

REPUBLICA MOLDOVA



Î.S. "MOLDATSA"



Inspectoratul General  
pentru Situații de Urgență al MAI



I.P. „Serviciul Național Unic pentru  
Apelurile de Urgență 112”



Inspectoratul General  
al Poliției al MAI



IMSP Centrul Național  
de Asistență Medicală  
Urgentă Prespitalicească



**PLAN COMUN**

**AL OPERAȚIILOR DE CĂUTARE-SALVARE**

**ÎN CAZUL PRODUCERII**

**UNUI ACCIDENT AERONAUTIC**

## Cuprins

CAPITOLUL I. DISPOZIȚII GENERALE .....	3
CAPITOLUL II. PRINCIPII ȘI RESPONSABILITĂȚI .....	5
CAPITOLUL III. DOMENIUL DE APLICARE A PLANULUI COMUN .....	7
CAPITOLUL IV. ORGANIZAREA ȘI DESFĂȘURAREA MISIUNILOR DE CĂUTARE-SALVARE .....	8
CAPITOLUL V. DOTAREA ECHIPELOR DE INTERVENȚIE .....	9
CAPITOLUL VI. ORGANIZAREA LEGĂTURII ȘI COMUNICAȚIILOR .....	10
CAPITOLUL VII. ASIGURAREA LOGISTICĂ ȘI FINANCIARĂ.....	10
CAPITOLUL VIII. PREGĂTIREA INSTITUȚIILOR PENTRU EXECUTAREA MISUNILOR .....	11
CAPITOLUL IX. RĂSPUNDEREA JURIDICĂ.....	11
CAPITOLUL X. DISPOZIȚII FINALE .....	11
ANEXA NR.1 SCHEMA DE ÎNȘTIINȚARE UTILIZATĂ ÎN CADRUL IGSU .....	12
ANEXA NR.2 SCHEMA DE ÎNȘTIINȚARE UTILIZATĂ ÎN CADRUL Î. S. "MOLDATSA" .....	13
ANEXA NR.3 SCHEMA CONEXIUNILOR DINTRE ENTITĂȚILE IMPLICATE ÎN PROCESUL DE CĂUTARE- SALVARE .....	14
ANEXA NR.4 MANAGEMENTUL MISIUNII SPECIALE DE CĂUTARE ȘI SALVARE .....	15
ANEXA NR.5 HARTA FIR A RM .....	17
ANEXA NR.6 REFERINȚE LEGISLATIVE ȘI NORMATIVE DE BAZĂ .....	18
ANEXA NR.7 ORGANELE DE COOPERARE CU ACTIVITATE PERMANENTĂ (24/7) .....	19

# PLAN COMUN AL OPERAȚIILOR DE CĂUTARE-SALVARE ÎN CAZUL PRODUCERII UNUI ACCIDENT AERONAUTIC

## Capitolul I. DISPOZIȚII GENERALE

1.1. Planul comun al operațiilor de căutare-salvare (în continuare – Plan), pentru asigurarea răspunsului în caz de accidente aeronautice, se aplică conform domeniului de competență de către Inspectoratul General pentru Situații de Urgență (în continuare – IGSU) și al Întreprinderii de Stat pentru Utilizarea Spațiului Aerian și Deservirea Traficului Aerian Î.S. "MOLDATSA" (în continuare – Î.S. "MOLDATSA") în baza acordului de colaborare între părțile vizate.

1.2. Prezentul Plan prevede principiile generale ale operațiilor de căutare – salvare și include împuternicirile organelor competente care dispun de resurse și mijloace de legătură, personal calificat pentru coordonarea și îndeplinirea funcțiilor operative.

1.3. Prezentul plan descrie cadrul general și modul de acțiune pentru lucrările de căutare-salvare în cazul accidentelor aeronautice.

1.4. Planul reprezintă documentul operativ elaborat în conformitate cu subpct. 1) pct. 14 al HG nr.249/2021 pentru aprobarea Regulamentului privind organizarea Sistemului național de căutare-salvare în cazul producerii unui accident aeronautic și conform capitolului 4.2 din anexa nr.12 "Search and Rescue" la Convenție, având ca scop:

a) asigurarea cadrului organizatoric și funcțional în vederea planificării și executării misiunilor specifice de căutare-salvare în cazul producerii accidentelor aviatice pe teritoriul Republicii Moldova;

b) stabilirea atribuțiilor în cadrul Î.S. "MOLDATSA" ale coordonatorului operațiilor de căutare (în continuare – COC) și în cadrul IGSU – ale coordonatorului operațiilor de salvare (în continuare – COS);

c) stabilirea unui ansamblu de reguli și măsuri pentru asigurarea intervenției oportune și unitare pentru misiuni specifice de căutare-salvare;

d) determinarea responsabilităților instituțiilor implicate în prezentul plan privind managementul situațiilor de urgență în domeniul accidentelor aeronautice;

e) cooperarea COC și COS în vederea coordonării și asigurării sprijinului la desfășurarea acțiunilor de căutare și salvare a vieților omenești;

f) stabilirea fluxului informațional-decizional și a instrucțiunilor comune de notificare, monitorizare și intervenție.

1.5. În sensul prezentului Plan, termenii și expresiile următoare se definesc ca:

• **Accident aviatic** – eveniment legat de utilizarea unei aeronave care se produce între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul acesteia cu intenția efectuării unui zbor și momentul în care toate persoanele aflate la bord părăsesc aeronava și în cursul căruia:

a) persoană este rănită grav sau mortal în urma:

➤ aflării la bordul aeronavei;

➤ contactului nemijlocit cu una dintre părțile aeronavei, inclusiv cu cele care s-au desprins de aceasta;

➤ expunerii directe fluxului de gaze ale motorului cu reacție,

cu excepția cazurilor în care leziunile corporale sunt provocate de cauze naturale, de sine însăși sau de altă persoană ori a cazurilor în care leziunile sunt provocate călătorilor fără bilet ascunși în zone inaccesibile pasagerilor și membrilor echipajului;

b) aeronava se deteriorează sau are loc dezmembrarea construcției acesteia, în urma cărui fapt:

➤ se reduce durabilitatea construcției, se înrăutățesc caracteristicile tehnice sau aerodinamice; și

➤ se cere o reparație generală sau înlocuirea părții componente deteriorate, cu excepția cazurilor de deteriorare sau oprire a motorului, dacă deteriorarea este limitată la motor, capotă sau la accesorii ori se reduce la elice, la extremitățile aripilor, antenă, pneuri, frâne, carenaj, mici urme de lovituri sau perforări în învelișul aeronavei;

c) aeronava a dispărut sau este inaccesibilă;

• **Aria de primire** – suprafața de teren destinată structurilor de intervenție pentru realizarea acțiunilor de primire a persoanelor salvate, acordarea primului ajutor calificat, triajul medical și evacuarea la unitățile spitalicești, asistență psihologică și identificarea persoanelor decedate;

• **Avioane de căutare și salvare** - o aeronavă prevăzută cu echipament specializat adecvat pentru desfășurarea eficientă a misiunilor de căutare și salvare;

• **Căutare** - operațiune coordonată în mod normal de un centru de coordonare care utilizează personalul și facilitățile disponibile pentru a localiza persoanele aflate în primejdie;

• **Căutare și salvare** – operațiunile de utilizare a aeronavelor, echipelor specializate și a echipamentului adecvat pentru căutarea, localizarea și intervenție în sprijinul persoanelor aflate în primejdie și acordarea primului ajutor;

• **Comandantul intervenției** – persoană din cadrul Inspectoratului General pentru Situații de Urgență, împuternicită să asigure coordonarea unitară a tuturor facilităților de căutare-salvare la locul producerii accidentului;

• **Echipă de căutare și salvare** – resursă mobilă compusă din personal instruit și dotată cu echipament adecvat pentru desfășurarea rapidă a operațiilor de căutare-salvare;

• **Etapa de urgență** - un termen general care înseamnă, în diferite circumstanțe, stadiul de incertitudine, stadiul de alarmă sau stadiul de primejdie;

• **Facilitate de căutare și salvare** – orice resursă mobilă, inclusiv echipele de căutare-salvare desemnate, implicată în desfășurarea operațiilor de căutare – salvare;

• **GMCOCS** – structură mixtă, interinstituțională, responsabilă de organizarea și coordonarea eficientă a acțiunilor de căutare-salvare în cazul producerii unui accident aeronautic, constituită din COC și COS;

• **Regiunea de căutare și salvare „MOLDOVA”** – teritoriul asupra căruia își exercită suveranitatea Republica Moldova, în cadrul căruia sunt furnizate servicii de căutare-salvare, coordonate de către GMCOCS;

• **Regiunea de informare a zborului FIR Chișinău** – zonă de dimensiuni definite, în care Republica Moldova are obligația de a asigura furnizarea serviciilor de informare cu privire la zbor și a serviciilor de alertare (în continuare – *FIR*);

• **Salvare** - operațiune care are drept scop salvarea persoanelor afectate de accident, cu acordarea imediată a primului ajutor medical sau de altă natură și dislocarea acestora în locuri sigure, precum și de recuperare a persoanelor aflate în primejdie, de a le asigura nevoile medicale inițiale sau de altă natură și de a le transporta într-un loc sigur;

• **Situație de urgență complexă** – situație de urgență care presupune intervenția comună și coordonată a două sau mai multe servicii specializate de urgență;

• **Situație excepțională cu caracter tehnogen** – situație în care, în urma apariției sursei situației excepționale tehnogene la un obiect sau pe un anumit teritoriu, se întrerup condițiile normale de viață și activitate a oamenilor, apare un pericol pentru viața și sănătatea lor, se cauzează prejudiciu proprietăților populației, economiei naționale și mediului ambiant;

• **Unitate de alertare** – entitate responsabilă de notificarea GMCOCS cu privire la aeronava care se află în situație de urgență sau despre care se cunoaște că a suferit un accident;

• **Operator** – o persoană, organizație sau întreprindere angajată în exploatarea aeronavelor sau care oferă serviciile sale în acest domeniu.

#### 1.6. Abrevieri:

- **ANSP** (Air Navigation Service Provider) – Furnizorul de servicii de navigație aeriană
- **CDSE** – Comisia de Dirijare în Situații Excepționale
- **CNAMUP** – Centrul Național de Asistență Medicală Urgentă Prespitalicească
- **COC** – Coordonatorul al Operațiilor de Căutare
- **COS** – Coordonatorul al Operațiilor de Salvare
- **GMCOCS** – Grup Mixt de Coordonare a Operațiilor de Căutare-Salvare
- **Î.S. "MOLDATSA"** – Întreprinderea de Stat pentru Utilizarea Spațiului Aerian și Deservirea Traficului Aerian Î.S. "MOLDATSA"
- **SIA** – Sistem Informațional Automatizat
- **SNUAU** – Serviciul Național Unic pentru Apelurile de Urgență
- **MAI** – Ministerul Afacerilor Interne al RM
- **IGP** – Inspectoratul General de Poliție al MAI
- **IP** – Inspectoratul de Poliție
- **INSP** – Inspectoratul Național de Securitate Publică
- **IGSU** – Inspectoratul General pentru Situații de Urgență
- **CODR** – Centrul Operativ de Dispecerat Republican
- **DRCDI** – Direcția Regională de Coordonare și Dirijare a Intervenției
- **CRIO** – Centrul Republican de Intervenție Operativă
- **FIR** (Flight Information Region) – Zona de Informare a Zborurilor
- **RCS „Moldova”** – Regiunea de Căutare – Salvare
- **SAREX** – Search and Rescue Exercise
- **SMO** – Stat Major Operativ
- **CI** – Comandantul Intervenției

#### 1.7. Excepție:

- Atunci când COS și COC nu este în măsură să respecte niciun standard specificat sau la care se face referire în prezenta parte, trebuie să solicite autorității scutirea sau abaterea de la standardele relevante. Cererile vor fi susținute în scris cu motivele unei astfel de scutiri sau abateri, inclusiv orice evaluare a siguranței sau alte studii întreprinse și, după caz, o indicație cu privire la momentul în care se poate aștepta conformitatea cu standardele actuale.

## Capitolul II. PRINCIPII ȘI RESPONSABILITĂȚI

2.1 Acțiunile de căutare – salvare ca urmare a unui accident aeronautic se execută în baza următoarelor principii generale:

- a) prioritatea salvării vieților omenești din medii ostile vieții;
- b) pregătirea și conducerea într-o concepție unitară a acțiunilor, pe baza planurilor și procedurilor întocmite în timp de normalitate, care se completează și se actualizează la specificul situațiilor create;
- c) asigurarea securității echipelor de intervenție pe timpul misiunilor și a unităților de tehnică implicate;
- d) protecția și siguranța unităților de căutare – salvare angajate în intervenție;
- e) conducerea continuă și operativă a acțiunilor de căutare – salvare;
- f) menținerea capacității permanente a echipelor de intervenție și crearea rezervei operative a forțelor și mijloacelor;
- g) realizarea și menținerea cooperării neîntrerupte între forțele participante la acțiunile de căutare și salvare;
- h) transparența activităților desfășurate pentru eficientizarea acțiunilor de căutare – salvare.

2.2 Î.S. "MOLDATSA" prin structura sa desemnată, are responsabilitatea deplină pentru activitatea COC, în cooperare cu alte instituții naționale sau internaționale și operatori economici cu îndeplinirea următoarelor obligațiuni:

- a) stabilește comunicarea inițială cu COS, ca urmare a informațiilor recepționate de la unitățile de alertare privind producerea unui accident aeronautic în FIR sau posibilitatea producerii unui asemenea accident;
- b) determină zona de căutare a aeronavei aflate în pericol și comunică informația către COS, ca urmare a informațiilor recepționate de la unitățile de alertare, în scopul declanșării operațiilor de căutare;
- c) notifică centrele de coordonare a operațiilor de căutare-salvare al căror ajutor ar putea fi solicitat sau care ar putea fi implicate în operațiile de căutare-salvare, după caz și prin coordonare cu COS;
- d) menține o monitorizare permanentă a transmisiunilor radio emise de către aeronavele aflate în situație de urgență, de la echipamentele radio de supraviețuire sau emițătoarele pentru localizare în caz de urgență;
- e) asistă aeronava aflată în primejdie, în măsura posibilului;
- f) informează COS asupra oricărei evoluții informaționale cu privire la determinarea locului producerii accidentului;
- g) notifică, prin coordonare cu Autoritatea Aeronautică Civilă a RM și COS, informează operatorul aerian care are aeronava implicată într-un accident aeronautic în FIR cu privire la evoluția operațiilor de căutare și/sau salvare;
- h) comunică toate informațiile relevante pe care le deține către COS, în vederea luării deciziilor cu privire la modul de desfășurare a operațiilor de salvare;
- i) cooperează, după caz, cu centrele de coordonare a operațiilor de căutare-salvare din statele vecine, prin coordonare cu COS;
- j) informează autoritățile naționale responsabile de investigarea accidentelor aeronautice.

2.3 IGSU, prin subdiviziunile subordonate, îndeplinește rolul de COS și are următoarele responsabilități:

- a) primește solicitare de la Î.S. "MOLDATSA" cu privire la antrenarea forțelor și mijloacelor de intervenție pentru salvarea vieții omenești, centralizează datele și informațiile referitoare la acțiunile de căutare și salvare;
- b) salvarea persoanelor surprinse în medii ostile vieții în urma accidentelor aeronautice;
- c) acordarea primului ajutor calificat în cazul producerii unui accident aviatic;
- d) lichidarea consecințelor situațiilor excepționale produse ca rezultat al unui accident aviatic;
- a) în derularea acțiunilor de intervenție, menține legătura cu Î.S. "MOLDASTA".

2.4 CNAMUP prin subdiviziunile subordonate are următoarele responsabilități:

- a) recepționarea solicitării parvenite de la 112 în cadrul Dispeceratului Comun de Urgență a CNAMUP;
- b) înștiințarea conducerii CNAMUP, conform schemei aprobate, despre declanșarea situației de urgență;
- c) alocarea resursei (la necesitate resurselor) proxime de locul accidentului;
- d) stabilirea comunicării și schimbului de informații cu Dispeceratul Comun de Urgență, precum și dispeceratele IGP și IGSU;
- e) dirijarea cu echipele AMU de la locul accidentului și informarea cu privire la: numărul pacienților, gravitatea acestora, necesitatea de transportare către spital, etc.;
- f) alertarea de către Dispeceratul Comun de Urgență spitalele proxime din zonă cu privire la fluxul posibil de pacienți;
- g) informarea conducerii Ministerului Sănătății.

- 2.5 IGP, prin subdiviziunile subordonate are următoarele responsabilități:
- a) urmare primirii informației cu privire la accident aeronautic, asigură deplasarea la fața locului a echipelor/angajaților din cadrul IGP (INSP, IP teritoriale);
  - b) asigură identificarea și stabilirea locului producerii accidentului aeronautic;
  - c) asigură paza locului accidentului, cu încercuirea zonei de pericol și interzicerea accesului oricăror altor persoane și transportului, cu excepția celui special;
  - d) efectuează blocarea căilor de acces în zona producerii accidentului și redirecționează traficul rutier pe alte trasee de ocolire pentru transport și persoane;
  - e) după caz, asigură ordinea publică în perimetrul adiacent producerii accidentului;
  - f) după caz, asigură un „coridor” pentru evacuarea persoanelor, însoțirea coloanelor, precum și formarea filtrelor de trecere.
- 2.6 SNUAU 112 are următoarele responsabilități:
- a) primește apelurile de urgență de la populație și entitățile juridice referitor la accidentele aeronautice;
  - b) primește informațiile raportate de COC referitor la accidentele aeronautice;
  - c) transmite informațiile recepționate despre accidentele aeronautice către dispecerii IGSU, CNAMUP și IGP;
  - d) asigură comunicarea între dispecerii IGSU, CNAMUP și IGP;
  - e) oferă platforma informațională SIA 112 pentru documentarea activităților echipajelor de intervenție la accidentele aeronautice;
  - f) prezintă rapoartele extrase din SIA 112 părților implicate în acțiuni de intervenție la accidentele aeronautice.

### **Capitolul III. DOMENIUL DE APLICARE A PLANULUI COMUN**

3.1 Planul se pune în aplicare din momentul apariției informației cu privire la producerea unui accident de aviație pe teritoriul Republicii Moldova.

3.2 Planul comun de căutare-salvare se aplică în orice situație de urgență în aviația civilă, produs în spațiul aerian al Republicii Moldova, care poate pune în pericol viața și sănătatea pasagerilor aeronavelor civile.

3.3 Zonele de căutare și salvare sunt stabilite pentru a oferi o infrastructură de comunicații adecvată, rute eficiente de alertă și o coordonare operațională adecvată pentru a sprijini în mod eficient serviciile de salvare. Prin urmare zonele de căutare și salvare sunt determinate de considerente tehnice și operaționale și nu coincid cu hotarele dintre localități.

3.4 Situații în care poate fi activat Planul:

- a) la primirea semnalului de alertă de la COC din cadrul Î.S. ”MOLDATSA”;
- b) la recepționarea semnalului de alertă de la Serviciul național unic pentru apelurile de urgență 112, sau parvenit la dispeceratele din cadrul IGSU;
- c) la primirea notificării de la autoritățile publice locale de nivelul I și II.

3.5 Legături cu alte Planuri:

- a) Planul protecției civile al Republicii Moldova;
- b) Planurile protecției civile la nivel de raion, municipiu, oraș, sat, obiect economic;
- c) Planul de intervenție comună pentru asigurarea răspunsului în caz de situații de urgență/ dezastru/ situații excepționale și pentru acordarea asistenței medicale de urgență;
- d) Planul de urgență a Aeroportului Internațional Chișinău (План мероприятий на случай аварийной обстановки в международном аэропорту Кишинэу);
- e) Planul de urgență a Aeroportului Internațional Mărculești (План мероприятий на случай аварийной обстановки в ГП „Аэропорт International Mărculești”).

3.6 Conform anexei nr. 12 la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago, la 7 decembrie 1944, definește trei etape de urgență care sunt denumite: stadiul de incertitudine, stadiul de alertă și stadiul de pericol. Aceste faze sunt definite după cum urmează:

a) **Stadiul de incertitudine (INCERFA)**: cel mai devreme moment când se constată că, fie nu s-a mai primit nici un mesaj de la o aeronavă timp de 30 de minute după momentul la care ar fi trebuit să se primească un mesaj, fie au trecut 30 de minute de la momentul la care s-a încercat fără succes, pentru prima dată, să se stabilească o comunicație cu o asemenea aeronavă.

O aeronavă nu sosește într-un interval de 20 de minute de la ultimul timp estimat de sosire care a fost notificat sau care a fost estimat de către unitățile de trafic aerian, oricare dintre acestea survine mai târziu, cu excepția cazurilor când nu există nici o îndoială asupra siguranței aeronavei și a persoanelor aflate la bordul ei.

b) **Stadiul de alertă (ALERFA)**: în continuarea declanșării fazei de incertitudine, din încercările ulterioare de stabilire a comunicației cu aeronava sau din interogarea altor surse relevante nu au rezultat nici un fel de informații despre aeronavă.

Aeronava a fost autorizată să aterizeze și nu a aterizat în interval de 5 minute de la ultimul timp estimat de sosire iar comunicația nu a fost restabilită cu aeronava.

Informațiile parvenite indică faptul că a fost afectată operarea eficientă a aeronavei, dar nu în măsura în care ar deveni posibilă o aterizare forțată, cu excepția cazurilor când există dovezi/evidențe care ameliorează temerile privind siguranța aeronavei și a persoanelor de la bord.

Se cunoaște sau se crede că o aeronavă este supusă unei intervenții ilicite.

c) **Stadiul de pericol (DETRESFA)**: în continuarea declanșării fazei de alarmare, alte încercări ulterioare de stabilire, fără succes, a comunicației cu aeronava, precum și din interogarea altor surse, rămasă fără rezultat, indică probabilitatea ca aeronava să fie în pericol:

➤ se consideră că s-a consumat deja cantitatea de combustibil de la bord sau că aceasta este insuficientă spre a permite aeronavei să rămână în siguranță;

➤ se primește o informație care indică faptul că a fost afectată operarea eficientă a aeronavei într-o măsură în care devine posibilă o aterizare forțată;

➤ se primește o informație sau devine în mod rezonabil sigur că aeronava este pe cale de sau că a efectuat deja o aterizare forțată, cu excepția cazurilor când există certitudinea rezonabilă că aeronava și persoanele aflate la bord nu sunt amenințați de pericol grav și iminent și că ei nu necesită ajutor imediat.

#### **Capitolul IV. ORGANIZAREA ȘI DESFĂȘURAREA MISIUNILOR DE CĂUTARE-SALVARE**

4.1 Managementul misiunii de alertare este asigurat conform ACORDULUI DE COLABORARE ÎNTRE UNITĂȚILE DE ALERTARE ALE SISTEMULUI NAȚIONAL DE CĂUTARE SALVARE (semnat de către părți la data de 16.06.2022).

4.2 Managementul misiunii speciale de căutare-salvare este asigurat conform anexei nr. 4.

4.3 Organizarea acțiunilor de intervenție se realizează în dependență de informațiile furnizate de către COC:

a) natura accidentului;

b) tipul aeronavei și zona producerii accidentului;

c) numărul personalului și pasagerilor;

d) tipul și cantitatea mărfii transportate;

e) condițiile meteorologice;

f) date topografice;

g) natura acțiunilor necesare de desfășurat în baza informațiilor dobândite pe parcurs, capabile să influențeze pozitiv asupra timpului de răspuns sau să faciliteze organizarea intervenției.

4.4 Managementul misiunii speciale de căutare-salvare la locul producerii accidentului este asigurat de către comandantul acțiunilor intervenție, desemnat în cadrul COS.

4.5 Antrenarea forțelor și mijloacelor se realizează corespunzător delimitării hărții FLIR (Anexa nr.5) aplicată în SIA al SNUAU 112.

4.6 Antrenarea forțelor și mijloacelor la intervenție se realizează pe etape, după cum urmează:

*Etapa nr. I* – impune antrenarea forțelor și mijloacelor subdiviziunii teritoriale a IGSU în zona de intervenție a căreia s-a produs accidentul, în cazul aeronavelor de dimensiuni și capacitate mică.

Forțele antrenate la etapa I nu au caracter limitativ, la necesitate se pot antrena forțe suplimentare, în dependență de amploarea evenimentului.

*Etapa nr. II* – presupune antrenarea forțelor și mijloacelor la nivel național.

La această etapă se creează SMO, se instituie Punctul de comandă mobil și la necesitate se activează CDSE.

4.7 Atunci când informațiile referitoare la aeronavele aflate în situații de urgență sunt primite din alte surse decât unitățile serviciilor de trafic aerian, COC va stabili cărei faze de urgență îi corespunde situația și va aplica procedurile fazei respective, indicate în tabelul 1.

4.8 Misiunile de căutare-salvare vor continua până când toți supraviețuitorii sunt transportați într-un loc sigur sau până când toate speranțele rezonabile de a salva supraviețuitorii au trecut.

4.9 Finalizarea/suspendarea acțiunilor de intervenție.

COS anunță decizia de finalizare sau, după caz, suspendarea acțiunilor de căutare – salvare atunci când:

a) în urma recunoașterii zonei unde s-a produs situația de urgență nu mai sunt persoane aflate în pericol sau aeronava se află în afara oricărui risc și nu există iminența altor situații de urgență neprevăzute, precum și consecințe asupra mediului înconjurător;

b) parvin informații ori se constată că la bordul aeronavei implicate în accident există încărcături periculoase (muniții, substanțe explozibile, etc.) care pot periclita securitatea angajaților în timpul exercitării misiunii specifice de căutare – salvare;

c) aeronava și persoanele aflate în pericol nu au fost găsite, iar condițiile meteo nu permit continuarea acțiunilor de căutare – salvare.

4.10 Reluarea acțiunilor de intervenție.

Decizia cu privire la suspendarea sau reluarea activităților misiunii specifice de căutare – salvare este anunțată de COS, luând în considerare toate informațiile aferente.

În cazul luării deciziei suspendării activităților conform, pct. 4.8, lit. b) misiunea poate fi reluată în urma cercetărilor ample asupra obiectului și informarea instituțiilor competente în acest sens, după întreprinderea măsurilor în vederea excluderii oricărui pericol asupra membrilor echipelor de căutare – salvare.

Reluarea misiunii în cazul situației prevăzute la pct. 4.8, lit. c) va avea loc atunci când condițiile meteo se îmbunătățesc considerabil și există posibilitatea continuării operațiilor de căutare – salvare.

4.11 Despre finalizarea misiunii se anunță instituțiile implicate, în vederea retragerii forțelor și mijloacelor antrenate la locurile permanente de dislocare.

4.12 În termen de 15 zile de la data finalizării misiunii, specialiștii COC și COS întocmesc raportul privind desfășurarea acțiunilor de căutare – salvare care trebuie să conțină deciziile adoptate, acțiunile întreprinse, dificultăți întâmpinate, concluzii, propuneri.

## **Capitolul V. DOTAREA ECHIPELOR DE INTERVENȚIE**

5.1 Echipete antrenate la executarea misiunilor speciale de căutare-salvare asigură desfășurarea lucrărilor de intervenție cu tehnica și utilajele din dotare și, în limitele posibilităților, implicarea tehnicii și mijloacelor autorităților publice locale sau agenților economici, capabile să influențeze pozitiv mersul lucrărilor.

5.2 Pentru realizarea misiunilor pot fi antrenate autospecialele de bază, speciale sau auxiliare, luând în considerație informațiile precizate de către COS, prevăzute în prezentul Plan, la pct. 4.3.

5.3 Autospecialele de intervenție ale IGSU vor fi dotate corespunzător specificului misiunilor speciale de căutare-salvare de lungă durată și schimbării condițiilor meteorologice.

5.4 Autospecialele de intervenție vor fi dotate cu echipament necesar acordării primului ajutor medical și transportării persoanelor sinistrate.

5.5 Echipele antrenate la realizarea misiunilor specifice de căutare-salvare vor efectua recunoașterea zonei de intervenție utilizând în acest scop toate mijloacele necesare, după cum urmează:

- a) sprijinul operatorilor aerieni naționali sau al altor autorități publice, precum și al persoanelor fizice și/sau juridice care pot acorda asistență în cazul operațiilor de căutare-salvare, conform prevederilor art. 45 alin. (4) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017);
- b) hărți detaliate ale localităților ce corespund zonei de intervenție (anexa nr.5);
- c) drone;
- d) termovizoare;
- e) mijloace de înștiințare și comunicare.

5.6 În cazul în care în misiunile speciale de căutare-salvare sunt implicate avioane de căutare-salvare se vor utiliza semnalele vizuale aer-suprafață și suprafață-aer (SEARCH AND RESCUE SIGNALS) din Anexa nr.12 a Convenției privind aviația civilă internațională. Semnalele vor fi utilizate numai în sensul și scopul indicat și nu se vor utiliza alte semnale care ar putea fi confundate cu acestea.

## **Capitolul VI. ORGANIZAREA LEGĂTURII ȘI COMUNICAȚIILOR**

6.1 Comunicarea între structuri și echipele de intervenție ale COC și COS pe timpul desfășurării misiunilor speciale de intervenție, se realizează direct, telefonic și/sau radio. După caz, comandantului structurii/ echipei de intervenție i se poate pune la dispoziție o stație radio și/sau un telefon mobil care să funcționeze în rețelele de comunicații mobile disponibile în zona de acțiune.

6.2 COC va dispune la orice oră informație actualizată, incluzând următoarele date:

- a) tipul de alertă după caz INCERFA, ALERFA sau DETRESFA;
- b) agenția și persoana care apelează;
- c) natura situației de urgență;
- d) informații semnificative din planul de zbor;
- e) unitatea de control care a efectuat ultimul contact, timpul și mijloacele utilizate;
- f) raportul ultimei poziții și modul în care a fost determinată;
- g) culoarea și semnele distinctive ale aeronavei;
- h) mărfuri periculoase transportate ca marfă;
- i) orice acțiune întreprinsă de entitatea responsabilă de raportare;
- j) alte observații pertinente.

## **Capitolul VII. ASIGURAREA LOGISTICĂ ȘI FINANCIARĂ**

7.1 Instituțiile implicate la misiunile specifice de căutare – salvare vor utiliza resursele proprii din dotarea subdiviziunilor, conform destinației.

7.2 Fiecare instituție în parte se face responsabilă de asigurarea rezervelor în vederea continuității acțiunilor de intervenție în cazul misiunilor îndelungate.

7.3 În cazul defecțiunilor sau epuizării unor categorii de tehnică participantă la intervenție, comandantul structurii/echipei de intervenție va înștiința eșalonul superior propriu pentru asigurarea funcționării/deplasării autospecialelor de intervenție.

7.4 Structurile implicate la misiunile specifice de căutare – salvare, la solicitare și în limita posibilităților, vor acorda sprijin reciproc în domeniul logistic, în vederea eficientizării acțiunilor de intervenție.

7.5 Suportul și cheltuielile financiare vor fi asigurate de către fiecare instituție antrenată la misiunile specifice de căutare – salvare în cazul producerii accidentelor aeronautice conform bugetului aprobat pentru fiecare instituție implicată.

## **Capitolul VIII. PREGĂTIREA INSTITUȚIILOR PENTRU EXECUTAREA MISUNILOR**

8.1 În scopul pregătirii autorităților administrației publice centrale/locale și a forțelor de intervenție, îmbunătățirii cooperării, verificării viabilității prevederilor planurilor, evaluării stadiului de operativitate și stabilirii măsurilor ce se impun, se vor organiza și desfășura antrenamente, exerciții și aplicații de specialitate.

8.2 Antrenamentele se organizează de IGSU în comun cu autoritatea publică centrală de specialitate în domeniul aviației civile în baza unei planificări aprobate.

8.3 Antrenamentele se vor efectua regulat (cel puțin o dată la doi ani) pentru a testa și evalua procedurile de coordonare existente, fluxul informațional.

8.4 Înainte de executarea exercițiilor se asigură actualizarea sau, după caz, revizuirea planurilor, precum și desfășurarea de antrenamente parțiale cu personalul de decizie și cu forțele de intervenție.

8.5 Pentru asigurarea unei pregătiri adecvate a personalului cu atribuții de decizie și de intervenție se organizează și se desfășoară periodic mai multe tipuri de activități, astfel:

- a) exerciții de stat major în cadrul Centrului de dirijare în situații excepționale;
- b) exerciții cu scenarii de accident aeronautic produs pe teritoriul RM;
- c) aplicații de specialitate.

8.6 Evaluarea Planului se realizează după executarea exercițiilor, aplicațiilor și intervenției la o situație reală, pe baza concluziilor și rapoartelor prezentate de personal special angrenat în acest scop, un exemplar din raportul de evaluare fiind transmis Î.S."MOLDATSA".

## **Capitolul IX. RĂSPUNDEREA JURIDICĂ**

9.1 Organizarea misiunilor specifice de căutare – salvare în cazul producerii unui accident aeronautic se va realiza în conformitate cu legislația ce reglementează activitatea și competențele instituțiilor implicate.

9.2 Pe timpul realizării acțiunilor de intervenție, angajaților din cadrul echipelor de căutare – salvare li se aplică prevederile legale privind asumarea răspunderii juridice pentru acțiuni săvârșite pe timpul misiunii.

9.3 Membrii echipelor de intervenție implicați în misiune poartă răspundere penală, administrativă și materială în conformitate cu legislația, în cazul acțiunilor nejustificate sau intenționate care produc moartea sau invaliditatea unor persoane, pierderea ori deteriorarea proprietății în afara acțiunilor de intervenție.

## **Capitolul X. DISPOZIȚII FINALE**

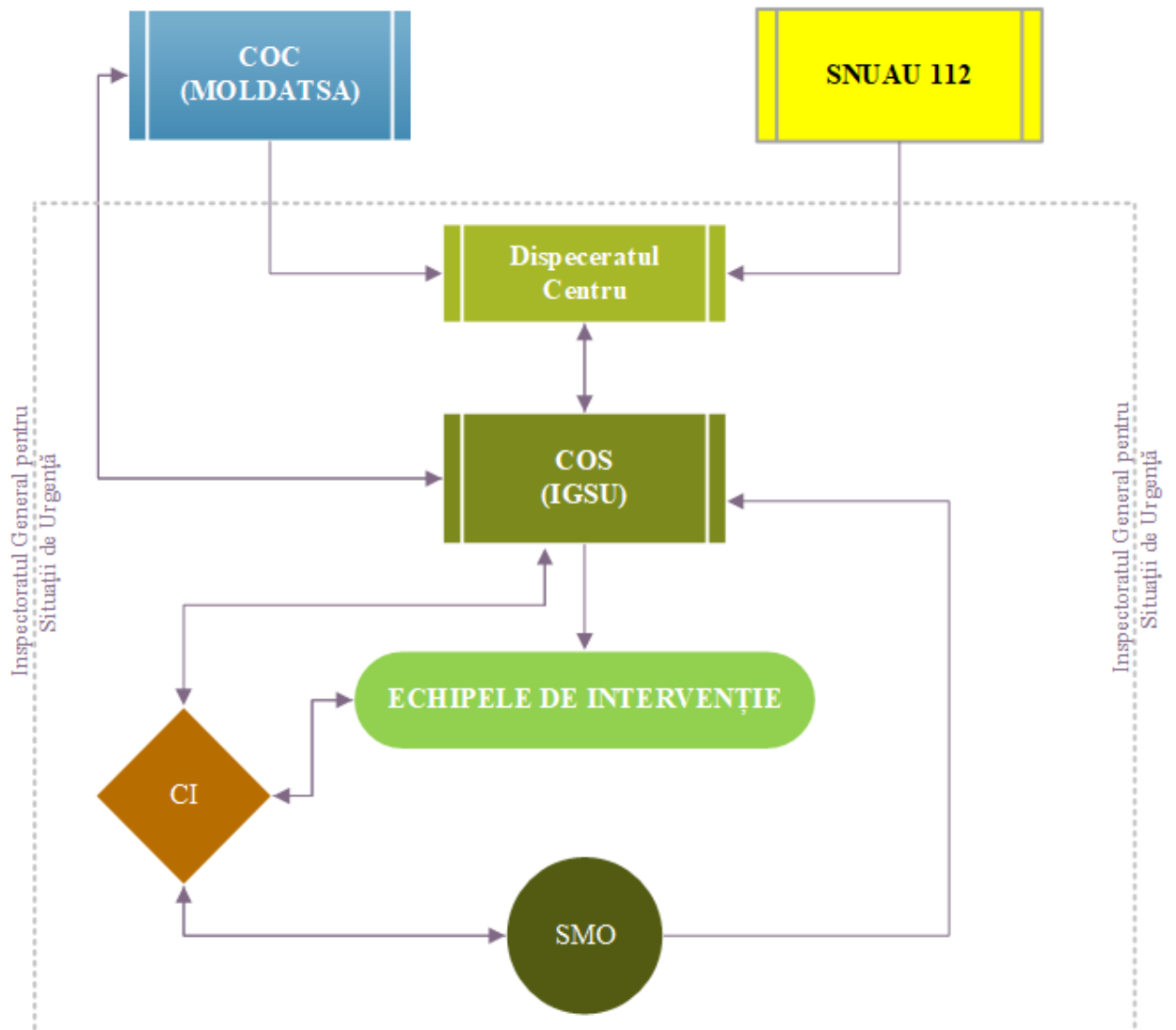
10.1 Prezentul Plan este întocmit în 5 (cinci) exemplare.

10.2 Planul poate fi revizuit, modificat și completat la solicitarea uneia dintre părți.

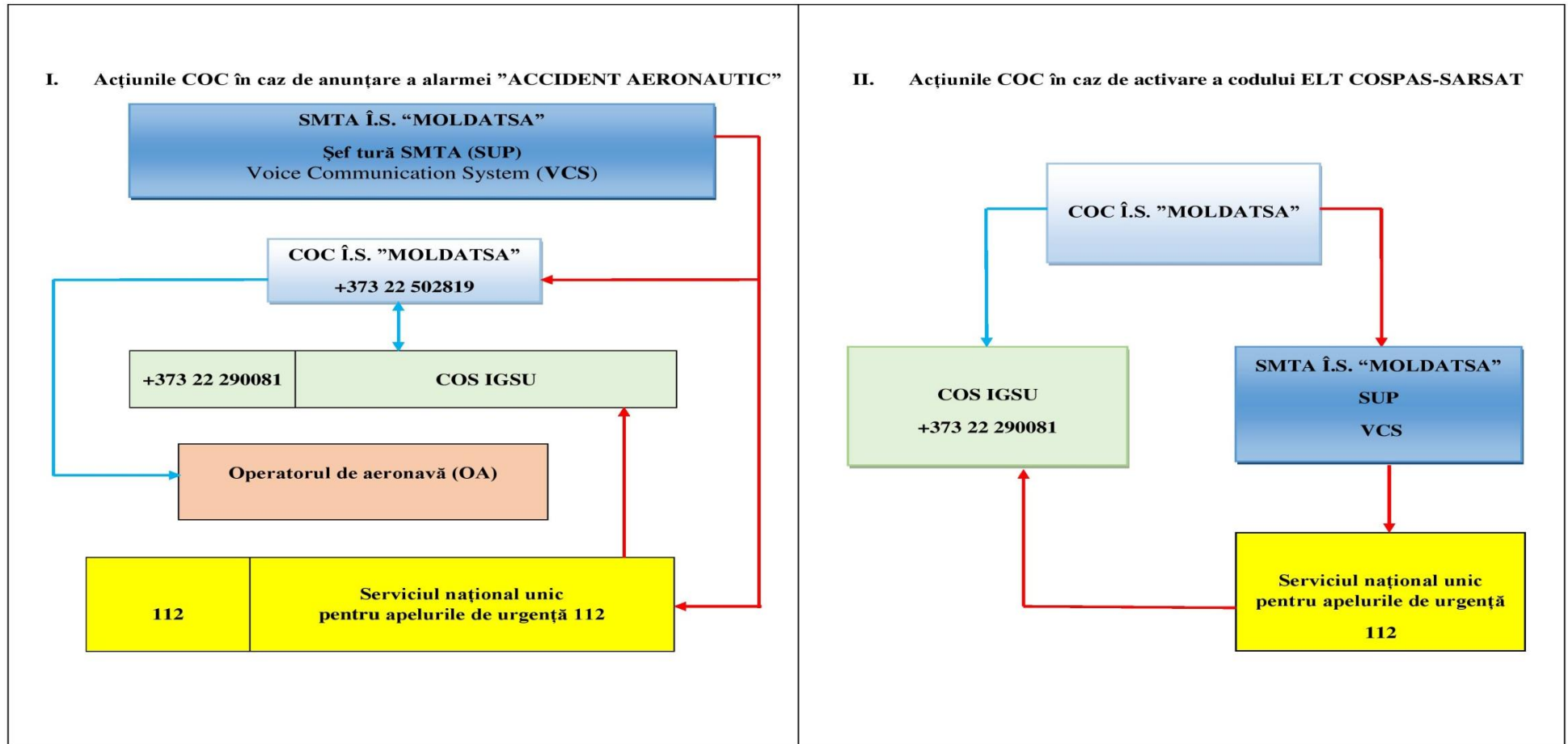
10.3 Planul se actualizează periodic, anual sau ori de câte ori apar modificări în urma verificării prin exerciții sau ori de câte ori este necesar, în urma unor schimbări importante. După fiecare actualizare și revizuire, modificările aplicate vor fi trimise către instituțiile vizate.

În scopul organizării activităților de informare publică, mediatizarea acțiunilor de intervenție în timp real, se va realiza de către angajații din domeniul managementului relațiilor cu publicul din cadrul instituțiilor implicate în misiune.

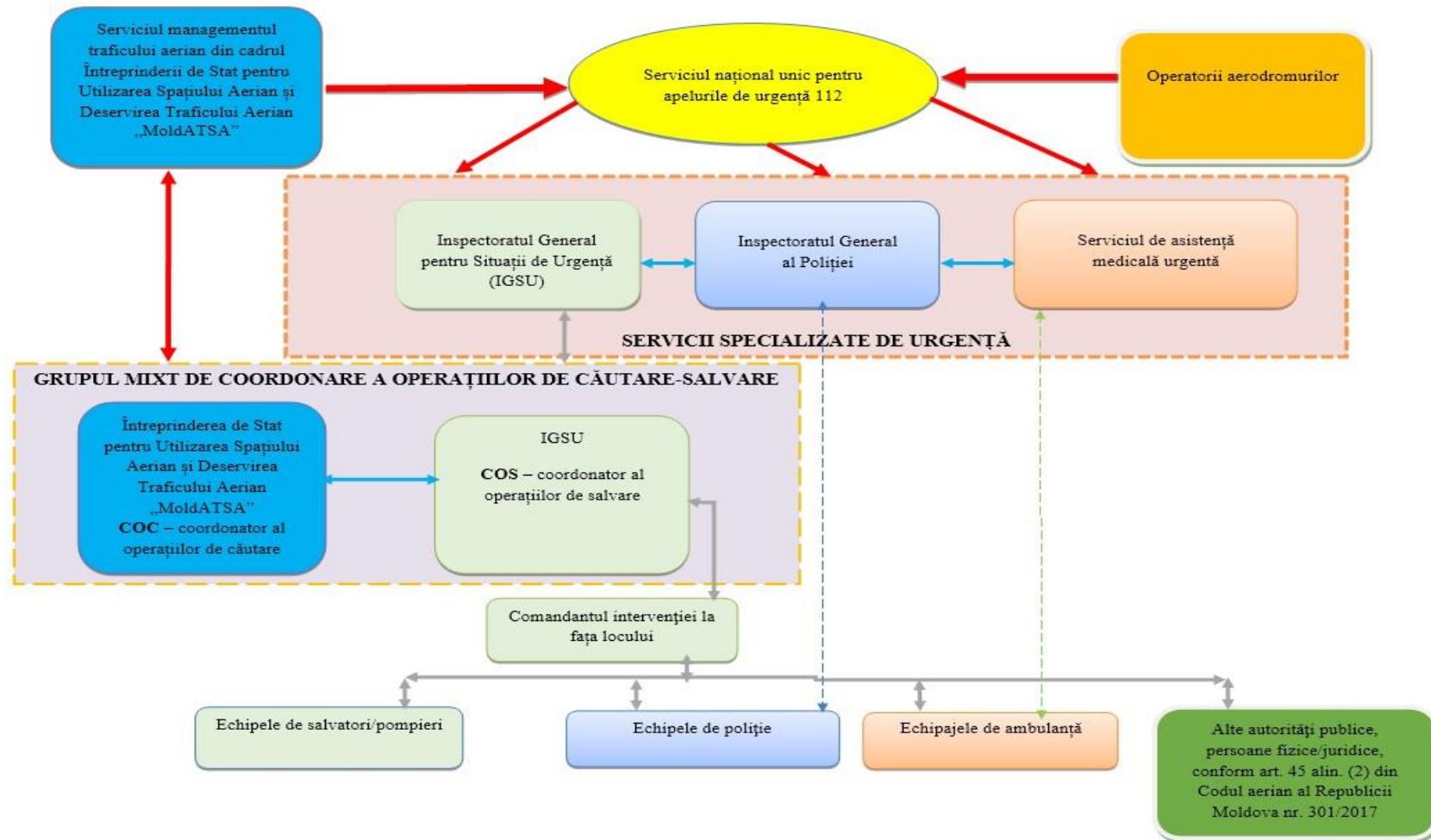
### SCHEMA DE ÎNȘTIINȚARE UTILIZATĂ ÎN CADRUL IGSU



### SCHEMA DE ÎNȘTIINȚARE UTILIZATĂ ÎN CADRUL Î. S. "MOLDATSA"



### SCHEMA CONEXIUNILOR DINTRE ENTITĂȚILE IMPLICATE ÎN PROCESUL DE CĂUTARE-SALVARE



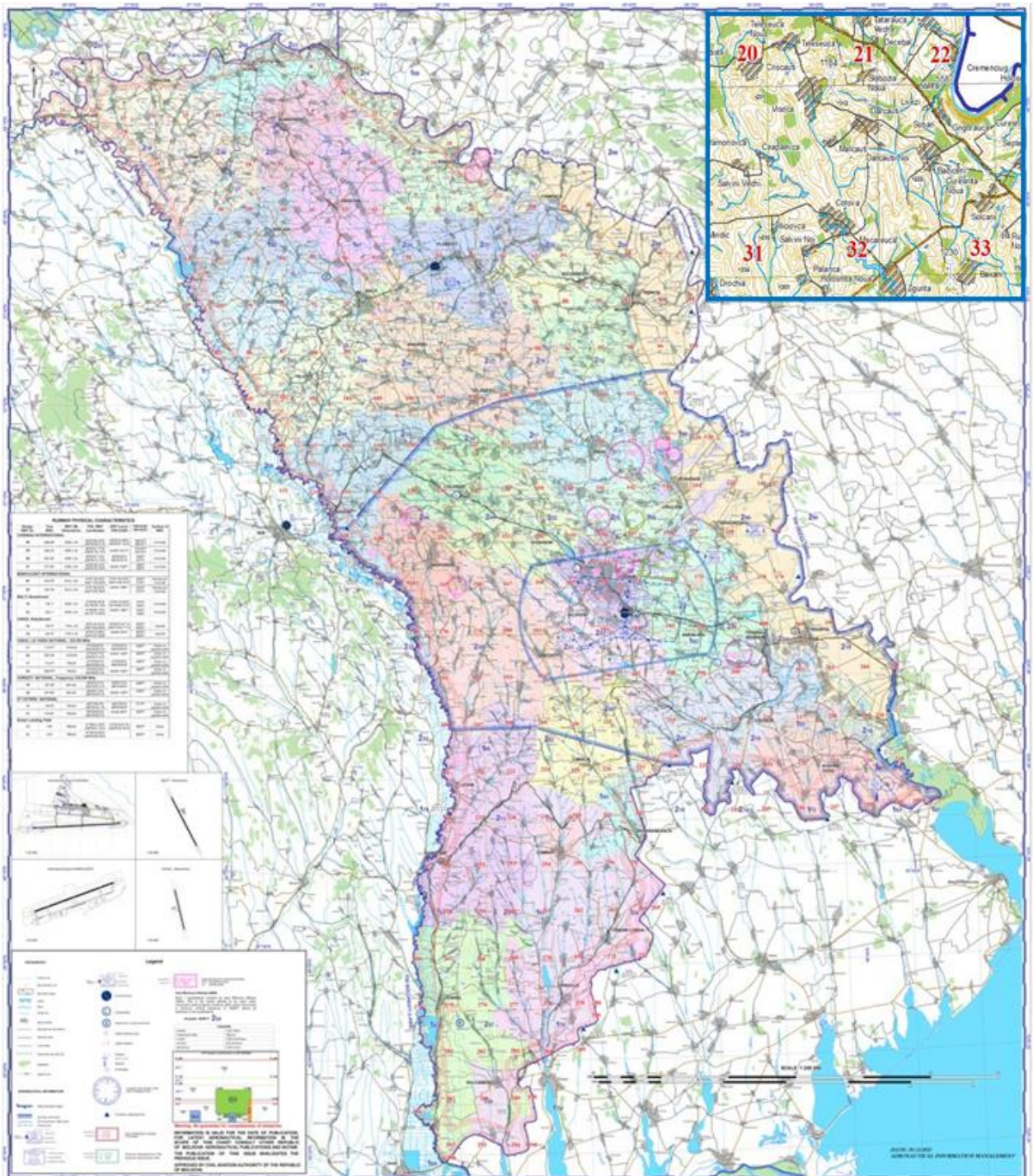
Anexa nr. 4 la Planul comun al operațiilor de căutare-salvare  
în cazul producerii unui accident aeronautic

**MANAGEMENTUL MISIUNII SPECIALE DE CĂUTARE ȘI SALVARE**

Faza de urgență	Acțiunile desfășurate					Termen
	COC	SNUAU 112	COS	CNAMUP	IGP	
Faza de incertitudine <b>(INCERFA)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. evaluează situația;</li> <li>2. întreprinde măsuri de verificare a poziției și stării de urgență a aeronavei;</li> <li>3. după caz, anunță faza de alertă.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. recepționează apelurile de la populație referitor la accidente aeronautice.</li> <li>2. transmite informațiile recepționate către COC și COS.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. recepționarea apelurilor parvenite SNUAU 112 și COC.</li> </ol>			Din momentul constatării
Faza de alertă <b>(ALERFA)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. continuă acțiunile de localizare a navei și stabilirea legăturii;</li> <li>2. notifică instituțiile desemnate în prezentul plan;</li> <li>3. alertează COS;</li> <li>4. declanșează faza de pericol.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. recepționează apelurile de la populație referitor la accidente aeronautice.</li> <li>2. transmite informațiile recepționate către COC și COS.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. recepționează notificarea prin intermediul CODR sau dispeceratelor IGSU;</li> <li>2. notifică CODR, CRIO;</li> <li>3. alertează echipele subdiviziunilor de intervenție fără dislocarea acestora în teritoriu.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. recepționarea solicitării parvenite de la 112 în cadrul Dispeceratului Comun de Urgență a CNAMUP;</li> <li>2. înștiințarea conducerii CNAMUP, conform schemei aprobate, despre declanșarea situației de urgență;</li> <li>3. informarea conducerii Ministerului Sănătății</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. recepționarea apelului de urgență parvenit de la Serviciul 112 în cadrul Dispeceratelor zonale;</li> <li>2. informarea conducerii subdiviziunii și structurilor ierarhic superioare despre declanșarea situației de urgență.</li> </ol>	Din momentul verificării informației

<p>Faza de pericol (DETRESFA)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. continuă acțiunile de localizare a aeronavei și stabilirea legăturii cu aceasta;</li> <li>2. stabilește caracterul și gravitatea situației de urgență eminente;</li> <li>3. stabilește tipul asistenței sau intervenției necesare de asigurat;</li> <li>4. confirmă necesitatea desfășurării misiunii speciale de intervenție și transmite în mod de urgență COS;</li> <li>5. prin intermediul sistemelor utilizate în cadrul întreprinderii, stabilește coordonatele geografice conform standardului internațional WGS - 84 sau zonei de intervenție și transmite COS;</li> <li>6. continuă acțiunile de localizare și stabilire a caracteristicilor aeronavei implicate în accidentul aviatic;</li> <li>7. solicită suportul altor aeronave aflate în zbor în FIR Chișinău în vederea facilitării acțiunilor de căutare-salvare prin monitorizarea permanentă a transmisiunilor radio și asistarea aeronavelor aflate în primejdie, în măsura posibilului;</li> <li>8. informează autoritățile naționale responsabile de investigarea accidentelor aeronautice.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. primește apelurile de la populație referitor la accidente aeronautice.</li> <li>2. transmite informațiile recepționate către IGSU;</li> <li>3. transmite informațiile despre accidentul aeronautic către CNAMUP și IGP.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. asigură remiterea forțelor și mijloacelor necesare din momentul confirmării pericolului de către COS, conform anexei nr.5;</li> <li>2. stabilește traseul de deplasare spre coordonatele sau zona stabilită de COC;</li> <li>3. acumulează informațiile aferente accidentului, în vederea efectuării recunoașterii și asigurării tehnicii securității echipelor implicate;</li> <li>4. asigură menținerea cooperării neîntrerupte între forțele participante la acțiunile de căutare și salvare;</li> <li>5. solicită antrenarea forțelor și mijloacelor suplimentare necesare realizării misiunii speciale de căutare-salvare;</li> <li>6. asigură repartizarea echipelor de intervenție pe direcții și sectoare pentru asigurarea lucrărilor de căutare pe întreaga zonă de producere a accidentului.</li> <li>7. asigură executarea acțiunilor de intervenție și lichidare a consecințelor situației de urgență conform responsabilităților și domeniilor de competență.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. alocarea resursei (la necesitate resurselor) proxime de locul accidentului;</li> <li>2. stabilirea comunicării și schimbului de informații cu dispeceratele IGP și IGSU;</li> <li>3. dirijarea cu echipele AMU de la locul accidentului și informarea cu privire la: numărul pacienților, gravitatea acestora, necesitatea de transportare către spital, etc.;</li> <li>4. alertarea de către Dispeceratul Comun de Urgență spitalele proxime din zonă cu privire la fluxul posibil de pacienți.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. alocarea resurselor în dependență de caracterul și gravitatea situației;</li> <li>2. asigură deplasarea la fața locului a echipelor/ angajaților Poliției din cadrul subdiviziunilor specializate și teritoriale ale IGP;</li> <li>3. asigură identificarea și stabilirea locului producerii accidentului aeronautic;</li> <li>4. asigură paza locului accidentului, cu încercuirea zonei de pericol și interzicerea accesului oricăror altor persoane și transportului, cu excepția celui special;</li> <li>5. efectuează blocarea căilor de acces în zona producerii accidentului și redirecționează traficul rutier pe alte trasee de ocolire pentru transport și persoane;</li> <li>6. asigurarea ordinii publice pe perimetru adiacent producerii accidentului;</li> <li>7. asigurarea (după caz) un „coridor” pentru evacuarea persoanelor, însoțirea coloanelor, precum și formarea filtrelor de trecere.</li> </ol>	<p>Din momentul confirmării pericolului</p>
---------------------------------------	--	--	--	---	---	---

**HARTA FIR A RM**



## **REFERINȚE LEGISLATIVE ȘI NORMATIVE DE BAZĂ**

1. Anexa 12 la Convenția privind aviația civilă internațională (Chicago, 1944);
2. Anexa 13 la Convenția privind aviația civilă internațională (Chicago, 1944);
3. Codul aerian al Republicii Moldova, nr. 301/2017;
4. Legea Inspectoratului General pentru Situații de Urgență, nr. 93/2007;
5. Legea nr. 267/1994, privind apărarea împotriva incendiilor;
6. Legea nr. 271/1994, cu privire la protecția civilă;
7. Legea nr. 320/2012 cu privire la activitatea Poliției și statutul polițistului;
8. Legea nr.174/2014, cu privire la organizarea și funcționarea Serviciului național unic pentru apelurile de urgență 112;
9. Legea ocrotirii sănătății nr. 411-XIII/1995;
10. Legea nr. 264-XVI/2005 cu privire la exercitarea profesiei de medic;
11. Hotărârea Guvernului nr. 137/2019, cu privire la organizarea și funcționarea Inspectoratului General pentru Situații de Urgență;
12. Hotărârea Guvernului nr. 547/2019 cu privire la organizarea și funcționarea Inspectoratului General al Poliției;
13. Hotărârea Guvernului nr. 243/2016, cu privire la crearea Serviciului național unic pentru apelurile de urgență 112;
14. Hotărârea Guvernului nr. 647/2018, privind aprobarea Regulamentului de interacțiune între Serviciul național unic pentru apelurile de urgență 112 și serviciile specializate de urgență;
15. Hotărârea Guvernului nr. 249/2021, pentru aprobarea Regulamentului privind organizarea Sistemului național de căutare-salvare în cazul producerii unui accident aeronautic;
16. Hotărârea Guvernului nr. 377/2015 cu privire la instituirea Centrului Național de Asistență Medicală Urgentă Prespitalicească;
17. Hotărârea Guvernului nr. 1387/2007 cu privire la aprobarea Programului unic al asigurării obligatorii de asistență medicală;
18. Hotărârea Guvernului nr. 192 din 24.03.2017 cu privire la aprobarea Codului deontologic al lucrătorului medical și farmacistului;
19. Proceduri pentru servicii de navigație aeriană Doc.4444, aprobate prin Ordinul AAC Nr. 03/GEN din 25.01.2017, publicat în Monitorul Oficial Nr. 78-84 din 17.03.2017;
20. Manualul Căutarea și Salvarea Internațională Aeronautică și Maritimă (IAMSAR) (OACI Doc. 9731- AN/9580);
21. Deciziile Comisiei Extraordinare în Sănătate Publică;
22. Ordinul Ministerului Sănătății, Muncii și Protecției Sociale nr. 430/2019 cu privire la Serviciul de Asistență Medicală Urgentă Prespitalicească din Republica Moldova;
23. Regulamentul de organizare și funcționare al IMSP CNAMUP, aprobat prin Ordinul Ministerului Sănătății, nr. 297 din 07 aprilie 2023;
24. Contractul de acordare a asistenței medicale (de prestare a serviciilor medicale) în cadrul asigurării obligatorii de asistență medicală (CNAM-CNAMUP); Alte acte legislative și normative ce stau la baza activității entităților implicate.

**ORGANELE DE COOPERARE CU ACTIVITATE PERMANENTĂ (24/7)**

**Din cadrul Î.S. "MOLDATSA":**

Grupul FMP/COC

(Flow Management Position/Coordonator al Operațiilor Căutare)

Coordonator al Operațiilor Căutare

Tel. (fix): +373 22 502 819

(fix): +373 22 525 935 (șef tură SMTA)

(mobil): +37378494006 (șef tură SMTA)

e-mail: [coc@moldatsa.md](mailto:coc@moldatsa.md)

[osup@moldatsa.md](mailto:osup@moldatsa.md)

**Din cadrul Inspectoratului General pentru Situații de Urgență:**

Dispeceratul „Centru” al DRCDI a IGSU

(mobil): 079604259

(fix): (022) 29-00-81

Coordonator al Operațiilor Salvare

Șef adjunct DRCDI (mobil) 079904229

Șef Dispecerat Centru (mobil) 079604375

[dispecerat.centru@igsu.gov.md](mailto:dispecerat.centru@igsu.gov.md)

[codr@igsu.gov.md](mailto:codr@igsu.gov.md)

**Din cadrul Inspectoratului General al Poliției:**

Dispeceratul Zonal Chișinău al IGP:

(mobil): 067-720-779

Dispeceratul Zonal Centru al IGP:

(mobil): 067-720-778

Dispeceratul Zonal Nord al IGP:

(mobil): 067-720-776

Dispeceratul Zonal Sud al IGP:

(mobil): 067-720-780

*Planul comun al operațiilor de căutare-salvare în cazul producerii unui accident aeronautic  
semnat la \_\_\_\_\_ în cinci exemplare, câte unul pentru fiecare parte.*

<b>Administrator al Î.S. "MOLDATSA"</b>  <b>Veaceslav FRUNZE</b>		<b>Șef al Inspectoratului General pentru Situații de Urgență al MAI</b>  <b>Alexandru OPREA</b>
--	--	---

<b>Director al I.P. „Serviciul Național Unic pentru Apelurile de Urgență 112”</b>  <b>Liviu OBOROC</b>		<b>Șef al Inspectoratului General al Poliției al MAI</b>  <b>Viorel CERNĂUȚEANU</b>
--	--	---

<b>Vicedirector dezvoltare, infrastructură și coordonare serviciu al IMSP CNAMUP</b>  <b>Iurie CRASIUC</b>
--