



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din _____ 2024

Chișinău

cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian

În temeiul art. 40 din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189) cu modificările ulterioare, Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian (se anexează).
2. Controlul asupra exercitării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

PRIM – MINISTRU

Dorin RECEAN

Contrasemnează:

Ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale

Andrei SPÎNU

Aprobat
prin Hotărârea Guvernului nr. ____/2024

Regulamentul privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian

Regulamentul privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian (*în continuare – Regulament*) transpune Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010 de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian (Text cu relevanță pentru SEE), nr. **CELEX 32010R0255**, publicat în Jurnalul Oficial al UE seria L 80/10 din 26.03.2010 astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2159 al Comisiei din 20 noiembrie 2017 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 255/2010 în ceea ce privește anumite trimiteri la dispoziții ale *OACI (în continuare - Organizația Aviației Civile Internaționale)*.

CAPITOLUL I OBIECTUL ȘI DOMENIU DE APLICARE

1. Prezentul Regulament stabilește cerințele de management al fluxului de trafic aerian (*în continuare - ATFM*), pentru optimizarea capacității disponibile a rețelei europene de management al traficului aerian din care face parte și Republica Moldova prin semnarea Convenției internaționale privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene EUROCONTROL (*în continuare - EATMN*) și pentru îmbunătățirea proceselor ATFM.

2. Prezentul Regulament se aplică în spațiul aerian al Republicii Moldova:

2.1. tuturor zborurilor care sunt prevăzute a fi efectuate sau care se efectuează ca trafic aerian general și, în tot sau în parte, în conformitate cu normele de zbor instrumental (IFR);

2.2. tuturor etapelor zborurilor menționate la subpct. 2.1. și ale managementului traficului aerian.

3. Prezentul Regulament se aplică următoarelor părți implicate în procesele ATFM sau agenților care acționează în numele acestora:

3.1. operatorilor de aeronave;

3.2. unităților de servicii de trafic aerian (*în continuare – ATS*);

3.3. serviciilor de informare aeronautică;

3.4. entităților implicate în managementul spațiului aerian;

3.5. structurilor de management al aeroporturilor;

3.6. unități centrale de ATFM instituite în cadrul EUROCONTROL;

3.7. unităților ATFM locale;

3.8. coordonatorilor de sloturi de pe aeroporturile coordonate.

4. În sensul prezentului Regulament, se aplică noțiunile din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 119/2023, Regulamentul privind alocarea sloturilor orare pe aeroporturile din Republica Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 462/2018, și următoarele noțiuni:

măsură de management al fluxului de trafic aerian (măsură ATFM) - o măsură luată în vederea gestionării fluxului de trafic aerian și a capacității;

operator - o persoană fizică sau juridică, organizație sau întreprindere care exploatează aeronave sau propune servicii de exploatare a acestora;

Zbor IFR - simbol utilizat pentru a desemna regulile de zbor instrumental;

birou de raportare al serviciilor de trafic aerian (ATS) - o unitate ATS creată cu scopul de a primi rapoarte referitoare la ATS și la planurile de zbor prezentate înainte de prima livrare a unei autorizații de control al traficului aerian;

unitate locală de gestionare a fluxului de trafic aerian (unitate ATFM locală) - o entitate de management al fluxului care acționează în numele uneia sau mai multor alte entități de management al fluxului, ca interfață între unitatea centrală de ATFM și o unitate ATS sau un grup de astfel de unități;

situație critică - o situație neobișnuită sau o criză care implică o pierdere considerabilă de capacitate a EATMN, un dezechilibru semnificativ între capacitatea EATMN și cerere, sau o disfuncție importantă a fluxului informațional într-una sau mai multe părți ale EATMN;

slot de plecare al gestionării fluxului de trafic aerian (slot de plecare ATFM) - o oră de decolare calculată atribuită de unitatea centrală de ATFM cu o marjă de timp gestionată de unitatea ATS locală;

orientarea pe rută și în trafic - politicile și procedurile de utilizare a rutelor de către aeronave;

plan de zbor multiplu - mai multe planuri de zbor pentru același zbor prevăzut între două aeroporturi;

configurarea sectorului unei unități de servicii de trafic aerian (ATS) - descrierea cvadridimensională a unui sector de spațiu aerian sau a unui grup de sectoare de spațiu aerian, ale unei unități ATS, care poate fi exploatată în mod permanent sau temporar;

timp de rulare pe aerodrom - valoarea predeterminată a intervalului de timp dintre momentul plecării din zona de staționare și momentul decolării, exprimată în minute și valabilă pe durata operațiunilor aeroportuare normale;

poziția de zbor actualizată - poziția unei aeronave, actualizată cu ajutorul datelor de supraveghere, al datelor din planul de zbor sau al rapoartelor de poziție;

autorizație de control al traficului aerian - autorizația acordată unei aeronave pentru a-și continua activitatea în condițiile specificate de o unitate de control al traficului aerian;

suspendarea planului de zbor - procesul inițiat de o entitate care efectuează ATFM pentru a se asigura că operatorul modifică planul de zbor înainte de efectuarea zborului;

serviciu aerian - un zbor sau o serie de zboruri pentru transportul de pasageri, de marfă sau de poștă efectuat în schimbul unei remunerații sau în temeiul unei închirieri;

registru de exploatare - registru al sistemului ATFM, transformat într-o bază de date pentru a permite căutarea rapidă a datelor ATFM;

CAPITOLUL II CADRUL DE GESTIONARE A FLUXULUI DE TRAFIC AERIAN

5. Planificarea, coordonarea și executarea măsurilor ATFM de către părțile menționate la pct. 3 trebuie să respecte următoarele dispoziții OACI:

5.1. Capitolul 3 punctul 3.7.5 (Air Traffic Flow Management) din anexa 11 la Convenția de la Chicago – Air Traffic Services (a 14-a ediție, iulie 2016, încorporând modificarea nr. 50A);

5.2. Capitolul 3 (ATS system capacity and air traffic flow management) din Doc. 4444 al OACI, intitulat Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM) (a 16-a ediție, 2016, încorporând modificarea nr. 7A);

5.3. Capitolul 8 punctul 8.3 (Exemptions from ATFM slot allocation) din Doc 7030, European (EUR) Regional Supplementary Procedures al OACI (a 5-a ediție, 2008);

5.4. Capitolul 8 punctul 8.4.1 litera (c) (Aircraft operator adherence to ATFM measures) din Doc 7030, European (EUR) Regional Supplementary Procedures al OACI (a 5-a ediție, 2008);

5.5. Capitolul 2 punctul 2.3.2 (Changes to EOBT) din Doc 7030, European (EUR) Regional Supplementary Procedures al OACI (a 5-a ediție, 2008).

6. ATFM se bazează pe următoarele principii:

6.1. Măsurile ATFM:

6.1.1. previn cererea excesivă de trafic aerian în comparație cu capacitatea declarată a sectoarelor de control al traficului aerian (ATC) și aeroporturilor;

6.1.2. utilizează la maximum capacitatea EATMN, în scopul de a optimiza eficiența EATMN și a reduce la minimum efectele defavorabile operatorilor;

6.1.3. optimizează capacitatea EATMN pusă la dispoziție prin dezvoltarea și aplicarea măsurilor de ameliorare a capacității de către unitățile ATS;

6.1.4. sprijină gestionarea situațiilor critice;

6.2. unitățile ATFM locale și unitatea centrală de ATFM (EUROCONTROL) sunt considerate ca făcând parte din funcția ATFM.

7. La alocarea sloturilor de plecare ATFM se acordă prioritate zborurilor în ordinea intrării lor planificate în zona în care se aplică măsura ATFM, cu excepția cazului în care anumite împrejurări specifice determină aplicarea unei alte reguli de prioritate, convenită în mod oficial și avantajoasă pentru EATMN.

8. Prevederile pct. 7 se pot aplica zborurilor care nu pot accepta opțiunea de redirecționare pentru a evita sau a descongiona zonele aglomerate, luând în considerare amplasarea și dimensiunile zonei aglomerate.

CAPITOLUL III OBLIGAȚII GENERALE

9. Furnizorul de servicii ATFM din Republica Moldova se asigură că funcția ATFM este disponibilă 24 de ore din 24 pentru toate părțile menționate la pct. 3.

10. Definiția și punerea în aplicare a măsurilor ATFM trebuie să fie compatibile cu cerințele de securitate și de apărare națională, pentru a se asigura eficiența planificării, alocării și utilizării spațiului aerian în beneficiul părților menționate pct. 3.

11. Pentru a optimiza utilizarea spațiului aerian, se stabilesc proceduri consecvente privind cooperarea între părțile implicate în funcția ATFM, unitățile ATS și entitățile implicate în managementul spațiului aerian.

12. Se redactează un document de referință care să cuprindă politicile, procedurile și descrierea orientării pe rută și în trafic. Dacă este cazul, publicarea disponibilității rutelor în publicațiile naționale de informare în domeniul aeronautic trebuie să fie în deplină concordanță cu respectivul document de referință.

13. Procedurile de solicitare a exceptării de la un slot de plecare ATFM se elaborează în conformitate cu dispozițiile OACI specificate la pct. 5. Procedurile respective trebuie coordonate cu unitatea centrală de ATFM și publicate în publicațiile naționale de informare în domeniul aeronautic.

CAPITOLUL IV OBLIGAȚII PENTRU UNITATEA CENTRALĂ DE ATFM

14. Furnizorul de servicii ATFM din Republica Moldova, prin încheierea acordurilor necesare se asigură că unitatea centrală de ATFM EUROCONTROL:

14.1. optimizează efectele generale asupra performanței EATMN prin planificarea, coordonarea și punerea în aplicare a măsurilor ATFM;

14.2. se consultă cu operatorii în privința definiției măsurilor ATFM;

14.3. asigură, împreună cu unitățile ATFM locale, implementarea efectivă a măsurilor ATFM;

14.4. identifică, în coordonare cu unitățile ATFM locale, rute alternative pentru a evita sau descongiona zonele aglomerate, ținând seama de efectele generale asupra performanței EATMN;

14.5. propune redirecționarea zborurilor ce ar optimiza efectul subpct. 14.4.

15. Furnizorul de servicii ATFM din Republica Moldova furnizează la timp operatorilor și unităților ATS informații cu privire la ATFM, inclusiv:

15.1. măsurile ATFM planificate;

- 15.2. impactul măsurilor ATFM asupra orei de decolare și profilul de zbor al fiecărui zbor;
- 15.3. monitorizează cazurile de absență a planurilor de zbor și de înregistrare a unor planuri multiple de zbor;
- 15.4. suspendă un plan de zbor atunci când, având în vedere marja de timp, slotul de plecare ATFM nu poate fi respectat și nu se cunoaște noua oră estimată de plecare din zona de staționare;
- 15.5. monitorizează numărul de excepții acordate în conformitate cu prevederile pct. 13.

CAPITOLUL V OBLIGAȚII GENERALE PENTRU UNITĂȚILE ATS

15. Atunci când trebuie aplicată o măsură ATFM, unitățile ATS se coordonează cu unitatea centrală de ATFM prin intermediul unității ATFM locale, pentru a garanta că, prin alegerea măsurii respective, se urmărește optimizarea efectelor generale asupra performanței EATMN.

16. Atunci când este necesar, birourile de raportare ale ATS trebuie să faciliteze schimbul de informații între piloți sau operatorii și unitatea centrală sau locală de ATFM.

17. Unitățile ATS garantează că măsurile ATFM aplicate aeroporturilor sunt coordonate cu structurile de management al aeroporturilor, pentru a asigura eficiența planificării și utilizării aeroportului în beneficiul părților menționate la pct. 3.

18. Unitățile ATS notifică unitățile centrale de ATFM EUROCONTROL, prin intermediul unității ATFM locale, toate situațiile care ar putea avea un impact asupra capacității de control al traficului aerian sau asupra cererii de trafic aerian.

19. Unitățile ATS furnizează la timp unității centrale de ATFM EUROCONTROL următoarele date și actualizări ulterioare, garantând calitatea acestora:

- 19.1. disponibilitatea spațiului aerian și structurile rutelor;
- 19.2. configurațiile și activările sectoarelor unității ATS;
- 19.3. timpii de rulare pe aerodrom;
- 19.4. capacitatea sectorului de control al traficului aerian și al aeroportului;
- 19.5. disponibilitatea rutelor, inclusiv cea rezultată din utilizarea flexibilă a spațiului aerian, în conformitate cu Regulamentul privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 190/2021;
- 19.6. pozițiile de zbor actualizate;
- 19.7. devierile de la planurile de zbor;
- 19.8. disponibilitatea spațiului aerian, inclusiv cea rezultată din utilizarea flexibilă a spațiului aerian, în conformitate cu Regulamentul privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 190/2021;
- 19.9. orele de decolare reale.

20. Datele trebuie puse la dispoziția părților menționate la pct. 3 și furnizate în mod gratuit către și de către unitatea centrală de ATFM EUROCONTROL.

- 21.** Unitatea ATS de pe aeroportul de plecare se asigură că:
- 21.1. dacă slotul de plecare ATFM se aplică unui zbor, slotul respectiv este inclus în autorizația de control al traficului aerian;
 - 21.2. zborurile respectă sloturile de plecare ATFM;
 - 21.3. zborurile care nu își respectă ora estimată de pornire din zona de staționare, ținând seama de marja de timp stabilită, nu sunt autorizate să decoleze;
 - 21.4. zborurile ale căror planuri de zbor au fost respinse sau suspendate nu sunt autorizate să decoleze.

CAPITOLUL VI OBLIGAȚII GENERALE PENTRU OPERATORI

22. Fiecare zbor prevăzut trebuie să fie acoperit de un singur plan de zbor. Planul de zbor înregistrat trebuie să reflecte în mod corect profilul zborului prevăzut.

23. Toate măsurile ATFM relevante și modificările aduse acestora trebuie incluse în operațiunea de zbor planificată și comunicate pilotului.

24. La plecarea de pe un aeroport care nu face obiectul unui slot de plecare ATFM, operatorii sunt responsabili de respectarea orelor estimate de pornire din zona de staționare, ținând seama de marja de timp prevăzută de dispozițiile OACI relevante menționate la pct. 5.

25. Dacă un plan de zbor a fost suspendat în conformitate cu pct. 15, subpct.15.4., operatorul aerian în cauză trebuie să ia măsuri pentru actualizarea sau anularea planului de zbor.

CAPITOLUL VII OBLIGAȚII GENERALE PENTRU STRUCTURILE DE MANAGEMENT AL AEROPORTURILOR

26. Structurile de management al aeroporturilor notifică unității centrale de ATFM, în mod direct sau prin intermediul unității ATFM locale sau al unităților ATS, sau în ambele moduri, toate situațiile care pot afecta capacitatea de control al traficului aerian sau cererea de trafic aerian.

27. Dacă notificarea se face în mod direct, aceasta informează unitatea ATFM locală și unitățile ATS.

CAPITOLUL VIII COERENȚA DINTRE PLANURILE DE ZBOR ȘI SLOTURILE AEROPORTURILOR

28. Furnizorul de servicii ATFM se asigură că, la cererea unui coordonator de sloturi de aeroport sau a structurii de management al aeroportului coordonat, unitatea centrală de ATFM sau unitatea ATFM EUROCONTROL locală le furnizează acestora, înainte de efectuarea unui zbor pe aeroportul respectiv, planul de zbor aprobat al zborului în cauză. Coordonatorii de sloturi de aeroport sau structura de management al aeroportului asigură accesul la planurile de zbor aprobate furnizate de unitatea centrală de ATFM sau de unitatea ATFM locală.

29. Înaintea zborului, operatorii transmit aeroporturilor de plecare și de sosire informațiile necesare pentru a permite realizarea unei corelări între indicativul de zbor specificat în planul de zbor și cel notificat pentru slotul de aeroport corespunzător.

30. Orice operator, structura de management al aeroportului și unitatea ATS are dreptul de a informa coordonatorul de sloturi de aeroport cu privire la cazurile de exploatare repetată a serviciilor aeriene la ore cu mult diferite față de sloturile de aeroport alocate sau de utilizare a sloturilor într-un mod substanțial diferit față de cel indicat în momentul alocării, dacă acest lucru produce daune aeroportului sau operațiunilor de trafic aerian.

31. Furnizorul de servicii ATFM din Republica Moldova, prin încheierea acordurilor necesare cu EUROCONTROL se asigură că unitatea centrală de ATFM informează coordonatorii de sloturi de aeroport în legătură cu cazurile de exploatare repetată a serviciilor aeriene la ore cu mult diferite

față de sloturile de aeroport alocate sau de utilizare a sloturilor într-un mod substanțial diferit față de cel indicat în momentul alocării, dacă acest lucru produce daune ATFM.

CAPITOLUL IX OBLIGAȚII PRIVIND SITUAȚIILE CRITICE

32. Furnizorul de servicii ATFM din Republica Moldova, prin încheierea acordurilor necesare cu EUROCONTROL se asigură că procedurile ATFM de gestionare a situațiilor critice sunt stabilite și publicate de unitatea centrală de ATFM pentru a reduce la minimum perturbările EATMN.

33. Pentru a face față situațiilor critice, unitățile ATS și structura de management al aeroportului sincronizează relevanța și conținutul procedurilor de urgență, inclusiv eventualele ajustări aduse regulilor de prioritate, cu operatorii afectați de evenimente critice.

34. Printre procedurile de urgență se numără:

34.1. măsuri de organizare și coordonare;

34.2. măsuri ATFM de gestionare a accesului la zonele afectate pentru a preveni cererea excesivă de trafic aerian în comparație cu capacitatea declarată a ansamblului sau a unor părți ale spațiului aerian sau ale aeroporturilor vizate;

34.3. circumstanțe, condiții și proceduri pentru aplicarea regulilor de prioritate pentru zboruri, care respectă interesele esențiale privind politica de securitate sau de apărare națională;

34.4. măsuri de redresare.

CAPITOLUL X MONITORIZAREA RESPECTĂRII MĂSURILOR ATFM

35. Furnizorii de servicii ATS și ATFM asigură că, atunci când procentul de respectare a sloturilor de plecare ATFM de pe un aeroport de plecare este de 80 % sau mai mic pe parcursul unui an, unitatea ATS de pe aeroportul respectiv furnizează informații relevante cu privire la cazurile de neconformitate și la măsurile luate pentru a asigura respectarea sloturilor de plecare ATFM. Aceste măsuri se indică într-un raport pe care furnizorii de servicii ATS și ATFM trebuie să-l prezinte Autorității Aeronautice Civile (*în continuare - AAC*), care îl vor prezenta ulterior Comisiei UE în conformitate cu aranjamentele încheiate.

36. Unitatea ATS de pe aeroportul vizat transmite informații relevante cu privire la cazurile de nerespectare a respingerii sau a suspendării planurilor de zbor pe acel aeroport și la măsurile luate pentru a asigura respectarea acestora. Aceste măsuri se indică într-un raport pe care furnizorii de servicii ATS și ATFM trebuie să-l prezinte AAC, care îl vor prezenta ulterior Comisiei UE în conformitate cu aranjamente încheiate.

37. Furnizorul de servicii ATFM din Republica Moldova, prin încheierea acordurilor necesare cu EUROCONTROL asigură că:

37.1. unitatea centrală de ATFM EUROCONTROL trimite o notificare statului membru care acordă exceptări în proporție de peste 0,6 % din totalul plecărilor anuale din statul membru respectiv;

37.2. în cazul în care un stat membru primește o notificare în temeiul subpt. 37.1., acesta întocmește și înaintează Comisiei UE un raport cu informații detaliate privind exceptările acordate.

38. Furnizorul de servicii ATFM din Republica Moldova, prin încheierea acordurilor necesare cu EUROCONTROL asigură că, în cazul identificării unei neconformități cu măsurile ATFM,

rezultate din aplicarea pct. 15 subpct. 15.3., unitatea centrală de ATFM informează operatorul cu privire la acest lucru.

39. Pentru fiecare caz de neconformitate cu măsurile ATFM, operatorii trimit unității centrale de ATFM un raport prezentând în detaliu circumstanțele care au dus la absența unui plan de zbor sau la înregistrarea unor planuri de zbor multiple, precum și măsurile luate pentru a corecta această situație.

40. Furnizorul de servicii ATFM din Republica Moldova, prin încheierea acordurilor necesare cu EUROCONTROL, asigură că unitatea centrală de ATFM întocmește un raport anual cu informații detaliate referitoare la absența planurilor de zbor sau la înregistrarea unor planuri de zbor multiple și că raportul respectiv este prezentat Comisiei UE.

41. AAC analizează anual conformitatea cu măsurile ATFM pentru a garanta că părțile menționate la prevederile pct. 3 respectă măsurile respective într-o măsură mai mare.

CAPITOLUL XI EVALUAREA PERFORMANȚEI

42. La punerea în aplicare a prevederilor Capitolului X, furnizorul de servicii ATFM din Republica Moldova, prin încheierea acordurilor necesare cu EUROCONTROL se asigură că unitatea centrală de ATFM întocmește rapoarte anuale care să indice calitatea ATFM și care trebuie să conțină informații privind:

- 42.1. cauzele măsurilor ATFM;
- 42.2. impactul măsurilor ATFM;
- 42.3. conformitatea cu măsurile ATFM;
- 42.4. contribuțiile părților menționate la pct. 3 la optimizarea efectului general al rețelei.

43. Furnizorul de servicii ATFM din Republica Moldova, prin încheierea acordurilor necesare cu EUROCONTROL se asigură că unitatea centrală de ATFM creează și întreține o arhivă care conține datele ATFM enumerate la pct. 19, planuri de zbor, registre de exploatare și date contextuale relevante.

44. Furnizorul de servicii ATFM din Republica Moldova, prin încheierea acordurilor necesare cu EUROCONTROL se asigură că datele menționate la pct. 42 se păstrează timp de 2 ani de la data transmiterii lor și se pun la dispoziția Comisiei UE, a statelor membre, a unităților ATS și a operatorilor. Aceste date sunt puse la dispoziția coordonatorilor și operatorilor de aeroporturi pentru a-i sprijini în evaluarea periodică a capacității declarate.

CAPITOLUL XII CERINȚE DE SIGURANȚĂ

45. Furnizorul de servicii ATFM din Republica Moldova, asigură că, înainte de orice modificare semnificativă a sistemelor și procedurilor ATFM, se efectuează o evaluare a siguranței.

46. Evaluarea siguranței va include identificarea, evaluarea și atenuarea riscurilor, precum și evaluarea unui proces de gestionare a siguranței care vizează întregul ciclu de viață al sistemului de management al traficului aerian.

CAPITOLUL XIII CERINȚE SUPPLEMENTARE

47. Managementul părților menționate la pct. 3 implicat în activitățile ATFM asigură că personalul:

47.1. este informat în mod corespunzător cu privire la dispozițiile prezentului Regulament;

47.2. beneficiază de pregătire adecvată și dispune de competențele necesare pentru a-și îndeplini atribuțiile.

48. Managementul părților menționate la pct. 3 implicat în activitățile ATFM ia măsurile necesare pentru a asigura că:

48.1. se elaborează și actualizează manuale de operare care conțin instrucțiunile și informațiile necesare pentru a permite personalului lor operațional să aplice dispozițiile prezentului Regulament;

48.2. se asigură că manualele respective sunt coerente, accesibile și ținute la zi, actualizarea și distribuția lor făcând obiectul unui management adecvat al calității și al configurării documentației;

48.3. se asigură că metodele de lucru și procedurile de operare sunt conforme cu prezentul Regulament.

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul de act normativ este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) în comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă (AAC).

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ

Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian este elaborat în scopul armonizării cadrului normativ național cu standardele Uniunii Europene, obligativitatea racordării cadrului normativ național cu acquis-ul comunitar pe domeniul aviației civile conform Anexei III al Acordului privind spațiul aerian comun între Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova (*în continuare ASAC*), semnat la Bruxelles, pe 26.06.2012, ratificat prin Legea nr. 292/2012.

Scopul prezentului proiect este transpunerea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010 de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian (Text cu relevanță pentru SEE), număr CELEX: 32010R0255, publicat în Jurnalul Oficial al UE L 80 din 26.03.2010, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2159 al Comisiei din 20 noiembrie 2017 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 255/2010 în ceea ce privește anumite trimiteri la dispoziții ale OACI (Text cu relevanță pentru SEE.).

Necesitatea transunerii acestuia derivă din prevederile Anexei III la ASAC, Capitolul B „Managementul Traficului Aerian”, Planul de acțiuni al Guvernului pentru anul 2024, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 887/2023 (acțiunea nr.318), și respectiv Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la UE pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 829/2023 (acțiunea nr. 5 din Capitolul 14 POLITICA DE TRANSPORT, CLUSTERUL 4 AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATEA SUSTENABILĂ).

În sensul prezentului Regulament, se aplică prevederile din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 119/2023, Regulamentul privind alocarea sloturilor orare pe aeroporturile din Republica Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 462/2018.

2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

Temei special pentru prezentul proiect de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian servesc dispozițiile art. 76 din Legea nr. 100/2017 care stabilesc reexaminarea în vederea actualizării actelor normative, pentru evaluarea compatibilității cu alte acte normative în vigoare la momentul reexaminării, precum și cu reglementările legislației UE, în conformitate cu angajamentele internaționale ale Republicii Moldova.

Actele normative din domeniul Managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană:

1. Codul aerian al RM nr. 301/2017;

2. 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;
3. Regulamentul privind alocarea sloturilor orare pe aeroporturile din Republica Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 462/2018.

În cadrul normativ național nu este transpus actualmente un șir de regulamente europene, precum și Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010 de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2159 al Comisiei din 20 noiembrie 2017 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 255/2010 în ceea ce privește anumite trimiteri la dispoziții ale OACI.

Semnarea la Bruxelles la 26 iunie 2012 a ASAC, Republica Moldova și-a asumat obligația de a ajusta cadrul normativ național în domeniul aviației civile la cel european prin implementarea actelor normative europene stabilite în Anexa III, incluzând și alinierea la conceptul unui spațiu aerian operativ și integrat precum „Cerul unic european”.

Acest lucru a devenit și mai important în contextul în care Republica Moldova a devenit stat-candidat pentru aderarea la UE, statut confirmat de către Consiliul European la 23 iunie 2022. Astfel, procesul de transpunere a acquis-ului european, inclusiv în domeniul aviației civile, trebuie să fie prevăzut și implementat și la nivel național.

În acest sens, pentru realizarea obligației statutului asumat prin ASAC, este necesară transpunerea în cadrul normativ național a Regulamentului (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010.

Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010 vine cu **propuneri de soluționare a unor probleme prioritare pentru Republica Moldova**, precum:

- optimizarea capacității disponibile a rețelei de management al traficului aerian pentru îmbunătățirea proceselor management al fluxului de trafic aerian (*în continuare - ATFM*);
- reducerea la minimum perturbările, prin intermediul procedurilor tehnice de planificare/management pentru stabilirea unor condiții de siguranță în procesul ATFM;
- stabilirea unor norme comune pentru utilizarea flexibilă a spațiului aerian;
- optimizarea capacităților disponibile;
- cooperarea eficientă între unitatea centrală de ATFM, unitățile de servicii de trafic aerian, operatorii aerieni și structurile de management ale aeroporturilor.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Regulamentul (UE) nr.255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010 de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian (Text cu relevanță pentru SEE) vine *cu măsurile de ATFM*, care are următoarele **obiective**:

- prevenirea cererii excesive de trafic aerian în comparație cu capacitatea declarată a sectoarelor de control al traficului aerian (ATC) și aeroporturilor;
- utilizarea la maximum a capacității rețelei europene de management al traficului aerian (*în continuare - EATMN*), în scopul de a optimiza eficiența EATMN și a reduce la minimum efectele defavorabile operatorilor;
- optimizarea capacității EATMN pusă la dispoziție prin dezvoltarea și aplicarea măsurilor de ameliorare a capacității de către unitățile de servicii de trafic aerian (*în continuare – ATS*);
- suportul la gestionarea situațiilor critice.

Unitățile ATFM locale și unitatea centrală de ATFM (EUROCONTROL) sunt considerate ca făcând parte din funcția ATFM. Furnizorul de servicii ATFM din Republica Moldova este Întreprinderea de Stat pentru Utilizarea Spațiului Aerian și Deservirea Traficului Aerian

"MOLDATSA" (Î.S. „MoldATSA”), care asigură că funcția de ATFM să fie disponibilă 24 de ore din 24 pentru operatorii de aeronave, unitățile de servicii de trafic aerian, serviciile de informare aeronautică, entitățile implicate în managementul spațiului aerian, structurile de management a aeroporturilor; unitățile centrale instituite în cadrul EUROCONTROL, unitățile ATFM locale, precum și coordonatorilor de sloturi de pe aeroporturile coordonate.

Rezultatele scontate după adoptarea și implementarea prezentului proiect de act normativ, se urmărește în continuare a fi:

- Furnizarea de servicii ATFM 24/24, asigurând condiții de maximă siguranță;
- Optimizarea proceselor la planificare, coordonare și punerea în aplicare a măsurilor ATFM, în baza coordonării operative între unitățile ATS;
- Stabilirea rutelor și crearea disponibilității spațiului aerian;
- Gestionarea și monitorizarea devierilor de la planurile de zbor;
- Monitorizarea cazurilor de absență a planurilor de zbor și de înregistrare a unor planuri multiple de zbor;
- Asigurarea creării și publicării procedurilor ATFM de gestionare a situațiilor critice pentru a reduce la minimum perturbările EATMN;
- Creșterea nivelului respectării sloturilor de plecare ATFM, prin îmbunătățirea nivelului de punctualitate a zborurilor și o mai bună coordonare între planurile de zbor și sloturile orare;
- Diminuarea riscurilor în cadrul sistemului de management al traficului aerian și creșterea nivelului de siguranță prin procesele de monitorizare și coordonare între entitățile implicate.

Proiectul prevede următoarele norme:

- **Obligațiile generale pentru unitatea centrală de ATFM**

Furnizorul de servicii ATFM din Republica Moldova, prin încheierea acordurilor necesare se asigură că unitatea centrală de ATFM EUROCONTROL optimizează efectele generale asupra performanței EATMN prin:

- planificarea, coordonarea și punerea în aplicare a măsurilor ATFM, se consultă cu operatorii în privința definirii măsurilor ATFM, asigură, împreună cu unitățile ATFM locale, implementarea efectivă a măsurilor ATFM;
- identifică, în coordonare cu unitățile ATFM locale, rute alternative pentru a evita sau descongese zonele aglomerate, ținând seama de efectele generale asupra performanței EATMN;
- propune redirectionarea zborurilor ce ar optimiza efectul;
- furnizează la timp operatorilor și unităților ATS informații cu privire la ATFM, inclusiv măsurile ATFM planificate;
- impactul măsurilor ATFM asupra orei de decolare și profilul de zbor al fiecărui zbor;
- monitorizează cazurile de absență a planurilor de zbor și de înregistrare a unor planuri multiple de zbor;
- suspendă un plan de zbor atunci când, având în vedere marja de timp, slotul de plecare ATFM nu poate fi respectat și nu se cunoaște noua oră estimată de plecare din zona de staționare.

- **Obligațiile generale ale unităților serviciilor de trafic aerian (ATS)**

Unitățile ATS trebuie să se coordoneze – prin intermediul unității locale ATFM – cu unitatea centrală de ATFM atunci când aplică o măsură ATFM, pentru a se asigura că măsura selectată va optimiza performanța generală a rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN)*.

Unitățile ATS trebuie să informeze unitatea centrală de ATFM cu privire la toate situațiile care ar putea avea un impact asupra capacității de control al traficului aerian sau asupra cererii de trafic aerian.

Unitățile ATS trebuie să ofere unității centrale de ATFM diverse date și actualizări ulterioare, inclusiv, printre altele:

- disponibilitatea spațiului aerian și structurile rutelor;
- capacitatea sectorului de control al traficului aerian și al aeroportului;
- disponibilitatea rutelor;
- devieri de la planurile de zbor;
- disponibilitatea spațiului aerian.

Lista completă de date trebuie să fie pusă la dispoziția părților implicate în procesele ATFM menționate mai sus și furnizate în mod gratuit și de către unitatea centrală de ATFM.

- **Obligații generale ale operatorilor**

Toate măsurile ATFM relevante și modificările aduse planurilor de zbor înregistrate trebuie să fie incluse în operațiunea de zbor planificată și comunicate pilotului. Atunci când un plan de zbor este suspendat, deoarece slotul de plecare ATFM nu poate fi îndeplinit, operatorul în cauză trebuie să ia măsuri pentru actualizarea sau anularea planului de zbor.

- **Coerența dintre planurile de zbor și sloturile aeroportului**

Furnizorul de servicii ATFM trebuie să se asigure că, la cererea unui coordonator de sloturi de aeroport sau a unui organism de gestionare a unui aeroport coordonat, unitatea centrală de ATFM sau unitatea ATFM locală le furnizează acestora, înainte de efectuarea unui zbor pe aeroportul respectiv, planul de zbor aprobat al zborului în cauză.

- **Situațiile critice**

Furnizorul de servicii ATFM trebuie să asigure crearea și publicarea procedurilor ATFM de gestionare a situațiilor critice pentru a reduce la minimum perturbările EATMN.

Pentru a face față situațiilor critice, unitățile ATS și organismele de gestionare a aeroporturilor vor coordona conținutul procedurilor de urgență cu operatorii afectați de astfel de evenimente critice.

- **Monitorizarea respectării măsurilor ATFM**

Furnizorul de servicii ATFM trebuie să se asigure că aeroporturile respectă sloturile de plecare ATFM. În cazul în care aderența este de 80 % sau mai puțin pe parcursul unui an, unitățile ATS de pe aeroportul respectiv trebuie să detalieze acțiunile întreprinse pentru asigurarea aderenței viitoare.

Unitatea ATS dintr-un aeroport este, de asemenea, responsabilă pentru furnizarea informațiilor relevante cu privire la cazurile de nerespectare a respingerii sau a suspendării planurilor de zbor pe acel aeroport.

- **Cerințe de siguranță** - evaluarea siguranței, atenuarea riscurilor în cadrul sistemului de management al traficului aerian.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

În cadrul normativ național nu este transpus actualmente un șir de regulamente europene precum și Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010 de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian (Text cu relevanță pentru SEE), număr CELEX: 32010R0255, publicat în Jurnalul Oficial al UE L 80 din 26.03.2010, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2159 al Comisiei din 20 noiembrie 2017 de

modificare a Regulamentului (UE) nr. 255/2010 în ceea ce privește anumite trimiteri la dispoziții ale OACI (Text cu relevanță pentru SEE).

Acest lucru a devenit și mai important în contextul în care Republica Moldova a devenit stat-candidat pentru aderarea la UE. Astfel, procesul de transpunere a acquis-ului european, inclusiv în domeniul aviației civile, trebuie să fie unul cât se poate mai aproape și cât se poate mai rapid posibil.

În acest sens, pentru realizarea obligației statutului asumat prin ASAC, este necesară transpunerea în cadrul normativ național a Regulamentului (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010.

În contextul în care Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010 vine cu propuneri de soluționare a unor probleme concrete, sunt prioritare și pentru Republica Moldova, optimizarea capacității disponibile a rețelei de management al traficului aerian pentru îmbunătățirea proceselor ATFM, și reducerea la minimum perturbările, prin proceduri tehnice de planificare/management pentru stabilirea unor condiții de siguranță în procesul ATFM, stabilirea a unor norme comune pentru utilizarea flexibilă a spațiului aerian, optimizarea capacităților disponibile și prin cooperarea eficientă între unitatea centrală de ATFM, unitățile de servicii de trafic aerian, operatorii aerieni și structurile de management ale aeroporturilor.

4. Analiza impactului de reglementare

Proiectul a fost examinat în cadrul ședinței Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător la data de 30 iulie 2024. Urmare a examinării, proiectul de act normativ și nota de fundamentare au fost susținute.

4.1. Impactul asupra sectorului public

Impactul asupra sectorului public este determinat prin creșterea eficienței pentru o mai bună coordonare, o livrare mai rapidă a serviciilor oferite și o implicare mai mare a utilizatorilor în sectorul public. Deși sectorul public trebuie să inoveze pentru a satisface cererea tot mai mare a cetățenilor, inovarea în acest sector se definește prin optimizarea capacităților disponibile și prin cooperarea eficientă între unitatea centrală de ATFM, unitățile de servicii de trafic aerian, operatorii aerieni și structurile de management ale aeroporturilor

Regulamentul privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian prevede optimizarea capacității disponibile a rețelei europene de management al traficului aerian din care face parte și Republica Moldova prin semnarea Convenției internaționale privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene EUROCONTROL și pentru îmbunătățirea proceselor ATFM.

În măsura în care aspectele de mediu pot fi luate în considerare în parametrii de coordonare și dacă deservirea la nivel regional poate fi asigurată integral în cadrul obligațiilor de serviciu public se exclude posibilitatea ca astfel de reguli să ducă la discriminări în procesul de alocare a sloturilor. Prin urmare, este necesar să se limiteze posibilitatea de a se recurge la regulile locale. Toate constrângerile tehnice, operaționale, de performanță și de mediu care trebuie aplicate de coordonatori sau facilitatori trebuie definite în parametrii de coordonare, încurajând o mai bună utilizare a capacității aeroportuare și a capacităților de conexiune dintre aeroporturi.

Importanța cooperării interinstituționale este o obligație necesară ordinară. În cadrul sectorului public, trebuie înțeleasă și ca un mijloc prin care este necesar să se facă față măsurilor actuale de solicitare și, pe termen lung, aceasta este utilă pentru a răspunde unei mai bune organizări, unor măsuri de supraveghere și de îmbunătățire a performanțelor în procesul de ATFM.

Optimizarea capacității aeroportuare și stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană determină cooperarea și îmbunătățirea nivelului de punctualitate a zborurilor și o mai bună coordonare între planurile de zbor și sloturile orare.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea prezentului proiect de act normativ nu necesită cheltuieli financiare suplimentare din bugetul de stat.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Implementarea cerului unic european are un impact major asupra procesului de alocare a sloturilor orare. Pe de o parte, impunerea unor scheme de performanță în cadrul cărora aeroporturile, furnizorii de servicii de navigație aeriană și utilizatorii spațiului aerian sunt supuși unor măsuri de supraveghere și de îmbunătățire a performanțelor și, pe de altă parte, funcția de administrare a rețelei, bazată pe instituirea unei rețele europene a rutelor și pe un management centralizat al traficului aerian.

Cu privire la impactul financiar asupra sectorului privat, implică cheltuieli pentru activitățile resurselor umane, raportată la capacitatea instituțională, aspect firesc, fiind cheltuieli ordinare necesare pentru o activitate progresivă.

Mecanismul de funcționare a acestui Regulament UE este implementat prin procesele și procedurile deja existente și aplicabile în Republica Moldova privind managementul fluxului de trafic aerian. Prin urmare, nu produce nici un impact economic și financiar asupra sectorului public și privat.

Operatorii aerieni în continuare au obligația să respecte sloturile ATFM, controlorii de trafic aerian continuă să stea la straja respectării sloturilor, asigurând supravegherea și monitorizarea în continuare acestui proces, performanța respectării sloturilor cum se monitoriza, în continuare va fi monitorizată.

Toate coordonările între ATS și Dispeceratul Central al aerodromului Chișinău cum se realizau - în continuare va fi aceeași procedură după aprobarea Hotărârii de Guvern, doar fiind reglementate și în cadrul normativ național. De asemenea, comunicarea și colaborarea cu EUROCONTROL NM (*Network Operations*) (unitatea centrala AFTN) cum procedural era executată, în continuare va fi aceeași procedură respectată.

Astfel, industria activează deja conform normelor europene, apriori transpunerii reglementărilor la nivel național, reieșind din angajamentele asumate de Republica Moldova în calitate de stat membru al Organizației Aviației Civile Internaționale și angajamentelor asumate prin semnarea Acordului între Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova, în iunie 2012. În caz contrar, ne conformarea prevederilor cadrului normativ UE de către operatorii naționali, există riscul la realizarea cerințelor și operațiunilor aeriene internaționale, cauzate de tergiversarea procesului de transpunere/armonizare a cadrului normativ național cu cel european.

Astfel, putem menționa că Regulamentul UE nr.255/2010 este implementat în Uniunea Europeană de 14 ani, în Republica Moldova prevederile acestui Regulament UE, de facto deja este implementat procedural din anul 2018, în baza acordului semnat între Î.S. „MOLDATSA” și EUROCONTROL, deși și anterior, până în anul 2018, de asemenea era o colaborare pe acest segment între Î.S. „MOLDATSA” și EUROCONTROL prin aplicarea procedurilor CFMU (Central Flow Management Unit), care ulterior a devenit Network Manager.

Informațiile cu privire la aplicarea măsurilor de management al fluxului de trafic aerian în Republica Moldova sunt publicate în AIP MOLDOVA, Partea ENR 1.9.

În concluzie, impactul economic - financiar asupra sectorului privat stabilește cerințele doar celor implicați în aplicarea și implementarea măsurilor de management al fluxului de trafic aerian (ATFM). La etapa actuală, aceste instituții în Republica Moldova sunt Î.S. „MOLDATSA”, Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, operatorii aerieni și Autoritatea Aeronautică Civilă. Alți întreprinzători din sectorul privat nu sunt afectați.

În contextul în care prevederile Regulamentului UE nr.255/2010 de facto sunt deja implementate în Republica Moldova, astfel, resursele umane și resursele necesare deja sunt asigurate, iar aprobarea și intrarea în vigoare a Hotărârii de Guvern nu va impune crearea de noi structuri organizatorice, noi funcții, noi poziții operaționale, în cadrul Î.S. „MOLDATSA”, Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, în cadrul operatorilor aerieni, precum și în cadrul Autorității Aeronautice Civile.

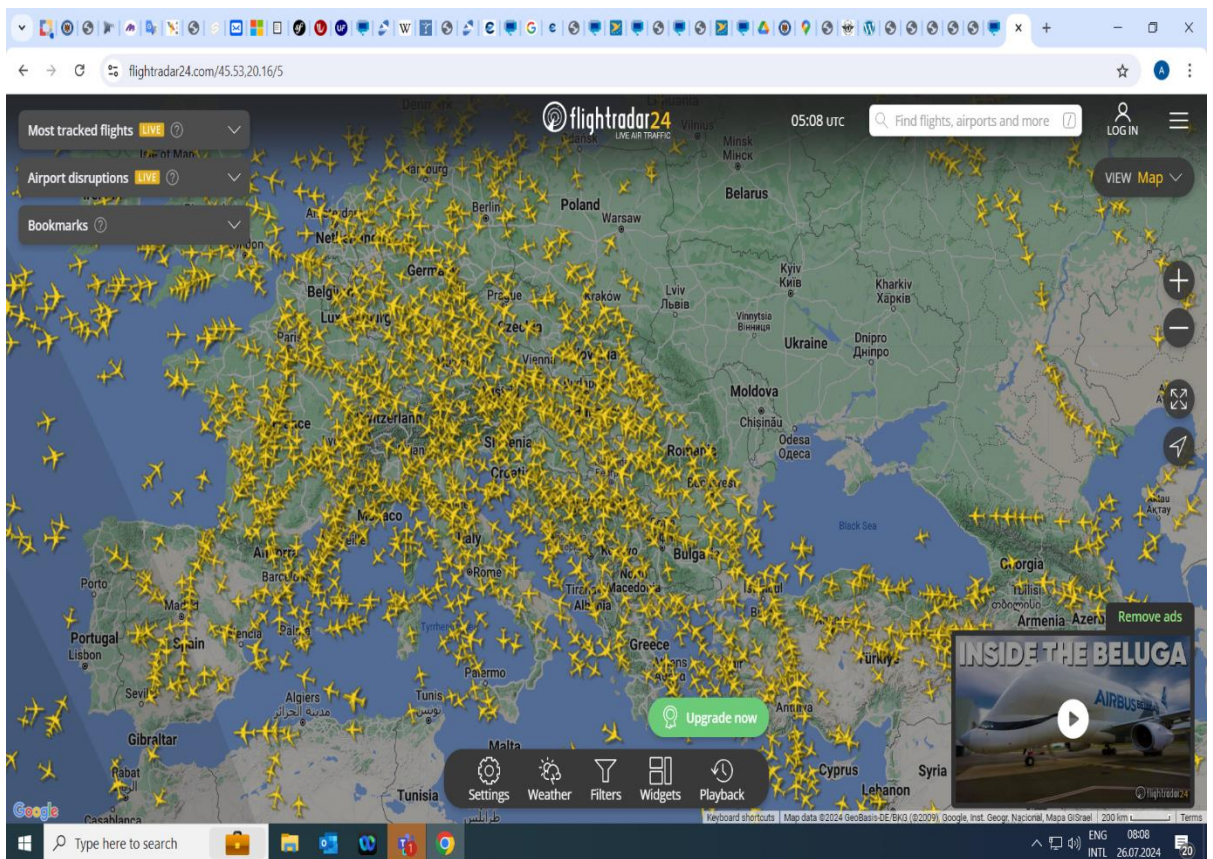
Drept urmare, nu va avea impact economic și financiar asupra acestora sau în bugetele acestor organizații, resursele financiare deja sunt prevăzute la cheltuielile pentru salarizarea și menținerea competențelor personalului angajat în funcțiile legate de ATFM (cheltuieli pentru resursele umane).

Deci, cheltuielile și costurile adiționale față de cele care sunt anual alocate pentru resursele umane implicate în procesele ATFM nu sunt necesare.

Importanța rolului managementului fluxului de trafic aerian, (*redată la un nivel complex – funcțional în imaginea de mai jos, reflectă importanța colaborării Managerului Rețelei EUROCONTROL cu furnizorii ATFM locali*) este determinată prin faptul că în lipsa unei gestionări centralizate și adecvate la nivel strategic a fluxurilor și capacităților ar crea un colaps total.

Astfel, obligațiile pentru transportatorii aerieni în ceea ce privește transmiterea informațiilor către coordonator și facilitatorul de programe de operare sunt oportune. În cazul în care se omit informații sau se transmit informații false ori înșelătoare determină impedimente în activitatea managerială a traficului aerian, cu impact negativ atât asupra părților implicate în procesul de ATFM cât și asupra sectorului public. De aceea coerența și informația pertinentă este obligatorie pentru entitățile implicate în managementul fluxului de trafic aerian.

Imaginea: Colaborarea Managerului Rețelei EUROCONTROL cu furnizorii de ATFM locali

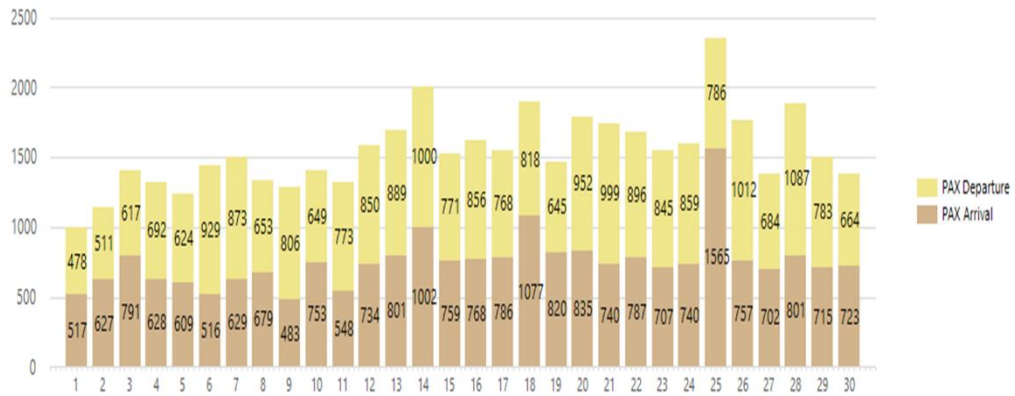


4.4. Impactul social

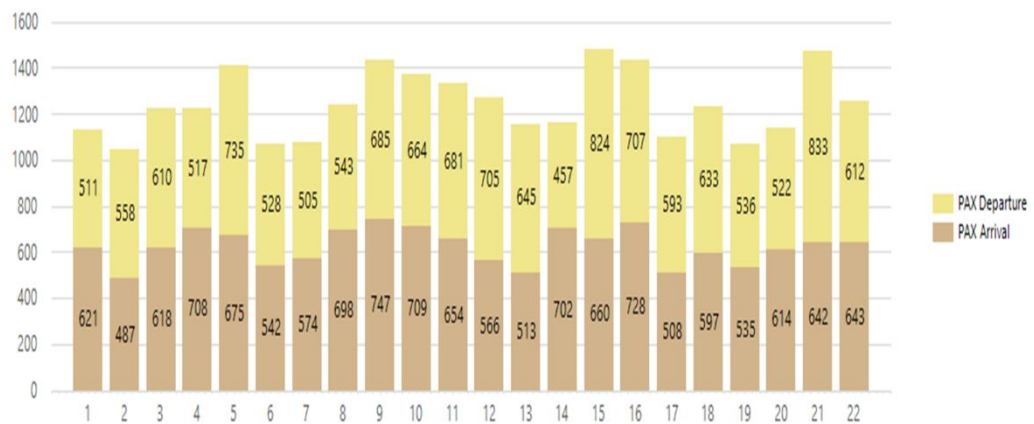
Pe măsura creșterii numărului de pasageri (*se anexează graficele fluxului de pasageri per oră pentru perioada anilor 2023 - 2024*) și pentru a face față cererii tot mai mare a cetățenilor, contribuția în acest sector se definește prin cooperarea în simbioză, necesitatea planificării coerente, coordonării și punerii în aplicare a măsurilor ATFM, de comun cu operatorii, cu unitățile ATFM locale, fapt ce determină implementarea efectivă a măsurilor ATFM pentru asigurarea și menținerea unui nivel ridicat de siguranță al aviației, dar și măsuri echilibrate pentru mediul social.

Graficele fluxului de pasageri per oră pentru perioada 2023- 2024

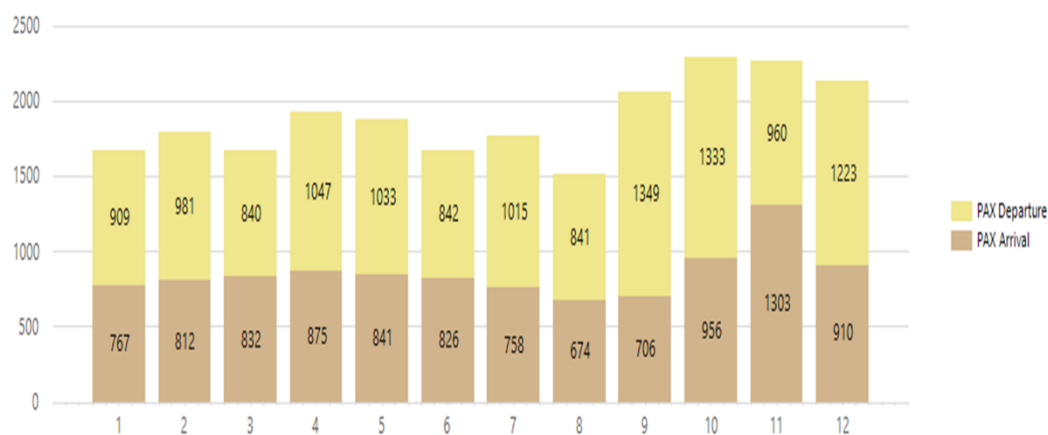
Summer 2023 (26.03.2023-21.10.2023) Maximum PAX per hour (UTC)



Winter 2023 (29.10.2023-30.03.2024) Maximum PAX per hour (UTC)



Summer 2024 (31.03.2024-02.11.2024) Maximum PAX per hour (UTC)



Astfel, impactul social, indiferent de categoria duratei termenului necesită a fi unul pozitiv, care poate fi evaluat prin indicatorii de monitorizare raportați la punctualitatea zborurilor, reducerea la minimum a perturbărilor apărute, eficiența și operativitatea în coordonare între entități.

Rezultatul scontat este crearea unui mediu de siguranță în procesul de ATFM, acordând servicii calitative și sigure, fără careva dificultăți și întâzieri minime.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Nu este aplicabil.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este aplicabil.

4.5. Impactul asupra mediului

Prezentul Regulament prevede norme la gestionarea fluxului de trafic aerian și a capacității, și nu include prevederi asupra mediului sau cu impact asupra mediului.

Impactul asupra mediului fiind determinată de procesul firesc al activității de transport aerian, generate de activitățile aeronautice civile (emisiile de dioxid de carbon CO₂, zgomot).

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu au fost identificate.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Prezentul Regulament stabilește cerințele de management al fluxului de trafic aerian, pentru optimizarea capacității disponibile a rețelei europene de management al traficului aerian și pentru îmbunătățirea proceselor ATFM.

Prezentul proiect **transpune total** Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010 de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian (Text cu

relevantă pentru SEE), număr CELEX: 32010R0255, publicat în Jurnalul Oficial al UE L 80 din 26.03.2010, astfel modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2159 al Comisiei din 20 noiembrie 2017 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 255/2010 în ceea ce privește anumite trimiteri la dispoziții ale OACI (Text cu relevanță pentru SEE).

Proiectul de act normativ și Tabelul de concordanță sunt elaborate potrivit rigorilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene.

Proiectul hotărârii a fost supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE, conform art.35 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei de compatibilitate cu legislația UE a fost inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării raportului din partea Centrului de Armonizare a Legislației.

Din punct de vedere al compatibilității prevederile UE sunt compatibile în raport cu prevederile naționale.

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Prezentul Regulament este elaborat în baza **REGULAMENTULUI (UE) NR . 255/2010** al Comisiei din 25 martie 2010 de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian (Text cu relevanță pentru SEE), nr. **CELEX 32010R0255**, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2159 al Comisiei din 20 noiembrie 2017 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 255/2010 în ceea ce privește anumite trimiteri la dispoziții ale OACI (Text cu relevanță pentru SEE.), care a fost modificat prin:

- **REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 923/2012 AL COMISIEI** din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010);
- **REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2016/1006 AL COMISIEI** din 22 iunie 2016 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 255/2010 în ceea ce privește dispozițiile OACI menționate la articolul 3 alineatul (1) (Text cu relevanță pentru SEE);

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/2159 al Comisiei din 20 noiembrie 2017 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 255/2010 în ceea ce privește anumite trimiteri la dispoziții ale OACI (Text cu relevanță pentru SEE).

Necesitatea transpunerii acestuia derivă din prevederile Anexei III la ASAC, Capitolul B „Managementul Traficului Aerian”, Planul de acțiuni al Guvernului pentru anul 2024, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 887/2023 (acțiunea nr.318), și respectiv Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la UE pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 829/2023 (acțiunea nr. 5 din Capitolul 14 POLITICA DE TRANSPORT, CLUSTERUL 4 AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATEA SUSTENABILĂ).

În concluzie, menționăm necesitatea executării obligațiilor Republicii Moldova conform Convenției privind aviația civilă internațională și ASAC în mod uniform în toate țările UE și în Republica Moldova, fiind atinse obiectivele Convenției privind aviația civilă internațională și a Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre.

Prin proiectul cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian se va asigura ajustarea cadrului normativ național la regulamentele europene de punere în aplicare, în special Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei

din 25 martie 2010, ce stabilește cerințele de management al fluxului de trafic aerian (ATFM) pentru optimizarea capacității disponibile în utilizarea spațiului aerian și pentru îmbunătățirea proceselor ATFM.

Aplicarea uniformă a normelor și procedurilor specifice în spațiul aerian al cerului unic european este esențială pentru a obține utilizarea optimă a capacității disponibile de control a traficului aerian, prin gestionarea și funcționarea eficientă a funcției ATFM.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparența”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor”), pe portalul guvernamental particip.gov.md, la data de 11.06.2024, la adresa - https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/12656 și consultarea publică la data de 23.07.2024, la adresa - https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/12656, precum și pe platforma *legiferare.gov.md*.

În conformitate cu art. 32 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian a fost remis prin scrisoarea nr.13-3415 din 26.06.2024 spre avizare prealabilă către următoarele entități: AAC, Î.S.„MoldATSA”, Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, CA „Fly One” S.R.L., CA „Aerotrascargo” S.R.L., CA „HiSky” S.R.L., CA „Terra Avia” S.R.L., CA „Fly Pro” S.R.L.

Astfel, în tabelul de mai jos expunem poziția conform avizelor recepționate din partea entităților consultate:

Nr.	Entitatea consultată	Poziția entității consultate
1.	Autoritatea Aeronautică Civilă, scrisoarea nr.1709 din 01.07.2024	Necesitatea transpunerii acestuia este prioritară în contextul în care acesta asigură armonizarea legislativă conform angajamentelor asumate de Republica Moldova în raport cu Uniunea Europeană.
2.	Î.S. ”Aeroportul Internațional Mărculești”, scrisoarea nr.149 din 02.07.2024	Lipsă obiecții.
3.	Î.S. ”MoldATSA”, scrisoarea nr.308 din 03.07.2024	Lipsă sugestii sau obiecții.
4.	Î.S. ”Aeroportul Internațional Chișinău”, scrisoarea nr.12/993 din 05.07.2024	Lipsă obiecții sau propuneri.

Proiectul a fost consultat și avizat în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, cu autoritățile publice și părțile interesate, inclusiv:

- Î.S. ”MoldATSA”;
- Aeroporturile internaționale, care deservește aviația civilă, situate pe teritoriul Republicii Moldova și care nu sunt folosite în scopuri exclusiv militare;
- Operatorii aerieni înregistrați în Republica Moldova.

Informația privind rezultatele avizării a fost inclusă în sinteză conform avizelor prezentate.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul a fost supus prezentării către autoritățile publice responsabile pentru efectuarea expertizei de compatibilitate cu legislația UE și ulterior va fi supus expertizei anticorupție și a expertizei juridice, conform art. 34 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Concluziile expertizelor anticorupție și juridice vor fi incluse în nota de fundamentare la proiectul actului normativ. Astfel, în cadrul procesului de elaborare a proiectului sunt incluse următoarele constatări:

a) Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul a fost supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind prezentată expertiza Centrului de Armonizare a Legislației. Urmare recepționării expertizei CAL, a fost ajustat Tabelul de compatibilitate, iar concluziile au fost reflectate în Sinteza proiectului.

b) Constatările expertizei anticorupție

Proiectul a fost supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei anticorupție a fost inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării raportului anticorupție.

Conform concluziei *Raportului de expertiză nr.EHG24/9970 din 06.09.2024*, în cadrul procesului de elaborare a proiectului au fost respectate prevederile legale cu privire la transparența în procesul decizional și proiectul corespunde normelor de tehnică legislativă.

Totodată, se menționează că, în redacția propusă, proiectul nu conține factori de risc care să genereze apariția riscurilor de corupție.

c) Constatările expertizei juridice

Proiectul a fost supus expertizei juridice conform art. 37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei juridice a fost inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării raportului de expertiză juridică.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Prezentul proiect de hotărâre nu necesită modificarea sau elaborarea unor acte normative noi.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

În temeiul prevederilor Codului aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, Capitolul IX Managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană, art. 40 stabilește cerințele primare privind realizarea funcțiilor de management al traficului aerian elaborate și adoptate de către Guvern. Acest fapt are la bază logica prin care statul (Guvernul) stabilește normele de bază și cerințele esențiale necesare de a fi respectate în domeniul managementului traficului aerian, iar entitatea abilitată cu funcțiile de management al traficului aerian în spațiul aerian național fiind desemnată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

Prezentul Regulament se aplică următoarelor părți implicate în procesele ATFM sau agenților care acționează în numele acestora:

- 1) operatorilor de aeronave;
- 2) unităților de servicii de trafic aerian (în continuare – ATS);
- 3) serviciilor de informare aeronautică;
- 4) entităților implicate în managementul spațiului aerian;
- 5) structurilor de management al aeroporturilor;
- 6) unității centrale instituite în cadrul EUROCONTROL;
- 7) unităților ATFM locale;
- 8) coordonatorilor de sloturi de pe aeroporturile coordonate.

Mai jos, *Lista operatorilor aerieni certificați*, actualizată la data de 10.06.2024, care poate fi accesată și pe pagina oficială web a AAC (<https://www.caa.md/operatori-certificati-3-44>).

Operator	Adresa	Serviciile	Certificat			Tip aeronava	ICAO Three Letter Designator
			Nr.	Emis	Valabil		
CA "Valan ICC" SRL	MD 2026, RM, mun. Chișinău, Dacia bd. 60/13	A1, A2	M D 009	24.07.2020	Suspendat pîna la data de 22.06.2024.		VLN
CA "Aerotrascargo" SRL	MD 2026, RM, mun. Chișinău, bd. Dacia 60/5, of.115	A2	M D 011	23.02.2020	Fără limită	B747400 SF B747-400F B747-4D7	ATG
CA "Aim Air" SRL	MD 5028, RM, r-nul Florești, s. Lunga	A1, A2	M D 015	14.08.2020	Suspendat pîna la data de 12.07.2024	Mi-8MTV-1	AAM
CA „MEGAviation” SRL	MD-2027, RM, mun. Chișinău, Str. Independenței, 40	A1, A2	M D 019	31.12.2019	Suspendat pîna la data de 15.06.2024.		ARM
CA "Pecotox-Air" SRL	MD 2072, RM, mun. Chișinău, str. Grenoble 259/10	A1, A2	M D 020	28.01.2020	Suspendat pîna la data de 11.07.2024		PXA
SRL "Fly One"	MD 2026, RM, mun. Chișinău, Dacia bd.80/3	A1, A2	M D 021	14.08.2020	Fără limită	A-319-112 A-320-233/232 A321-211	FIA

CA "Terra Avia" SRL	MD 2060, RM, mun. Chișinău, Belgrad str. 58	A1, A2	M D 022	10.10. 2019	Fără limită	B747-409 SF B747-412 B737-3B3 QC B777-200	TVR
CA "Fly Pro" SRL	MD 2060, RM, mun. Chișinău, bd. Dacia 35,	A2	M D 023	30.01. 2020	Fără limită	B747-281SF B747-243F	PVV
CA "HiSky" SRL	MD 2012, RM, mun. Chișinău, Str. Armeneasca 28, et. 4	A1, A2	M D 025	26.01. 2021	Fără limită	A319-131	HYM
CA "Pecotox Air" SRL	MD 2015, RM, mun. Chișinău, Zelinski str.8 ap 44	A	SP O 020	19.02. 2020	Suspendat pîna la data de 11.07.2024		PXA
CA "Valan ICC" SRL	MD 2026, RM, mun. Chișinău, Dacia bd. 60/13	A, B	SP O 009	24.07. 2020	Suspendat pîna la data de 22.06.2024.		VLN
CA "Aim Air" SRL	MD 5028, RM, r-nul Florești, s. Lunga	A, B	SP O 015	14.08. 2020	Suspendat pîna la data de 12.07.2024	Mi-8MTV-1	AAM
CA "MEGAviation" SRL	MD 2072, RM mun. Chișinău, str. Independent ei 40	A, B	SP O 019	31.07. 2020	Suspendat pîna la data de 15.06.2024.		ARM

- **A1** - Transportare pasageri;
- **A2** - Transport cargo;
- **A** - Lucru aerian;
- **B** - Aviație generală.

Măsurile de implementare prevăd ca furnizorul de servicii ATFM din Republica Moldova, prin încheierea acordurilor necesare cu EUROCONTROL, va asigura ca procedurile ATFM de gestionare a situațiilor critice, stabilite și publicate de unitatea centrală de ATFM vor reduce la minimum perturbările EATMN. Urmare, unitatea centrală de ATFM va întocmi un raport anual cu informații detaliate referitoare la absența planurilor de zbor sau la înregistrarea unor planuri de zbor multiple, care va fi raportat și prezentat Comisiei UE.

Furnizorii de servicii ATS și ATFM asigură că, atunci când procentul de respectare a sloturilor de plecare ATFM de pe un aeroport de plecare este de 80 % sau mai mic pe parcursul unui an, unitatea ATS de pe aeroportul respectiv furnizează informații relevante cu privire la cazurile de neconformitate și la măsurile luate pentru a asigura respectarea sloturilor de plecare ATFM. Aceste măsuri se indică într-un raport pe care furnizorii de servicii ATS și ATFM trebuie să-l prezinte Autorității Aeronautice Civile și Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, care îl vor prezenta ulterior Comisiei UE în conformitate cu aranjamentele încheiate.

În concluzie, menționăm că prin proiectul cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian se va asigura ajustarea cadrului normativ național la regulamentele europene de punere în aplicare, în special:

Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010, care stabilește:

- cerințele de management al fluxului de trafic aerian (ATFM) pentru optimizarea capacității disponibile în utilizarea spațiului aerian și pentru îmbunătățirea proceselor ATFM;
- aplicarea uniformă a normelor și procedurilor specifice în spațiul aerian al cerului unic european, fiind esențială pentru a obține utilizarea optimă a capacității disponibile de control a traficului aerian, prin gestionarea și funcționarea eficientă a funcției ATFM.

Secretar general

Angela ȚURCANU

SINTEZA

la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian

Nr.	Participantul la avizare (expertizare)/consultare publică, expertizare	Conținutul obiecției/ Propunerii, recomandării, concluziei	Se acceptă/ Nu se acceptă	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică <i>(prealabilă)</i>				
1.	Autoritatea Aeronautică Civilă, scrisoarea nr.1709 din 01.07.2024	Susținerea promovării, necesitatea transpunerii acestuia este prioritară în contextul în care acesta asigură armonizarea legislativă conform angajamentelor asumate de Republica Moldova în raport cu Uniunea Europeană.	Se ia act	
2.	Î.S. „MoldATSA”, scrisoarea nr.308 din 03.07.2024	Lipsă sugestii și obiecții.	Se ia act	
3.	Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești”, scrisoarea nr.149 din 02.07.2024	Lipsă sugestii și obiecții.	Se ia act	
4.	Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău, scrisoarea nr.12/993 din 05.07.2024	Lipsă sugestii și obiecții.	Se ia act	
Avizare și consultare publică				

1.	Agencia Proprietății Publice, scrisoarea nr.05-03-4859 din 24.07.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
2.	Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, scrisoarea nr. 38-78-8700 din 01.08.2024	<i>Decizia Grupului de lucru în privința proiectului de act normativ și notei de fundamentare:</i> Se susțin proiectul de act normativ și nota de fundamentare.	Se ia act	
3.	Î.S. „MoldATSA”, scrisoarea nr. 362 din 01.08.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
4.	Ministerul Afacerilor Interne, scrisoarea nr. 40/3233 din 07.08.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
5.	Ministerul Apărării, scrisoarea nr. 11/1143 din 12.08.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
6.	Ministerul Afacerilor Externe, scrisoarea nr. DI/3/041.1-8442 din 13.08.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
7.	Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, scrisoarea nr. 03-2659 din 21.08.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
8.	Autoritatea Aeronautică Civilă, scrisoarea nr.1977 din 31.07.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
9.	Întreprinderea de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău”, scrisoarea nr.12/1127 din 02.08.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
Expertizare				
1.	Centrul de Armonizare a Legislației, scrisoarea nr. 31/02-126-9204 din 14.08.2024	<i>Obiecții privind clauza de armonizare:</i> Potrivit cerințelor art. 31, alin. (2) și art. 44 din Legea 100/2017 cu privire la actele normative și pct. 34 și 36 din		

		<p>Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 1171/2018, se impune modificarea clauzei de armonizare pentru proiectul în discuție, în următoarea redacție:</p> <p><i>”Prezenta hotărâre transpune Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010 de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 80/10 din 26 martie 2010, CELEX: 32010R0255, așa cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2159 al Comisiei din 20 noiembrie 2017 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 255/2010 în ceea ce privește anumite trimiteri la dispoziții ale OACI.”</i></p>	<p>Se acceptă</p>	<p>Modificările pe text au fost efectuate.</p>
		<p><i>Obiecții privind Tabelul de concordanță:</i></p> <p>Tabelul de concordanță al Regulamentului nr. 255/2010 nu corespunde în totalitate cerințelor legale înaintate pentru acesta. În acest sens, se impune actualizarea lui în conformitate cu cerințele de întocmire stabilite de Anexa 2 la HG nr. 1171/2018.</p> <p>Astfel, la compartimentul 8 al Tabelului de concordanță, pentru prevederile art. 15 și 16 din actul UE, gradul compatibilitate din “incompatibil” și “compatibil”, va fi modificat în “prevederi UE neaplicabile”. Totodată, pentru art. 16, se va exclude și</p>	<p>Se acceptă</p>	<p>Modificările pe text au fost efectuate.</p>

		mențiunea din compartimentul 7 al Tabelului de concordanță.		
2.	Ministerul Justiției, scrisoarea nr. 04/2-8277 din 10.09.2024	<p>Clauza de adoptare a actului normativ urmează să includă expres norma din Codul aerian nr. 301/2017, ce constituie temei legal pentru adoptarea acestei hotărâri. Or, în art. 40 din Cod nu este stipulată atribuția Guvernului de a aproba Regulamentului privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian.</p> <p>Potrivit art. 16 alin. (21) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative „Drept temei pentru emiterea sau aprobarea actelor normative cu sigla UE pot servi Legea 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, precum și Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, din care derivă obligația de armonizare. În acest caz, actele normative ale autorităților administrației publice centrale de specialitate și ale autorităților publice autonome se vor limita la cadrul juridic necesar pentru implementarea legislației UE”.</p>	Se ia act	<p>În temeiul racordării cadrului normativ național cu acquis-ul comunitar pe domeniul aviației civile conform Anexei III, Capitolul B „Managementul Traficului Aerian” al Acordului privind spațiul aerian comun între Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova semnat la Bruxelles, pe 26.06.2012, ratificat prin Legea nr. 292/2012, prevede conform art. 2, Guvernul va întreprinde măsurile necesare pentru realizarea prevederilor acordului nominalizat.</p> <p>Totodată, în temeiul art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr.252, art.412), cu modificările ulterioare, Guvernul în realizarea funcțiilor sale, aprobă documente de politici și acte normative.</p> <p>De asemenea, comunicăm că actualmente suntem la etapa de avizare a proiectului Noului Cod aerian, care va fi inclusă expres norma primară a prezentei hotărâri de Guvern la</p>

				Capitolul „Managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană.”
		La pct. 3 din proiectul hotărârii, atenționăm că, regula generală privind intrarea în vigoare a actelor normative, statuată în art. 56 alin. (1) din Legea nr. 100/2017, prevede că actele normative intră în vigoare peste o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova. Totodată, alin. (3) al acestui articol dispune că „Intrarea în vigoare a actelor normative poate fi stabilită pentru o altă dată doar în cazul în care se urmărește protecția drepturilor și libertăților fundamentale ale omului, realizarea angajamentelor internaționale ale Republicii Moldova, conformarea cadrului normativ hotărârilor Curții Constituționale, eliminarea unor lacune din legislație sau contradicții între actele normative ori dacă există alte circumstanțe obiective.” Astfel, intrarea în vigoare a actului normativ la data publicării trebuie să fie argumentată în nota de fundamentare.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		La proiectul Regulamentului: La pct. 1 cuvintele „Prezentul Regulament” se vor substitui cu textul „Regulamentul privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian (în continuare – Regulament)”.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate, fiind specificată la prima folosire a cuvintelor „Prezentul Regulament”.
		La pct. 4, pentru respectarea uzantelor normative, textul „Codul aerian al RM nr.		

	301/2017” se va substitui cu textul „Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017”, iar textul „și următoarele:” se va substitui cu textul „și următoarele noțiuni:”	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
	La pct. 5, referitor la abrevierea „OACI” se va ține cont de prevederile art. 54 alin. (1) lit. i) din Legea nr. 100/2017, potrivit cărora exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate. Explicarea denumirii OACI (Organizația Aviației Civile Internaționale) a fost explicată la prima folosire a termenului.
	La denumirea Capitolului IV cuvântul „generale” se va exclude, pentru a aduce în conformitate cu denumirea art. 5 din Regulamentului (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010.	Se acceptă	Cuvântul „generale” la denumirea Capitolului IV a fost exclusă.
	În contextul în care, conform art. 11 din Regulamentului (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010, statul membru trebuie să prezinte raportul respectiv Comisiei, la pct. 34 se propune a fi identificată o singură autoritate națională care va realiza această sarcină (observație valabilă și pentru pct. 35).	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate, fiind specificată o singură autoritate națională la prezentarea raportului.
	Ținând cont de faptul că, prevederile pct. 44 sunt în conexiune directă cu prevederile pct. 43, sugerăm comasarea acestora într-un singur punct.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate
	La definitivarea proiectului se va ține cont de prevederile art. 52 alin. (2) și (3) din Legea nr. 100/2017, potrivit cărora punctele, de regulă, nu au denumire, sunt expuse fără utilizarea cuvântului „punct” și se însemnează consecutiv cu numere	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.

		<p>ordinare, exprimate prin cifre arabe, urmate de punct, începând cu primul și terminând cu ultimul, de la începutul și până la sfârșitul actului normativ. Pentru interpretare corectă și aplicare comodă, punctele pot fi divizate în subpuncte care se numerează prin adăugarea consecutivă a cifrelor arabe, până la gradul de detaliere necesar. Ținând cont de prevederea legală enunțată, subpunctele se vor renumera conform prevederilor legale enunțate. Spre exemplificare, în cazul diviziunilor pct. 2 numerotate prin sbp. 1) și 2), acestea se vor numera prin 1.1 și 1.2. Se va ține cont că, elementele structural-complexe cum ar fi secțiunile și capitolele nu pot fi constituite dintr-un singur punct (capitolul IV pct. 14, capitolul VII pct. 26, capitolul XII pct. 45).</p>		
3.	<p>Centrul Național Anticorupție, scrisoarea nr. 06/2/14927 din 06.09.2024 din 06.09.2024</p>	<p><i>Concluzia Raportului de expertiză nr.EHG24/9970 din 06.09.2024:</i></p> <p>În cadrul procesului de elaborare a proiectului au fost respectate prevederile legale cu privire la transparența în procesul decizional și proiectul corespunde normelor de tehnică legislativă.</p> <p>Se susține în nota de fundamentare, că ”impactul prezentului proiect asupra sectorului public este determinat prin creșterea eficienței pentru o mai bună coordonare, o livrare mai rapidă a serviciilor oferite și o implicarea mai mare a utilizatorilor în sectorul public. Deși</p>	<p>Se ia act</p>	

		<p>sectorul public trebuie să inoveze pentru a satisface cererea tot mai mare a cetățenilor, inovarea în acest sector se definește prin optimizarea capacităților disponibile și prin cooperarea eficientă între unitatea centrală de ATFM, unitățile de servicii de trafic aerian, operatorii aerieni și structurile de management ale aeroporturilor”.</p> <p>În consecință, menționăm că, în redacția propusă, proiectul nu conține factori de risc care să genereze apariția riscurilor de corupție.</p>		
--	--	--	--	--

Secretar general

Angela ȚURCANU