d)(1) din Regulamentul ATM/ANS.*

*3.7.2.1 Conform CT-SERA. 8015(c)(1) și ATS.TR.235 (d)(1) din Regulamentul ATM/ANS.*

*3.7.2.2 Conform CT-SERA. 8015(c)(2) și ATS.TR.235 (d)(2) din Regulamentul ATM/ANS.*

#### 3.7.3 Confirmarea prin repetare a autorizărilor și a informațiilor semnificative pentru siguranță

*3.7.3.1 Conform CT-SERA. 8015(e)(1).*

*3.7.3.1.1 Conform CT-SERA. 8015(e)(2).*

*3.7.3.1.2 Conform CT-SERA. 8015(e)(3) și ATS.TR.235 (g)(1) din Regulamentul ATM/ANS.*

*3.7.3.2 Conform CT-SERA. 8015(e)(4) și ATS.TR.235 (g)(2) din Regulamentul ATM/ANS.*

*3.7.3.3 Conducătorii de vehicule care operează sau intenționează să opereze în zona de manevră confirmă prin repetare controlorului de trafic aerian părțile din instrucțiunile legate de siguranță, care sunt transmise prin voce, de ex. instrucțiuni pentru a intra, pentru a aștepta, pentru a traversa și a opera pe orice pistă sau cale de rulare operațională.*

*3.7.3.4 Controlorul trebuie să asculte confirmarea prin repetare pentru a se asigura că instrucțiunea a fost confirmată corect de către conducătorul vehiculului și va lua măsuri imediate pentru a corecta orice discrepanțe relevate de repetare.*

#### 3.7.4 Coordonarea autorizărilor

*Conform CT-SERA. 8015(f) A și ATS.TR.235 (h) din Regulamentul ATM/ANS.*

*3.7.4.1 CT-SERA. 8015(f) B și ATS.TR.235 (h)(1) din Regulamentul ATM/ANS.*

*3.7.4.2 Conform CT-SERA. 8015(f) C și ATS.TR.235 (h)(2) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.7.4.2.1 Conform CT-SERA. 8015(f) D și ATS.TR.235 (h)(3) din Regulamentul ATM/ANS.

3.7.4.2.1.1 Conform CT-SERA. 8015(f) D (i) și ATS.TR.235 (h)(3)(i) din Regulamentul ATM/ANS.

3.7.4.2.1.2 Conform CT-SERA. 8015(f) D (ii) și ATS.TR.235 (h)(3)(ii) din Regulamentul ATM/ANS.

3.7.4.2.1.3 Conform CT-SERA. 8015(f) D (iii) și ATS.TR.235 (h)(3)(iii) din Regulamentul ATM/ANS.

3.7.4.2.1.4 Acolo unde este posibil și atunci când comunicațiile prin legătură de date sunt utilizate pentru a facilita eliberarea autorizației în aval, ar trebui să fie disponibile comunicații vocale bidirecționale între pilot și unitatea de control al traficului aerian care furnizează autorizația în aval.

3.7.4.3 Conform CT-SERA. 8015(f) E.

3.7.4.4 Conform CT-SERA. 8015(f) F.

3.7.5 Managementul fluxurilor de trafic aerian

3.7.5.1 Managementul fluxurilor de trafic aerian (ATFM) trebuie implementat în acele spații aeriene în care cererea de trafic aerian depășește ocazional, sau se prevede că va depăși capacitatea de trafic declarată a serviciilor ATC implicate.

*Notă: Capacitățile de trafic ale serviciilor ATC se declară de către administrația acestor servicii.*

3.7.5.2 ATFM se implementează în RM în conformitate cu prevederile tratatelor internaționale la care RM este parte. Asemenea tratate trebuie să specifice subsecvent procedurile și metodele comune prin care se determină capacitățile.

3.7.5.3 Atunci când devine previzibil pentru o unitate ATC că nu mai poate primi/deservi trafic suplimentar peste cel care a fost deja acceptat pentru o anumită perioadă de timp la o anumită locație sau într-o zonă anume, sau că traficul suplimentar nu mai poate fi primit/deservit decât într-o anumită progresie, respectiva unitate trebuie să anunțe unitatea ATFM, precum și, dacă este cazul, unitățile ATS implicate. De asemenea, trebuie înștiințate aeronavele având destinația locația în cauză sau în cadrul zonei respective, precum și operatorii implicați, privind întârzierile la care trebuie să se aștepte sau restricțiile ce urmează a fi aplicate.

*Notă: În mod normal, operatorii implicați sunt înștiințați în avans, oricând acest lucru este posibil, despre restricțiile impuse de unitatea ATFM, oriunde există stabilită o asemenea unitate.*

### **3.8 Controlul mișcării persoanelor și vehiculelor la aerodromuri**

3.8.1 *Conform CT-SERA 3210(d)(4)(i) și ATS.TR.240(a) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.8.2 *Conform CT-SERA. 3210(d)(4)(ii) și ATS.TR.240(b) din ATM/ANS.*

3.8.3 *Conform CT-SERA. 3210(d)(4)(iii) și ATS.TR.240(c) din Regulamentul ATM/ANS.*

3.8.4 *Conform CT-SERA. 3210(d)(4)(iv) și ATS.TR.240(d) din Regulamentul ATM/ANS.*

### **3.9 Utilizarea sistemelor radar și ADS-B**

Sistemele radar și ADS-B trebuie să afișeze mesaje și avertizări semnificative pentru siguranță, inclusiv avertizarea privind conflictele, predicția conflictelor, avertizarea în ceea ce privește coborârea sub altitudinea minimă de siguranță (MSAW), precum și dublarea neintenționată a codurilor SSR.

### **3.10 Utilizarea sistemelor radar pentru mișcarea la sol (SMR)**

*Conform ATS.TR.245 din Regulamentul ATM/ANS.*

---

## Capitolul 4. SERVICIUL DE INFORMARE A ZBORURILOR

### 4.1 Aplicare

4.1.1 Conform CT-SERA. 9001 (a) și ATS.TR.300 (a) din Regulamentul ATM/ANS.

4.1.2 Conform CT-SERA. 9001 (c) și ATS.TR.300 (b) din Regulamentul ATM/ANS.

### 4.2 Rolul serviciului de informare a zborurilor

4.2.1 Conform CT-SERA. 9005 (a) și ATS.TR.305 (a) din Regulamentul ATM/ANS.

4.2.2 Conform CT-SERA. 9005 (b) și ATS.TR.305 (b) din Regulamentul ATM/ANS.

4.2.3 Conform CT-SERA.12020 și ATS.TR.305 (d) din Regulamentul ATM/ANS.

4.2.4 Conform CT-SERA.9005 (c) și ATS.TR.305 (e) din Regulamentul ATM/ANS.

### 4.3 Emisiunile radio operaționale ale serviciului de informare a zborurilor (OFIS)

#### 4.3.1 Aplicare

4.3.1.1 Informațiile meteorologice și informațiile operaționale disponibile privind serviciile de radionavigație și aerodromurile incluse în serviciul de informare a zborurilor trebuie furnizate, atunci când sunt disponibile, într-o formă integrată pentru uz operațional.

4.3.1.2 Atunci când se emit aeronavelor mesaje de informare a zborurilor integrate operațional, ele trebuie transmise cu conținutul și, acolo unde este specificat, în secvența indicată, corespunzătoare diferitelor faze ale zborului, potrivit procedurilor și instrucțiunilor specifice.

4.3.1.3 Atunci când se furnizează emisiuni radio operaționale ale serviciilor de informare a zborurilor, ele trebuie să conțină mesaje în formă integrată referitoare la anumite elemente operaționale și meteorologice corespunzătoare diferitelor faze ale zborului. Aceste emisiuni radio pot fi de trei tipuri principale, respectiv HF, VHF și ATIS. În conformitate cu Planul European de Navigație Aeriană (EUR-ANP) în vigoare, în RM se aplică două tipuri de emisiuni radio, respectiv VHF și ATIS.

4.3.1.4 Utilizarea mesajelor OFIS în transmisiile direcționate de tip cerere/răspuns.

La cererea pilotului, unitatea ATS în cauză trebuie să transmită mesajul/mesajele OFIS corespunzătoare. *A se vedea și CT-SERA.9010(a)(1)*

4.3.2 (4.3.2.1-4.3.2.5) Emisiunile radio operaționale HF ale serviciilor de informare a zborurilor (HF OFIS) – neaplicabil

4.3.3 (4.3.3.1-4.3.3.5) Emisiunile radio operaționale VHF ale serviciilor de informare a zborurilor (VHF OFIS) - neaplicabil

4.3.4 Emisiunile serviciului de informare automată prin voce în zona terminală (ATIS-voce)

4.3.4.1 *Conform ATIS.TR.310(a) din Regulamentul ATM/ANS.*

4.3.4.2 *Conform ATIS.TR.310(b) din Regulamentul ATM/ANS.*

4.3.4.3 *Conform ATIS.TR.310(c) din Regulamentul ATM/ANS.*

4.3.4.4 *Conform ATIS.TR.310(d) din Regulamentul ATM/ANS.*

4.3.4.5 *Conform ATIS.TR.310(e) din Regulamentul ATM/ANS.*

4.3.4.6 *Conform ATIS.TR.310(f) din Regulamentul ATM/ANS.*

4.3.4.7 Acolo unde sunt disponibile emisiuni ATIS-voce atât în limba engleză cât și în limba română, ele trebuie să utilizeze câte un canal distinct de emisie pentru fiecare limbă în parte.

4.3.4.8 Mesajul emisiunii ATIS-voce să nu depășească, în măsura posibilului, 30 de secunde, acordând atenție ca înțelegerea sa să nu fie afectată de viteza de transmitere sau de semnalul de identificare a mijlocului de navigație aeriană utilizat pentru transmisia ATIS.

*Notă: Mesajul emisiunii ATIS-voce trebuie să țină cont de performanțele umane potrivit indicațiilor Doc.9683 OACI.*

4.3.5 Serviciul de informare automată prin data link în zona terminală (D-ATIS)

4.3.5.1 *Conform ATIS.TR.315(a) din Regulamentul ATM/ANS.*

4.3.5.1.1 *Conform ATIS.TR.315(a) din Regulamentul ATM/ANS.*

4.3.5.2 *Conform ATIS.TR.315(b) din Regulamentul ATM/ANS.*

4.3.6 Serviciul de informare automată prin voce și/sau data link în zona terminală

4.3.6.1 *Conform CT-SERA.9010 (a)(2) și ATIS.TR.320(a) din Regulamentul ATM/ANS.*

4.3.6.2 *Conform ATIS.TR.320(b) din Regulamentul ATM/ANS.*



4.3.6.3 *Conform CT-SERA.9010 (a)(3) și ATS.TR.320(c) din Regulamentul ATM/ANS.*

4.3.6.4 *Conform CT-SERA.9010 (a)(4) și ATS.TR.320(d) din Regulamentul ATM/ANS.*

4.3.6.5 Conținutul mesajului ATIS trebuie menținut, de regulă, cât mai succint posibil. Informațiile suplimentare față de cele precizate la 4.3.7-4.3.9, de ex. informații care sunt deja disponibile prin AIP Republica Moldova și mesajele NOTAM, se includ numai în cazuri bine justificate de situații excepționale.

4.3.7 Mesajele ATIS care conțin informații atât pentru sosire, cât și pentru plecare trebuie să cuprindă următoarele elemente:

*Conform CT-SERA.9010 (b) și ATS.TR.320(d) din Regulamentul ATM/ANS.*

4.3.8 Mesajele ATIS care conțin informații destinate numai sosirii aeronavelor trebuie să conțină următoarele elemente de informare:

*Conform CT-SERA.9010 (c) și GMI ATS.TR.320 din Regulamentul ATM/ANS.*

4.3.9 Mesajele ATIS care conțin informații destinate numai plecării trebuie să conțină următoarele elemente de informare:

*Conform CT-SERA.9010 (d) și GMI ATS.TR.320 din Regulamentul ATM/ANS.*

#### **4.4 Emisiunile radio VOLMET și serviciul D-VOLMET**

4.4.1 *Conform ATS.TR.325 din Regulamentul ATM/ANS.*

4.4.2 Emisiunile VOLMET trebuie să utilizeze frazeologia standard pentru radiotelefonie

*Notă: Îndrumări și standarde cu privire la frazeologia care trebuie utilizată pentru emisiunile VOLMET, se regăsesc în Manualul coordonării între serviciile de trafic aerian, serviciile de informare aeronautică și serviciile meteorologice aeronautice, Doc.9377 OACI, anexa 1.*

---

## Capitolul 5. SERVICIUL DE ALARMARE

### 5.1 Aplicare

5.1.1 *Conform CT-SERA.10001 (a) și ATS.TR.400 (a) din Regulamentul ATM/ANS.*

5.1.2 *Conform ATS.TR.400 (b) din Regulamentul ATM/ANS.*

5.1.3 *Conform ATS.TR.400 (c) din Regulamentul ATM/ANS.*

5.1.4 *Conform ATS.TR.400 (d) din Regulamentul ATM/ANS.*

### 5.2 Înștiințarea centrului coordonator de căutare și salvare

5.2.1 *Conform ATS.TR.405 (a) din Regulamentul ATM/ANS.*

5.2.2 *Conform ATS.TR.405 (b) din Regulamentul ATM/ANS.*

5.2.2.1 *Conform ATS.TR.405 (c) din Regulamentul ATM/ANS.*

5.2.3 *Conform ATS.TR.405 (d) din Regulamentul ATM/ANS.*

### 5.3 Utilizarea mijloacelor de comunicații

*Conform ATS.TR.410 din Regulamentul ATM/ANS*

### 5.4 Trasarea traiectului de zbor al aeronavelor aflate în stare de urgență

Atunci când se consideră că există o situație de urgență și nu este disponibilă supravegherea radar, traiectoria de zbor a aeronavei în cauză trebuie trasat pe o hartă, în scopul de a se determina poziția următoare/viitoare probabilă a aeronavei și distanța ei maximă de acțiune în raport cu ultima ei poziție cunoscută. Traiectele de zbor ale altor aeronave despre care se cunoaște că operează în apropierea aeronavei în cauză trebuie să fie de asemenea trasate, în scopul de a se determina pozițiile lor viitoare probabile și distanțele maxime de zbor.

### 5.5 Informarea operatorului

5.5.1 *Conform ATS.TR.420 (a) din Regulamentul ATM/ANS.*

5.5.2 *Conform ATS.TR.420 (b) din Regulamentul ATM/ANS.*

### 5.6 Informarea aeronavelor care operează în vecinătatea unei aeronave aflată în situație de urgență

5.6.1 *Conform CT-SERA.10005(a) și ATS.TR.425 (a) din Regulamentul ATM/ANS.*

5.6.2 *Conform CT-SERA.10005(b) și ATS.TR.425 (b) din Regulamentul ATM/ANS.*

---

## Capitolul 6. CERINȚELE SERVICIILOR DE TRAFIC AERIAN PRIVIND COMUNICAȚIILE

### 6.1 Serviciul mobil aeronautic (comunicațiile aer-sol)

#### 6.1.1 Generalități

6.1.1.1 *Conform ATS.OR.400 (a) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.1.1.2 Neaplicabil

6.1.1.3 *Conform ATS.OR.400 (b) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.1.1.4 *Conform ATS.OR.455 (a) din Regulamentul ATM/ANS.*

#### 6.1.2 Cerințe pentru serviciul de informare a zborului

6.1.2.1 *Conform ATS.OR.410 (a) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.1.2.2 Echipamentele de comunicații aer-sol pentru serviciul de informare a zborurilor trebuie să permită comunicații bilaterale directe, rapide, continue și fără zgomot static, în măsura posibilului.

#### 6.1.3 Cerințe pentru serviciul de control regional

6.1.3.1 *Conform ATS.OR.415 din Regulamentul ATM/ANS.*

6.1.3.2 *Conform ATM/ANS.AR.A.015 și AMC1 la ATS.OR.415 din Regulamentul ATM/ANS.*

6.1.3.3 Echipamentele de comunicații aer-sol pentru serviciul de control regional trebuie să permită comunicații bilaterale directe, rapide, continue și fără zgomot static, în măsura posibilului.

#### 6.1.4 Cerințe pentru serviciul de control al apropierii

6.1.4.1 *Conform ATS.OR.420 (a) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.1.4.2 *Conform ATS.OR.420 (b) din Regulamentul ATM/ANS.*

#### 6.1.5 Cerințe pentru serviciul de control la aerodrom

6.1.5.1 *Conform ATS.OR.425 (a) din Regulamentul ATM/ANS.*

---

6.1.5.2 *Conform ATS.OR.425 (b) din Regulamentul ATM/ANS.*

## **6.2 Serviciul fix aeronautic (comunicații sol-sol)**

### 6.2.1 Generalități

6.2.1.1 *Conform ATS.OR.430 (a) din Regulamentul ATM/ANS.*

### 6.2.2 Comunicațiile în cuprinsul unei regiuni de informare a zborului

#### 6.2.2.1 Comunicațiile între unitățile serviciilor de trafic aerian

6.2.2.1.1 *Conform ATS.OR.435 (a)(1) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.2.1.2 *Conform ATS.OR.435 (a)(2) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.2.1.3 *Conform ATS.OR.435 (a)(3) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.2.1.4 *Conform ATS.OR.435 (a)(4) din Regulamentul ATM/ANS.*

#### 6.2.2.2 Comunicațiile între unitățile serviciilor de trafic aerian și alte unități

6.2.2.2.1 *Conform ATS.OR.435 (b)(1) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.2.2.2 *Conform ATS.OR.435 (b)(2) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.2.2.3 *Conform ATS.OR.435 (b)(3) din Regulamentul ATM/ANS.*

#### 6.2.2.3 Descrierea mijloacelor de comunicații

6.2.2.3.1 *Conform ATS.OR.435 (c)(1) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.2.3.2 *Conform ATS.OR.435 (c)(2) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.2.3.3 *Conform ATS.OR.435 (c)(3) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.2.3.4 Mijloacele de comunicații care trebuie asigurate potrivit 6.2.2.1 și 6.2.2.2 trebuie să fie suplimentate, în acele cazuri și după cum este necesar, prin mijloace pentru alte forme de comunicații video sau audio, precum, de ex., televiziuni cu circuit închis sau sisteme separate de procesare a informațiilor.

6.2.2.3.5 *Conform ATS.OR.435 (c)(4) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.2.3.6 Mijloacele de comunicații asigurate potrivit ATS.OR.435 (b) (2) (iv) din Regulamentul ATM/ANS ar trebui să permită comunicații prin vorbire directă în regim de teleconferință, cu mențiunea de a se putea stabili comunicații în condiții normale în limita a 15 secunde.

6.2.2.3.7 *Conform ATS.OR.435 (c)(5) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.2.3.8 *Conform ATS.OR.455 (a)(2) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.3 Comunicațiile între regiunile de informare a zborurilor

6.2.3.1 *Conform ATS.OR.440 (a) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.3.1.1 *Conform ATS.OR.440 (a) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.3.1.2 *Conform ATS.OR.440 (b) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.3.1.3 *Conform ATS.OR.440 (c) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.3.1.4 *Conform ATS.OR.440 (c) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.3.2 *Conform ATS.OR.440 (d) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.3.3 *Conform ATS.OR.440 (e) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.3.4 *Conform ATS.OR.440 (f) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.3.5 *Conform ATS.OR.440 (g) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.3.6 *Conform ATS.OR.455(a)(3) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.2.4 Procedurile pentru comunicațiile prin vorbire directă:

Furnizorul de servicii de trafic aerian va stabili proceduri corespunzătoare pentru comunicațiile prin vorbire directă astfel încât să se permită efectuarea imediată a conectării pentru convorbirile foarte urgente privind siguranța aeronavelor, precum și întreruperea, dacă este necesar, a convorbirilor mai puțin urgente, aflate în curs de desfășurare în acel moment.

### **6.3 Serviciul de control al mișcărilor la sol**

6.3.1 Comunicațiile pentru controlul vehiculelor, altele decât aeronavele, pe suprafețele de manevră la aerodromurile controlate.

6.3.1.1 *Conform ATS.OR.445(a) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.3.1.2 *Conform ATS.OR.445(b) și (c) din Regulamentul ATM/ANS.*

6.3.1.3 *Conform ATS.OR.455(a)(4) din Regulamentul ATM/ANS.*

## **6.4 Supravegherea navigației aeriene**

6.4.1 Înregistrarea automată a datelor de supraveghere

6.4.1.1 *Conform ATS.OR.450 din Regulamentul ATM/ANS.*

6.4.1.2 *Conform ATS.OR.455(a)(5) și (b) din Regulamentul ATM/ANS.*

---

## Capitolul 7. CERINȚELE SERVICIILOR DE TRAFIC AERIAN ÎN CEEA CE PRIVEȘTE INFORMAREA

### 7.1 Informația meteorologică

#### 7.1.1 Generalități

7.1.1.1 *Conform ATS.OR.500(a) și (c) din Regulamentul ATM/ANS.*

7.1.1.2 *Conform ATS.OR.500(b) din Regulamentul ATM/ANS.*

7.1.1.3 *Conform ATS.OR.500(c) din Regulamentul ATM/ANS.*

#### 7.1.2 Centrele de informare a zborurilor și centrele de control regional

7.1.2.1 *Conform ATS.OR.505(a) din Regulamentul ATM/ANS.*

7.1.2.2 *Conform ATS.OR.505(b) din Regulamentul ATM/ANS.*

#### 7.1.3 Unitățile care furnizează serviciul de control de apropiere

7.1.3.1 *Conform ATS.OR.510(a) și(b) din Regulamentul ATM/ANS.*

7.1.3.2 *Conform ATS.OR.510(a) și(b) din Regulamentul ATM/ANS.*

7.1.3.3 *Conform ATS.OR.510(d) din Regulamentul ATM/ANS.*

7.1.3.4 *Conform ATS.OR.510(e) din Regulamentul ATM/ANS.*

7.1.3.5 *Conform ATS.OR.510(f) din Regulamentul ATM/ANS.*

7.1.3.6 *Conform ATS.OR.510(g) din Regulamentul ATM/ANS.*

#### 7.1.4 Turnurile de control de aerodrom

7.1.4.1 *Conform ATS.OR.515(a) din Regulamentul ATM/ANS.*

7.1.4.2 *Conform ATS.OR.515(b) din Regulamentul ATM/ANS.*

7.1.4.3 *Conform ATS.OR.515(c) din Regulamentul ATM/ANS.*

7.1.4.4 *Conform ATS.OR.515(d) din Regulamentul ATM/ANS.*



7.1.4.5 *Conform ATS.OR.515(e) din Regulamentul ATM/ANS.*

7.1.4.6 *Conform ATS.OR.515(f) din Regulamentul ATM/ANS.*

7.1.4.7 *Conform ATS.OR.515(g) din Regulamentul ATM/ANS.*

#### 7.1.5 Stațiile de comunicații

Acolo unde este necesar, în scopul informării zborurilor, mesajele actuale de informații meteorologice și prognozele trebuie să fie furnizate stațiilor de comunicații. O copie a acestor informații trebuie să fie transmisă către centrul de informare a zborurilor sau centrul de control regional.

### **7.2 Informațiile despre condițiile la aerodrom și starea operațională a facilităților asociate**

*Conform ATS.OR.520 din Regulamentul ATM/ANS.*

### **7.3 Informațiile despre starea operațională a serviciilor de navigație**

7.3.1 *Conform ATS.OR.525 (a) din Regulamentul ATM/ANS.*

7.3.2 *Conform ATS.OR.525 (b) din Regulamentul ATM/ANS.*

### **7.4 Informațiile despre baloanele libere nepilotate**

*Conform Apendicelui nr.2 la CT-SERA*

### **7.5 Informațiile despre activități vulcanice**

7.5.1 *Conform MET.OR.200 (c) din Regulamentul ATM/ANS.*

7.5.2 *Conform MET.OR.245 (d) și (f)(7) din Regulamentul ATM/ANS.*

### **7.6 Informațiile despre materialele radioactive și norii chimici toxici**

*Conform MET.OR.245 (f)(5) și (g) din Regulamentul ATM/ANS.*

---

**Anexa nr.1 Principiile care determină identificarea specificațiilor de navigație și a rutelor ATS, altele decât rutele standard de plecare și sosire****1. Identificatorii pentru rutele ATS și specificațiile de navigație**

1.1 Scopul unui sistem de identificatori pentru rute și al specificației/specificațiilor de navigație care se aplică unui/unor segment/segmente specificat(e) de rută (rute) ATS, unei/unor rute sau unei regiuni, luând în considerare cerințele de automatizare, este de a permite atât piloților, cât și serviciilor de trafic aerian, următoarele:

- a) să poată efectua referiri clare privind orice rută ATS, fără a fi necesar să recurgă la utilizarea coordonatelor geografice sau a altor mijloace pentru a o descrie;
- b) să poată să coreleze o rută ATS cu o structură verticală de spațiu aerian specifică, potrivit situației;
- c) să poată indica un nivel cerut al acurateții performanței de navigație atunci când operează de-a lungul unei rute ATS sau într-o anumită regiune; și
- d) să poată indica faptul că o rută este utilizată în principal sau în exclusivitate doar de anumite tipuri de aeronave.

*Nota 1: Specificațiile privind publicarea specificațiilor de navigație sunt prezentate în Capitolul 4 din Cerințele tehnice privind hărțile aeronautice (CT-HA) și Apendicele 2 la PANS-AIM Doc.10066 OACI.*

*Nota 2: În contextul Anexei nr.1 și în scopul planificării zborului, o specificație de navigație prescrisă nu este considerată parte integrantă a indicatorului de rută ATS.*

1.2 Pentru a-și atinge scopul, sistemul de identificare trebuie:

- a) să permită identificarea oricărei rute ATS într-un mod simplu și unic;
- b) să evite redundanța;
- c) să fie utilizabil de către sistemele automatizate atât de la sol, cât și de la bord;
- d) să permită exprimarea cât mai concisă în operare;
- e) să permită posibilități suficiente de extensie, astfel încât să lase loc pentru adaptarea oricăror cerințe viitoare, fără ca acest lucru să necesite schimbări fundamentale.

1.3 Rutele ATS controlate, informative și necontrolate, cu excepția rutelor standard de sosire și plecare, se identifică după cum este specificat în continuare.

**2. Alcătuirea indicatorului**

2.1 Un indicator de rută ATS trebuie să fie alcătuit dintr-un indicator de bază, care se suplimentează, dacă este necesar, prin:

- a) un prefix, potrivit precizărilor pct. 2.3; și
- b) o literă adițională, potrivit precizărilor pct. 2.4.

2.1.1 Numărul de caractere necesare pentru a alcătui indicatorul nu trebuie să depășească 6 caractere.

- 2.1.2 Numărul de caractere necesare pentru a alcătui identificatorul se va limita, în măsura posibilului, la maxim 5 caractere.
- 2.2 Identificatorul de bază trebuie să conțină o literă a alfabetului, urmată de un număr din intervalul 1-999. Alegerea literei trebuie făcută din lista enumerată în continuare:
- A, B, G, R - pentru rutele care constituie parte a unor rețele regionale de rute ATS și nu sunt rute RNAV;
  - L, M, N, P - pentru rutele RNAV care constituie parte a unor rețele regionale de rute ATS;
  - H, J, V, W - pentru rutele care nu constituie parte a unor rețele regionale de rute ATS și nu sunt nici rute RNAV;
  - Q, T, Y, Z - pentru rutele RNAV care nu constituie parte a unor rețele regionale de rute ATS.
- 2.3 Acolo unde este cazul, trebuie adăugată o literă suplimentară sub formă de prefix la indicativul de bază, în conformitate cu următoarele:
- K - pentru a indica o rută de nivel inferior, stabilită spre a fi utilizată în principal de elicoptere;
  - U - pentru a indica faptul că o rută sau o porțiune a rutei este stabilită în spațiul aerian superior;
  - S - pentru a indica o rută stabilită exclusiv pentru uzul aeronavelor supersonice în timpul accelerării, decelerării și pe durata zborului supersonic.
- 2.4 Atunci când Planul EUR-ANP sau un alt acord regional pentru navigația aeriană prevede acest lucru, se poate adăuga o literă suplimentară după identificatorul de bază al rutei ATS în cauză, în scopul de a se indica tipul serviciului ATS asigurat, ținându-se cont de următoarele prevederi:
- se poate adăuga litera F pentru a se indica faptul că pe ruta respectivă sau pe o porțiune a acesteia se asigură numai serviciu consultativ;
  - se poate adăuga litera G pentru a se indica faptul că pe ruta respectivă sau pe o porțiune a acesteia se asigură numai serviciu de informare a zborurilor.
- Datorită limitărilor de afișare specifice echipamentelor de bord, literele suplimentare "F" sau "G" pot să nu fie afișate pilotului.
- Implementarea unei rute sau a unei porțiuni de rută pe care se asigură serviciul de control al traficului aerian, serviciul de trafic aerian consultativ sau serviciul de informare a zborurilor trebuie indicată pe hărțile aeronautice și în publicațiile corespunzătoare de informare aeronautică potrivit reglementărilor, procedurilor și instrucțiunilor naționale de aeronautică civilă elaborate în conformitate cu prevederile din CT-HA și CT-AIS.

### 3. Alocarea identificatorilor de bază

- 3.1 Identificatorii de rute ATS de bază trebuie alocați cu respectarea următoarelor principii:

- 
- 3.1.1 Trebuie alocat același identificator de bază unei rute principale care este destinată operării lung-curier, pe toată lungimea ei, fără a se ține cont de zonele terminale, statele sau regiunile traversate.  
Această prevedere are relevanță, în mod special în condițiile utilizării procesării automate a datelor ATS și a echipamentelor de bord de navigație computerizate.
- 3.1.2 Atunci când două sau mai multe rute principale care sunt destinate operării lung-curier au un segment de rută comun, acestuia trebuie să îi fie alocați ambii identificatori ai rutelor în cauză, cu excepția cazului în care acest lucru ar crea dificultăți din punctul de vedere al asigurării serviciilor de trafic aerian, caz în care, prin acord comun între statele implicate și/sau la nivel regional, se stabilește alocarea unui singur indicativ.
- 3.1.3 Un identificator de rută ATS de bază care este alocat unei rute nu trebuie să mai fie alocat nici unei alte rute.
- 3.1.4 Cerințele Republicii Moldova de identificatori trebuie notificate de către AAC, Biroului regional OACI în scopul coordonării.

#### **4. Utilizarea identificatorilor în comunicații**

- 4.1 În comunicațiile cu înregistrare tipărită trebuie ca identificatorul să fie exprimat permanent prin nu mai puțin de două caractere și nu mai mult de șase caractere.
- 4.2 În comunicațiile prin voce trebuie ca litera de bază a identificatorului să fie rostită în conformitate cu alfabetul de redare prin voce a literelor, specific aviației civile internaționale, potrivit procedurilor și instrucțiunilor aplicabile.
- 4.3 Atunci când se utilizează prefixul "K", "U" sau "S" potrivit prevederilor 2.3 de mai sus, redarea acestor litere prin comunicații prin voce trebuie făcută după cum urmează, în conformitate cu pronunțarea (fonetica) specifică limbii engleze:
- K - "KOPTER" (cuvântul "KOPTER" trebuie pronunțat așa cum se pronunță el în cuvântul "helicopter" din limba engleză);  
U - "UPPER"  
S - "SUPERSONIC".
- 4.4 Atunci când se utilizează literele "F" sau "G", potrivit prevederilor 2.4 de mai sus, nu trebuie cerut ca echipajul să le utilizeze în comunicațiile prin voce.

---

**Anexa nr.2 Principiile care determină stabilirea și identificarea punctelor semnificative****1. Stabilirea punctelor semnificative**

- 1.1. Atunci când este posibil, punctele semnificative trebuie să fie stabilite cu referință față de mijloacele de radionavigație dispuse la sol sau în spațiu, preferabil față de mijloacele VHF sau de frecvență mai mare.
- 1.2. Acolo unde nu există asemenea mijloace de radionavigație la sol sau în spațiu, punctele semnificative trebuie stabilite în locații ce pot fi determinate cu ajutorul mijloacelor de navigație autonome de la bord, sau, acolo unde urmează a se efectua navigația cu referință vizuală față de sol, prin observare vizuală. Anumite puncte pot fi desemnate ca puncte de "transfer al controlului" prin acord între unitățile de control al traficului aerian adiacente sau între pozițiile operaționale de control în cauză.

**2. Identificatorii pentru punctele semnificative asociate locației unui mijloc de radionavigație**

2.1 Numele în limbaj clar pentru punctele semnificative marcate printr-un mijloc de radionavigație:

- 2.1.1 Atunci când este posibil, punctele semnificative trebuie numite cu referire la o locație geografică identificabilă, de preferință semnificativă.
- 2.1.2 Alegerea numelui unui punct semnificativ trebuie realizată cu îndeplinirea următoarelor condiții:
  - a) denumirea să nu creeze dificultăți de pronunție piloților sau personalului ATC atunci când vorbesc în limba utilizată în comunicațiile ATS. În cazul în care numele în limba română al unei locații geografice aleasă pentru desemnarea unui punct semnificativ ridică dificultăți în pronunție, trebuie stabilită o versiune abreviată sau prescurtată a numelui respectiv, care păstrează totuși cât mai mult din semnificația sa geografică
  - b) (de ex. Cimișlia = CIMIS; Telenești = TELEN);
  - c) numele să fie ușor de recunoscut în comunicațiile prin voce și să nu prezinte ambiguități prin asemănare cu numele altor puncte semnificative din aceeași zonă generală. Suplimentar, numele nu trebuie să creeze confuzii în raport cu alte expresii din comunicațiile care au loc între piloți și serviciile de trafic aerian;
  - d) în măsura în care este posibil, numele să fie compus din cel puțin șase litere și să formeze două silabe și, de preferință, nu mai mult de trei;
  - e) numele ales să fie același, atât pentru punctul semnificativ, cât și pentru mijlocul de radionavigație care marchează acel punct.

---

2.2 Compunerea identificatorilor codificați pentru punctele semnificative marcate printr-un mijloc de radionavigație:

- 2.2.1 Identificatorul codificat trebuie să fie același cu cel al identificatorului radio al mijlocului de radionavigație. În măsura în care este posibil, el trebuie compus în așa fel încât să faciliteze asocierea cu numele punctului în limbaj clar.
- 2.2.2 Identificatorii codificați nu trebuie să fie repetați pe o rază de 1100 km (600 NM) față de locația mijlocului de radionavigație în cauză, cu excepția situației în care două mijloace de radionavigație care operează în benzi diferite de frecvențe sunt situate în aceeași locație, identificatorii lor radio vor fi, de regulă, aceiași.
- 2.2.3 Cerințele Republicii Moldova de identificatori codificați trebuie notificate de către AAC, Biroului regional OACI, în scopul coordonării.

### **3. Identificatorii pentru puncte semnificative care nu sunt marcate printr-un mijloc de radionavigație**

3.1. Acolo unde este necesară stabilirea unui punct semnificativ într-o poziție care nu este marcată printr-un mijloc de radionavigație și acesta este utilizat în scopul furnizării serviciului ATC, acesta trebuie denumit printr-un "nume-cod" unic, ușor pronunțabil, format din 5 litere. Acest nume-cod de identificare servește astfel atât ca nume, cât și ca identificator codificat al punctului semnificativ.

Principiile care guvernează utilizarea numelor-cod alfanumerice pentru SID-uri, STAR-uri și proceduri de apropiere instrumentală RNAV sunt detaliate în Doc.8168 OACI, PANS-OPS.

3.2. Numele-cod de identificare trebuie ales astfel încât să se evite orice dificultăți de pronunțare de către piloți sau de către personalul ATS atunci când este utilizat limbajul folosit în comunicațiile ATS.

De exemplu: ADOLA, KODAP

3.3. Numele-cod de identificare trebuie să fie ușor de înțeles în comunicațiile prin voce și nu trebuie să prezinte ambiguitate prin asemănarea cu cele utilizate pentru alte puncte semnificative din aceeași zonă generală.

3.4. Numele-cod de identificare unic, format din 5 litere, pronunțabil și alocat unui punct semnificativ nu trebuie să mai fie alocat niciunui alt punct semnificativ. Atunci când este necesară relocarea unui punct semnificativ, trebuie să fie ales un nou nume-cod de identificare. În cazul în care la nivel național se dorește menținerea alocării unor nume-cod de identificare specifice pentru reutilizare la o locație diferită, respectivele nume-cod vor fi reutilizate după o perioadă de cel puțin 6 luni.

- 3.5. Cerințele Republicii Moldova de nume-cod de identificare unice formate din 5 litere, pronunțabile, trebuie notificate de către AAC, Biroului regional al OACI în scopul coordonării.
- 3.6. În zonele în care nu este stabilită o structură de rute fixe sau în care rutele urmate de aeronave variază în funcție de considerente operaționale, punctele semnificative trebuie determinate și raportate în coordonate geografice în sistemul geodezic global WGS-84, cu excepția faptului că punctele semnificative stabilite permanent ca puncte de ieșire și/sau intrare în astfel de zone trebuie să fie identificate în conformitate cu prevederile aplicabile din secțiunile 2 sau 3.

#### **4. Utilizarea identificatorilor în comunicații**

Referirea la un punct semnificativ trebuie făcută în comunicațiile prin voce folosind numele ales în conformitate cu prevederile secțiunilor 2 și 3 de mai sus. În caz că nu se folosește numele în limbaj clar al unui punct semnificativ asociat unui mijloc de radionavigație, ales în conformitate cu 2.1, el trebuie înlocuit cu identificatorul codificat care, în comunicațiile prin voce, trebuie rostit literă cu literă, în conformitate cu alfabetul specific aviației civile internaționale. În comunicațiile cu înregistrare tipărită și în cele codificate, referirea la un punct semnificativ trebuie făcută numai prin identificatorul codificat sau prin numele-cod de identificare alocat.

#### **5. Punctele semnificative utilizate în scopul raportării**

- 5.1. Pentru permite serviciilor de trafic aerian obținerea informațiilor privind evoluția aeronavelor în zbor, poate fi necesară desemnarea unor puncte semnificative ca puncte de raport.
- 5.2. La stabilirea unor astfel de puncte, trebuie luați în considerare următorii factori:
- a) tipul serviciilor de trafic aerian furnizate;
  - b) volumul de trafic aerian înregistrat în mod normal;
  - c) acuratețea cu care aeronavele sunt capabile să respecte planul de zbor curent;
  - d) vitezele aeronavelor;
  - e) minimele de eșalonare aplicate;
  - f) complexitatea structurii spațiului aerian;
  - g) metoda (metodele) prin care se asigură controlul traficului aerian;
  - h) începutul sau sfârșitul fazelor semnificative ale zborului (urcare, coborâre, schimbarea direcției, etc.);
  - i) procedurile de transfer al controlului;
  - j) aspecte de siguranță, precum și privind căutarea și salvarea;
  - k) încărcarea de lucru în cabina piloților și din punctul de vedere al comunicațiilor aer-sol.
- 5.3. Punctele de raport trebuie să fie stabilite ca "obligatorii" sau "la cerere".

- 
- 5.4. La stabilirea punctelor de raport "obligatorii", trebuie aplicate următoarele principii:
- a) numărul punctelor de raport obligatorii trebuie să fie limitat la minimul necesar pentru furnizarea informațiilor de rutină către unitățile serviciilor de trafic aerian privind evoluția aeronavei în zbor, ținând cont de necesitatea menținerii la nivel minim a încărcării de lucru în cabina piloților și pentru controlori, precum și din punctul de vedere al comunicațiilor aer-sol;
  - b) disponibilitatea unui mijloc de radionavigație într-o locație nu trebuie să determine neapărat desemnarea sa ca punct de raport obligatoriu;
  - c) punctele de raport obligatorii nu trebuie stabilite în mod necesar pe limitele regiunilor de informare a zborurilor sau ale regiunilor de control.
- 5.5. Puncte de raport "la cerere" se pot stabili în funcție de nevoile serviciilor de trafic aerian pentru raportări de poziție suplimentare, atunci când condițiile de trafic necesită asemenea raportări.
- 5.6. Desemnarea punctelor de raport obligatorii și la cerere trebuie să fie revăzută în mod regulat, cu obiectivul de a se menține cerințele de raportare de rutină a poziției la nivelul minim necesar în scopul asigurării unor servicii eficiente de trafic aerian.
- 5.7. Raportarea de rutină la survolarea punctelor de raport obligatorii nu ar trebui să fie în mod sistematic, obligatorie pentru toate zborurile, în toate circumstanțele. În aplicarea acestui principiu, trebuie acordată atenție următoarelor:
- a) aeronavelor de viteză și altitudine mare nu ar trebui să li se ceară să transmită rapoarte de rutină ale poziției la survolarea tuturor punctelor de raport stabilite ca obligatorii pentru aeronavele de viteză și altitudine mică;
  - b) aeronavelor care tranzitează o zonă terminală de control nu ar trebui să li se ceară să transmită rapoarte de rutină ale poziției la fel de frecvent ca aeronavelor care sosesc sau care pleacă.
- 5.8. În regiunile în care principiile de mai sus privind stabilirea punctelor de raport nu sunt convenabile, se poate stabili un sistem de raportare cu referire la meridiene (longitudine) sau la paralele (latitudine) exprimate în grade întregi.



---

## **Anexa nr.3 Principiile care determină identificarea rutelor standard de plecare și sosire și procedurile asociate**

Îndrumările privind stabilirea rutelor standard de plecare și sosire, precum și a procedurilor asociate lor sunt prevăzute în Doc.9426 OACI.

### **1. Identificatorii pentru rutele standard de plecare și sosire și pentru procedurile asociate**

Oriunde este utilizat în cuprinsul prezentei anexe, termenul "rută" are înțelesul de "rută și proceduri asociate".

#### **1.1. Sistemul de identificatori trebuie:**

- a) să permită identificarea fiecărei rute într-un mod simplu și fără ambiguități;
- b) să asigure distincție clară între:
  - rutele de plecare și rutele de sosire;
  - rutele de plecare sau sosire și alte rute ATS;
  - rutele care necesită efectuarea navigației prin referință la mijloace radio de la sol sau la mijloace autonome de la bord, și rutele care necesită efectuarea navigației prin referință vizuală față de sol;
- c) să fie compatibil cu cerințele de procesare și afișare a datelor la nivelul ATS și la bordul aeronavei;
- d) să fie de concizie maximă în aplicațiile operaționale;
- e) să evite redundanța;
- f) să asigure în mod suficient posibilitatea de a face față unor cerințe viitoare fără a fi necesare schimbări fundamentale.

1.2. Fiecare rută trebuie să fie identificată printr-un identificator în limbaj clar, precum și printr-un identificator codificat corespunzător.

1.3. În comunicațiile prin voce, identificatorii trebuie să fie ușor de recunoscut ca fiind relativi la o rută standard de plecare sau de sosire și să nu creeze dificultăți de pronunțare piloților și personalului ATS.

### **2. Alcătuirea identificatorilor**

#### **2.1. Identificatorii în limbaj clar**

2.1.1. Identificatorul în limbaj clar al unei rute standard de plecare sau sosire trebuie să fie alcătuit:

- a) dintr-un indicativ de bază, urmat de
- b) un indicativ de validitate, urmat de
- c) un indicativ de rută, acolo unde este cazul; urmat de
- d) cuvântul "plecare" sau "sosire"; urmat de

- 
- e) cuvântul "la vedere", în cazul în care ruta a fost stabilită pentru utilizare de către aeronavele care operează potrivit regulilor de zbor la vedere (VFR).
- 2.1.2. Indicativul de bază trebuie să fie numele sau numele codificat al unui punct semnificativ unde se termină ruta standard de plecare sau unde începe ruta standard de sosire.
- 2.1.3. Indicativul de validitate trebuie să fie un număr de la 1 la 9.
- 2.1.4. Indicativul de rută trebuie să fie una din literele alfabetului, cu excepția literelor "I" și "O" care nu se utilizează în acest scop.

## 2.2. Identificatorii codificați

Identificatorul codificat al unei rute standard de plecare sau sosire, instrumentală sau la vedere, trebuie să fie alcătuit din:

- a) identificatorul codificat sau numele codificat al punctului semnificativ precizat la 2.1.1 a); urmat de
- b) indicativul de validitate precizat la 2.1.1 b); urmat de
- c) indicativul de rută precizat la 2.1.1 c), acolo unde este necesar.

Limitările anumitor echipamente de afișare de la bordul aeronavei pot necesita scurtarea identificatorului de bază, acolo unde acest identificator este un nume codificat de cinci litere, de exemplu NEKUL. Modalitatea în care se efectuează scurtarea identificatorului, datorită limitărilor anumitor echipamente, este lăsată la dispoziția operatorilor.

## 3. Alocarea identificatorilor

- 3.1. Fiecărei rute i se alocă un identificator separat.
- 3.2. Pentru a se putea face distincție între două sau mai multe rute relative la același punct semnificativ (și căroră, drept urmare, li se alocă același indicativ de bază), trebuie ca fiecărei rute să i se aloce câte un indicator de rută separat, potrivit prevederilor 2.1.4.

## 4. Alocarea indicativelor de validitate

- 4.1. Fiecărei rute trebuie să i se aloce câte un indicativ de validitate, în scopul de a se identifica ruta care este în mod curent în vigoare.
- 4.2. Primul indicativ de validitate care se alocă este numărul "1".
- 4.3. Ori de câte ori o rută este modificată, acesteia trebuie să i se aloce un nou indicativ de validitate, constând din următorul număr mai mare. Numărul "9" va fi urmat de numărul "1".

## 5. Exemple de identificatori în limbaj clar și codificați

### 5.1. Exemplul 1: Ruta standard de plecare - instrumentală:

- a) identificatorul în limbaj clar: BRECON ONE DEPARTURE
- b) identificatorul codificat: BCN 1

5.1.1. *Semnificația:* Identificatorul identifică o rută standard de plecare instrumentală care se termină în punctul semnificativ BRECON (identificatorul de bază). BRECON este un mijloc de radionavigație având identificatorul BCN (identificatorul de bază al denumirii codificate). Inducativul de validitate ONE ("1" în identificatorul codificat) semnifică fie faptul că este încă în vigoare versiunea originală a rutei, fie că o schimbare a fost făcută de la versiunea anterioară NINE ("9") la noua versiune în vigoare în mod curent, ONE ("1") (potrivit 4.3). Absența unui identificator de rută (potrivit 2.1.4 și 3.2) semnifică faptul că a fost stabilită o singură rută, în acest caz o rută de plecare, prin referință la punctul BRECON.

### 5.2. Exemplul 2: Ruta standard de sosire - instrumental:

- a) identificatorul în limbaj clar: VALPA TWO ALPHA ARRIVAL
- b) identificatorul codificat: VALPA 2 A

5.2.1. *Semnificația:* Acest identificator identifică o rută standard de sosire instrumentală care începe la punctul semnificativ VALPA (identificatorul de bază). VALPA este un punct semnificativ care nu este marcat de un mijloc de radionavigație și căruia, drept consecință, i s-a atribuit un nume codificat în conformitate cu Anexa 2 la prezenta reglementare. Inducativul de validitate TWO ("2") semnifică faptul că a fost efectuată o schimbare de la versiunea precedentă ONE ("1") la versiunea aflată în vigoare TWO ("2"). Inducativul de rută ALPHA ("A") identifică una dintre mai multele rute stabilite prin referință la punctul VALPA și reprezintă un caracter specific atribuit acestei rute.

### 5.3. Exemplul:3 Rută standard de plecare - la vedere:

- a) identificatorul în limbaj clar: ADOLA FIVE BRAVO DEPARTURE VISUAL
- b) identificatorul codificat: ADOLA 5 B

5.3.1. *Semnificația:* Acest identificator identifică o rută standard de plecare pentru zborurile VFR controlate care se termină la ADOLA, un punct semnificativ care nu este marcat de un mijloc de radionavigație. Inducativul de validitate FIVE ("5") semnifică faptul că a fost efectuată o schimbare de la versiunea precedentă FOUR ("4") la versiunea aflată în vigoare FIVE ("5"). Inducativul de rută BRAVO ("B") identifică una din rutele stabilite prin referință la punctul ADOLA.

## 6. Alcătuirea identificatorilor pentru procedurile de apropiere MLS/RNAV

### 6.1. Identificatorul în limbaj clar

6.1.1. Identificatorul în limbaj clar al unei proceduri de apropiere MLS/RNAV trebuie să fie alcătuit din:

- a) abrevierea "MLS"; urmată de
- b) un indicativ de bază; urmat de
- c) un indicativ de validitate; urmat de
- d) un indicativ de rută; urmat de
- e) cuvântul "approach"; urmat de
- f) identificatorul pistei pentru care a fost proiectată procedura.

6.1.2. Indicativul de bază trebuie să fie numele sau numele codificat al punctului semnificativ unde începe procedura de apropiere.

6.1.3. Indicativul de validitate trebuie să fie un număr între 1 și 9.

6.1.4. Indicativul de rută trebuie să fie una din literele alfabetului, cu excepția Literelor "I" și "O" care nu trebuie utilizate în acest scop.

6.1.5. Identificatorul pistei trebuie să fie în conformitate cu reglementările și instrucțiunile naționale de aviație civilă aplicabile, potrivit prevederilor 5.2.2 din CT-AD și CS ADR-DSN.L.525 din CS-ADR-DSN.

### 6.2. Identificatorii codificați

6.2.1. Identificatorul codificat al unei proceduri de apropiere MLS/RNAV trebuie să fie alcătuit din:

- a) abrevierea "MLS"; urmată de
- b) identificatorul codificat sau numele codificat al punctului semnificativ precizat în 6.1.1 b); urmat de
- c) indicativul de validitate, potrivit 6.1.1 c); urmat de
- d) indicativul de rută, potrivit 6.1.1 d); urmat de
- e) identificatorul pistei, potrivit 6.1.1 f).

### 6.3. Alocarea identificatorilor:

6.3.1. Alocarea identificatorilor pentru procedurile de apropiere MLS/RNAV se efectuează în conformitate cu prevederile secțiunii 3 din prezenta anexă. Trebuie să fie alocăți indicatori de rută diferiți acelor proceduri care au track-uri identice, dar profiluri de zbor diferite.

- 6.3.2. Litera indicativului de rută pentru procedurile de apropiere MLS/RNAV trebuie alocată în mod unic tuturor procedurilor de la un aeroport, până când se folosesc toate literele alfabetului. Numai atunci litera indicativului de rută poate fi repetată. Nu se permite utilizarea aceluiași indicativ de rută pentru două rute ce folosesc același echipament de sol MLS.
- 6.3.3. Alocarea indicativului de validitate pentru procedurile de apropiere trebuie făcută în conformitate cu prevederile secțiunii 4 din prezenta anexă.
- 6.4. Exemplu de identificator în limbaj clar și codificat
- 6.4.1. Exemplu:
- a) identificatorul în limbaj clar: MLS HAPPY ONE ALPHA APPROACH RUNWAY ONE EIGHT LEFT
  - b) identificatorul codificat: MLS HAPPY 1 A 18L
- 6.4.2. *Semnificația*: Identificatorul identifică o procedură de apropiere MLS/RNAV care începe la punctul semnificativ HAPPY (indicativ de bază). HAPPY este un punct semnificativ care nu este marcat de un mijloc de radionavigație și care, drept urmare, are atribuit un nume codificat format din cinci litere în conformitate cu Anexa nr.2 la CT-ATS. Indicativul de validitate ONE ("1") semnifică faptul că fie versiunea originală este încă în vigoare, fie că a fost efectuată o schimbare de la versiunea anterioară NINE ("9") la versiunea în vigoare ONE ("1"). Indicativul de rută ALPHA ("A") identifică una din mai multe rute stabilite prin referință la HAPPY și este un caracter specific atribuit acestei rute.

## 7. Utilizarea identificatorilor în comunicații

- 7.1. În comunicațiile prin voce, se utilizează numai identificatorii în limbaj clar. În scopul identificării rutelor, cuvintele "departure", "arrival" și "visual", potrivit prevederilor de la 2.1.1 d) și 2.1.1 e) trebuie considerate ca elemente făcând parte integrantă din identificatorul în limbaj clar.
- 7.2. În comunicațiile scrise sau codificate se utilizează numai identificatorii codificați.

## 8. Afișarea rutelor și a procedurilor pentru controlul traficului aerian

- 8.1. O descriere detaliată a fiecărei rute standard de plecare și/sau rute standard de sosire sau proceduri de apropiere aflate în vigoare, incluzând identificatorul în limbaj clar și identificatorul codificat, trebuie afișată la pozițiile de lucru la care se atribuie aceste rute/proceduri aeronavelor ca parte a unei autorizări ATC, sau care sunt relevante în furnizarea serviciilor de control al traficului aerian.
- 8.2. Ori de câte ori este posibil, trebuie afișată la pozițiile de lucru o descriere grafică a rutelor/procedurilor.

**Anexa nr.4** Formulare de furnizare informații în cadrul programului de monitorizare RVSM

**1. Formular pentru raportarea devierii de la nivelul de zbor desemnat (F5)**

This form should be used by ATCOs to report altitude deviations of 300 feet or more from the cleared flight level which occur above FL290. The information provided will form part of the data collection used by EUROCONTROL for European RVSM Safety Assessment purposes.

<b>1. Date</b> <small>(day/month/year)</small>	<b>2. Name of ATS Unit</b>	<b>3. Aircraft Type</b>
<b>4. Cleared Flight Level</b>	<b>5. Observed Flight Level</b>	<b>6. Cleared Flight Level after deviation if different from Cleared Flight Level before deviation (Box 4)</b>
<b>7. Time Spent Deviating from Cleared Flight Level (express in seconds) (see Note 1)</b>	<b>8. Cause of Deviation</b>	<b>9. Other Traffic if Loss of Separation Occurred</b>
		Minimum Vertical Separation (feet): Minimum Horizontal Separation (nm):
<b>10. Crew Comments, if any, when notified of altitude deviation</b>		
<b>11. Additional Remarks</b>		

**Note 1:** Insert in Box 7 the overall deviation time until the aircraft:  
 a. returned its Cleared Flight Level (as inserted in Box 4); or  
 b. was cleared to a different flight level (as inserted in Box 6), if applicable.

---

## GUIDELINES FOR COMPLETION OF ALTITUDE DEVIATION REPORT FORM

### 1. Reporting deviation.

Use this Form to report altitude deviations of 300 feet or more which occur above FL 290.

### 2. Guidance for Completion.

Complete the Form as soon as practicable after the occurrence. Fill in as many Boxes as possible. If the information requested is NOT KNOWN, use N/K.

**Box 1:** Insert the Day (DD), Month (MM), Year (20YY).

**Box 2:** Self-explanatory.

**Box 3:** Use ICAO aircraft type designators, as in Field 9 of the ICAO flight plan.

**Box 4:** Insert either the Cleared Flight Level (CFL), altitude (A), or height (H) in feet. If metric add m. Insert altimeter setting if relevant.

**Box 5:** Insert the aircraft's flight level during the altitude deviation as observed by ATC.

**Box 6:** Insert the Cleared Flight Level after the altitude deviation if different from the Cleared Flight Level before the altitude deviation.

**Box 7:** Insert the amount of time (in seconds) spent deviating from Cleared Flight Level. Insert the overall deviation time until the aircraft:

- a. returned to its Cleared Flight Level, as inserted in Box 4; or
- b. was cleared to a different flight level, as inserted in Box 6, if applicable.

**Box 8:** Insert the cause of deviation from one of the following categories:

- Pilot error;
- Controller error;
- Pilot-controller loop error (e.g. pilot misunderstands cleared flight level and reads back wrong cleared flight level, controller does not notice the error);
- Equipment (e.g. autopilot failure);
- ACAS resolution advisory manoeuvre;
- Emergency descent;
- Turbulence;
- Other;
- Unknown.

**Box 9:** If separation was lost, insert the horizontal and vertical spacing at the closest point.

**Box 10:** Self-explanatory.

**Box 11:** Insert additional remarks concerning any cause or factors believed relevant to the occurrence, as applicable.

**2. Formular pentru raportul lunar privind devierile de la nivelul de zbor desemnat (F6)**

<p><b>ATC UNIT MONTHLY REPORTING OF LARGE HEIGHT DEVIATIONS</b></p> <p><b>EUR RMA</b></p> <p><b>Report of Large Height Deviation</b> <b><u>Month / YEAR</u></b></p>		
<p>Report to the (EUR RMA) of height deviations of 90 m (300 ft) or more, including those due to ACAS, turbulence and contingency events.</p>		
Name of ATC unit:		
<b>SECTION I</b>		
There were ___ reports of large height deviations		
<b>SECTION II</b>		
There was/were ___ report(s) of height deviations of 90 m (300 ft) or more between FL 290 and FL 410. Details of the height deviations are attached. <i>(Please use a separate form for each report of height deviation).</i>		
<b>SECTION III</b>		
<p><i>When completed, please forward the report(s) to:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Regional Monitoring Agency - EUR RMA</i></li> <li>2. <i>Civil Aviation Authority of Republic of Moldova</i></li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. e-mail: <a href="mailto:EURRMA.Support@surocontrol.int">EURRMA.Support@surocontrol.int</a></li> <li>2. e-mail: <a href="mailto:ans@caa.gov.md">ans@caa.gov.md</a></li> </ol>
<b>Provided by:</b>	<b>Date</b>	<b>Signature</b>
XXXXXXXXXX		