

**GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA****HOTĂRÂRE nr. \_\_\_\_****din \_\_\_\_\_ 2024****Chișinău**

**pentru modificarea Regulamentului 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**

-----

În temeiul art.6 alin.(3) lit.a) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr.95-104, art.189), cu modificările ulterioare, Legii nr.112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.185-199, art.442).

Prezenta Hotărâre transpune parțial Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr.482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr.1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr.677/2011, CELEX: 32017R0373, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 062 din 08.03.2017, așa cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1111 al Comisiei din 10 aprilie 2024, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

**1.** 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 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2023, nr.141-144, art. 309), se modifică după cum urmează:

### **1.1.** Clauza de armonizare va avea următorul cuprins:

Prezentul Regulament transpune Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr.2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr.482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr.1034/2011, (UE) nr.1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr.677/2011, CELEX: 32017R0373, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 062 din 08.03.2017, așa cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1111 al Comisiei din 10 aprilie 2024.

**1.2.** punctul 2 se completează cu noțiunile ”interogator în mod S”, ”interogator în mod S eligibil”, ”operator în mod S”, ”interfețe prejudiciabile” și ”plan de alocare a codurilor de interogator”, cu următorul cuprins:

„*interogator în mod S* - sistem, compus din antenă și dispozitive electronice, care permite contactarea individuală a aeronavelor prin modul selectiv (”modul S”);

*interogator în mod S eligibil* - interogator în mod S care îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții:

a) interogatorul se bazează, cel puțin parțial, pe interogații generale și pe răspunsuri la apeluri generale pentru achiziționarea de obiective în modul S;

b) interogatorul blochează, permanent sau intermitent, într-o parte sau în totalitatea zonei sale de acoperire, obiectivele în mod S achiziționate ca răspuns la interogațiile generale în mod S; sau

c) interogatorul utilizează protocoale de comunicații multisite pentru aplicațiile de legături de date;

*operator în mod S* - persoană, o organizație sau o întreprindere care operează sau care se oferă să opereze un interogator în mod S, inclusiv:

a) furnizorii de servicii de supraveghere;

b) fabricanții de interogatoare în mod S;

c) operatorii de aerodrom;

d) institutele de cercetare;

e) altă entitate cu drept de operare a unui interogator în mod S;

*interferențe prejudiciabile* - interferențe care împiedică îndeplinirea cerințelor de performanță;

*plan de alocare a codurilor de interogator* - setul complet, cel mai recent aprobat, de alocări de coduri de interogator.”;

### **1.3.** se completează cu punctul 9<sup>1</sup> cu următorul cuprins:

„**9<sup>1</sup>.** AAC asigură că utilizarea unui emițător terestru operat pe teritoriul Republicii Moldova nu produce interferențe prejudiciabile cu alte sisteme de supraveghere.”

### **1.4.** se completează cu Capitolele VIII și IX cu următorul cuprins:

## **„Capitolul VIII ALOCAREA CODURILOR DE INTEROGATOR ÎN MOD S**

**31.** Modificările aduse alocării unui cod de interogator rezultând dintr-o actualizare a planului de alocare a codurilor de interogator sunt comunicate de AAC operatorilor în mod S relevanți din Republica Moldova în termen de 14 zile de la data primirii planului de alocare a codurilor de interogator actualizat.

**32.** Prin sistemul de alocare a codurilor de interogator, AAC asigură că Republica Moldova pune la dispoziția altor state cel puțin o dată la șase luni, un registru actualizat al alocării de coduri de interogator și al utilizării acestora de către interogatoarele în mod S eligibile în zona sa de responsabilitate.

**33.** Acolo unde există o suprapunere între acoperirea unui interogator în mod S amplasat în zona de responsabilitate a Republicii Moldova și acoperirea unui interogator în mod S amplasat în zona de responsabilitate a unui alt stat, AAC:

1) se asigură că statul respectiv este informat cu privire la cerințele de siguranță legate de alocarea și utilizarea codurilor de interogator;

2) ia măsurile necesare pentru coordonarea utilizării codurilor de interogator cu statul respectiv.

**34.** AAC notifică furnizorilor de servicii de trafic aerian aflați sub jurisdicția sa interogatoarele în mod S care operează sub responsabilitatea altui stat pentru care alocarea codurilor de interogator nu a fost coordonată.

**35.** AAC verifică valabilitatea cererilor de coduri de interogator primite de la operatorii în mod S înainte de a pune la dispoziție codurile de interogator în vederea coordonării, prin intermediul sistemului de alocare a codurilor de interogator.

**36.** AAC se asigură că operatorii în mod S, alții decât furnizorii de servicii de supraveghere, se conformează dispozițiilor de la CNS.TR.205 din anexa nr.8.

**37.** Cerințele prevăzute la punctele 30-35 nu se aplică spațiului aerian al cerului unic european care nu face parte din regiunea europeană (European Region - EUR) a OACI.

## **Capitolul IX UTILIZAREA SPAȚIULUI AERIAN AL CERULUI UNIC EUROPEAN**

**38.** În contextul protecției spectrului, AAC în comun cu furnizorii de servicii de supraveghere se asigură că un transponder radar secundar de supraveghere aflat la bordul unei aeronave care survolează teritoriul său nu este supus unor interogări excesive transmise de interogatoarele de supraveghere de la sol care fie solicită răspunsuri, fie, fără a solicita un răspuns, au suficientă putere pentru a depăși pragul minim al receptorului transponderului radar secundar de supraveghere. În cazul unui dezacord între Republica Moldova și statul respectiv cu privire la măsurile necesare, este sesizată Comisia în vederea luării de măsuri.

**39.** AAC, în comun cu furnizorii de servicii de comunicații, se asigură că toate alocările de frecvență vocală sunt convertite într-un ecart între canale de 8,33 kHz. Cerințele de conversie nu se aplică alocărilor de frecvențe:

1) care vor rămâne cu ecartul între canale de 25 kHz pe frecvențele următoare:

a) frecvența de urgență (121,5 MHz);

b) frecvența auxiliară pentru operațiunile de căutare și salvare (123,1 MHz);

c) frecvențele de legătură digitală (VHF Digital/Data Link - VDL) VHF alocate pentru a fi utilizate în spațiul aerian al cerului unic european;

d) frecvențele sistemelor de comunicații, adresare și raportare ale aeronavelor (ACARS) (131,525 MHz, 131,725 MHz și 131,825 MHz).

2) atunci când se utilizează operarea cu purtătoare decalată pe o frecvență cu ecart între canale de 25 kHz.

**40.** Republica Moldova acceptă că derogările de la obligația de asigurare a faptului că toate alocările de frecvență sunt convertite într-un ecart între canale de 8,33 kHz pentru cazurile cu impact limitat asupra rețelei – acordate de statele membre și care au fost comunicate Comisiei – rămân valabile.

**41.** AAC, în comun cu furnizorii de servicii de comunicații, stabilește și publică în AIP, după caz, procedurile de deservire al aeronavelor care nu sunt echipate cu:

1) transpondere radar secundare de supraveghere în mod S;

2) aparate radio cu capacitatea de a utiliza un ecart între canale de 8,33 kHz.”;

**1.5.** În anexa nr.1:

**1.5.1.** după noțiunea ”funcții ale rețelei ATM” se completează cu noțiunea ”echipamente ATM/ANS” cu următorul cuprins:

„*echipamente ATM/ANS* – componentele ATM/ANS (obiecte tangibile, cum ar fi hardware, precum și obiectele intangibile, cum ar fi software-ul, de care depinde interoperabilitatea EATMN) și sistemele ATM/ANS (agregarea componentelor aeriene și de la sol, precum și echipamentul spațial, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate etapele de zbor), cu excepția componentelor de bord, care fac obiectul Regulamentului privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de aprobare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.91/2024 (în continuare - *Regulamentul IAW*);”

**1.5.2.** după noțiunea ”actor din domeniul aviației” se completează cu noțiunea ”limită” cu următorul cuprins:

„*limită* - un plan orizontal sau vertical care delimitează spațiul aerian în care o unitate ATC furnizează servicii de trafic aerian;”

**1.5.3.** după noțiunea ”regiune de control” se completează cu noțiunile ”date de coordonare” și ”punct de coordonare” cu următorul cuprins:

„*date de coordonare* - datele care prezintă interes pentru personalul operațional din perspectiva procesului de notificare, coordonare și transfer al zborurilor și a procesului de coordonare civilă-militară;

*punct de coordonare (COordination Point - COP)* - un punct situat la limita sau în apropierea limitei utilizate de unitățile ATC și menționate în procesele de coordonare;”

**1.5.4.** după noțiunea ”stres indus de incidentele critice” se completează cu noțiunea ”serviciu de legături de date” cu următorul cuprins:

„*serviciu de legături de date* - ansamblu de operațiuni conexe de management al traficului aerian, susținut de comunicații aer-sol prin legături de date, care au un scop operațional clar definit și care încep și se încheie printr-un eveniment operațional;”

**1.5.5.** după noțiunea ”cotă” se completează cu noțiunea ”cod eligibil de interogator” cu următorul cuprins:

„*cod eligibil de interogator* - oricare dintre codurile II și codurile SI, cu excepția:

- codul II 0;
- codului (codurilor) de interogator rezervat(e) pentru entitățile militare, inclusiv pentru organizațiile interguvernamentale, în special pentru management și alocări în cadrul Organizației Atlanticului de Nord;”

**1.5.6.** după noțiunea ”aerodrom de rezervă pe rută” se completează cu noțiunea ”date estimate” cu următorul cuprins:

„*date estimate* - punctul de coordonare, ora estimată și nivelul de zbor prevăzut al unei aeronave la punctul de coordonare;”

**1.5.7.** după noțiunea ”înălțime” se completează cu noțiunea ”secvență de implementare” cu următorul cuprins:

„*secvență de implementare* - secvența limitată în timp a implementării alocărilor de coduri de interogator pe care operatorii în mod S le respectă pentru a evita conflicte temporare de cod de interogator;”

**1.5.8.** după noțiunea ”NOTAM” se completează cu noțiunea ”unitate notificată” cu următorul cuprins:

„*unitate notificată* - unitatea ATC care a primit informațiile de notificare;”

**1.5.9.** după noțiunea ”substanță psihoactivă” se completează cu noțiunea ”unitate primitoare” cu următorul cuprins:

„*unitate primitoare* - unitatea de control al traficului aerian care primește datele;”

**1.5.10.** noțiunea ”directivă de siguranță” va avea următorul cuprins:

„*directivă de siguranță* - document emis sau adoptat de AAC, care:

- impune efectuarea unor acțiuni asupra unui sistem funcțional sau stabilește restricții de utilizare operațională a acestuia în vederea restabilirii siguranței atunci când există dovezi că, în caz contrar, siguranța aviației poate fi compromisă, sau;
- impune efectuarea unor acțiuni asupra unor echipamente ATM/ANS care fac obiectul declarației de conformitate, pentru a răspunde unor curențe în materie de siguranță și/sau securitate care au fost identificate și pentru a restabili performanțele și interoperabilitatea echipamentelor ATM/ANS respective atunci când dovezile arată că, în caz contrar, siguranța, securitatea, performanțele sau interoperabilitatea echipamentelor respective pot fi compromise;”

**1.5.11.** noțiunea ”SIGMET” va avea următorul cuprins:

„*SIGMET* - informații emise de un centru de veghe meteorologică referitoare la apariția sau apariția prognozată, pe rută, a unor fenomene meteorologice specifice și a altor fenomene atmosferice care pot afecta siguranța operațiunilor cu aeronave și referitoare la evoluția respectivelor fenomene în timp și spațiu;”

**1.5.12.** după noțiunea ”centru consultativ pentru cenușă vulcanică (*Volcanic Ash Advisory Centre – VAAC*)” se completează cu noțiunile ”post de lucru” și ”avertizare” cu următorul cuprins:

„*post de lucru* - mobilierul și echipamentele tehnice cu ajutorul cărora un membru al personalului de deservire a traficului aerian își execută sarcinile aferente activității sale;

*avertizare* - mesaj care se afișează la un post de lucru în caz de eșec al procesului de coordonare automatizat;”

**1.5.13.** după noțiunea ”punct de drum” se completează cu noțiunile ”spațiu aerian U-space”, ”serviciu U-space”, ”serviciu de informații comune” și ”reconfigurare dinamică a spațiului aerian”, cu următorul cuprins:

„*spațiu aerian U-space* - zonă geografică UAS desemnată în care nu pot avea loc operațiuni UAS decât cu sprijinul serviciilor U-space;

*serviciu U-space* - serviciu care se bazează pe servicii digitale și pe automatizarea funcțiilor, conceput pentru a sprijini accesul sigur, securizat și eficient la spațiul aerian U-space unui număr mare de UAS;

*serviciu de informații comune* - serviciu care constă în diseminarea de date statice și dinamice pentru a face posibilă furnizarea de servicii U-space pentru managementul traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord;

*reconfigurare dinamică a spațiului aerian* - modificarea temporară a spațiului aerian U-space pentru a răspunde schimbărilor de scurtă durată la nivelul cererii de trafic de aeronave cu pilot la bord, prin ajustarea limitelor geografice ale respectivului spațiu aerian U-space;”

**1.5.14.** noțiunea ”plan de zbor” va avea următorul cuprins:

”*plan de zbor* - informații specificate cu privire la zborul sau la o porțiune din zborul pe care o aeronavă intenționează să îl efectueze;

**Nota 1:** Termenul ”plan de zbor” poate fi urmat de cuvintele ”preliminar”, ”depus”,

”curent” sau ”operațional” pentru a indica contextul și diferite etape ale unui zbor.

**Nota 2:** Când termenul ”plan de zbor” este urmat de cuvântul ”mesaj”, acesta semnifică conținutul și formatul datelor planului de zbor așa cum au fost transmise.”

**1.5.15.** după noțiunea de ”plan de zbor” se completează cu noțiunea ”plan de zbor curent (CPL)” cu următorul cuprins:

”*plan de zbor curent (CPL)* - planul de zbor care reflectă modificările aduse planului de zbor depus, dacă există, prin autorizațiile ATC ulterioare.”

**1.6.** în anexa nr.2:

**1.6.1.** ATM/ANS.AR.A.030 va avea următorul cuprins:

„ATM/ANS.AR.A.030 Directive de siguranță

(a) AAC emite o directivă de siguranță atunci când a stabilit existența oricăreia dintre următoarele situații:

1. o carență în materie de siguranță la un sistem funcțional, care necesită o acțiune imediată;

2. o carență în materie de siguranță, securitate, performanțe sau interoperabilitate la echipamentele ATM/ANS care fac obiectul declarației de conformitate și atunci când este probabil ca această carență să existe sau să se dezvolte în alte echipamente ATM/ANS.

(b) Directiva de siguranță este transmisă furnizorilor de ATM/ANS în cauză și cuprinde cel puțin următoarele informații:

1. identificarea carențelor în materie de siguranță;

2. identificarea sistemului funcțional afectat;

3. acțiunile necesare și justificarea acestora;

4. termenul în care sunt întreprinse acțiunile necesare;

5. data intrării în vigoare.

(c) AAC publică pe pagina sa web oficială toate directivele de siguranță emise.

(d) AAC verifică respectarea de către furnizorii de ATM/ANS a directivelor de siguranță și a directivelor privind echipamentele ATM/ANS.”

**1.6.2.** ATM/ANS.AR.C.005 litera (a) va avea următorul cuprins:

„(a) În cadrul domeniului de aplicare a ATM/ANS.AR.B.001 litera (a) subpunctul 1, AAC instituie un proces pentru a verifica:

1. conformitatea furnizorilor de servicii cu cerințele aplicabile din anexele nr.3 - nr.13 și cu orice alte condiții aplicabile atașate certificatului înainte de eliberarea acestuia. Certificatul se eliberează în conformitate cu procedurile și instrucțiunile aeronautice civile – Certificarea furnizorilor de servicii ATM/ANS (*PIAC-CFATMANS*), aprobate de AAC;

2. respectarea oricărei obligații legate de siguranță din actul de desemnare;

3. menținerea de către furnizorii de servicii aflați sub supravegherea sa a conformității cu cerințele aplicabile;

4. punerea în aplicare a obiectivelor în materie de siguranță, securitate și interoperabilitate, a cerințelor aplicabile și a altor condiții identificate în declarația de conformitate pentru echipamentele ATM/ANS; limitările și condițiile tehnice și de performanță identificate în certificatele echipamentelor ATM/ANS și/sau în declarațiile privind echipamentele ATM/ANS și a măsurilor de siguranță, inclusiv a directivelor privind echipamentele ATM/ANS;

5. punerea în aplicare a directivelor de siguranță, a acțiunilor corective și a măsurilor de asigurare a respectării cadrului normativ.”

**1.6.3.** ATM/ANS.AR.C.050 literele (c) – (f) vor avea următorul cuprins:

„(c) AAC emite o constatare de nivelul 1 atunci când se constată orice neconformitate gravă cu prevederile Codului aerian și normele sale de punere în

aplicare cu procedurile și manualele furnizorului de ATM/ANS, cu termenii și condițiile certificatului, cu actul de desemnare, sau cu conținutul unei declarații, care prezintă un risc semnificativ pentru siguranța zborului sau care pune sub semnul întrebării într-un alt mod capacitatea furnizorului de servicii de a-și continua activitatea.

Constatările de nivelul 1 includ, fără a se limita la:

1. publicarea unor proceduri operaționale și/sau furnizarea unui serviciu într-un mod care creează un risc semnificativ pentru siguranța zborului;
2. obținerea sau menținerea valabilității certificatului furnizorului de servicii prin prezentarea de documente justificative falsificate;
3. dovada unor practici nereglementare sau a utilizării frauduloase a certificatului furnizorului de servicii;
4. lipsa unui cadru de conducere responsabil.

(d) AAC emită o constatare de nivelul 2 atunci când se constată orice altă neconformitate cu prevederile Codului aerian și normele sale de punere în aplicare, cu procedurile și cu manualele furnizorului de ATM/ANS, cu termenii și condițiile certificatului sau cu conținutul declarației.

(e) Atunci când se face o constatare, în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, AAC, fără a aduce atingere niciunei măsuri suplimentare impuse de Codului aerian și normele sale de punere în aplicare, comunică respectiva constatare în scris furnizorului de servicii și solicită acțiuni corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate.

1. În cazul constatărilor de nivelul 1, AAC ia măsuri imediate și adecvate și, dacă este cazul, poate limita, suspenda sau revoca certificatul în totalitate sau parțial, asigurând totodată continuitatea serviciilor cu condiția ca siguranța să nu fie afectată, iar în cazul administratorului de rețea, este informată Comisia. Măsurile adoptate depind de amploarea constatării și sunt menținute în vigoare până când furnizorul de ATM/ANS a întreprins cu succes acțiunile corective necesare.

2. În cazul constatărilor de nivelul 2, AAC:

(i) acordă furnizorului de servicii o perioadă de implementare a acțiunilor corective inclusă într-un plan de acțiune corespunzător naturii constatării;

(ii) evaluează acțiunile corective și planul de implementare propus de furnizorul de servicii și, în cazul în care concluzia evaluării este că acestea sunt suficiente pentru a soluționa neconformitatea (neconformitățile), să le accepte.

3. În cazul constatărilor de nivelul 2, dacă furnizorul de servicii nu depune un plan de acțiuni corective care să fie acceptabil pentru AAC având în vedere constatarea sau dacă furnizorul de servicii nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de AAC, constatarea se transformă în constatare de nivelul 1 și sunt luate măsurile prevăzute la subpunctul 1.

(f) În cazul în care AAC constată că furnizorul de ATM/ANS integrează echipamente ATM/ANS în sistemul său funcțional fără a asigura conformitatea cu ATM/ANS.OR.A.045 litera (g) , aceasta, ținând seama în mod corespunzător de necesitatea de a garanta siguranța și continuitatea operațiunilor, ia toate măsurile necesare pentru a restricționa zona de aplicare a echipamentelor ATM/ANS în cauză



sau pentru a interzice utilizarea acestora de către furnizorii de ATM/ANS aflați sub supravegherea sa.”

**1.6.4.** ATM/ANS.AR.C.050 se completează cu litera (g) cu următorul cuprins:

„(g) Pentru acele cazuri care nu necesită constatări de nivelul 1 și de nivelul 2, AAC emite observații.”

**1.7.** în anexa nr.3:

**1.7.1.** ATM/ANS.OR.A.045 se completează cu literele (g)-(j) cu următorul cuprins:

„(g) Înainte de a integra echipamentele ATM/ANS în sistemul funcțional, furnizorul de ATM/ANS se asigure că:

1. echipamentele ATM/ANS noi sau modificate sunt certificate de Agenția Europeană pentru Siguranța Aviației (European Aviation Safety Agency – EASA) și fabricate de o organizație de proiectare sau de producție aprobată de EASA, în conformitate cu prevederile cadrului normativ aplicabil pentru evaluarea conformității sistemelor de management al traficului aerian/de servicii de navigație aeriană și a componentelor managementului traficului aerian/serviciilor de navigație aeriană; sau

2. echipamentele ATM/ANS noi sau modificate sunt declarate de o organizație de proiectare aprobată de EASA și fabricate de o organizație de proiectare sau de producție aprobată de EASA, în conformitate cu prevederile cadrului normativ aplicabil pentru aprobarea organizațiilor implicate în proiectarea sau producția de sisteme și componente de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană; sau

3. echipamentelor ATM/ANS noi sau modificate li se emite o declarație de conformitate, în conformitate cu prevederile cadrului normativ aplicabil pentru evaluarea conformității sistemelor de management al traficului aerian/de servicii de navigație aeriană și a componentelor managementului traficului aerian/serviciilor de navigație aeriană; sau;

4. dacă echipamentele ATM/ANS nu fac obiectul evaluării conformității, în conformitate cu prevederile cadrului normativ aplicabil pentru evaluarea conformității sistemelor de management al traficului aerian/de servicii de navigație aeriană și a componentelor managementului traficului aerian/serviciilor de navigație aeriană, s-a verificat conformitatea echipamentelor ATM/ANS în cauză cu specificațiile și calificările aplicabile.

(h) Furnizorul de ATM/ANS se asigură că s-a verificat conformitatea echipamentelor ATM/ANS cu specificațiile producătorului echipamentelor, inclusiv în ceea ce privește instalarea și testarea (testările) la fața locului.

(i) Înainte ca furnizorul de ATM/ANS să dea în exploatare echipamentele ATM/ANS, acesta se asigură că sistemul funcțional modificat care integrează aceste echipamente ATM/ANS îndeplinește toate cerințele aplicabile și identifică toate abaterile și limitările.

(j) Atunci când furnizorul de ATM/ANS dă în exploatare echipamentele ATM/ANS, acesta se asigură că echipamentele ATM/ANS sau

echipamentele modificate sunt instalate în conformitate cu condițiile de utilizare, precum și cu orice limitări aplicabile, și că ele îndeplinesc toate cerințele aplicabile.”

**1.7.2.** ATM/ANS.OR.A.060 va avea următorul cuprins:

„ATM/ANS.OR.A.060 Reacția imediată la o problemă de siguranță

(a) Un furnizor de servicii implementează orice măsuri de siguranță, inclusiv directive de siguranță, emise de AAC în conformitate cu ATM/ANS.AR.A.025 litera (c).

Atunci când se emite o directivă de siguranță pentru a corecta situația menționată în declarația de conformitate, furnizorul de ATM/ANS trebuie, cu excepția unor prevederi contrare ale AAC în cazul în care sunt necesare acțiuni urgente:

1. să propună acțiuni corective adecvate și să prezinte AAC detalii ale propunerii respective, în vederea aprobării;
2. în urma aprobării de către AAC, să se conformeze acestora.”

**1.7.3.** ATM/ANS.OR.A.075 va avea următorul cuprins:

„ATM/ANS.OR.A.075 Deschiderea și transparența în furnizarea serviciilor

(a) Un furnizor de servicii trebuie să furnizeze serviciile într-un mod deschis și transparent. Acesta trebuie să publice condițiile de acces la serviciile sale și modificările condițiilor respective și trebuie să instituie un proces de consultare cu utilizatorii serviciilor sale în mod regulat sau după cum este necesar pentru schimbările specifice în ceea ce privește furnizarea de servicii, fie individual, fie colectiv.

(b) Un furnizor de servicii nu trebuie să facă discriminări pe careva motive sau alte caracteristici ale utilizatorului sau ale categoriei de utilizatori ai serviciilor sale într-un mod care contravine cadrului normativ al Republicii Moldova.”

**1.7.4.** ATM/ANS.OR.B.005 litera (a) se completează cu subpunctul 8 cu următorul cuprins:

„8. Un proces prin care să se asigure faptul că proiectarea echipamentelor ATM/ANS sau modificările aduse proiectului acestora, sunt conforme cu specificațiile aplicabile, inclusiv o funcție de verificare independentă a demonstrării conformității pe baza căreia furnizorul de ATM/ANS emite o declarație de conformitate și documentația de conformitate aferentă.”

**1.7.5.** ATM/ANS.OR.D.025

litera c) va avea următorul cuprins:

„c) Administratorul de rețea prezintă Comisiei și EASA un raport anual privind activitățile sale. Raportul respectiv cuprinde atât performanțele operaționale, cât și activitățile și noutățile importante, în special în domeniul siguranței.”

litera (d) subpunctul 3 va avea următorul cuprins:

„3. Pentru administratorul de rețea, performanțele acestuia în raport cu obiectivele de performanță stabilite în planul strategic al rețelei, comparând performanțele reale cu performanțele prevăzute în planul de administrare a rețelei, pe baza indicatorilor de performanță stabiliți în planul de administrare a rețelei;”

## **1.8. anexa nr.4:**

### **1.8.1. se completează cu ATS.OR.127 cu următorul cuprins:**

„ATS.OR.127 Coordonarea de către furnizorii de servicii de trafic aerian în spațiul aerian U-space

Furnizorii de servicii de trafic aerian:

(a) furnizează, în mod nediscriminatoriu, informările de trafic relevante pentru aeronavele cu pilot la bord, care sunt necesare în cadrul serviciilor de informații comune, care constă în diseminarea de date statice și dinamice pentru a face posibilă furnizarea de servicii U-space pentru managementul traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord, pentru un spațiu aerian U-space stabilit în spațiul aerian controlat în care furnizorul de servicii de trafic aerian în cauză este desemnat să furnizeze serviciile;

(b) să stabilească procedurile de coordonare și mijloacele de comunicații între unitățile de servicii de trafic aerian, furnizorii de servicii U-space și, dacă este cazul, furnizorii unici de servicii de informații comune corespunzători care fac posibilă furnizarea acestor date.”

### **1.8.2. ATS.OR.400 va avea următorul cuprins:**

„ATS.OR.400 Serviciul mobil aeronautic (comunicații aer-sol) – generalități

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian utilizează vocea și/sau legăturile de date în cadrul comunicațiilor aer-sol pentru serviciile de trafic aerian.

(b) Atunci când comunicațiile vocale aer-sol se bazează pe un ecart între canale de 8,33 kHz, furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că:

1. toate echipamentele pentru comunicațiile aer-sol prin voce includ capacitatea de a utiliza un ecart între canale de 8,33 kHz și se pot conecta la canale cu ecart de 25 kHz;

2. toate alocările de frecvență vocală au capacitatea de a utiliza un ecart între canale de 8,33 kHz;

3. procedurile aplicabile aeronavelor echipate cu echipamente radio cu capacitatea de a utiliza un ecart între canale de 8,33 kHz și aeronavelor neechipate cu astfel de echipamente, care fac obiectul transferului între unitățile de servicii de trafic aerian, sunt specificate în scrisorile de acord dintre respectivele unități ATS;

4. aeronavele neechipate cu echipamente radio cu capacitatea de a utiliza un ecart între canale de 8,33 kHz pot fi deservite, cu condiția ca deservirea acestora să poată fi efectuată în condiții de siguranță în limitele de capacitate ale sistemului de management al traficului aerian prin alocări de frecvențe UHF sau de 25 kHz; și

5. comunică anual AAC planurile sale privind deservirea aeronavelor de stat neechipate cu echipamente radio capabile să utilizeze un ecart între canale de 8,33 kHz, ținând seama de limitele de capacitate asociate procedurilor publicate în AIP.

(c) Atunci când se utilizează comunicații directe bidirecționale controlor-pilot prin voce sau prin legătură de date pentru furnizarea serviciului de control al traficului aerian, furnizorul de servicii de trafic aerian asigură mijloace de înregistrare pe toate aceste canale de comunicații aer-sol.

(d) Atunci când se utilizează comunicații directe bidirecționale aer-sol prin voce sau prin legătură de date pentru furnizarea serviciului de informare a zborurilor,

inclusiv a serviciului AFIS, furnizorul de servicii de trafic aerian asigură mijloace de înregistrare pe toate aceste canale de comunicații aer-sol, cu excepția unor prevederi contrare ale AAC.”

**1.8.3. ATS.OR.415** va avea următorul cuprins:

„ATS.OR.415 Serviciul mobil aeronautic (comunicații aer-sol) – serviciul de control regional

Un furnizor de servicii de trafic aerian se asigură că:

(a) mijloacele de comunicații aer-sol permit efectuarea de comunicații bidirecționale prin voce între o unitate care furnizează serviciul de control regional și aeronavele echipate corespunzător care zboară oriunde în regiunea sau regiunile de control; și

(b) mijloacele de comunicații aer-sol permit efectuarea de comunicații de date bidirecționale între o unitate care furnizează servicii de control regional și aeronavele echipate în mod corespunzător, care execută zboruri în regim de trafic aerian general în conformitate cu regulile de zbor instrumental deasupra FL 285, pentru a opera următoarele servicii de legături de date:

- (i) capacitate de inițiere a comunicațiilor prin legături de date (DLIC);
- (ii) managementul comunicațiilor pentru controlul traficului aerian (ATC);
- (iii) autorizare și informare pentru ATC;
- (iv) verificarea microfonului pentru ATC.”

**1.8.4. ATS.OR.430** va avea următorul cuprins:

„ATS.OR.430 Serviciul aeronautic fix (comunicații sol-sol) – generalități

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că, în cadrul comunicațiilor sol-sol efectuate în scopul furnizării de servicii de trafic aerian, se utilizează comunicații directe prin voce și/sau legături de date.

(b) Atunci când comunicațiile în scopul coordonării ATC sunt sprijinite de automatizare, furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că:

1. sunt implementate mijloace adecvate pentru a primi, stoca, prelucra, extrage și afișa în mod automat, și pentru a transmite informațiile de zbor relevante;

2. defecțiunile sau anomaliile survenite în contextul unei astfel de coordonări automatizate sunt prezentate în mod clar controlorului sau controlorilor de trafic aerian responsabili cu coordonarea zborurilor de la o unitate care efectuează transferul;

3. avertismentele legate de schimbul de informații din sistem sunt prezentate posturilor de lucru relevante;

4. informațiile cu privire la procesele de schimb de informații relevante din sistem sunt furnizate controlorilor de trafic aerian;

5. controlorilor de trafic aerian li se pun la dispoziție mijloacele de modificare a informațiilor de zbor schimbate.”

**1.8.5.** se completează cu ATS.OR.446 cu următorul cuprins:

„ATS.OR.446 Date de supraveghere

(a) Furnizorii de servicii de trafic aerian nu utilizează date de la interogatoarele în mod S care operează sub responsabilitatea unui alt stat, dacă alocarea codurilor de interogator nu a fost coordonată.

(b) Furnizorii de servicii de trafic aerian se asigură că sunt implementate capacitățile necesare pentru a permite controlorilor de trafic aerian să stabilească identificarea individuală a aeronavelor utilizând caracteristica de identificare a aeronavelor printr-un semnal de răspuns, astfel cum se specifică în apendicele nr.1 la anexa nr.4.

(c) Furnizorii de servicii de trafic aerian asigură continuitatea operațiunilor în interiorul spațiului aerian aflat sub responsabilitatea lor, precum și la limita cu spațiile aeriene adiacente, prin aplicarea cerințelor minime adecvate pentru separarea aeronavelor.”

**1.8.6.** ATS.TR.230 se completează cu litera (c) cu următorul cuprins:

„(c) Coordonarea transferului de control între unitățile care furnizează servicii de control regional în cadrul regiunii EUR a OACI sau, dacă s-a convenit astfel, cu sau între alte unități de control al traficului aerian, este sprijinită de procesele automatizate definite în apendicele nr.2 la anexa nr.4.”

**1.8.7.** se completează cu ATS.TR.237 cu următorul cuprins:

„ATS.TR.237 Reconfigurarea dinamică a spațiului aerian U-space

Unitățile de control al traficului aerian:

(a) limitează temporar zona din cadrul spațiului aerian U-space desemnat în care pot avea loc operațiuni UAS pentru a răspunde schimbărilor de scurtă durată la nivelul cererii de trafic de aeronave cu pilot la bord, prin ajustarea limitelor laterale și verticale ale spațiului aerian U-space;

(b) se asigură că furnizorii de servicii U-space și, dacă este cazul, furnizorii unici de servicii de informații comune corespunzător sunt notificați în timp util și în mod eficace cu privire la activarea, dezactivarea și limitările temporare ale spațiului aerian U-space desemnat.”

**1.8.8.** ATS.TR.270 litera (a) va avea următorul cuprins:

„(a) Zborurile VFR speciale pot fi autorizate să opereze într-o zonă de control, sub rezerva obținerii unei autorizări ATC. Cu excepția situațiilor în care zborurile VFR speciale sunt autorizate în mod diferit de AAC pentru elicoptere în cazuri speciale, cum ar fi, printre altele, operațiunile polițienești, medicale, de căutare și salvare și zborurile de stingere a incendiilor, se aplică următoarele condiții suplimentare.”

**1.8.9.** ATS.TR.270 litera (a) punctul 3) va avea următorul cuprins:

„3) O unitate de control al traficului aerian trebuie să nu elibereze o autorizare de zbor VFR special aeronavelor pentru a decola de pe un aerodrom situat într-o zonă de control sau pentru a ateriza pe un astfel de aerodrom și nici pentru a intra în procedura de trafic de aerodrom dintr-o zonă de control, atunci când condițiile meteorologice raportate pentru respectivul aerodrom se află sub următoarele minime:

(i) vizibilitatea la sol este mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, mai mică de 800 m;

(ii) plafonul este mai mic de 180 m (600 ft).”

**1.8.10.** ATS.TR.305 litera (a) se completează cu punctul 7a cu următorul cuprins:

„7a) privind aeronavele fără pilot la bord.”

**1.8.11.** ATS.TR.400 litera (c) va avea următorul cuprins:

”(c) În cazul apariției unei stări de urgență a unei aeronave în timp ce aceasta se află sub controlul unui turn de control de aerodrom sau al unei unități de control al apropierii, sau în timp ce se află în contact cu o unitate AFIS, respectiva unitate anunță imediat centrul de informare a zborurilor sau centrul de control regional responsabil, care anunță la rândul său centrul de coordonare a operațiunilor de salvare, însă notificarea centrului de control regional, a centrului de informare a zborurilor sau a centrului de coordonare a operațiunilor de salvare nu este necesară, dacă natura urgenței face ca notificarea să fie superfluă.

Furnizorul ATS corespunzător trebuie să mențină datele de contact pentru centrele de informare a zborului sau centrele de control regional actualizate în Directoriul de control OPS.

**1.8.12.** ATS.TR.405 litera (a) punctul 2) subpunctul (iv) va avea următorul cuprins:

(iv) s-au primit informații care indică faptul că a fost afectată eficiența operațională a aeronavei, dar nu în măsura în care ar deveni posibilă o aterizare de urgență sau în care probabilitatea unei aterizări forțate nu a fost determinată;”

**1.8.13.** se completează cu Apendicele nr.1 și Apendicele nr.2 cu următorul cuprins:

”Apendicele nr.1 la anexa nr.4 (partea ATS)

**Identificarea aeronavelor individuale prin utilizarea caracteristicii de identificare a aeronavei printr-un semnal de răspuns, astfel cum prevede ATS.OR.446 litera (b)**

Caracteristica de identificare a aeronavei printr-un semnal de răspuns se utilizează pentru a se stabili identificarea individuală a aeronavei, după cum urmează:

(a) Furnizorul de servicii de trafic aerian declară administratorului de rețea volumele de spațiu aerian în care se stabilește identificarea individuală a aeronavelor utilizând caracteristica de identificare a aeronavei printr-un semnal de răspuns.

(b) Codul SSR de vizibilitate A1000 se alocă aeronavelor în cazul cărora identificarea individuală a aeronavei este stabilită prin utilizarea funcției de identificare a aeronavei printr-un semnal de răspuns.

(c) Cu excepția cazului în care se aplică una dintre condițiile prevăzute la litera (d), codul SSR de vizibilitate A1000 se alocă aeronavelor la decolare sau aeronavelor pentru care, în conformitate cu litera (g), este necesară o modificare a codului, atunci când se aplică următoarele condiții:

1. identificarea aeronavei printr-un semnal de răspuns coincide cu înregistrarea corespunzătoare din planul de zbor pentru aeronava respectivă;

2. administratorul de rețea a comunicat faptul că respectiva aeronavă este eligibilă pentru alocarea codului SSR de vizibilitate A1000.

(d) Codul SSR de vizibilitate A1000 nu se alocă aeronavelor menționate la litera (c) dacă se aplică oricare dintre în următoarele condiții:

1. un furnizor de servicii de navigație aeriană care se confruntă cu întreruperi neplanificate în funcționarea senzorilor de supraveghere de la sol a adoptat măsuri de urgență care necesită alocarea de coduri SSR discrete aeronavelor;

2. s-au adoptat măsuri militare de urgență cu caracter excepțional care impun furnizorilor de servicii de navigație aeriană să aloce coduri SSR discrete aeronavelor;

3. o aeronavă eligibilă pentru alocarea codului SSR de vizibilitate A1000 stabilit în conformitate cu litera (c) iese sau este deviată în afara volumului de spațiu aerian menționat la litera (a).

(e) Aeronavelor cărora nu li s-a alocat codul SSR de vizibilitate A1000 prevăzut la litera (c) li se alocă un cod SSR care să fie conform cu o listă de alocare a codurilor convenită de statele membre ale Uniunii Europene (UE) în concertare cu țările terțe.

(f) Atunci când unei aeronave i s-a alocat un cod SSR, se efectuează în cel mai scurt timp posibil o verificare care să confirme că pilotul a selectat un cod SSR identic cu cel alocat zborului.

(g) Codurile SSR alocate aeronavelor transferate de la furnizorii de servicii de trafic aerian din statele învecinate sunt automat verificate pentru a se vedea dacă alocările pot fi păstrate în conformitate cu o listă de alocare a codurilor convenită de statele membre UE în concertare cu țările terțe.

(h) Cu furnizorii învecinați de servicii de navigație aeriană care realizează identificarea individuală a aeronavelor prin coduri SSR discrete se încheie acorduri formale care să cuprindă cel puțin:

1. o obligație pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană învecinați de a transfera aeronave cu coduri SSR discrete verificate, alocate în conformitate cu o listă de alocare a codurilor convenită de statele membre UE în concertare cu țările terțe;

2. o obligație de a informa unitățile acceptante cu privire la neregulile observate în funcționarea componentelor sistemelor de supraveghere aeropurtate.

(i) Furnizorii de servicii de trafic aerian se asigură că alocarea de coduri SSR discrete, în conformitate cu o listă de alocare a codurilor convenită de statele membre UE în concertare cu țările terțe pentru a stabili identificarea individuală a aeronavelor, se conformează următoarelor prevederi:

1. codurile SSR se alocă automat aeronavelor în conformitate cu o listă de alocare a codurilor convenită de statele membre în concertare cu țările terțe;

2. codurile SSR alocate aeronavelor transferate de la furnizorii de servicii de navigație aeriană din statele învecinate sunt verificate pentru a se vedea dacă alocările pot fi păstrate în conformitate cu o listă de alocare a codurilor convenită de statele membre UE în concertare cu țările terțe.

3. codurile SSR sunt clasificate în categorii diferite pentru a permite alocarea diferențiată a codurilor;

4. codurile SSR din diferitele categorii menționate la subpunctul 3 sunt alocate în funcție de direcțiile zborurilor;

5. în cazul zborurilor efectuate în direcții care nu intră în conflict este posibilă efectuarea de alocări multiple simultane ale aceluiași cod SSR.

6. controlorii sunt informați automat atunci când alocarea codurilor SSR este duplicată în mod neintenționat.

#### Apendicele nr.2 la anexa nr.4 (partea ATS)

### **Procese care trebuie implementate pentru coordonarea automată conform cerințelor de la ATS.TR.230 litera (c)**

A. Procesele obligatorii care trebuie implementate între unitățile care furnizează servicii de control regional sau, atunci când s-a convenit astfel, cu sau între alte unități de control al traficului aerian, sunt următoarele:

#### (a) Notificare

1. Informațiile de zbor care fac obiectul procesului de notificare includ cel puțin următoarele elemente:

- (i) identificarea aeronavei;
- (ii) modul și codul SSR (dacă este cazul);
- (iii) aerodromul de plecare;
- (iv) datele de estimare;
- (v) aerodromul de destinație;
- (vi) numărul și tipul aeronavei;
- (vii) tipul de zbor;
- (viii) capacitatea și starea echipamentelor.

2. Conținutul legat de informațiile privind „capacitatea și starea echipamentelor” includ cel puțin nivelurile minime ale reducerii eşalonării verticale („RSVM”) și capacitatea de a utiliza un ecart între canale de 8,33 kHz. În conformitate cu scrisorile de acord, pot fi incluse și alte elemente.

3. Procesele de notificare se efectuează cel puțin o dată pentru fiecare zbor eligibil, planificat să traverseze limite, cu excepția cazului în care zborul face obiectul unui proces de notificare și de coordonare înainte de plecare.

4. Criteriile de eligibilitate pentru notificarea zborurilor care traversează limite se conformează scrisorilor de acord.

5. În cazul în care procesul de notificare nu poate fi efectuat în limitele unei perioade de timp convenite bilateral înainte de procesul de coordonare inițială, acesta este integrat în procesul de coordonare inițială.

6. Atunci când este executat, procesul de notificare precedă procesul de coordonare inițială.

7. Procesul de notificare se repetă de fiecare dată când, înainte de procesul de coordonare inițială, survine o modificare a oricăreia dintre următoarele date:

- (i) punctul de coordonare (COP);
- (ii) codul SSR prevăzut la transferul punctului de control;
- (iii) aerodromul de destinație;
- (iv) tipul de aeronavă;
- (v) capacitatea și starea echipamentelor.



8. Dacă se identifică o discrepanță între datele transmise și datele corespunzătoare din sistemul de primire sau dacă nu este disponibilă niciun fel de informație care ar necesita o acțiune corectivă la primirea datelor următoare de coordonare inițială, această discrepanță se comunică unui post de lucru adecvat al controlorului în vederea soluționării.

9. Criterii de timp pentru inițierea procesului de notificare:

(i) Procesul de notificare se inițiază cu un număr de minute, determinat în conformitate cu un parametru definit, înaintea orei estimate pentru trecerea prin COP.

(ii) Parametrul (parametrii) de notificare se specifică în scrisorile de acord dintre unitățile ATC respective.

(iii) Parametrul (parametrii) de notificare poate (pot) fi definit (definiți) separat pentru fiecare dintre punctele de coordonare.

(b) Coordonare inițială

1. Pentru un zbor care face obiectul unei coordonări inițiale, condițiile convenite pentru transferul unui zbor sunt obligatorii din punct de vedere operațional pentru ambele unități de control al traficului aerian, în afara cazului în care coordonarea este anulată sau revizuită.

2. Informațiile privind zborul care face obiectul procesului de coordonare inițială includ cel puțin următoarele elemente:

(i) identificarea aeronavei;

(ii) modul și codul SSR;

(iii) aerodromul de plecare;

(iv) datele de estimare;

(v) aerodromul de destinație;

(vi) numărul și tipul aeronavei;

(vii) tipul de zbor;

(viii) capacitatea și starea echipamentelor.

3. Conținutul legat de informațiile privind „capacitatea și starea echipamentelor” include cel puțin RSVM și capacitatea de a utiliza un ecart între canale de 8,33 kHz. În conformitate cu acordurile bilaterale încheiate prin scrisorile de acord, pot fi incluse și alte elemente.

4. Procesul de coordonare inițială se efectuează pentru toate zborurile eligibile, planificate să traverseze limite.

5. Criteriile de eligibilitate pentru coordonarea inițială a zborurilor care traversează limite se conformează cu scrisorile de acord.

6. Dacă nu a fost deja inițiat manual, procesul de coordonare inițială se inițiază automat, în conformitate cu scrisorile de acord:

(i) cu o perioadă de timp convenită bilateral înainte de ora prevăzută pentru trecerea prin punctul de coordonare sau

(ii) la momentul în care zborul se află la o distanță convenită bilateral față de punctul de coordonare.

7. Procesul de coordonare inițială a unui zbor se efectuează o singură dată, cu excepția cazului în care se inițiază procesul de anulare a coordonării.

8. În urma unui proces de anulare a coordonării, procesul de coordonare inițială poate fi inițiat din nou cu aceeași unitate.

9. Finalizarea procesului de coordonare inițială, inclusiv confirmarea de la unitatea primitoare, se comunică unității care face transferul – în acel moment, zborul este considerat „coordonat”.

10. În cazul în care nu este confirmată finalizarea procesului de coordonare inițială, în conformitate cu cerințele aplicabile privind calitatea serviciilor, se afișează o avertizare la postul de lucru al controlorului care răspunde de coordonarea zborurilor din cadrul unității care efectuează transferul.

11. Informațiile referitoare la coordonarea inițială trebuie puse la dispoziția postului de lucru adecvat al controlorului din unitatea primitoare.

(c) Revizuirea coordonării

1. Procesul de revizuire a coordonării trebuie să asigure legătura cu zborul coordonat anterior.

2. Pentru un zbor care face obiectul unui proces de revizuire a coordonării, condițiile convenite pentru transferul unui zbor sunt obligatorii din punct de vedere operațional pentru ambele unități de control al traficului aerian, în afara cazului în care coordonarea este anulată sau condițiile fac obiectul unei revizuii suplimentare.

3. Procesul de revizuire a coordonării trebuie să furnizeze următoarele informații, în cazul în care ele s-au modificat:

- (i) modul și codul SSR;
- (ii) timpul și nivelul de zbor estimat;
- (iii) capacitatea și starea echipamentelor.

4. Dacă există acorduri bilaterale în acest sens, datele privind revizuirea coordonării furnizează următoarele informații, în cazul în care ele s-au modificat:

- (i) punctul de coordonare;
- (ii) ruta.

5. Procesul de revizuire a coordonării poate avea loc o dată sau de mai multe ori cu unitatea cu care se coordonează la acel moment un zbor.

6. Procesul de revizuire a coordonării are loc atunci când:

- (i) ora estimată pentru trecerea prin punctul de coordonare diferă de cea furnizată anterior cu o valoare care o depășește pe cea convenită bilateral;
- (ii) nivelul (nivelurile) de transfer, codul SSR sau capacitatea și starea echipamentelor diferă de cele indicate anterior.

7. Dacă s-a convenit în mod bilateral, procesul de revizuire a coordonării trebuie să aibă loc de fiecare dată când survine o modificare a:

- (i) punctului de coordonare;
- (ii) rutei.

8. Finalizarea procesului de revizuire a coordonării, inclusiv confirmarea de la unitatea primitoare, se comunică unității care face transferul.

9. În cazul în care nu este confirmată finalizarea procesului de revizuire a coordonării, în conformitate cu cerințele aplicabile privind calitatea serviciilor, se afișează o avertizare la postul de lucru al controlorului responsabil cu coordonarea zborurilor din cadrul unității care efectuează transferul.

10. Procesul de revizuire a coordonării trebuie să aibă loc imediat după introducerea sau actualizarea datelor pertinente.

11. Procesul de revizuire a coordonării este inhibat atunci când zborul se află la o distanță în timp sau în spațiu, convenită bilateral, față de punctul de transfer al controlului, în conformitate cu scrisorile de acord.

12. Informațiile referitoare la revizuirea coordonării trebuie puse la dispoziția postului de lucru adecvat al controlorului din unitatea primitoare.

13. Dacă finalizarea procesului de revizuire a coordonării nu este confirmată în conformitate cu cerințele aplicabile privind calitatea serviciilor, unitatea care face transferul trebuie să inițieze o coordonare verbală.

(d) Anularea coordonării

1. Procesul de anulare a coordonării trebuie să asigure legătura cu procesul de notificare sau de coordonare precedentă care se anulează.

2. Procesul de anulare a coordonării are loc cu o unitate pentru un zbor coordonat atunci când:

(i) unitatea nu mai este unitatea următoare în ordinea de coordonare;

(ii) planul de zbor este anulat în unitatea care face transferul, iar coordonarea nu mai este relevantă;

(iii) de la unitatea precedentă se primește o informație de anulare a coordonării, referitoare la zborul respectiv.

3. Procesul de anulare a coordonării poate avea loc cu o unitate pentru un zbor notificat atunci când:

(i) unitatea nu mai este unitatea următoare în ordinea de coordonare;

(ii) planul de zbor este anulat în unitatea care face transferul, iar coordonarea nu mai este relevantă;

(iii) de la unitatea precedentă se primește o informație de anulare a coordonării, referitoare la zborul respectiv;

(iv) zborul este întârziat pe rută și nu se poate stabili în mod automat o estimare revizuită.

4. Finalizarea procesului de anulare a coordonării, inclusiv confirmarea de la unitatea primitoare, se comunică unității care face transferul.

5. În cazul în care nu este confirmată finalizarea procesului de anulare a coordonării, în conformitate cu cerințele aplicabile privind calitatea serviciilor, se afișează o avertizare la postul de lucru al controlorului care răspunde de coordonarea zborurilor din cadrul unității care efectuează transferul.

6. Procesul de anulare a coordonării se pune la dispoziția postului de lucru adecvat al controlorului din unitatea notificată sau din unitatea cu care se anulează coordonarea.

7. Dacă finalizarea procesului de anulare a coordonării nu este confirmată în conformitate cu cerințele aplicabile privind calitatea serviciilor, unitatea care face transferul trebuie să inițieze o coordonare verbală.

(e) Date de zbor de bază

1. Informațiile care fac obiectul procesului privind datele de zbor de bază trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:

(i) identificarea aeronavei;

(ii) modul și codul SSR.

2. Toate informațiile suplimentare furnizate de procesul privind datele de zbor de bază trebuie să facă obiectul unui acord bilateral.

3. Procesul privind datele de zbor de bază se execută în mod automat pentru fiecare zbor eligibil.

4. Criteriile de eligibilitate pentru datele de zbor de bază trebuie să fie în conformitate cu scrisorile de acord.

5. Finalizarea procesului privind datele de zbor de bază, inclusiv confirmarea de la unitatea primitoare, se comunică unității care furnizează datele.

6. Dacă finalizarea procesului privind datele de zbor de bază nu este confirmată, în conformitate cu cerințele aplicabile privind calitatea serviciilor, se afișează o avertizare la postul de lucru adecvat al controlorului din unitatea care furnizează datele.

(f) Modificarea datelor de zbor de bază

1. Procesul de modificare a datelor de zbor de bază trebuie să asigure legătura cu zborul care a făcut anterior obiectul unui proces privind datele de zbor de bază.

2. Alte informații legate de procesul modificării datelor de zbor de bază și de criteriile aferente pentru furnizarea lor trebuie să facă obiectul unui acord bilateral.

3. Un proces de modificare a datelor de zbor de bază se efectuează numai pentru un zbor care a fost notificat anterior printr-un proces privind datele de zbor de bază.

4. Un proces de modificare a datelor de zbor de bază se inițiază în mod automat în conformitate cu criteriile convenite bilateral.

5. Finalizarea procesului de modificare a datelor de zbor de bază, inclusiv confirmarea de la unitatea primitoare, se comunică unității care furnizează datele.

6. Dacă finalizarea procesului de modificare a datelor de zbor de bază nu este confirmată, în conformitate cu cerințele aplicabile privind calitatea serviciilor, se afișează o avertizare la postul de lucru adecvat al controlorului din unitatea care furnizează datele.

7. Informațiile privind modificarea datelor de zbor de bază se pun la dispoziția postului de lucru adecvat al controlorului din unitatea primitoare.

B. Atunci când unitățile în cauză convin să efectueze notificarea înainte de plecare, procesele de schimbare a frecvenței sau de trecere pe control manual a comunicațiilor sunt următoarele:

(a) Notificarea și coordonarea înainte de plecare

1. Informațiile care fac obiectul procesului de notificare și coordonare înainte de plecare trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:

(i) identificarea aeronavei;

(ii) modul și codul SSR (dacă este disponibil);

(iii) aerodromul de plecare;

(iv) ora estimată a decolării sau datele de estimare, conform celor convenite în mod bilateral;

(v) aerodromul de destinație;

(vi) numărul și tipul aeronavei.

2. Informațiile care fac obiectul procesului de notificare și de coordonare înainte de plecare, furnizate de o unitate de control dintr-o regiune de control terminal (TMA) sau de un centru de control regional (ACC), trebuie să cuprindă următoarele elemente:

(i) tipul de zbor;

(ii) capacitatea și starea echipamentelor.

3. Conținutul legat de informațiile privind „capacitatea și starea echipamentelor” trebuie să includă cel puțin RSVM și capacitatea de a utiliza un ecart între canale de 8,33 kHz.

4. Informațiile privind „capacitatea și starea echipamentelor” pot conține și alte elemente convenite bilateral în scrisorile de acord.

5. Procesul de notificare și de coordonare înainte de plecare se efectuează o dată sau de mai multe ori pentru fiecare zbor eligibil planificat să traverseze limite, atunci când timpul de zbor de la plecare până la punctul de coordonare nu este suficient pentru executarea proceselor de coordonare inițială sau de notificare.

6. Criteriile de eligibilitate pentru notificarea și coordonarea înainte de plecare a zborurilor care traversează limite trebuie să fie în conformitate cu scrisorile de acord.

7. Procesul de notificare și coordonare înainte de plecare se repetă de fiecare dată când survine o modificare a oricărui element al datelor care fac obiectul procesului precedent de notificare și coordonare înainte de plecare.

8. Finalizarea procesului de notificare și de coordonare înainte de plecare, inclusiv confirmarea de la unitatea primitoare, se comunică unității care face transferul.

9. În cazul în care nu este confirmată finalizarea procesului de notificare și de coordonare înainte de plecare, în conformitate cu cerințele aplicabile privind calitatea serviciilor, se afișează o avertizare la postul de lucru al controlorului care răspunde de notificarea/coordonarea zborurilor din cadrul unității care efectuează transferul.

10. Informațiile privind procesul de notificare și de coordonare înainte de plecare se pun la dispoziția postului de lucru adecvat al controlorului din unitatea notificată.

(b) Schimbarea frecvenței

1. Informațiile care fac obiectul procesului de schimbare a frecvenței trebuie să includă identificarea aeronavei și toate datele următoare, dacă sunt disponibile:

(i) indicarea autorizării;

(ii) nivelul de zbor autorizat;

(iii) capul/pista atribuit(ă) sau autorizarea directă;

(iv) viteza atribuită;

(v) viteza de urcare/coborâre atribuită.

2. În cazul în care se convine de comun acord, datele de schimbare a frecvenței trebuie să conțină următoarele elemente:

(i) poziția actuală a pistei;

(ii) frecvența care trebuie utilizată.

3. Procesul de schimbare a frecvenței se inițiază manual de către controlorul care face transferul.

4. Finalizarea procesului de schimbare a frecvenței, inclusiv confirmarea de la unitatea acceptantă, se comunică unității ATC care face transferul.

5. Dacă finalizarea procesului de schimbare a frecvenței nu este confirmată, în conformitate cu cerințele aplicabile privind calitatea serviciilor, se afișează o avertizare la postul de lucru adecvat al controlorului din unitatea ATC care face transferul.

6. Informațiile privind schimbarea frecvenței se transmit fără întârziere controlorului acceptant.

(c) Trecerea comunicațiilor pe control manual

1. Informațiile care fac obiectul procesului de trecere a comunicațiilor pe control manual trebuie să includă cel puțin identificarea aeronavei.

2. Procesul de trecere a comunicațiilor pe control manual se inițiază de către unitatea acceptantă atunci când se stabilesc comunicațiile.

3. Finalizarea procesului de trecere a comunicațiilor pe control manual, inclusiv confirmarea de la unitatea care face transferul, se comunică unității ATC acceptante.

4. Dacă finalizarea procesului de trecere a comunicațiilor pe control manual nu este confirmată, în conformitate cu cerințele aplicabile privind calitatea serviciilor, se afișează o avertizare la postul de lucru adecvat al controlorului din unitatea ATC acceptantă.

5. Informațiile privind trecerea comunicațiilor pe control manual se transmit imediat controlorului de la unitatea care face transferul.

(d) Notificarea intenției de traversare

1. Informațiile care fac obiectul procesului de notificare a intenției de traversare trebuie să includă cel puțin:

(i) identificarea aeronavei;

(ii) modul și codul SSR;

(iii) numărul și tipul aeronavei;

(iv) identificatorul sectorului responsabil;

(v) ruta de traversare, indicându-se timpul și nivelul de zbor estimate pentru fiecare punct de pe rută.

2. Procesul de notificare a intenției de traversare se inițiază manual de către controlor sau în mod automat, după cum se descrie în scrisorile de acord.

3. Finalizarea procesului de notificare a intenției de traversare, inclusiv confirmarea unității notificate, se comunică unității care efectuează notificarea.

4. Dacă finalizarea procesului de notificare a intenției de traversare nu este confirmată, în conformitate cu cerințele aplicabile privind calitatea serviciilor, se afișează o avertizare la unitatea care efectuează notificarea.

5. Informațiile privind notificarea intenției de traversare se pun la dispoziția postului de lucru adecvat al controlorului din unitatea notificată.

(e) Solicitarea autorizației de traversare

1. Informațiile care fac obiectul procesului de solicitare a autorizației de traversare trebuie să includă cel puțin:

(i) identificarea aeronavei;

(ii) modul și codul SSR;

(iii) numărul și tipul aeronavei;

(iv) identificatorul sectorului responsabil;

(v) ruta de traversare, indicându-se timpul și nivelul de zbor estimate pentru fiecare punct de pe rută.

2. În cazul în care s-a convenit de comun acord, o solicitare a autorizației de traversare trebuie să conțină informații privind capacitatea și starea echipamentelor.

3. Conținutul informațiilor privind „capacitatea și starea echipamentului” trebuie să includă cel puțin capacitatea RVSM și poate conține alte elemente convenite bilateral.

4. Solicitarea autorizației de traversare se inițiază la latitudinea controlorului, în conformitate cu condițiile specificate în scrisorile de acord.

5. Finalizarea procesului de solicitare a autorizației de traversare, inclusiv confirmarea unității care primește solicitarea, se comunică unității care transmite solicitarea.

6. Dacă finalizarea procesului de solicitare a autorizației de traversare nu este confirmată, în conformitate cu cerințele aplicabile privind calitatea serviciilor, se afișează o avertizare la postul de lucru adecvat al controlorului din unitatea care transmite solicitarea.

7. Informațiile privind solicitarea autorizației de traversare se pun la dispoziția postului de lucru adecvat al controlorului din unitatea care primește solicitarea.

8. La un proces de solicitare a autorizației de traversare se răspunde prin oricare dintre următoarele acțiuni:

(i) acceptarea rutei și a detaliilor de traversare a spațiului aerian propuse;

(ii) o contrapropunere, incluzând o rută și detalii diferite de traversare a spațiului aerian, după cum se menționează în secțiunea 6 de mai jos;

(iii) respingerea rutei și a detaliilor de traversare a spațiului aerian propuse.

9. Dacă nu se primește niciun răspuns operațional într-un interval de timp convenit bilateral, se afișează o avertizare la postul de lucru adecvat din unitatea care transmite solicitarea.

(f) Contrapropunerea de traversare

1. Procesul de contrapropunere de traversare asigură legătura cu zborul coordonat anterior.

2. Informațiile care fac obiectul procesului de contrapropunere de traversare include cel puțin:

(i) identificarea aeronavei;

(ii) ruta de traversare, indicându-se timpul și nivelul de zbor estimate pentru fiecare punct de pe rută.

3. Contrapropunerea trebuie să conțină un nou nivel de zbor și/sau o nouă rută.

4. Finalizarea procesului de contrapropunere de traversare, inclusiv confirmarea unității care a transmis inițial solicitarea, se comunică unității care transmite contrapropunerea.

5. Dacă finalizarea procesului de contrapropunere de traversare nu este confirmată, în conformitate cu cerințele aplicabile privind calitatea serviciilor, se afișează o avertizare la postul de lucru adecvat al controlorului din unitatea care transmite contrapropunerea.

6. Informațiile privind contrapropunerea de traversare se pun la dispoziția postului de lucru adecvat al controlorului din unitatea care a transmis inițial solicitarea.

7. Confirmarea prelucrării cu succes a informațiilor privind contrapropunerea de traversare de către unitatea care a transmis inițial solicitarea trebuie să fie urmată de un răspuns operațional din partea unității care a transmis inițial solicitarea.

8. Răspunsul operațional la o contrapropunere de traversare este o acceptare sau o respingere, după caz.

9. În cazul în care nu se primește niciun răspuns operațional într-un interval convenit de comun acord, se afișează o avertizare la postul de lucru adecvat al controlorului din unitatea care a transmis contrapropunerea.

(g) Anularea traversării

1. Procesul de anulare a traversării trebuie să asigure legătura cu procesul de notificare sau de coordonare precedentă care este anulat.

2. Unitatea responsabilă pentru zbor trebuie să inițieze un proces de anulare a traversării în următoarele cazuri:

(i) zborul notificat anterior printr-un proces privind datele de zbor de bază nu va mai intra în spațiul aerian al unității notificate sau nu mai prezintă interes pentru unitatea notificată;

(ii) traversarea nu se va efectua pe ruta menționată informațiile de notificare a intenției de traversare;

(iii) traversarea nu se va efectua în conformitate cu condițiile în curs de negociere sau cu condițiile convenite în urma unui dialog privind traversarea spațiului aerian.

3. Un proces de anulare a traversării se declanșează automat sau manual printr-o intervenție a controlorului, în conformitate cu scrisorile de acord.

4. Finalizarea procesului de anulare a traversării, inclusiv confirmarea unității notificate/unității care a primit solicitarea, se comunică unității care efectuează anularea.

5. Dacă finalizarea procesului de anulare a traversării nu este confirmată, în conformitate cu cerințele aplicabile privind calitatea serviciilor, se afișează o avertizare la postul de lucru adecvat din unitatea care efectuează anularea.

6. Informațiile privind anularea traversării se pun la dispoziția postului de lucru adecvat al controlorului din unitatea care a fost notificată/care a primit solicitarea.

C. Între unitățile care furnizează servicii de control regional necesare pentru operarea următoarelor servicii de legături de date:

(i) capacitate de inițiere a comunicațiilor prin legături de date (DLIC);

(ii) managementul comunicațiilor pentru controlul traficului aerian (ATC);

(iii) autorizare și informare pentru ATC;

(iii) verificarea microfonului pentru ATC,

sau atunci când se convine astfel cu alte unități sau între acestea, următoarele procese trebuie să fie sprijinite de automatizare:

(a) Logon forward

1. Datele care fac obiectul procesului de logon forward trebuie să includă cel puțin următoarele elemente:

(i) identificarea aeronavei;

(ii) aerodromul de plecare;

(iii) aerodromul de destinație;

(iv) tipul de logon;

(v) parametrii de logon.

2. Se efectuează un singur proces de logon forward pentru fiecare zbor logat în sistemul de legături de date, planificat să traverseze limite pentru care se realizează logarea.



3. Procesul de logon forward se inițiază la primul moment cronologic determinat sau imediat după acesta, în conformitate cu scrisorile de acord. după următoarele:

(i) un număr de minute, determinat în conformitate cu un parametru definit, înainte de ora estimată pentru trecerea prin punctul de coordonare;

(ii) momentul în care zborul se găsește la o distanță convenită bilateral față de punctul de coordonare.

4. Criteriile de eligibilitate pentru procesul de logon forward trebuie să fie conforme cu scrisorile de acord.

5. Datele de logon forward se includ în datele de zbor corespondente în unitatea primitoare.

6. Statutul de logare al zborului poate fi afișat la postul de lucru adecvat al controlorului din unitatea primitoare.

7. Finalizarea procesului de logon forward, inclusiv confirmarea de la unitatea primitoare, se comunică unității care face transferul.

8. În cazul în care finalizarea procesului de logon forward nu este confirmată, în conformitate cu cerințele aplicabile privind calitatea serviciilor, se inițiază o solicitare adresată aeronavei pentru o legătură de date aer-sol.

(b) Următoarea autoritate notificată

1. Datele care fac obiectul procesului de notificare către următoarea autoritate trebuie să includă cel puțin următoarele elemente:

(i) identificarea aeronavei;

(ii) aerodromul de plecare;

(iii) aerodromul de destinație.

2. Pentru fiecare zbor eligibil care traversează limite, se efectuează un proces de notificare a autorității următoare.

3. Procesul de notificare a autorității următoare se inițiază după confirmarea de către sistemul specific de la bord a cererii autorității succesive asupra datelor adresate aeronavei.

4. După prelucrarea corespunzătoare a informațiilor privind notificarea autorității următoare, unitatea primitoare adresează aeronavei o cerere de inițiere a comunicării de legături de date controlor-pilot (CPDLC).

5. Dacă informațiile privind notificarea autorității următoare nu se primesc în conformitate cu un parametru de timp convenit bilateral, se aplică procedurile locale de către unitatea primitoare în vederea inițierii comunicării de legături de date cu aeronava.

6. Finalizarea procesului privind notificarea autorității următoare, inclusiv confirmarea de la unitatea primitoare, se comunică unității care face transferul.

7. În cazul în care nu este confirmată finalizarea procesului de notificare a autorității următoare, în conformitate cu cerințele aplicabile privind calitatea serviciilor, se inițiază procedurile locale de către unitatea care efectuează transferul.”

**1.9.** în anexa nr.6:

AIS.TR.330 litera (f) va avea următorul cuprins:

„(f) Informațiile referitoare la zăpadă, zloată, gheață, chiciură, bălți sau apă asociate cu zăpada, zloata, gheața sau chiciura de pe suprafața de mișcare trebuie

difuzate cu ajutorul SNOWTAM și trebuie să conțină informațiile în ordinea indicată în formatul SNOWTAM stabilit în cerințele tehnice aprobate de AAC.”

Apendicele la anexa nr.6 (partea AIS)

Partea GEN 1, Subpartea GEN 1.5 se va insera semnul diacritic la conjuncția ”și”

**1.10.** în anexa nr.8:

Subpartea B se completează cu Secțiunea 2 cu următorul cuprins:

**„SECȚIUNEA 2 — CERINȚE TEHNICE APLICABILE FURNIZORILOR DE SERVICII DE SUPRAVEGHERE**

**CNS.TR.205 Alocarea și utilizarea codurilor de interogator în mod S**

(a) Furnizorul de servicii de supraveghere operează un interogator în mod S eligibil, utilizând un cod de interogator eligibil, numai dacă a primit o alocare de coduri de interogator, în acest scop, de la persoana de contact desemnată de AAC pentru coordonarea cu MICA Cell (echipa de experți a Agenției Europene pentru Siguranța Navigației Aeriene (EUROCONTROL) care operează sistemul de alocare a codurilor de interogator în conformitate cu procedurile asociate acesteia, pentru a furniza un serviciu centralizat de alocare a codului de interogator).

(b) Furnizorul de servicii de supraveghere care intenționează să opereze sau care operează un interogator în mod S eligibil pentru care nu a primit nicio alocare de coduri de interogator adresează, persoanei desemnate de AAC pentru coordonare cu MICA Cell, o cerere de cod de interogator care să includă cel puțin următoarele elemente-cheie:

1. o referință unică a cererii din partea Republicii Moldova;
2. datele de contact complete ale persoanei responsabile desemnată de AAC pentru coordonarea alocării codurilor de interogator în mod S;
3. detaliile de contact complete ale punctului de contact al operatorului în mod S pentru probleme de alocare a CI în mod S;
4. denumirea interogatorului în mod S;
5. utilizarea interogatorului în mod S (operațională sau de testare);
6. amplasamentul interogatorului în mod S;
7. data planificată pentru prima transmisie în mod S a interogatorului în mod S;
8. acoperirea în mod S solicitată;
9. necesități operaționale specifice;
10. capacitatea codului SI;
11. capacitatea „operării prin codul II/SI”;
12. capacitatea de hartă de acoperire.

(c) Furnizorul de servicii de supraveghere respectă elementele-cheie ale alocărilor de coduri de interogator pe care le-a primit, inclusiv cel puțin următoarele elemente:

1. referința corespunzătoare a cererii din partea Republicii Moldova;
2. o referință unică de alocare din partea serviciului de alocare a codurilor de interogator;
3. referințe de alocare caduce, după caz;

4. codul de interogator alocat;
5. restricții de acoperire a supravegherii și a blocajului, sub forma unor raze de acțiune împărțite în sectoare sau a hărții de acoperire în mod S;
6. perioada de implementare pe durata căreia alocarea trebuie să fie înregistrată în interogatorul în mod S identificat în cerere;
7. secvența de implementare care trebuie respectată;
8. opțional și în asociere cu alte alternative: recomandarea grupării în formațiuni de tip „cluster”;
9. restricții operaționale specifice, după caz.

(d) Furnizorul de servicii de supraveghere informează persoana de contact desemnată de AAC cel puțin o dată la șase luni cu privire la orice modificare planificată a instalației sau în statutul operațional al interogatoarelor în mod S eligibile referitoare la orice element-cheie al alocării codului de interogator enumerate la litera (c).

(e) Furnizorul de servicii de supraveghere se asigură că fiecare interogator în mod S își utilizează exclusiv codul de interogator alocat.”

**1.11. în anexa nr.9:**

ATFM.TR.100 va avea următorul cuprins:

„ATFM.TR.100 Metodele de lucru și procedurile operaționale pentru furnizorii de management al fluxului de trafic aerian

Un furnizor de management al fluxului de trafic aerian demonstrează că metodele sale de lucru și procedurile sale operaționale sunt conforme cu cadrul normativ referitor la managementul fluxului aerian și cu cadrul normativ referitor la funcțiile rețelei de management al traficului aerian.”

**1.12. în anexa nr.10:**

ASM.TR.100 va avea următorul cuprins:

„ASM.TR.100 Metodele de lucru și procedurile operaționale pentru furnizorii de management al spațiului aerian

Un furnizor de management al fluxului de trafic aerian demonstrează că metodele sale de lucru și procedurile sale operaționale sunt conforme cu cadrul normativ referitor la managementul fluxului aerian și cu cadrul normativ referitor la funcțiile rețelei de management al traficului aerian.”

**1.13. Anexa nr.12 va avea următorul cuprins:**

„Anexa nr.12  
la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor  
administrative pentru furnizorii de management al traficului  
aerian și serviciilor de navigație aeriană

# **CERINȚE SPECIFICE APLICABILE ADMINISTRATORULUI DE REȚEA**

**(partea NM)**

## **CERINȚE TEHNICE APLICABILE ADMINISTRATORULUI DE REȚEA (NM.TR)**

### **SECȚIUNEA 1 - CERINȚE GENERALE**

#### **NM.TR.100 Metodele de lucru și procedurile operaționale pentru administratorul de rețea**

Întrucât în cadrul spațiului Cerului Unic European, funcția de administrator de rețea este asigurată de către furnizorul desemnat de către Comisia Europeană, acesta demonstrează că metodele sale de lucru și procedurile sale operaționale sunt conforme cu cadrul normativ referitor la managementul fluxului aerian și cu cadrul normativ referitor la funcțiile rețelei de management al traficului aerian.”

### **SECȚIUNEA 2 - Cerințe tehnice pentru executarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (funcții de rețea)**

#### **NM.TR.105 Alocarea și utilizarea codurilor de interogator în mod S**

(a) Administratorul de rețea dispune de o procedură care să asigure faptul că sistemul de alocare a codurilor de interogator:

1. verifică în ce măsură cererile de cod de interogator sunt conforme cu convențiile aplicabile în materie de format și de date;

2. verifică în ce măsură cererile de cod de interogator sunt complete, exacte și actuale;

3. în termen de maximum șase luni calendaristice de la data aplicării:

(i) execută simulări de actualizare a planului de alocare a codurilor de interogator pe baza cererilor în așteptare;

(ii) elaborează o propunere de actualizare a planului de alocare a codurilor de interogator pentru a fi aprobată de statele membre UE și de statele din regiunea EUR a OACI în cauză;

(iii) se asigură că propunerea de actualizare a planului de alocare a codurilor de interogator întrunește, în cea mai mare măsură posibilă, cerințele operaționale din cererile de cod de interogator, după cum se descrie în elementele-cheie 7, 8 și 9 enumerate la litera (b) de la punctul CNS.TR.205;

(iv) actualizează și comunică statele membre UE și de statele din regiunea EUR a OACI de alocare a codurilor de interogator imediat după aprobarea acestuia, fără a aduce atingere procedurilor naționale de comunicare a informațiilor privind interogatoarele în mod S operate de sectorul militar.

(b) Administratorul de rețea ia măsurile necesare pentru a se asigura că unitățile militare care operează interogatoare în mod S eligibile prin orice alt cod de interogator

decât codul II 0 și alte coduri rezervate pentru managementul militar respectă cerințele privind alocarea și utilizarea codurilor de interogator în mod S.

(c) Administratorul de rețea ia măsurile necesare pentru a se asigura că unitățile militare care operează interogatoare în mod S prin codul II 0 sau prin alte coduri de interogator rezervate pentru managementul militar monitorizează utilizarea exclusivă a acestor coduri de interogator pentru evitarea utilizării necoordonate a oricărui cod eligibil de interogator.

(d) Administratorul de rețea ia măsurile necesare pentru a se asigura că alocarea și utilizarea codurilor de interogator pentru unități militare nu are un impact negativ asupra siguranței traficului aerian general.

**NM.TR.110 Marcarea zborurilor care sunt eligibile pentru identificare individuală utilizând caracteristica de identificare a aeronavei**

(a) Pe baza volumului de spațiu aerian declarat în conformitate cu apendicele nr.1 la ATS.OR.446 litera (b) și cu planurile de zbor depuse în conformitate cu SERA.4013, administratorul de rețea evaluează eligibilitatea zborului pentru alocarea codului SSR de vizibilitate A1000.

(b) Administratorul de rețea comunică tuturor unităților de servicii de trafic aerian vizate zborurile care sunt eligibile pentru utilizarea codului SSR de vizibilitate A1000.”

2. Prezenta hotărâre intră în vigoare la 1 mai 2025.

**PRIM-MINISTRU**

**DORIN RECEAN**

**Contrasemnează:**

**Viceprim-ministru, ministrul  
infrastructurii  
și dezvoltării regionale**

**Vladimir BOLEA**