



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2025

Chișinău

**cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme pentru
aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian**

În temeiul art. 6 alin. (3) lit. a) și art. 40 alin. (3) 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:

Prezenta hotărâre transpune parțial Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei, CELEX: 32019R0123, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 28/1 din 31 ianuarie 2019.

1. Se aprobă Regulamentul privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (se anexează).

2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 6 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Prim-ministru

Dorin RECEAN

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

Regulamentul privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian

CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (în continuare – *Regulament*) stabilește normele detaliate de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (în continuare – *funcții de rețea*), care se aplică spațiului aerian al Republicii Moldova, în cadrul căruia Republica Moldova este responsabilă de furnizarea de servicii de trafic aerian.

2. Funcțiile de rețea constituie un serviciu de interes general asigurat în contextul rețelei europene de management al traficului aerian (*EATMN*) la care face parte și Republica Moldova. Aceste funcții contribuie la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian prin asigurarea nivelului necesar de performanță, interoperabilitate, compatibilitate și coordonare a activităților, inclusiv a celor care urmăresc să asigure utilizarea optimă a resurselor limitate.

3. Funcțiile de rețea care formează obiectul de aplicare al prezentului Regulament sunt următoarele:

3.1. configurarea rețelei europene de rute (*ERND*);

3.2. managementul fluxului de trafic aerian (*ATFM*) reglementat la pct. 9 din Anexa nr. 5 la Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 și în Regulamentul privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 680/2024;

3.3. în ceea ce privește coordonarea resurselor limitate:

3.3.1. frecvențele radio din cadrul benzilor de frecvențe aeronautice utilizate de traficul aerian general;

3.3.2. codurile de transponder radar.

4. În scopul implementării funcțiilor de rețea, Regulamentul se aplică utilizatorilor spațiului aerian al Republicii Moldova, furnizorilor de servicii de navigație aeriană din Republica Moldova, administratorilor de aeroporturi din Republica Moldova, coordonatorilor de sloturi orare din Republica Moldova, autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

5. Prezentul Regulament se aplică spațiului aerian al Republicii Moldova, în cadrul căruia Republica Moldova este responsabilă cu furnizarea de servicii de trafic aerian.

6. În sensul prezentului Regulament se aplică noțiunile din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, din Regulamentul privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 680/2024, din Regulamentul privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 190/2022, din Regulamentul cu privire la alocarea sloturilor orare pe aeroporturile din Republica Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 462/2018, precum și

conform Regulamentului privind autorizarea emițătoarelor și coordonarea frecvențelor radio atribuite serviciilor din domeniul aviației civile, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 527/2022, și următoarele noțiuni:

6.1. *administrator de aeroport* – organismul care, în mod exclusiv sau alături de alte activități, are ca sarcină conform legislației sau reglementărilor naționale să administreze și să gestioneze facilitățile aeroportuare și să coordoneze și să controleze activitățile diferiților operatori prezenți pe aeroport sau în sistemul aeroportuar în cauză;

6.2. *administrator de rețea* - entitatea căreia i-au fost încredințate sarcinile necesare pentru a contribui la executarea funcțiilor de rețea în mod imparțial și eficient și ia în considerare necesitățile întregii rețele ATM, protejând în același timp capacitățile de apărare, și implică pe deplin toate părțile operaționale interesate;

6.3. *asignare de frecvențe* - autorizația dată de un stat membru de a utiliza o frecvență radio sau un canal de frecvențe radio în condițiile specificate;

6.4. *bandă de frecvențe aeronautice* - înscrierea, în tabelul alocărilor de frecvențe din Regulamentul Uniunii Internaționale a Telecomunicațiilor privind radiocomunicațiile, a unei anumite benzi de frecvențe în care se fac asignări de frecvențe pentru traficul aerian general;

6.5. *configurare sectorială* - un sistem care combină sectoare ale spațiului aerian cu scopul de a asigura că cerințele operaționale sunt cel mai bine îndeplinite și că disponibilitatea spațiului aerian este optimizată;

6.6. *configurarea spațiului aerian* - procesul care asigură dezvoltarea și implementarea unor capacități și tehnici avansate de navigație, a unor rețele de rute îmbunătățite și a sectorizării aferente, a unor structuri de spațiu aerian optimizate și a unor proceduri ATM de consolidare a capacităților;

6.7. *consiliul de administrare a rețelei* - consiliul instituit prin prezentul Regulament, care monitorizează și conduce executarea funcțiilor de rețea, inclusiv îndeplinirea sarcinilor administratorului de rețea;

6.8. *coordonare civil-militară* - interacțiunea dintre autoritățile civile și militare și componentele ATM menționate la pct.5, necesară asigurării utilizării sigure, eficiente și armonioase a spațiului aerian;

6.9. *coordonator de sloturi orare* - persoană fizică sau juridică calificată, desemnată în conformitate cu Regulamentul cu privire la alocarea sloturilor orare pe aeroporturile din Republica Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 462/2018;

6.10. *criză în rețea* - incapacitatea de a furniza servicii de navigație aeriană la nivelul solicitat, având drept consecință o pierdere considerabilă a capacității rețelei, un dezechilibru major între capacitatea rețelei și cerere sau o întrerupere semnificativă a fluxului de informații într-una sau mai multe părți ale rețelei, ca urmare a unei situații neobișnuite sau neprevăzute;

6.11. *impactul asupra rețelei* - în contextul funcției privind frecvențele radio definite în Anexa nr. 3, situație în care o asignare de frecvențe radio degradează, împiedică sau întrerupe funcționarea uneia sau mai multor asignări de frecvențe radio în cadrul rețelei sau afectează utilizarea optimă a benzilor de frecvențe aeronautice care intră sub incidența prezentului Regulament;

6.12. *măsură operațională* – măsură, la nivel local, național, la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian sau la nivel de rețea, stabilită în planul de administrare a rețelei, prin procesul decizional în cooperare între părțile interesate operaționale și administratorul de rețea;

6.13. *organismul de evaluare a performanței* - grupul independent de experți care se ocupă de performanța serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea din cadrul cerului unic european;

6.14. *organisme europene reprezentative* - orice persoană juridică sau entitate care reprezintă interesele uneia sau mai multor categorii de părți interesate operaționale la nivel european;

6.15. *părți interesate operaționale* - utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian, furnizorii civili și militari de servicii de navigație aeriană și administratorii de aeroporturi care își desfășoară activitatea în spațiul aerian menționat în Capitolul I, pct. 5.

6.16. *proces decizional în cooperare* - proces în care deciziile sunt luate pe baza interacțiunii și consultării cu statele membre, cu părțile interesate operaționale și cu alți actori, după caz;

6.17. *punct focal național* - în contextul gestionării crizelor, persoanele din statele membre care asigură legătura cu structurile și organizațiile naționale de gestionare a crizelor relevante și cu Celula europeană de coordonare a crizelor în sectorul aviației;

6.18. *resurse limitate* - furnizarea de mijloace utilizate pentru funcționarea eficace a ATM, limitate ca disponibilitate și coordonate la nivel central de administratorul de rețea pentru a asigura performanța rețelei europene de management al traficului aerian;

6.19. *rută condiționată* (CDR) - rută ATS disponibilă numai pentru planificarea zborurilor și utilizată în condițiile specificate;

6.20. *rută de serviciu de trafic aerian (rută ATS)* - parte specificată a structurii de spațiu aerian destinată să canalizeze fluxul de trafic după cum este necesar pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian;

6.21. *rută solicitată de utilizator* - ruta solicitată de operatorii de aeronave, despre care aceștia declară, în etapa de configurare a spațiului aerian, că răspunde necesităților lor;

6.22. *sector de control al traficului aerian („sector ATC”)* - un volum definit de spațiu aerian în care responsabilitatea de a controla traficul aerian revine, în orice moment, unei echipe de controlori;

6.23. *sistem de performanță* - cadrul de reglementare menit să îmbunătățească performanța serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea din cadrul cerului unic european, ce identifică și promovează cele mai bune practici, inclusiv în ceea ce privește creșterea siguranței, a eficienței și capacității;

6.24. *spațiu aerian cu rute libere* - anumit spațiu aerian în care utilizatorii pot să își planifice liber rutele între un punct de intrare și un punct de ieșire, fără a se raporta la rețeaua de rute ATS;

6.25. *țări asociate* - țările terțe membre ale Eurocontrol, în afara celor care participă la activitatea administratorului de rețea;

6.26. *utilizarea spațiului aerian* - modul în care este utilizat spațiul aerian din punct de vedere operațional.

CAPITOLUL II

COMPONENTELE REȚELEI

7. În sensul prezentului Regulament, rețeaua include aeroporturile, structurile de spațiu aerian și interfețele care le conectează, precum și infrastructura și capacitățile operaționale ale EATMN care deservesc împreună utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian.

8. Părțile interesate operaționale și administratorul de rețea, în limitele responsabilităților lor respective, planifică, configurează, operează și monitorizează componentele de rețea menționate la pct.5 în conformitate cu planul strategic al rețelei și cu planul de administrare a rețelei în vederea îmbunătățirii eficienței, interoperabilității și a conectivității rețelei, precum și a realizării obiectivelor de performanță la nivel local și la nivelul Uniunii Europene, prevăzute în sistemul de performanță.

CAPITOLUL III

ADMINISTRATORUL DE REȚEA ȘI RESPONSABILITĂȚILE PĂRȚILOR INTERESATE OPERAȚIONALE DIN REPUBLICA MOLDOVA

9. Procesele legate de numirea administratorului de rețea, de stabilire a atribuțiilor și a sarcinilor acestuia, de stabilire a procesului de evaluare a performanței, de stabilire a condițiilor de retragere a numirii administratorului de rețea, de elaborare a planului strategic al rețelei și a planului de administrare a rețelei, de stabilire și implementare a măsurilor de remediere în cazurile când nu sunt atinse nivelurile de performanță convenite, managementul situațiilor de criză, consultare, monitorizare, raportare și supervizarea administratorului de rețea, finanțarea și stabilirea bugetului pentru administratorul de rețea sunt realizate de către Comisia UE (în continuare Comisie) și administratorul de rețea în conformitate cu legislația europeană aplicabilă.

10. Pentru a asigura suportul în monitorizarea și îmbunătățirea performanței globale a rețelei, părțile interesate operaționale din Republica Moldova încheie acorduri detaliate de lucru cu administratorul de rețea și după caz, și proceduri operaționale pentru a aborda aspectele de planificare și operaționale legate de executarea funcțiilor de rețea, ținând seama în special de caracteristicile și de cerințele fiecărei funcții de rețea, astfel cum se prevede în anexele nr.1 – nr. 4.

11. Părțile interesate operaționale din Republica Moldova se asigură că măsurile operaționale implementate la nivel local sunt compatibile cu cele stabilite prin procesul decizional în cooperare.

12. Părțile interesate operaționale din Republica Moldova pun la dispoziția administratorului de rețea datele relevante care figurează în anexele nr. 1 – nr. 6, respectând termenii și cerințele stabilite prin procesul decizional în cooperare.

13. Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, furnizorul de servicii de trafic aerian și utilizatorii militari ai spațiului aerian sunt responsabili, conform competențelor stabilite prin actele normative aplicabile în Republica Moldova, de elaborarea detaliată, aprobarea și crearea structurilor de spațiu aerian în Republica Moldova.

14. La necesitate, utilizatorii militari ai spațiului aerian vor fi implicați în mod corespunzător în toate activitățile legate de executarea funcțiilor de rețea și vor fi reprezentați corespunzător în procesul de consultare și în structurile de lucru stabilite de administratorul de rețea.

15. Funcțiile ERND și ATFM se execută fără a aduce atingere rezervărilor de spațiu aerian sau restricțiilor privind utilizarea exclusivă sau specifică a spațiului aerian al Republicii Moldova.

16. Părțile interesate operaționale din Republica Moldova, execută funcțiile de rețea cu sprijinul administratorului de rețea, prin intermediul procesului decizional în cooperare, care include următoarele elemente:

16.1. procesul de consultare;

16.2. acordurile detaliate de lucru și procesele operaționale.

17. În cazul în care, în procesul de consultare, părțile interesate operaționale din Republica Moldova susțin că punctele lor de vedere cu privire la o anumită problemă nu au fost luate în considerare în mod corespunzător, în primă fază, problema respectivă se supune atenției administratorului de rețea pentru o analiză mai aprofundată. În cazul în care nu poate fi rezolvată în acest mod, problema este transmisă spre soluționare consiliului de administrare a rețelei, care își execută atribuțiile în conformitate cu legislația europeană aplicabilă.

18. Pentru managementul situațiilor de criză din rețea, părțile interesate operaționale din Republica Moldova vor desemna câte un reprezentant în cadrul Celulei europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației (European Aviation Crisis Coordination Cell – EACCC).

19. Organul central de specialitate în domeniul aviației civile la propunerea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile desemnează un punct focal (punct focal național) și un supleant în EACCC, facilitând accesul acestora la informațiile relevante provenind de la structurile naționale de gestionare a crizelor, care nu se limitează la domeniul aviației. Punctele focale naționale își îndeplinesc atribuțiile în conformitate cu Regulamentul de procedură al EACCC.

20. Părțile interesate operaționale din Republica Moldova pot fi consultate de către administratorul de rețea în privința aspectelor strategice ale funcțiilor de rețea, conform prevederilor din acordurile de lucru încheiate.

21. Furnizorii de servicii de navigație aeriană din Republica Moldova iau măsurile necesare pentru finanțarea sarcinilor atribuite administratorului de rețea, pe baza taxelor de navigație aeriană, conform acordurilor încheiate în acest sens cu administratorul de rețea.

FUNCȚIA DE CONFIGURARE A REȚELEI EUROPENE DE RUTE

Partea A

Obiectivul și domeniul de aplicare

1. Obiectivul funcției de configurare a rețelei europene de rute este:

1.1. de a elabora și de a implementa un plan de îmbunătățire a rețelei europene de rute pentru funcționarea eficientă și în condiții de siguranță a traficului aerian, ținând seama în mod corespunzător de impactul asupra mediului;

1.2. de a facilita, în cadrul planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute, dezvoltarea unei structuri de spațiu aerian care să ofere nivelul necesar de siguranță, de capacitate, de flexibilitate, de reacție, de performanță de mediu și de furnizare continuă a serviciilor de navigație aeriană rapide, ținând seama în mod corespunzător de necesitățile de securitate și apărare;

1.3. de a asigura conectivitatea și interoperabilitatea la nivel regional a rețelei europene de rute, atât în interiorul regiunii europene al Organizației Aviației Civile Internaționale (EUR a OACI), cât și cu regiunile OACI adiacente.

2. Planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute este un plan de acțiune continuu elaborat de administratorul de rețea în coordonare cu părțile interesate operaționale. Acest plan include rezultatul activităților operaționale în privința configurării rețelei de rute pe termen scurt și mediu în conformitate cu principiile directoare din planul strategic al rețelei. Planul trebuie să reflecte toate elementele necesare pentru a se asigura că spațiul aerian european este configurat ca o entitate unică și trebuie să îndeplinească obiectivele de performanță stabilite pentru administratorul de rețea în cadrul sistemului de performanță.

3. Planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute constituie, în cadrul planului de administrare a rețelei, o secțiune specifică legată de configurarea rețelei europene de rute și cuprinde dispoziții detaliate pentru punerea în aplicare a secțiunii referitoare la ERND din planul strategic al rețelei.

4. Planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute cuprinde:

4.1. principii comune generale, completate cu specificații tehnice pentru configurarea spațiului aerian;

4.2. cerințe militare pentru utilizarea spațiului aerian;

4.3. rețeaua europeană de rute și, dacă este posibil, structuri de spațiu aerian cu rute libere, configurate astfel încât să îndeplinească toate cerințele utilizatorilor, cu detalii privind toate modificările spațiului aerian;

4.4. norme de utilizare și disponibilitatea rețelei de rute și a spațiului aerian cu rute libere;

4.5. împărțirea spațiului aerian în sectoare de control al traficului aerian (ATC) în sprijinul spațiului aerian ATS;

4.6. proceduri de management al spațiului aerian;

- 4.7. un calendar detaliat pentru elaborarea de modificări ale configurării spațiului aerian;
- 4.8. calendarul unui ciclu comun de publicare și de punere în aplicare a modificărilor aduse structurilor spațiului aerian și normelor de utilizare, prin intermediul planului de administrare a rețelei;
- 4.9. o imagine de ansamblu a situației actuale și a celei preconizate a rețelei, inclusiv a performanței estimate pe baza planurilor actuale și a celor convenite în privința configurării spațiului aerian.

Partea B

Procedura de elaborare a planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute

1. Administratorul de rețea, utilizatorii spațiului aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană, acționând în cadrul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau în mod individual, elaborează planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute în cadrul procesului decizional în cooperare. Aceștia aplică principiile de configurare a spațiului aerian prevăzute în partea C.

2. Procesul decizional în cooperare respectă acordurile detaliate de lucru și procesele operaționale care urmează să fie stabilite la nivel de experți de către administratorul de rețea, inclusiv în privința dimensiunii civil-militare. Acordurile de lucru menționate sunt stabilite după consultarea tuturor părților interesate. La aceste acorduri de lucru se recurge la intervale regulate, pentru a reflecta nevoile funcției de configurare a rețelei europene de rute.

3. Pentru a asigura conectivitatea corespunzătoare a planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute, administratorul de rețea și statele membre implică țările terțe în procesul decizional în cooperare. Se asigură un nivel corespunzător de cooperare între administratorul de rețea și structurile sale de lucru stabilite la nivel de experți în sprijinul elaborării planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute, pe de o parte, și structurile de lucru stabilite la nivel de experți ale OACI care acoperă îmbunătățirile aduse rețelei de rute la nivel de interfață, pe de altă parte.

4. Proiectele de configurare a spațiului aerian trebuie să fie compatibile și conforme cu planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute. Cel puțin următoarele modificări aduse proiectelor de configurare a spațiului aerian necesită verificarea compatibilității și trebuie notificate administratorului de rețea:

- 4.1. modificarea alinierii rutelor;
- 4.2. modificarea direcției rutelor;
- 4.3. modificarea scopului rutelor;
- 4.4. definirea spațiului aerian cu rute libere, inclusiv normele de utilizare aferente;
- 4.5. normele de utilizare și disponibilitatea rutelor;
- 4.6. modificarea limitelor verticale sau orizontale dintre sectoare;
- 4.7. adăugarea sau eliminarea unor puncte importante;
- 4.8. modificarea utilizării spațiului aerian la nivel transfrontalier;
- 4.9. modificarea coordonatelor unor puncte importante;
- 4.10. modificări care afectează transferul de date;
- 4.11. modificări care afectează datele publicate în publicațiile de informare aeronautică;
- 4.12. modificări care afectează scrisorile de înțelegere referitoare la configurarea și utilizarea spațiului aerian.

5. Planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute este revizuit în permanență în timpul executării sale pentru a se ține seama de evoluția cererilor de spațiu aerian sau de apariția unor cereri noi. În cadrul acestui proces de revizuire, se asigură o coordonare permanentă cu autoritățile militare.

Partea C

Principii de configurare a spațiului aerian

1. La elaborarea planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute, administratorul de rețea, statele membre și furnizorii de servicii de navigație aeriană, acționând în cadrul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau în mod individual, aplică, în cadrul procesului decizional în cooperare, următoarele principii de configurare a spațiului aerian:

1.1. stabilirea și configurarea structurilor de spațiu aerian se bazează pe cerințe operaționale, indiferent de frontierele naționale, de limitele blocurilor funcționale de spațiu aerian sau de limitele regiunilor de informare a zborurilor (FIR) și nu pot fi constrânse de nivelul de delimitare între spațiul aerian superior și cel inferior;

1.2. configurarea structurilor de spațiu aerian are la bază un proces transparent care permite consultarea deciziilor luate și înțelegerea motivelor care justifică luarea acestor decizii, ia în considerare cerințele tuturor utilizatorilor, iar, în același timp, răspunde nevoilor în materie de siguranță, de capacitate și de mediu și ține seama în mod corespunzător de necesitățile de ordin militar și de cele de securitate națională;

1.3. cererea actuală și cea preconizată de trafic aerian, la nivel de rețea și la nivel local, precum și obiectivele de performanță constituie datele de intrare de care are nevoie planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute pentru a satisface necesitățile principalelor fluxuri de trafic aerian și ale principalelor aeroporturi;

1.4. se asigură conectivitatea verticală și orizontală, inclusiv spațiul aerian terminal și structura de spațiu aerian la interfață;

1.5. posibilitatea operării zborurilor pe rute și profiluri de zbor cerute de utilizatori sau cât mai aproape de acestea în faza de zbor pe rută;

1.6. acceptarea spre evaluare și spre o posibilă dezvoltare a tuturor propunerilor de structuri de spațiu aerian, inclusiv cele privind spațiul aerian cu rute libere, opțiunile în materie de rute multiple și rutele condiționate (CDR), primite de la părțile interesate care au o cerință operațională în zona respectivă;

1.7. configurarea structurilor de spațiu aerian, inclusiv a spațiului aerian cu rute libere și a sectoarelor ATC, ține seama de structurile de spațiu aerian existente sau propuse, destinate unor activități care necesită rezervarea sau restricționarea spațiului aerian. În acest scop, se instituie numai structurile care sunt compatibile cu aplicarea utilizării flexibile a spațiului aerian (Flexible Use of Airspace – FUA). Se asigură, în cea mai mare măsură posibilă, armonizarea și coerența acestor structuri în întreaga rețea europeană;

1.8. elaborarea configurării sectorului ATC începe cu alinierea necesară a rutelor sau a fluxurilor de trafic în cadrul unui proces iterativ care să asigure compatibilitatea între rute sau fluxuri și sectoare;

1.9. sectoarele ATC trebuie configurate astfel încât să permită crearea unor configurații sectoriale care să răspundă fluxurilor de trafic, să se adapteze la cererea variabilă de trafic și să fie proporționale cu aceasta;

1.10. în cazurile în care, din motive operaționale, sectoarele ATC trebuie configurate astfel încât să depășească frontierele naționale, limitele blocurilor funcționale de spațiu aerian sau limitele regiunilor de informare a zborurilor, se încheie acorduri privind furnizarea de servicii între părțile interesate operaționale în cauză.

2. Administratorul de rețea, blocurile funcționale de spațiu aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană (aceștia din urmă acționând în cadrul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau în mod individual) asigură, prin procesul decizional în cooperare, aplicarea următoarelor principii de utilizare a spațiului aerian și de management al capacității:

2.1. structurile de spațiu aerian trebuie planificate astfel încât să faciliteze utilizarea și gestionarea flexibilă și la timp a spațiului aerian în ceea ce privește opțiunile de rute, fluxurile de trafic, sistemele de configurare a sectoarelor și configurarea altor structuri de spațiu aerian;

2.2. structurile de spațiu aerian trebuie să permită stabilirea de opțiuni de rute suplimentare, asigurând totodată compatibilitatea acestora cu considerentele legate de capacitatea existentă și limitările de configurare a sectoarelor.

Partea D

Monitorizarea permanentă a realizărilor în materie de performanță la nivel de rețea

1. Pentru a asigura îmbunătățirea periodică a performanței, administratorul de rețea efectuează o reexaminare periodică a eficacității structurilor de spațiu aerian implementate, prin intermediul procesului decizional în cooperare.

2. Reexaminarea cuprinde, îndeosebi:

2.1. evoluția cererii de trafic;

2.2. performanțele și constrângerile în materie de capacitate și de eficiență a zborurilor, la nivel de state, de blocuri funcționale de spațiu aerian sau de rețea;

2.3. evaluarea aspectelor legate de utilizarea spațiului aerian atât din perspectivă civilă, cât și din perspectivă militară;

2.4. evaluarea sectorizării și a configurării sectoriale utilizate;

2.5. evaluarea integrității și a continuității structurilor de spațiu aerian.

FUNCȚIA DE MANAGEMENT AL FLUXURILOR DE TRAFIC AERIAN

Partea A

Obiectivul și domeniul de aplicare

1. Obiectivul funcției de management al fluxurilor de trafic aerian (ATFM) este:

1.1. de a asigura că se ajunge la o utilizare eficientă a capacității disponibile a rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN);

1.2. de a facilita planificarea, coordonarea și executarea măsurilor ATFM adoptate de toate părțile interesate operaționale;

1.3. de a facilita satisfacerea cerințelor militare și reacțiile de gestionare a situațiilor de criză;

1.4. de a asigura conectivitatea și interoperabilitatea la nivel regional a rețelei europene, atât în interiorul regiunii EUR a OACI, cât și cu regiunile OACI adiacente.

2. ATFM și procedurile de urgență menționate în partea B pct. 15 trebuie să asigure o mai bună previzibilitate a traficului și să optimizeze capacitatea disponibilă a EATMN (inclusiv în aeroporturi) și urmăresc o coerență sporită între sloturile orare ale aeroporturilor și planurile de zbor.

3. Funcția ATFM trebuie să respecte acordurile detaliate de lucru pentru punerea în aplicare a măsurilor ATFM. Toate părțile operaționale implicate respectă normele și procedurile care asigură utilizarea în condiții de siguranță și în cea mai mare măsură posibilă a capacității de control al traficului aerian.

4. Funcția ATFM cuprinde toate etapele ATFM (strategică, pre-tactică, tactică și postoperațiuni) identificate în dispozițiile OACI menționate în apendice. Această funcție trebuie să respecte dispozițiile OACI menționate.

5. Funcția ATFM se aplică următoarelor părți implicate în procesele ATFM sau agenților care acționează în numele acestor părți:

5.1. operatorilor de aeronave;

5.2. furnizorilor de servicii de trafic aerian (ATS), inclusiv unităților ATS, birourilor de raportare ale ATS și unităților de servicii de control de aerodrom;

5.3. furnizorilor de servicii de informare aeronautică;

5.4. entităților implicate în managementul spațiului aerian;

5.5. administratorilor de aeroporturi;

5.6. unității centrale de ATFM, gestionată de administratorul de rețea;

5.7. unităților ATFM locale menționate în partea A pct. 6;

5.8. coordonatorilor de sloturi orare de pe aeroporturile coordonate.

6. Unitate ATFM locală reprezintă o entitate de management al fluxurilor care funcționează, în numele uneia sau mai multor entități de management al fluxurilor, ca interfață între unitatea centrală de ATFM și o unitate ATS sau un grup de unități ATS. Această unitate poate funcționa la

nivelul unității ATS, la nivel național, la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian sau la orice alt nivel subregional.

7. Unitățile ATFM locale și administratorul de rețea, prin intermediul unității sale centrale de ATFM, sprijină executarea funcției ATFM.

Partea B

Planificare și principii operaționale

1. Administratorul de rețea și părțile interesate operaționale planifică și execută sarcinile care sprijină executarea funcției ATFM pentru:

1.1. toate fazele tuturor zborurilor care sunt prevăzute a fi efectuate sau care se efectuează ca trafic aerian general și, în întregime sau parțial, în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR);

1.2. toate fazele zborurilor menționate la subpt 1.1. și ale managementului traficului aerian.

2. Trebuie să se asigure o cooperare și o coordonare corespunzătoare între structurile de lucru ale administratorului de rețea care sprijină executarea funcției ATFM și structurile de lucru relevante ale OACI care vizează aspectele ATFM la nivelul interfețelor.

3. Aeronavele militare operate în regim de trafic aerian general fac obiectul măsurilor ATFM atunci când sunt operate sau se are în vedere operarea lor în cadrul spațiului aerian sau al aeroporturilor cărora li se aplică măsurile ATFM.

4. Funcția ATFM are la bază următoarele principii:

4.1. Măsurile ATFM:

4.1.1. sprijină efectuarea operațiunilor în condiții de siguranță și previn cererea excesivă de trafic aerian în comparație cu capacitatea ATC declarată a sectoarelor și aerodromurilor, inclusiv a pistelor;

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

4.1.3. optimizează capacitatea EATMN pusă la dispoziție prin dezvoltarea și aplicarea unor măsuri de ameliorare a capacității de către unitățile ATS;

4.1.4. sprijină gestionarea situațiilor critice;

4.2. la alocarea sloturilor de plecare ATFM se acordă prioritate zborurilor în ordinea intrării lor planificate în locul în care se va aplica măsura ATFM, cu excepția cazului în care anumite împrejurări specifice, precum cele create de necesitățile de securitate și apărare, impun aplicarea unei alte reguli de prioritate convenite și avantajoase pentru EATMN;

4.3. timpii de zbor pe traiectorie în fazele de planificare și de execuție sunt conforme cu toate măsurile ATFM aplicate și sunt comunicați de administratorul de rețea operatorilor de aeronave, unităților ATS și unităților ATFM locale;

4.4. zborurile care au punctul de pornire în zona geografică în care se aplică măsurile ATFM și în regiunile de informare a zborurilor adiacente, astfel cum sunt descrise în documentația OACI corespunzătoare, fac obiectul alocării sloturilor orare ATFM. Zborurile care au punctul de pornire în alte zone sunt exceptate de la alocarea sloturilor orare ATFM, dar fac totuși obiectul unor constrângeri legate de rută, de sistemele de orientare a traficului și de timp de zbor pe traiectorie.

5. Statele se asigură că:

5.1. funcția ATFM este disponibilă părților în cauză timp de 24 de ore pe zi și că unitatea ATFM locală, în mod exclusiv, acoperă o zonă desemnată în ceea ce privește spațiul aerian aflat în responsabilitatea lor în cadrul zonei geografice în care se aplică măsurile ATFM;

5.2. pentru a asigura planificarea, alocarea și utilizarea eficiente ale spațiului aerian, precum și legături directe între managementul spațiului aerian și ATFM, sunt stabilite proceduri coerente de cooperare între părțile implicate în funcția ATFM, unitățile ATS și entitățile implicate în managementul spațiului aerian;

5.3. procedurile comune de solicitare a exceptării de la un slot de plecare ATFM respectă dispozițiile OACI menționate în appendice. Respectivele proceduri sunt definite în coordonare cu administratorul de rețea prin intermediul unității sale centrale de ATFM și sunt publicate în publicațiile naționale de informare aeronautică.

6. Administratorul de rețea:

6.1. optimizează performanța globală a EATMN prin planificarea, coordonarea și punerea în aplicare a măsurilor ATFM convenite, inclusiv în ceea ce privește planurile de tranziție pentru punerea în funcțiune a îmbunătățirilor majore ale spațiului aerian sau ale sistemelor ATM și în ceea ce privește condițiile meteorologice nefavorabile, în cadrul procesului decizional în cooperare;

6.2. consultă operatorii în privința definirii măsurilor ATFM;

6.3. încheie acorduri de lucru cu unitățile ATFM locale;

6.4. asigură dezvoltarea, disponibilitatea și punerea efectivă în aplicare a măsurilor ATFM (pentru toate etapele ATFM), împreună cu unitățile ATFM locale; în cazul în care astfel de măsuri ATFM au un impact mai amplu asupra rețelei, administratorul de rețea stabilește, prin intermediul procesului decizional în cooperare, natura măsurilor ATFM care urmează să fie puse în aplicare;

6.5. identifică, în coordonare cu unitățile ATFM locale, rute alternative pentru a evita sau pentru a descongiona zonele aglomerate, ținând seama de performanța globală a EATMN;

6.6. propune redirectionarea zborurilor ce ar optimiza efectul subpct. 6.5.;

6.7. în coordonare cu unitățile ATS și cu unitățile ATFM locale, determină, coordonează și asigură punerea în aplicare a măsurilor corespunzătoare menite să asigure capacitatea necesară pentru a răspunde cererii de trafic din ansamblul părților relevante din sfera lor de responsabilitate;

6.8. furnizează în timp util operatorilor de aeronave, unităților ATFM locale și unităților ATS informații privind operațiunile ATFM, inclusiv privind:

6.8.1. măsurile ATFM planificate;

6.8.2. impactul măsurilor ATFM asupra orei de decolare și profilului de zbor al fiecărui zbor;

6.9. monitorizează cazurile de absență a planurilor de zbor și de depunere a unor planuri multiple de zbor;

6.10. 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 punere în mișcare;

6.11. monitorizează numărul de exceptări de la măsurile ATFM acordate;

6.12. elaborează, menține și publică planuri de urgență care definesc acțiunile care trebuie întreprinse de părțile interesate operaționale relevante în cazul unei defecțiuni majore a unei componente a funcției ATFM la nivel de rețea care ar avea ca rezultat reduceri semnificative ale capacității și/sau perturbări majore ale fluxurilor de trafic;

6.13. transmite tuturor părților interesate operaționale toate analizele și evaluările post operaționale corespunzătoare;

6.14. face posibile pregătirea corespunzătoare și previzibilitatea EATMN, asigură existența unor acorduri de lucru pentru colectarea tempestivă a informațiilor actualizate privind cererea de trafic pentru toate etapele ATFM de la utilizatorii spațiului aerian și comunică aceste informații unităților ATFM locale.

7. Unitățile ATS:

7.1. se coordonează cu administratorul de rețea în privința măsurilor ATFM, prin intermediul unității (unităților) ATFM locale, pentru a se asigura că măsurile alese urmăresc optimizarea performanței globale a EATMN;

7.2. se asigură că măsurile ATFM aplicate aeroporturilor sunt aplicate în coordonare cu administratorul aeroportului în cauză, pentru a asigura eficiența planificării și a utilizării aeroporturilor în beneficiul tuturor părților interesate operaționale vizate;

7.3. notifică administratorului de rețea, prin intermediul unității ATFM locale, toate evenimentele, inclusiv planurile de tranziție pentru punerea în funcțiune a îmbunătățirilor majore ale spațiului aerian sau ale sistemelor ATM și condițiile meteorologice nefavorabile, care pot afecta capacitatea de control al traficului aerian sau cererea de trafic aerian, precum și măsurile de contracarare propuse;

7.4. furnizează în timp util administratorului de rețea și unităților ATFM locale următoarele date și informații ulterioare, în măsura în care este fezabil din punct de vedere tehnic, asigurând calitatea acestora:

7.4.1. structurile spațiului aerian și ale rutelor;

7.4.2. disponibilitatea spațiului aerian și a rutelor, inclusiv disponibilitatea rezultată din aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în conformitate cu reglementările aplicabile;

7.4.3. configurațiile și activările sectoarelor unităților ATS;

7.4.4. timpii de rulaj la sol și configurațiile pistelor aerodromurilor;

7.4.5. sectorul de control al traficului aerian și capacitățile aerodromului, inclusiv piste;

7.4.6. pozițiile de zbor actualizate;

7.4.7. devierile de la planurile de zbor;

7.4.8. orele efective de decolare ale zborurilor;

7.4.9. informații privind disponibilitatea operațională a infrastructurii „comunicații, navigație, supraveghere” (CNS)/ATM.

8. Datele menționate la pct. 7 subpct.7.4. sunt puse la dispoziție pentru și de către administratorul de rețea și părțile interesate operaționale.

9. Pentru a asigura previzibilitatea rețelei, unitatea ATS de la aeroportul de plecare se asigură că nu primesc autorizarea de decolare zborurile care nu își respectă orele estimate de punere în mișcare, ținând seama de toleranțele de timp stabilite, sau al căror plan de zbor a fost respins sau suspendat.

10. Unitățile ATFM locale:

10.1. acționează ca punct de contact și ca interfață între administratorul de rețea care asigură ATFM la nivel central, pe de o parte, și zonele desemnate și aerodromurile și unitățile ATS (militare și civile) asociate acestora din sfera lor de responsabilitate, pe de altă parte, în funcție de rolurile și responsabilitățile convenite în cadrul unor acorduri de lucru adecvate cu administratorul de rețea;

10.2 stabilesc proceduri locale adecvate compatibile cu procedurile stabilite de administratorul de rețea care asigură ATFM la nivel central, inclusiv proceduri temporare;

10.3. furnizează administratorului de rețea care asigură ATFM la nivel central toate datele locale necesare pentru executarea funcției ATFM;

10.4. asigură, în coordonare cu unitățile ATS relevante și cu administratorul de rețea care asigură ATFM la nivel central, punerea în aplicare a măsurilor ATFM corespunzătoare pentru obținerea unui flux optim al traficului și a unui echilibru între cerere și capacitate, prin coordonarea utilizării eficiente a capacității disponibile. În cazul în care măsurile respective au un impact mai amplu asupra rețelei, se asigură coordonarea regională sub egida administratorului de rețea;

10.5. notifică administratorului de rețea toate evenimentele, inclusiv planurile de tranziție pentru punerea în funcțiune a îmbunătățirilor majore ale spațiului aerian sau ale sistemelor ATM și condițiile meteorologice nefavorabile, care pot afecta capacitatea de control al traficului aerian sau cererea de trafic aerian, precum și măsurile de contracarare propuse;

10.6. asigură, în coordonare cu unitățile ATS relevante și cu administratorul de rețea, analize post operaționale pentru a identifica modalități de îmbunătățire a performanței rețelei;

10.7. dispune de planuri de urgență predefinite actualizate în permanență, care detaliază modul în care va fi gestionată zona aflată în responsabilitatea lor, pentru a permite administratorului de rețea să asiste unitățile ATFM locale în operațiunile de urgență. Aceste planuri locale sunt comunicate administratorului de rețea și stabilite în coordonare cu acesta.

11. În cazul în care este înființat un birou de raportare al ATS, acesta facilitează schimbul de informații între piloți sau operatori și unitatea ATFM locală sau administratorul de rețea care asigură ATFM la nivel central.

12. Operatorii de aeronave:

12.1. furnizează un singur plan de zbor pentru fiecare zbor avut în vedere. Planul de zbor depus trebuie să reflecte în mod corect profilul de zbor avut în vedere;

12.2. se asigură că toate măsurile ATFM relevante și modificările aduse acestora sunt încorporate în operațiunea de zbor planificată;

12.3. participă la structurile de lucru stabilite de administratorul de rețea, facilitând furnizarea în timp util de informații actualizate referitoare la cererea de trafic aerian pentru toate etapele ATFM.

13. Administratorii de aeroporturi:

13.1. încheie acorduri cu unitatea ATS locală:

13.1.1. pentru a comunica și pentru a se coordona cu unitățile ATFM locale relevante și cu administratorul de rețea în privința tuturor informațiilor referitoare la capacitate și la cererea de trafic aerian, precum și la evoluția acestora pentru toate etapele ATFM, în special înainte de publicarea orarului de zbor;

13.1.2. pentru a notifica unităților ATFM locale relevante și administratorului de rețea toate evenimentele care pot afecta capacitatea de control al traficului aerian sau cererea de trafic aerian.

13.2. instituie procese de evaluare a cererii și a impactului evenimentelor speciale asupra cererii aplicabile tuturor etapelor ATFM.

14. În ceea ce privește coerența dintre planurile de zbor și sloturile orare:

14.1. la cererea unui coordonator de sloturi orare sau a unui administrator de aeroport al unui aeroport coordonat, administratorul de rețea sau unitatea ATFM locală le furnizează acestora planul de zbor al unui zbor care operează pe aeroportul respectiv înainte ca zborul respectiv să aibă loc. Coordonatorii de sloturi orare sau administratorii de aeroport ai aeroporturilor coordonate pun la dispoziție infrastructura necesară pentru primirea planurilor de zbor furnizate de administratorul de rețea sau de unitatea ATFM locală;

14.2. înainte de zborului, operatorii de aeronave transmit aerodromurilor 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 orar corespunzător; această corelare este asigurată de administratorul de rețea, de unitatea ATFM locală, de unitatea ATS locală sau de administratorul aeroportului, după caz;

14.3. orice operator de aeronave, administrator de aeroport și unitate ATS raportează coordonatorului de sloturi orare cazurile de operare repetată a serviciilor aeriene la ore cu mult diferite față de sloturile orare alocate sau de utilizare a sloturilor orare într-un mod substanțial diferit față de

cel indicat în momentul alocării, dacă acest lucru aduce prejudicii aeroportului sau operațiunilor de trafic aerian;

14.4. administratorul de rețea raportează coordonatorilor de sloturi orare cazurile de operare repetată a serviciilor aeriene la ore cu mult diferite față de sloturile orare alocate sau de utilizare a sloturilor orare într-un mod substanțial diferit față de cel indicat în momentul alocării, dacă acest lucru aduce prejudicii ATFM.

15. Atunci când implementează informațiile privind planificarea sosirilor și a plecărilor, părțile interesate operaționale de la nivel local ale aeroportului asigură coordonarea deplină cu administratorul de rețea în instituirea și exploatarea respectivei funcționalități, precum și schimbul de date aferent.

16. În ceea ce privește evenimentele critice:

16.1. administratorul de rețea elaborează, menține și publică procedurile ATFM aplicabile gestionării evenimentelor critice la nivel de rețea. procedurile ATFM definesc acțiunile care trebuie întreprinse de părțile interesate operaționale relevante în cazul unei perturbări majore a unei componente a funcției ATFM la nivel de rețea, care ar avea ca rezultat reduceri semnificative ale capacității și/sau perturbări majore ale fluxurilor de trafic;

16.2. pentru a face față evenimentelor critice, unitățile ATS și administratorii de aeroporturi se coordonează în privința relevanței și a conținutului procedurilor de urgență, inclusiv în privința eventualelor ajustări aduse regulilor de prioritate, cu administratorul de rețea și cu unitățile ATFM locale, cu operatorii de aeronave afectați de evenimentele critice și, după caz, cu coordonatorii de sloturi orare. Printre procedurile de urgență se numără:

16.2.1. măsuri de organizare și de coordonare;

16.2.2. 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;

16.2.3. circumstanțe, condiții și proceduri pentru aplicarea regulilor de prioritate pentru zboruri, care respectă interesele esențiale ale politicii de securitate sau de apărare a statelor membre;

16.2.4. măsuri de redresare.

Partea C

Monitorizarea funcției ATFM

1. Pentru a asigura previzibilitatea și, astfel, performanța EATMN, informațiile referitoare la operațiunile planificate și măsurile ATFM, precum și respectarea acestora sunt de o importanță capitală. Prin urmare, se instituie o monitorizare specifică a funcției ATFM.

2. Atunci când procentul de respectare a sloturilor de plecare ATFM de pe un aeroport de plecare identificat de administratorul de rețea este de 80 % sau mai mic pe parcursul unui an, unitatea ATS de pe aeroportul respectiv furnizează către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile informații relevante cu privire la nerespectarea respectivă și la măsurile luate pentru a asigura respectarea sloturilor de plecare ATFM. Aceste măsuri se indică într-un raport și se prezintă către organul central de specialitate în domeniul aviației civile spre coordonare. Urmare coordonării de către organul central de specialitate în domeniul aviației civile, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile îl prezintă Comisiei.

3. În cazul oricărei nerespectări a respingerii sau a suspendării unui plan de zbor, unitatea ATS de pe aeroportul în cauză furnizează informații relevante administratorului de rețea cu privire la

nerespectarea respectivă și la măsurile luate pentru a asigura respectarea respingerii sau a suspendării unui plan de zbor. Aceste măsuri se indică într-un raport pe care administratorul de rețea îl prezintă Comisiei.

4. În cazul în care exceptările acordate depășesc 0,6 % din plecările anuale ale unui stat, administratorul de rețea notifică această informație respectivului stat. În cazul în care Republica Moldova primește o astfel de notificare, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile întocmește un raport cu informații detaliate despre exceptările acordate și urmare coordonării cu organul central de specialitate în domeniul aviației civile îl înaintează Comisiei.

5. Administratorul de rețea se asigură că operatorului de aeronave i se notifică nerespectarea măsurilor ATFM ce rezultă din aplicarea cerințelor legate de lipsa planurilor de zbor și de planurile de zbor multiple. În cazul în care a primit o astfel de notificare, operatorul de aeronave prezintă un raport care oferă detalii despre circumstanțele și măsurile luate pentru a corecta o astfel de nerespectare. Administratorul de rețea întocmește un raport anual pe care îl prezintă Comisiei și care prezintă detalii referitoare la planurile de zbor care lipsesc sau la planurile de zbor multiple care au fost depuse.

6. Administratorul de rețea analizează anual respectarea măsurilor ATFM pentru a garanta că toate părțile interesate operaționale își îmbunătățesc gradul de respectare a măsurilor în cauză.

7. Administratorul de rețea întocmește rapoarte anuale pe care le transmite Comisiei. În respectivele rapoarte se precizează calitatea funcției ATFM și se includ detalii cu privire la:

- 7.1. cauzele măsurilor ATFM;
- 7.2. impactul măsurilor ATFM;
- 7.3. respectarea măsurilor ATFM;
- 7.4. contribuțiile tuturor părților interesate operaționale la optimizarea efectului global al rețelei;
- 7.5. recomandările formulate în privința acestor puncte diferite în vederea îmbunătățirii performanței rețelei.

Apendice

Lista dispozițiilor OACI în scopul managementului fluxurilor de trafic aerian

1. Capitolul 3 pct. 3.7.5 (*Air Traffic Flow Management*) din anexa nr. 11 la Convenția de la Chicago – *Air Traffic Services* (a 14-a ediție – iulie 2016, care încorporează modificarea nr. 50A);
2. Capitolul 3 (*ATS 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, care încorporează modificarea nr. 7A);
3. Capitolele 2 și 8 (*Air Traffic Flow Management*) din Doc. 7030 al OACI, intitulat *European (EUR) Regional Supplementary Procedures* (a 5-a ediție, 2007).

FUNCȚIA PRIVIND FRECVENȚELE RADIO

Partea A

Obiectivul și domeniul de aplicare

1. Obiectivele acestei funcții sunt:

1.1. să maximizeze utilizarea spectrului radio aeronautic european prin îmbunătățirea procedurilor de gestionare și a criteriilor de planificare a frecvențelor pentru a preveni deficitul de frecvențe care ar reduce capacitatea rețelei;

1.2. să sporească transparența practicilor de gestionare a frecvențelor, astfel încât să se poată realiza o evaluare precisă a utilizării eficiente a frecvențelor și să se poată determina soluțiile potrivite pentru a răspunde cererilor viitoare de frecvențe;

1.3. să sporească eficacitatea proceselor de gestionare a frecvențelor prin promovarea celor mai bune practici și prin dezvoltarea instrumentelor corespunzătoare.

2. Administratorul de rețea și administratorii naționali ai spectrului de frecvențe stabilesc de comun acord prioritățile generale ale funcției pentru a îmbunătăți configurarea și funcționarea rețelei aviatice europene. Prioritățile respective trebuie documentate într-o secțiune referitoare la frecvențe în cadrul planului strategic al rețelei și în cadrul planului de administrare a rețelei și trebuie să facă obiectul unor consultări cu părțile interesate. În mod particular, stabilirea priorităților poate să țină seama de anumite benzi, zone și servicii.

Partea B

Cerințe privind exercitarea funcției

1. Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile în calitate de administrator național al spectrului de frecvențe are responsabilitatea de a asigura că asignările de frecvențe sunt realizate, modificate și anulate în conformitate cu dispozițiile Regulamentului. Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, la cerere, asigură notificarea Comisiei și administratorului de rețea, numele și adresele administratorilor naționali ai spectrului de frecvențe și notifică în timp util orice modificare a numirilor în această funcție.

2. Administratorul de rețea elaborează și coordonează aspectele strategice legate de rețea ale spectrului de frecvențe, care trebuie documentate în mod corespunzător în cadrul planului strategic al rețelei și în cadrul planului de administrare a rețelei. Administratorul de rețea asistă Comisia și statele la elaborarea pozițiilor comune în sectorul aviației în vederea coordonării contribuțiilor statelor membre în cadrul forurilor internaționale și, mai ales, în cadrul Conferinței europene a administrațiilor de poștă și telecomunicații (CEPT) și a Uniunii Internaționale a Telecomunicațiilor (UIT).

3. La cererea statelor, administratorul de rețea informează Comisia și ia măsuri împreună cu Comisia și cu Conferința europeană a administrațiilor de poștă și telecomunicații (CEPT) pentru a soluționa orice preocupare legată de alte sectoare industriale.

4. Administratorii naționali ai spectrului de frecvențe raportează administratorului de rețea cazurile de interferențe radio care afectează rețeaua aviatică europeană. Administratorul de rețea înregistrează apariția cazurilor de interferențe radio și oferă sprijin administratorilor naționali ai spectrului de frecvențe în evaluarea lor. La cererea administratorilor naționali ai spectrului de frecvențe, administratorul de rețea coordonează acțiunile sau oferă orice sprijin necesar pentru a soluționa sau pentru a combate astfel de cazuri.

5. Administratorul de rețea și administratorii naționali ai spectrului de frecvențe continuă să dezvolte și să îmbunătățească procedurile de gestionare a spectrului de frecvențe, criteriile de planificare, seturile de date și procesele pentru a îmbunătăți utilizarea și ocuparea spectrului de frecvențe radio de către utilizatorii traficului aerian general. La cererea statelor membre, administratorul de rețea propune extinderea aplicării acestor îmbunătățiri la nivel regional.

6. Atunci când este necesară asignarea unei frecvențe, persoana sau organizația care solicită utilizarea unei frecvențe înaintează o cerere administratorului național corespunzător al spectrului de frecvențe, însoțită de toate datele și justificările relevante.

7. Administratorii naționali ai spectrului de frecvențe și administratorul de rețea evaluează cererile de frecvențe și stabilesc ordinea lor de prioritate pe baza cerințelor operaționale și a criteriilor convenite. Administratorul de rețea, în cooperare cu administratorii naționali ai spectrului de frecvențe, stabilește impactul cererilor de frecvență asupra rețelei. Administratorul de rețea stabilește criteriile de evaluare și de stabilire a ordinii de prioritate în consultare cu administratorii naționali ai spectrului de frecvențe și, ulterior, le menține și le actualizează, după necesități.

8. În cazul în care cererea nu are niciun impact asupra rețelei, administratorii naționali ai spectrului de frecvențe determină frecvența sau frecvențele adecvate pentru a da curs cererii, ținând seama de cerințele de la pct. 12.

9. În cazul în care cererea are impact asupra rețelei, administratorul de rețea determină frecvența sau frecvențele adecvate pentru a da curs cererii, ținând seama de următoarele cerințe:

9.1. necesitatea de a furniza servicii sigure de infrastructură de comunicații, de navigație și de supraveghere;

9.2. necesitatea de a optimiza utilizarea resurselor limitate ale spectrului de frecvențe radio;

9.3. necesitatea unui acces rentabil, echitabil și transparent la spectrul de frecvențe radio;

9.4. cerințele operaționale ale solicitantului sau solicitanților și ale părților interesate operațional;

9.5. previziunile cu privire la cererea viitoare de spectru de frecvențe radio;

9.6. dispozițiile din manualul OACI de gestionare a frecvențelor în regiunea europeană.

10. Dacă nu se poate determina o frecvență adecvată după cum se menționează la pct. 11 și pct. 12, administratorii naționali ai spectrului de frecvențe pot solicita administratorului de rețea să realizeze o căutare specifică de frecvențe. Pentru a soluționa cererea administratorilor naționali ai spectrului de frecvențe, administratorul de rețea, asistat de aceștia, poate efectua o examinare specifică a situației utilizării frecvențelor în aria geografică vizată.

11. Administratorul național al spectrului de frecvențe asignează frecvența sau frecvențele adecvate, determinate în conformitate cu pct. 12 sau pct.13.

12. Administratorul național al spectrului de frecvențe înregistrează fiecare asignare de frecvențe în registrul central, incluzând următoarele informații:

12.1. datele specificate în manualul OACI de gestionare a frecvențelor în regiunea europeană, inclusiv datele tehnice și operaționale conexe relevante;

12.2. cerințe consolidate în materie de date, astfel cum se menționează la pct. 6;

12.3. o descriere a utilizării operaționale a asignării frecvențelor;

12.4. datele de contact ale părții interesate operaționale care utilizează frecvențele asignate.

Registrul central va fi utilizat de către administratorul național al spectrului de frecvențe pentru a îndeplini obligațiile administrative ale Republicii Moldova față de OACI în materie de înregistrare a asignărilor de frecvențe.

13. Atunci când asignează frecvențe solicitantului, administratorul național al spectrului de frecvențe menționează și condițiile de utilizare. Respectivul condiții trebuie să specifice cel puțin că asignarea frecvențelor:

13.1. rămâne valabilă câtă vreme frecvențele sunt utilizate pentru îndeplinirea cerințelor operaționale descrise de către solicitant;

13.2. poate face obiectul unei cereri de schimb de frecvențe și că este necesar ca astfel de schimburi să se realizeze într-un termen limitat;

13.3. trebuie modificată de îndată ce se modifică utilizarea operațională descrisă de solicitant.

14. Administratorul sau administratorii naționali ai spectrului de frecvențe se asigură că orice schimb, modificare sau anulare se realizează de către persoana sau organizația căreia (cărui) i-a fost asignată frecvența în cauză în termenul convenit și că registrul central este actualizat în consecință. Atunci când aceste acțiuni nu pot fi realizate, administratorul sau administratorii naționali ai spectrului de frecvențe prezintă administratorului de rețea o justificare corespunzătoare.

15. Administratorii naționali ai spectrului de frecvențe se asigură că informațiile menționate în partea B pct. 12, legate de toate asignările de frecvențe utilizate în rețeaua aviatică europeană sunt disponibile în registrul central.

16. Administratorul de rețea și administratorul sau administratorii naționali ai spectrului de frecvențe realizează activități de monitorizare și evaluări ale benzilor de frecvențe și ale asignărilor de frecvențe aeronautice pe baza unor proceduri transparente, pentru a garanta o utilizare corectă și eficientă. Administratorul de rețea instituie procedurile respective în consultare cu administratorii naționali ai spectrului de frecvențe și, ulterior, le menține și le actualizează, după necesități. Administratorul de rețea identifică îndeosebi eventualele discrepanțe dintre registrul central, scopul operațional și utilizarea efectivă a frecvențelor asignate care pot avea un impact negativ asupra funcției privind frecvențele radio. Administratorul de rețea comunică discrepanțele respective administratorului național al spectrului de frecvențe în vederea soluționării acestora, într-un termen convenit.

17. Administratorul de rețea asigură disponibilitatea unor instrumente comune care să sprijine activitățile de planificare, coordonare, înregistrare, auditare și optimizare la nivel central și național. În speță, administratorul de rețea elaborează instrumente care să sprijine analizarea datelor din registrul central în vederea monitorizării eficienței funcției și în scopul configurării și punerii în aplicare a procesului de optimizare a frecvențelor prevăzut la pct. 7.

Partea C

Cerințe privind organizarea funcției privind frecvențele

1. Procesul decizional în cooperare dintre administratorii naționali ai spectrului de frecvențe și administratorul de rețea se bazează pe acorduri care precizează cel puțin:

1.1. criteriile de evaluare a cerințelor operaționale și de stabilire a ordinii de prioritate a acestora;

1.2. termenele minime pentru coordonarea asignărilor noi sau modificate de frecvențe radio;

1.3. mecanismele prin care se garantează îndeplinirea obiectivelor relevante de performanță la nivelul Uniunii Europene de către administratorul de rețea și de către administratorii naționali ai spectrului de frecvențe;

1.4. că procedurile, criteriile și procesele îmbunătățite de gestionare a spectrului de frecvențe nu au efecte negative asupra celor aplicate de alte țări în contextul procedurilor regionale ale OACI;

1.5. cerințe care să asigure o consultare corespunzătoare între statele membre și toate părțile interesate vizate de la nivel național și european în privința structurilor de gestionare noi sau modificate.

2. Evoluția demersurilor de coordonare a frecvențelor radio se specifică în cooperare cu administratorii naționali ai spectrului de frecvențe și urmărește să reducă cheltuielile indirecte pe cât de mult posibil.

3. În ceea ce privește utilizarea strategică și tactică a frecvențelor radio, coordonarea cu țările terțe care nu participă la activitatea administratorului de rețea se face prin intermediul structurilor de lucru regionale ale OACI. Acest lucru se realizează cu scopul de a permite accesul țărilor terțe la activitatea administratorului de rețea.

4. Administratorul național al spectrului de frecvențe se asigură că utilizarea benzilor de frecvențe aeronautice de către utilizatori militari este coordonată în mod corespunzător printr-un proces decizional în cooperare cu administratorul de rețea.

FUNCȚIA PRIVIND CODURILE DE TRANSPONDER RADAR

Partea A

Obiective și cerințe generale

Cod de transponder:

1. Obiectivele acestei funcții sunt:

1.1. consolidarea procedurii de alocare a codurilor prin alocarea de roluri și responsabilități clare tuturor părților interesate implicate, performanța globală a rețelei fiind elementul central în determinarea modului de alocare a codurilor;

1.2. creșterea transparenței alocării codurilor și a utilizării lor efective, permițând cea mai bună evaluare a eficienței globale a rețelei.

2. Administratorul de rețea alocă statelor membre și furnizorilor de servicii de navigație aeriană codurile de transponder SSR (radar secundar de supraveghere) în așa fel încât să se optimizeze repartizarea sigură și eficientă a acestora, luând în considerare următoarele:

2.1. cerințele operaționale ale tuturor părților interesate operaționale;

2.2. nivelul real și cel previzionat al traficului aerian;

2.3. utilizarea necesară a codurilor de transponder SSR în conformitate cu dispozițiile relevante prevăzute în planul regional de navigație aeriană, documentul privind implementarea instalațiilor și serviciilor în regiunea europeană și materialele de îndrumare ale OACI.

3. Administratorul de rețea pune în orice moment la dispoziția statelor, a furnizorilor de servicii de navigație aeriană o listă de alocare a codurilor de transponder SSR care descrie alocarea completă și la zi a codurilor SSR.

4. Ținând seama de toate utilizările civile și militare necesare ale codurilor de transponder SSR, administratorul de rețea aplică o procedură oficială de stabilire, evaluare și coordonare a cerințelor de alocare a codurilor de transponder SSR.

5. Procedura oficială prevăzută la pct. 4 include cel puțin procedurile, termenele și obiectivele de performanță relevante stabilite de comun acord în vederea realizării următoarelor activități:

5.1. depunerea cererilor de alocare a codurilor de transponder SSR;

5.2. evaluarea cererilor de alocare a codurilor de transponder SSR;

5.3. coordonarea propunerilor de modificare a alocărilor de coduri de transponder SSR cu statele membre în conformitate cu cerințele prevăzute în partea B;

5.4. auditarea periodică a alocărilor și a necesarului de coduri în vederea optimizării situației, inclusiv realocarea codurilor existente deja alocate;

5.5. modificarea, aprobarea și distribuirea periodică a listei generale a alocărilor de coduri de transponder SSR menționată la pct. 3;

5.6. notificarea, evaluarea și soluționarea conflictelor neprevăzute la nivelul alocărilor de coduri de transponder SSR;

5.7. notificarea, evaluarea și soluționarea alocărilor greșite de coduri de transponder SSR, depistate cu ocazia verificărilor în vederea păstrării codurilor;

5.8. notificarea, evaluarea și rezolvarea deficiențelor neprevăzute în ceea ce privește alocările de coduri de transponder SSR;

5.9. furnizarea de date și informații în conformitate cu cerințele prevăzute în partea C.

6. Administratorul de rețea verifică conformitatea cererilor de alocare a codurilor de transponder SSR, primite în cadrul procedurii prevăzute la pct. 4, cu cerințele procedurale privind convențiile în materie de format și de date, exhaustivitatea, acuratețea, transmiterea la timp și justificarea.

7. Furnizorul de servicii de navigație aeriană se asigură că codurile de transponder SSR se alocă unei aeronave în conformitate cu lista de alocare a codurilor de transponder SSR menționată la pct. 3.

8. Administratorul de rețea operează, în numele furnizorilor de servicii de navigație aeriană, un sistem centralizat de alocare și de gestionare a codurilor de transponder SSR pentru alocarea automată a codurilor de transponder SSR traficului aerian general.

9. Administratorul de rețea implementează proceduri și instrumente de evaluare periodică a utilizării efective a codurilor de transponder SSR de către furnizorii de servicii de navigație aeriană.

10. Administratorul de rețea și furnizorii de servicii de navigație aeriană se pun de acord asupra planurilor și procedurilor necesare pentru a sprijini analiza și identificarea periodică a viitoarelor cerințe privind codurile de transponder SSR. Analiza respectivă include identificarea efectelor potențiale asupra performanței, create de eventualele deficiențe previzionate în ceea ce privește alocarea codurilor de transponder SSR.

11. Administratorul de rețea elaborează și menține manuale de operațiuni care conțin instrucțiunile și informațiile necesare pentru a permite exercitarea funcției de rețea în conformitate cu cerințele Regulamentului. Respectivul manual de operațiuni se distribuie și se mențin în conformitate cu procedurile corespunzătoare de management al calității și de gestionare a documentelor.

Codul de interogator de Mod S (MIC):

12. Obiectivele acestui proces sunt următoarele:

12.1. efectuarea unei alocări coordonate a codurilor de interogator de Mod S care să permită eficiența globală a rețelei;

12.2. furnizarea bazei de reglementare care să permită o mai bună asigurare a aplicării legislației și o mai bună supraveghere.

13. Administratorul de rețea alocă interogatoarelor de Mod S civile și militare codurile de interogator în așa fel încât să se optimizeze funcționarea supravegherii traficului aerian și coordonarea civil-militară în condiții de siguranță și de eficiență, luând în considerare următoarele:

13.1. cerințele operaționale ale tuturor părților interesate operaționale;

13.2. prevederile regulamentelor europene specifice;

13.3. gestionarea necesară a codurilor de interogator de Mod S în conformitate cu dispozițiile documentului *European principles and procedures for the allocation of Secondary Surveillance Radar Mode S Interrogator Codes (IC)* (doc. EUR 024 al OACI).

14. Administratorul de rețea operează, în numele statelor, un sistem centralizat de alocare a codurilor de interogator pentru alocarea coordonată a codurilor de interogator interogatoarelor de Mod S.

15. Statele membre furnizează operatorilor de Mod S un serviciu centralizat de alocare a codurilor de interogator prin sistemul de alocare a codurilor de interogator.

16. Administratorul de rețea pune în orice moment la dispoziția statelor, a operatorilor de Mod S un plan de alocare a codurilor de interogator care oferă cel mai recent set complet aprobat de alocări de coduri de interogator din regiunea europeană OACI.

17. Ținând seama de toate utilizările civile și militare necesare ale codurilor de interogator, administratorul de rețea aplică o procedură oficială de stabilire, de evaluare și de coordonare a cerințelor aplicabile alocărilor de coduri de interogator.

18. Procedura oficială prevăzută la pct. 17 include cel puțin procedurile, termenele și obiectivele de performanță relevante stabilite de comun acord în vederea realizării următoarelor activități:

18.1. depunerea cererilor de alocare a codurilor de interogator;

18.2. evaluarea cererilor de alocare a codurilor de interogator;

18.3. coordonarea propunerilor de modificare a alocărilor de coduri de interogator cu statele în conformitate cu cerințele prevăzute în partea B;

18.4. auditarea periodică a alocărilor și a necesarului de coduri de interogator în vederea îmbunătățirii situației, inclusiv realocarea codurilor de interogator existente deja alocate;

18.5. modificarea, aprobarea și distribuirea periodică a planului general de alocare a codurilor de interogator menționat la pct. 16;

18.6. notificarea, evaluarea și soluționarea conflictelor neprevăzute în materie de coduri de interogator între interogatoarele de Mod S;

18.7. notificarea, evaluarea și rezolvarea deficiențelor neprevăzute în ceea ce privește alocarea codurilor de interogator;

18.8. furnizarea de date și informații în conformitate cu cerințele prevăzute în partea C.

19. Administratorul de rețea verifică conformitatea cererilor de alocări de coduri de interogator, primite în cadrul procedurii prevăzute la pct. 18, cu cerințele procedurale privind convențiile în materie de format și de date, exhaustivitatea, acuratețea, transmiterea la timp și justificarea.

20. În cadrul procedurii prevăzute la pct. 18, administratorul de rețea:

20.1. execută simulări de actualizare a planului de alocare a codurilor de interogator pe baza cererilor care urmează să fie soluționate;

20.2. elaborează o propunere de actualizare a planului de alocare a codurilor de interogator în vederea aprobării de către statele membre vizate de respectiva actualizare;

20.3. se asigură că actualizarea propusă a planului de alocare a codurilor de interogator îndeplinește, în cea mai mare măsură posibilă, cerințele operaționale ale cererilor de coduri de interogator;

20.4. actualizează și comunică statelor membre planul de alocare a codurilor de interogator imediat după aprobarea acestuia, fără a aduce atingere procedurilor naționale de comunicare a informațiilor privind interogatoarele de Mod S operate de sectorul militar.

21. Administratorul de rețea implementează proceduri și instrumente de evaluare periodică a utilizării efective a codurilor de interogator de Mod S de către operatorii de Mod S civili și militari.

22. Administratorul de rețea, statele membre și operatorii de Mod S se pun de acord asupra planurilor și procedurilor necesare pentru a sprijini analiza și identificarea periodică a viitoarelor cerințe privind codurile de interogator de Mod S. Analiza respectivă include identificarea efectelor potențiale asupra performanței, create de eventualele deficiențe previzionate în ceea ce privește alocările de coduri de interogator.

23. Administratorul de rețea elaborează și menține manuale de operațiuni care conțin instrucțiunile și informațiile necesare pentru a permite exercitarea funcției de rețea în conformitate cu cerințele Regulamentului. Respectivul manuale de operațiuni se distribuie și se mențin în conformitate cu procedurile corespunzătoare de management al calității și de gestionare a documentelor.

Partea B

Cerințe privind mecanismele specifice de consultare

Cod de transponder:

1. Administratorul de rețea stabilește un mecanism specific pentru coordonarea și consultarea modalităților detaliate de alocare a codurilor de transponder SSR. Respectivul mecanism:

1.1. garantează că impactul utilizării codurilor de transponder SSR în țările terțe este luat în considerare prin participarea la structurile de lucru pentru gestionarea codurilor de transponder SSR, prevăzute în dispozițiile relevante ale OACI din planul regional de navigație aeriană, documentul privind implementarea instalațiilor și serviciilor în regiunea europeană;

1.2. garantează compatibilitatea listelor de alocare a codurilor de transponder SSR menționate în partea A pct. 3 cu planul de gestionare a codurilor prevăzut în dispozițiile relevante ale OACI din planul regional de navigație aeriană, documentul privind implementarea instalațiilor și serviciilor în regiunea europeană;

1.3. specifică cerințe menite să asigure că se organizează o consultare corespunzătoare cu statele membre vizate cu privire la structurile noi sau modificate de gestionare a codurilor de transponder SSR;

1.4. specifică cerințe menite să asigure că statele membre organizează consultări corespunzătoare cu toate părțile interesate vizate de la nivel național în privința structurilor noi sau modificate de gestionare a codurilor de transponder SSR;

1.5. garantează că coordonarea cu țările terțe în ceea ce privește utilizarea strategică și tactică a codurilor de transponder SSR se face prin intermediul structurilor de lucru pentru gestionarea codurilor de transponder SSR, prevăzute în dispozițiile relevante ale OACI din planul regional de navigație aeriană, documentul privind implementarea instalațiilor și serviciilor în regiunea europeană;

1.6. precizează termenul minim pentru coordonarea și consultarea cu privire la alocările noi sau modificate de coduri de interogator de supraveghere și de coduri de transponder SSR;

1.7. garantează că modificările aduse listei de alocare a codurilor de transponder SSR sunt supuse aprobării de către statele membre vizate de modificările respective;

1.8. specifică cerințe destinate să garanteze că modificările aduse listei de alocare a codurilor de transponder SSR sunt comunicate tuturor părților interesate imediat după aprobarea sa, fără a aduce atingere procedurilor naționale de comunicare a informațiilor privind utilizarea codurilor de transponder SSR de către autoritățile militare.

2. Administratorul de rețea, în coordonare cu autoritățile militare naționale, se asigură că se iau măsurile necesare pentru a se garanta că alocarea și utilizarea codurilor de transponder SSR destinate necesităților de ordin militar nu au efecte negative asupra siguranței sau eficienței fluxului de trafic aerian general.

Codul de interogator de Mod S:

3. Administratorul de rețea stabilește un mecanism specific pentru coordonarea și consultarea modalităților detaliate de alocare a codurilor de interogator de Mod S. Respectivul mecanism:

3.1. precizează termenele pentru coordonarea și consultarea cu privire la propunerile de alocări noi sau modificate de coduri de interogator de Mod S;

3.2. garantează că modificările aduse planului de alocare a codurilor de interogator de Mod S sunt supuse aprobării de către statele membre vizate de modificările respective;

3.3. garantează că coordonarea cu țările terțe în ceea ce privește utilizarea strategică și tactică a codurilor de interogator de Mod S se face prin intermediul structurilor de lucru pentru gestionarea codurilor de interogator de Mod S;

3.4. specifică cerințe destinate să garanteze că modificările aduse planului de alocare a codurilor de interogator de Mod S sunt comunicate tuturor părților interesate imediat după aprobarea sa, fără a aduce atingere procedurilor naționale de comunicare a informațiilor privind utilizarea codurilor de interogator de Mod S și a codurilor de transponder SSR de către autoritățile militare.

4. Administratorul de rețea asigură, prin intermediul procesului decizional în cooperare, organizarea unei consultări corespunzătoare cu statele membre în privința structurilor noi sau modificate de gestionare a codurilor de interogator.

5. Administratorul de rețea, în coordonare cu autoritățile militare naționale, se asigură că se iau măsurile necesare pentru a se garanta că alocarea și utilizarea codurilor de interogator de Mod S destinate necesităților de ordin militar nu au efecte negative asupra siguranței sau eficienței fluxului de trafic aerian general.

Partea C

Cerințe privind furnizarea datelor

Cod de transponder:

1. Cererile de alocări noi sau modificate de coduri de transponder SSR trebuie să respecte cerințele procedurale privind convențiile în materie de format și de date, exhaustivitatea, acuratețea, transmiterea la timp și justificarea, prevăzute în partea A pct. 4.

2. Furnizorii de servicii de navigație aeriană furnizează administratorului de rețea următoarele date și informații în termenele convenite prevăzute de administratorul de rețea pentru a sprijini exercitarea funcției de rețea privind codurile de transponder SSR:

2.1. un registru la zi al alocării și utilizării tuturor codurilor de transponder SSR din sfera lor de responsabilitate, sub rezerva constrângerilor în materie de securitate referitoare la dezvăluirea în întregime a anumitor alocări de coduri în scopuri militare, neutilizate pentru traficul aerian general;

2.2. justificări ale faptului că alocările existente și cele solicitate de coduri de transponder SSR reprezintă minimul necesar pentru îndeplinirea cerințelor operaționale;

2.3. detalii cu privire la alocările de coduri de transponder SSR care nu mai sunt necesare din punct de vedere operațional și care pot fi eliberate pentru a fi realocate în cadrul rețelei;

2.4. rapoarte cu privire la eventualele deficiențe reale neprevăzute în ceea ce privește alocările de coduri de transponder SSR;

2.5. detalii cu privire la eventualele modificări aduse planificării instalațiilor sau statutului operațional al sistemelor sau componentelor care pot avea un impact asupra alocărilor de coduri de transponder SSR pentru zboruri.

3. Furnizorii de servicii de navigație aeriană furnizează administratorului de rețea următoarele date și informații în termenele convenite prevăzute de administratorul de rețea pentru a sprijini exercitarea funcției de rețea privind codurile de transponder SSR:

3.1. rapoarte de poziție corelate ale sistemului îmbunătățit de management tactic al fluxurilor, care să cuprindă alocările de coduri de transponder SSR pentru zborurile efectuate în cadrul traficului aerian general în conformitate cu regulile de zbor instrumental;

3.2. rapoarte cu privire la orice conflict sau pericol real neprevăzut, cauzate de o alocare a unui cod de transponder SSR operațional real, inclusiv informații privind modul de soluționare a conflictului.

4. Răspunsurile furnizorilor de servicii de navigație aeriană la coordonarea modificărilor propuse în ceea ce privește alocările de coduri de transponder SSR și a actualizărilor listei de alocare a codurilor de transponder SSR trebuie, cel puțin:

4.1. să precizeze dacă se prevede sau nu vreun conflict sau pericol la nivelul alocărilor de coduri de transponder SSR;

4.2. să confirme dacă cerințele operaționale sau eficiența vor fi sau nu afectate în mod negativ;

4.3. să confirme dacă modificările aduse alocărilor de coduri de transponder SSR pot fi aplicate în termenele stabilite.

Codul de interogator de Mod S:

5. Cererile de alocări noi sau modificate de coduri de interogator trebuie să respecte cerințele procedurale privind convențiile în materie de format și de date, exhaustivitatea, acuratețea, transmiterea la timp și justificarea, prevăzute în partea A pct. 17.

6. Furnizorii de servicii de navigație aeriană furnizează administratorului de rețea următoarele date și informații în termenele convenite prevăzute de administratorul de rețea pentru a sprijini furnizarea serviciului de alocare a codurilor de interogator:

6.1. caracteristicile interogatoarelor de Mod S

6.2. detalii cu privire la eventualele modificări aduse planificării instalațiilor sau statutului operațional al interogatoarelor de Mod S sau al componentelor care pot avea un impact asupra alocărilor de coduri de interogator pentru interogatoarele de Mod S;

6.3. justificări care să demonstreze faptul că alocările existente și cele solicitate de coduri de interogator reprezintă minimul necesar pentru îndeplinirea cerințelor operaționale;

6.4. alocările de coduri de interogator care nu mai sunt necesare din punct de vedere operațional și care pot fi eliberate pentru a fi realocate în cadrul rețelei;

6.5. rapoarte cu privire la eventualele deficiențe reale neprevăzute în ceea ce privește alocările de coduri de interogator.

7. Administratorul de rețea utilizează răspunsurile oferite de statele membre la propunerea de plan de alocare a codurilor de interogator, inclusiv:

7.1. identificarea oricărui conflict sau pericol prevăzut la nivelul alocărilor de coduri de interogator de Mod S;

7.2. confirmarea că cerințele operaționale sau eficiența vor fi sau nu afectate în mod negativ;

7.3. confirmarea că modificările aduse alocărilor de coduri de interogator de Mod S pot fi aplicate în termenele stabilite.

8. Administratorul de rețea asistă statele membre în soluționarea conflictelor de coduri de interogator de Mod S raportate de statele membre sau de operatorii de Mod S.

MODEL PENTRU PLANUL STRATEGIC AL REȚELEI

Planul strategic al rețelei se bazează pe următoarea structură:

1. INTRODUCERE

1.1. Domeniul de aplicare al planului strategic al rețelei (geografic și temporal)

1.2. Elaborarea planului și procesul de validare

2. CONTEXT ȘI CERINȚE GENERALE

2.1. Descrierea situației curente și a celei planificate a rețelei, inclusiv ERND, ATFM, aeroporturile și resursele limitate

2.2. Provocări și oportunități legate de durata planului (inclusiv previziunile legate de cererea de trafic și evoluția acesteia la nivel mondial)

2.3. Obiectivele de performanță și cerințele comerciale formulate de diferitele părți interesate, precum și obiectivele de performanță

3. VIZIUNE STRATEGICĂ

3.1. Descrierea modului strategic de dezvoltare și evoluție a rețelei pentru a răspunde cu succes obiectivelor de performanță și cerințelor comerciale

3.2. Coerența cu sistemul de performanță

3.3. Coerența cu Planul general european de management al traficului aerian

3.4. Coerența cu proiectele comune instituite

4. OBIECTIVE STRATEGICE

4.1. Descrierea obiectivelor strategice ale rețelei:

4.1.1. inclusiv aspectele cooperării părților interesate operaționale participante, din perspectiva rolurilor și a responsabilităților;

4.1.2. indicarea modului în care obiectivele strategice vor răspunde cerințelor;

4.1.3. identificarea modului în care vor fi cuantificate progresele înregistrate în direcția atingerii respectivelor obiective;

4.1.4. indicarea efectelor obiectivelor strategice asupra industriei și a altor sectoare vizate.

5. PLANIFICAREA STRATEGICĂ

5.1. Descrierea planificării pe termen scurt și mediu:

5.1.1. prioritățile pentru fiecare obiectiv strategic;

5.1.2. punerea în aplicare a fiecărui obiectiv strategic din perspectiva implementării tehnologiilor necesare, a impactului structural, a aspectelor umane, a costurilor implicate, a beneficiilor, precum și a guvernantei, a resurselor și a reglementării necesare;

5.1.3. participarea necesară a părților interesate operaționale la fiecare element al planului, inclusiv rolurile și responsabilitățile acestora;

5.1.4. nivelul convenit de implicare a administratorului de rețea pentru a sprijini aplicarea fiecărui element al planului pentru fiecare funcție individuală.

5.2. Descrierea planificării pe termen lung:

5.2.1. intenția de a realiza fiecare obiectiv strategic din perspectiva tehnologiei necesare și a aspectelor de cercetare și dezvoltare corespunzătoare, a impactului structural, a aspectelor umane, a

argumentelor economice, a guvernancei și reglementării necesare, precum și justificarea respectivelor investiții din punct de vedere economic și din perspectiva siguranței;

5.2.2. participarea necesară a părților interesate operaționale la fiecare element al planului, inclusiv rolurile și responsabilitățile acestora.

6. EVALUAREA RISCURILOR

6.1. Descrierea riscurilor aferente punerii în aplicare a planului.

6.2. Descrierea procesului de monitorizare (inclusiv eventualele devieri de la obiectivele inițiale).

7. RECOMANDĂRI

Identificarea măsurilor care trebuie luate de Uniune și de statele membre pentru a sprijini punerea în aplicare a planului.

MODEL PENTRU PLANUL DE ADMINISTRARE A REȚELEI

Planul de administrare a rețelei se bazează pe următoarea structură generală (care se adaptează în funcție de diversele funcții individuale și de orizontul de timp al planului de administrare a rețelei, pentru a reflecta caracterul său continuu și duratele sale de trei-cinci ani, de un an, de un trimestru, de o săptămână și de o zi):

1. INTRODUCERE

- 1.1. Domeniul de aplicare al planului de administrare a rețelei (geografic și temporal)
- 1.2. Elaborarea planului și procesul de validare

2. DESCRIEREA PLANULUI DE ADMINISTRARE A REȚELEI, OBIECTIVE OPERAȚIONALE ȘI OBIECTIVE GENERALE

2.1. Aspectul colaborării părților interesate operaționale participante, din perspectiva rolurilor și a responsabilităților;

2.2. Indicarea modului în care vor fi acoperite obiectivele operaționale și cele generale în etapele tactice, pre-tactice, pe termen scurt și pe termen mediu ale planului de administrare a rețelei, precum și alte obiective de performanță stabilite în temeiul sistemului de performanță;

2.3. Prioritățile stabilite și resursele necesare pentru perioada de planificare;

2.4. Precizarea impactului asupra sectorului ATM și a altor sectoare vizate.

3. PROCESUL GLOBAL DE PLANIFICARE A ADMINISTRĂRII REȚELEI

3.1. Descrierea procesului global de planificare a administrării rețelei;

3.2. Descrierea modului strategic în care planul de administrare a rețelei va evolua și va înregistra progrese pentru a răspunde cu succes cerințelor operaționale de performanță și altor obiective de performanță stabilite în temeiul sistemului de performanță;

3.3. Descrierea instrumentelor și a datelor utilizate.

4. CONTEXT GENERAL ȘI CERINȚE OPERAȚIONALE

4.1. Descrierea succintă a performanței operaționale din trecut a rețelei

4.2. Provocări și oportunități legate de durata planului

4.3. Previziuni referitoare la traficul din rețea, în conformitate cu apendicele 1 și 2, inclusiv:

4.3.1. previziuni referitoare la rețea;

4.3.2. previziuni referitoare la furnizorii de servicii de navigație aeriană, blocurile funcționale de spațiu aerian și centrele regionale de control (ACC);

4.3.3. previziuni referitoare la aeroporturile principale;

4.3.4. analiza previziunilor referitoare la trafic, inclusiv o serie de scenarii;

4.3.5. analiza impactului evenimentelor speciale.

4.4. Cerințele de performanță operațională a rețelei, inclusiv:

4.4.1. cerințele privind capacitatea globală a rețelei;

4.4.2. cerințe privind capacitatea furnizorilor de servicii de navigație aeriană, a blocurilor funcționale de spațiu aerian și a ACC;

4.4.3. capacitatea aeroporturilor;

- 4.4.4. analiza cerințelor privind capacitatea;
- 4.4.5. cerințe în materie de mediu înconjurător/eficiență a zborurilor la nivelul întregii rețele;
- 4.4.6. cerințe de siguranță la nivelul întregii rețele;
- 4.4.7. cerințe privind situațiile de urgență și continuitatea serviciilor care afectează rețeaua.
- 4.5. Necesități operaționale formulate de diferite părți interesate, inclusiv din sectorul militar.

5. PLANURI DE ÎMBUNĂTĂȚIRE A PERFORMANȚEI OPERAȚIONALE A REȚELEI ȘI MĂSURI LA NIVEL DE REȚEA

5.1. descrierea planurilor și a măsurilor care se așteaptă să fie puse în aplicare la nivel de rețea, inclusiv în materie de spațiu aerian, resurse limitate și ATFM;

5.2. descrierea contribuțiilor fiecărui plan și ale fiecărei măsuri la performanța operațională.

6. PLANURI DE ÎMBUNĂTĂȚIRE A PERFORMANȚEI OPERAȚIONALE A REȚELEI ȘI MĂSURI OPERAȚIONALE LA NIVEL LOCAL

6.1. inclusiv descrierea fiecărui plan și a fiecărei măsuri operaționale care se așteaptă să fie puse în aplicare la nivel local;

6.2. descrierea contribuțiilor fiecărui plan și ale fiecărei măsuri la performanța operațională;

6.3. descrierea relațiilor cu țările terțe și a activității legate de OACI.

7. EVENIMENTE SPECIALE

7.1. imagine de ansamblu a evenimentelor speciale cu impact semnificativ asupra ATM;

7.2. evenimente speciale individuale și abordarea acestora din perspectiva rețelei;

7.3. exerciții militare de anvergură.

8. CERINȚE DE NATURĂ MILITARĂ CU PRIVIRE LA SPAȚIUL AERIAN

8.1. disponibilitatea spațiului aerian: zile/ore în care spațiul aerian rezervat este disponibil în mod implicit;

8.2. cerințe ad-hoc pentru utilizarea neplanificată a spațiului aerian rezervat;

8.3. eliberarea spațiului aerian rezervat, în scopul utilizării sale de către aviația civilă, ori de câte ori este dispensabil, anunțând acest lucru cu cât mai mult timp înainte posibil.

9. PREVIZIUNI ȘI ANALIZE CONSOLIDATE PRIVIND PERFORMANȚA OPERAȚIONALĂ A REȚELEI

9.1. obiective și previziuni în materie de întârzieri/capacitate ATFM la nivel de rețea, de furnizor de servicii de navigație aeriană, de bloc funcțional de spațiu aerian și de ACC;

9.2. performanța operațională a aeroporturilor;

9.3. obiectiv și previziuni de performanță a rețelei în materie de mediu înconjurător/eficiență a zborurilor;

9.4. impactul evenimentelor speciale;

9.5. analiza obiectivelor și previziunilor de performanță operațională.

10. IDENTIFICAREA ZONELOR DE BLOCAJE OPERAȚIONALE ȘI SOLUȚII DE ATENUARE LA NIVEL DE REȚEA ȘI LA NIVEL LOCAL

Identificarea blocajelor operaționale (în materie de siguranță, de capacitate, de eficiență a zborurilor) și a blocajelor potențiale, a cauzelor acestora și a soluțiilor sau a măsurilor de atenuare convenite, inclusiv opțiuni de obținere a unui echilibru între cerere și capacitate.

Apendicele 1

Centrele regionale de control (ACC)

1. Planul de administrare a rețelei trebuie să descrie amănunțit, pentru fiecare ACC, toate domeniile identificate în apendice, prezentând măsurile operaționale de îmbunătățire planificate de acestea, perspectivele pentru perioada respectivă, previziunile cu privire la trafic, obiectivul și previziunile în materie de întârzieri, evenimentele semnificative care pot afecta traficul, contactele operaționale.

2. Administratorul de rețea include, pentru fiecare ACC:

- 2.1. previziunile cu privire la trafic;
- 2.2. o analiză a performanței operaționale actuale;
- 2.3. o evaluare cuantificată a capacității atinse (capacitatea de referință);
- 2.4. o evaluare cuantificată a capacității necesare pentru diverse scenarii de evoluție a traficului (profilul necesar de capacitate);
- 2.5. o evaluare cuantificată a măsurilor operaționale de îmbunătățire planificate la nivel de ACC, convenite cu furnizorii de servicii de navigație aeriană;
- 2.6. obiectivul și previziunile în materie de întârzieri;
- 2.7. o analiză a performanței operaționale preconizate (în materie de siguranță, capacitate, mediu).

3. Fiecare furnizor de servicii de navigație aeriană transmite administratorului de rețea următoarele informații, spre a fi incluse în descrierea fiecărui ACC:

- 3.1. obiectivul local în materie de întârzieri;
- 3.2. evaluarea/confirmarea previziunilor cu privire la trafic, ținând seama de informațiile locale;
- 3.3. numărul sectoarelor disponibile: configurația/regimul de deschidere a sectoarelor per sezon/zi a săptămânii/moment al zilei;
- 3.4. capacitățile/valorile de monitorizare pentru fiecare sector/volum de trafic per configurație/regim de deschidere;
- 3.5. evenimente speciale planificate sau cunoscute, inclusiv date/ore și impactul aferent asupra performanței operaționale;
- 3.6. detalii privind măsurile operaționale de îmbunătățire planificate, calendarul punerii lor în aplicare și impactul negativ/ pozitiv aferent asupra capacității și/sau a eficienței;
- 3.7. detalii privind modificările propuse și cele confirmate aduse structurii și utilizării spațiului aerian;
- 3.8. măsuri suplimentare convenite cu administratorul de rețea;
- 3.9. contactele operaționale ale centrului regional de control.

Apendicele 2

Aeroporturi

1. Pentru aeroporturile care au un impact asupra performanței rețelei, planul de administrare a rețelei trebuie să descrie amănunțit toate domeniile identificate în apendice și să prezinte măsurile operaționale de îmbunătățire planificate, perspectivele pentru perioada respectivă, previziunile cu

privire la trafic și la întârzieri, evenimentele semnificative care pot afecta traficul și contactele operaționale.

2. Administratorul de rețea include, pentru fiecare aeroport în parte, și anume pe baza informațiilor primite de administratorii de aeroporturi și de furnizorii de servicii de navigație aeriană:

2.1. previziunile cu privire la trafic;

2.2. o analiză a performanței operaționale preconizate pe baza măsurilor operaționale de îmbunătățire planificate (în materie de siguranță, capacitate, mediu).

3. Pentru fiecare aeroport inclus în planul de administrare a rețelei, administratorul de aeroport și unitatea ATS locală trebuie să dispună de modalități de a furniza administratorului de rețea următoarele informații care trebuie incluse în descrierea fiecărui aeroport în parte:

3.1. evaluarea/confirmarea previziunilor cu privire la trafic, ținând seama de informațiile locale;

3.2. capacitatea pistelor pentru fiecare configurație a pistelor, sosirile și plecările actuale și planificate;

3.3. o specificare a capacității pentru perioada de noapte și durata acestei perioade, dacă este cazul;

3.4. detalii privind măsurile operaționale de îmbunătățire planificate, calendarul punerii lor în aplicare și impactul negativ/ pozitiv aferent asupra capacității și/sau a eficienței;

3.5. evenimente speciale planificate sau cunoscute, inclusiv date/ore și impactul aferent asupra performanței operaționale;

3.6. alți factori prevăzuți de consolidare a capacităților;

3.7. măsuri suplimentare convenite cu administratorul de rețea.

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea
Regulamentului privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor
rețelei de management al traficului aerian

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

Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian 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 Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului 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 parțială a prevederilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (*ATM*) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 28/1 din 31.01.2019, nr. CELEX 32019R0123 (text cu relevanță pentru SEE).

Necesitatea transunerii acestuia derivă din prevederile Anexei III la ASAC, Capitolul B „Managementul Traficului Aerian”, Planul național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024, acțiunea nr.248 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. 11 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, din Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 680/2024, din Regulamentul privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 190/2022, precum și din Regulamentul cu privire la alocarea sloturilor orare pe aeroporturile din Republica Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 462/2018, precum și din Regulamentul privind autorizarea emițătoarelor și coordonarea frecvențelor radio atribuite serviciilor din domeniul aviației civile, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 527/2022.

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

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.

În acest sens, pentru realizarea obligației statutului asumat prin ASAC, este necesară transpunerea în cadrul normativ național a Regulamentului (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019.

Temei special pentru prezentul proiect de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea proiectului 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 sunt următoarele:

1. Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017;
2. Regulamentul privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 680/2024;
3. Regulamentul privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 190/2022.
4. Regulamentul cu privire la alocarea sloturilor orare pe aeroporturile din Republica Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 462/2018.

Regulamentul (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei vine cu ***propuneri de soluționare a unor probleme prioritare pentru Republica Moldova***, precum:

- Funcțiile de rețea ar trebui să constituie un serviciu de interes general asigurat în beneficiul/în contextul rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN, denumită în continuare „rețeaua”). Aceste funcții ar trebui să contribuie la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian prin asigurarea nivelului necesar de performanță, interoperabilitate, compatibilitate și coordonare a activităților, inclusiv a celor care urmăresc să asigure utilizarea optimă a resurselor limitate.
- Rețeaua ar trebui să includă toate componentele fizice și operaționale determinate pentru performanța – dar mai ales punctualitatea și eficiența zborurilor – aeronavelor operate în spațiul aerian
- Asigurarea îmbunătățirii continue a administrării rețelei în cadrul cerului unic european măsuri operaționale în vederea dezvoltării unor structuri de spațiu aerian eficiente și a gestionării capacităților disponibile. Aceste măsuri operaționale ar trebui să permită utilizarea eficientă a spațiului aerian și să asigure că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza rutele pe care le preferă.

- configurarea rutelor aeriene, managementul fluxurilor de trafic aerian, gestionarea frecvențelor și a codurilor de transponder radar.
- Alocarea spectrului de frecvențe radio are loc în contextul Uniunii Internaționale a Telecomunicațiilor (UIT).

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Regulamentul (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei stabilește în cea mai mare parte prevederi aplicabile Administratorului de rețea și Comisiei UE și includ atribuții, sarcini și responsabilități de organizare și administrare a funcțiilor de rețea, de guvernanță a funcțiilor de rețea, de management a situațiilor de criză din rețea, de consultare a statelor membre, de monitorizare, de raportare și de supervizare, de relații cu țări terțe (state non EU), de finanțare și buget. Totodată, pentru a asigura buna funcționare a rețelei, prin Regulamentul (UE) nr. 123/2019 se stabilesc și unele prevederi, care impun statelor membre unele obligațiuni și responsabilități de coordonare, de colaborare, de monitorizare, de raportare, de suport și de contribuire la finanțarea și formarea bugetului administratorului de rețea.

Comisia Europeană, prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/709 a Comisiei din 6 mai 2019 privind numirea administratorului de rețea pentru funcțiile rețelei de management al traficului aerian (ATM) în cadrul cerului unic european, a numit EUROCONTROL-ul în calitate de Administrator de Rețea. Republica Moldova a aderat la Convenția EUROCONTROL privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene, în data de 23.12.1999, astfel relațiile de colaborare între Republica Moldova și EUROCONTROL, în sensul asigurării funcțiilor rețea au fost inițiate încă din momentul aderării.

Considerând cele expuse mai sus, proiectul Regulamentului național privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian are ca **obiectiv** pe de o parte, validarea și acceptarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 123/2019 aplicabile Administratorului de Rețea (EUROCONTROL), pe de altă parte extrage din Regulamentul (UE) nr. 123/2019, și definește acele obligațiuni și sarcini legate de asigurarea funcțiilor de rețea, care țin de Republica Moldova.

Funcțiile de rețea constituie un serviciu de interes general asigurat în contextul rețelei europene de management al traficului aerian (*EATMN*) la care face parte și Republica Moldova. Aceste funcții contribuie la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian prin asigurarea nivelului necesar de performanță, interoperabilitate, compatibilitate și coordonare a activităților, inclusiv a celor care urmăresc să asigure utilizarea optimă a resurselor limitate. Funcția de management al fluxurilor de trafic aerian (*ATFM*) face parte integrantă din funcțiile de rețea în scopul optimizării capacităților disponibile în cadrul procesului de utilizare a spațiului aerian.

Rețeaua ar trebui să includă toate componentele fizice și operaționale determinate pentru performanța - dar mai ales punctualitatea și eficiența zborurilor - aeronavelor operate în spațiul aerian al regiunii EUR a Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), în cadrul căreia statele membre sunt responsabile pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian.

Rețeaua europeană de rute ar trebui configurată astfel încât să sporească eficiența rutelor pe parcursul tuturor fazelor zborului, ținându-se în mod deosebit seama de eficiența zborurilor și de aspectele de mediu.

Funcțiile de rețea, care formează obiectul de reglementare al prezentului Regulament sunt următoarele:

1. configurarea rețelei europene de rute;
2. managementul fluxului de trafic aerian (ATFM) reglementat la pct. 9 din Anexa nr. 5 la Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 și în Regulamentul privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 680/2024;
3. frecvențele radio din cadrul benzilor de frecvențe aeronautice utilizate de traficul aerian general, reglementate prin Regulamentul privind autorizarea emițătoarelor și coordonarea frecvențelor radio atribuite serviciilor din domeniul aviației civile, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 527/2022.
4. codurile de transponder radar.

În sensul prezentului regulament, *rețeaua include* aeroporturile, structurile de spațiu aerian și interfețele care le conectează, precum și infrastructura și capacitățile operaționale ale EATMN care deservește împreună utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian.

Obiectivele și domeniul de aplicare ale acestor funcții sunt reglementate în Anexele proiectului Regulamentului respectiv, cu privire la funcția de configurare a rețelei europene de rute, funcția de management al fluxurilor de trafic aerian, funcția privind frecvențele radio și funcția privind codurile de transponder radar. Totodată, pentru eficiența operațională și univocă sunt expuse modelele pentru Planul strategic al rețelei și pentru Planul de administrare a rețelei.

În context, analogic cu Regulamentul (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei, proiectul Regulamentului național conține 8 capitole și 6 anexe, ca părți integrante.

Proiectul prevede următoarele aspecte:

➤ **Componentele rețelei**, incluzând aeroporturile, structurile de spațiu aerian și interfețele care le conectează, precum și infrastructura și capacitățile operaționale ale EATMN care deservește împreună utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian.

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 înstitute în cadrul EUROCONTROL, unitățile ATFM locale, precum și coordonatorilor de sloturi de pe aeroporturile coordonate.

➤ **Administratorul de rețea și responsabilitățile părților interesate operaționale din Republica Moldova**, prevede numirea administratorului de rețea și atribuțiile administratorului de rețea în urma numirii sale, evaluării, condițiile de retragere, sarcinile administratorului de rețea, elaborarea Planului strategic al rețelei și a Planului de administrare a rețelei, măsurile de remediere, relațiile cu părțile interesate operaționale, relațiile cu statele membre, relațiile cu blocurile funcționale de spațiu aerian, cooperarea civil-militară.

➤ **Guvernanța funcțiilor de rețea**, cu privire la Republica Moldova, părțile interesate operaționale execută funcțiile de rețea cu sprijinul administratorului de rețea, prin intermediul procesului decizional în cooperare, care include procesul de consultare și acordurile detaliate de lucru și procesele operaționale.

➤ **Managementul situațiilor de criză din rețea**, prin desemnarea în cadrul Celulei europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației Responsabilitățile administratorului de rețea.

Anexele reglementează următoarele elemente:

1. la *Anexa nr. 1* – sunt prevăzute specificații și aspecte procedurale aferente **„Funcției de configurare a rețelei europene de rute (ERND)”**, care are ca *obiective* elaborarea și implementarea unui plan de îmbunătățire a rețelei europene de rute pentru funcționarea eficientă și în condiții de siguranță a traficului aerian, ținând seama în mod corespunzător de impactul asupra mediului; asigurarea conectivității și interoperabilității la nivel regional a rețelei europene de rute, atât în interiorul regiunii europene al Organizației Aviației Civile Internaționale (*EUR a OACI*), cât și cu regiunile OACI adiacente;

2. la *Anexa nr. 2* – sunt stabilite specificații și aspecte procedurale referitor la aplicarea **„Funcției de management al fluxurilor de trafic aerian (ATFM)”**, *obiectivele* căreia sunt de a asigura că se ajunge la o utilizare eficientă a capacității disponibile a rețelei europene de management al traficului aerian, de a facilita planificarea, coordonarea și executarea măsurilor ATFM adoptate de toate părțile interesate operaționale, de a facilita satisfacerea cerințelor militare și reacțiile de gestionare a situațiilor de criză;

3. la *Anexa nr. 3* – sunt reglementate aspecte aferente **„Funcției privind frecvențele radio”**, care are ca *obiective* să maximizeze utilizarea spectrului radio aeronautic european prin îmbunătățirea procedurilor de gestionare și a criteriilor de planificare a frecvențelor pentru a preveni deficitul de frecvențe care ar reduce capacitatea rețelei;

4. *Anexa nr. 4* – conține prevederi aplicabile **„Funcției privind Codurile de transponder radar”**, care are ca *obiective* consolidarea procedurii de alocare a codurilor prin alocarea de roluri și responsabilități clare tuturor părților interesate implicate, performanța globală a rețelei fiind elementul central în determinarea modului de alocare a codurilor.

Transponder (prescurtat de la **Transmitter-responder**) este un echipament existent la bordul aeronavei, care răspunde la interogările de la sol, determinând funcționarea radarelor secundare ce se bazează pe cooperarea avioanelor. Răspunsurile în cauză asigură descoperirea, localizarea și identificarea avioanelor, precum și alte informații suplimentare, cum ar fi înălțimea de zbor.

EUROCONTROL, care este desemnat ca și Administrator de Rețea (Network Manager) are scopul să gestioneze centralizat toate funcțiile de rețea, inclusiv și cea legată de coordonarea și alocarea codurilor de transponder SSR, iar din practică acest proces este implementat de la momentul aderării Republicii Moldova la Convenția EUROCONTROL din anul 1999.

În total, sunt disponibile doar 4096 de coduri SSR, organizate prin intermediul unui plan de utilizare structurat, dar destul de static. Din păcate, această structură nu reușește să furnizeze suficiente coduri SSR pentru cererea actuală din cauza creșterii în continuare a traficului, dar și a schimbării fluxurilor majore de trafic (Europa de Est). Prin urmare, codurile SSR sunt considerate resurse limitate.

Din anul 2013 Republica Moldova face parte din *Sistemul centralizat de atribuire și gestionare a codurilor* (CCAMS) din cadrul Administratorului de Rețea (Network Manager), care funcționează în modul următor.

Sistemul centralizat de atribuire și gestionare a codurilor CCAMS optimizează și eficientizează gestionarea codurilor SSR europene prin selectarea centralizată a unui cod SSR pentru fiecare zbor din aria sa de aplicabilitate, utilizând un algoritm inteligent și distribuindu-l unității serviciului de trafic aerian corespunzător. Lista de alocare a codurilor este utilizată pentru a determina codurile SSR care urmează să fie utilizate de CCAMS, și anume acele coduri care au fost alocate statelor din zona CCAMS. Codurile sunt introduse în sistemul de date privind spațiul aerian, Network Manager împreună cu o descriere a modului și a locului în care un anumit cod poate fi utilizat - sau nu (restricție de cod). CCAMS trimite coduri conforme și fără conflict către furnizorul de servicii de trafic aerian la un moment predefinit sau la cerere, iar sistemele furnizorului de servicii de trafic aerian corelează codul SSR și datele de zbor și prezintă rezultatul ofițerului de control al traficului aerian care atribuie codul. Acest lucru este necesar pentru ca controlorii să dispună permanent informația despre parametrii zborului (viteza, înălțimea, direcția de zbor etc.)

Procesul de alocare a codurilor de către EUROCONTROL către state a fost necesar pentru a preveni apariția într-o porțiune a spațiului aerian a zborurilor care să dețină același cod și care ar genera probleme grave de siguranța zborului, iar Republica Moldova trebuie să respecte cerințele în calitate de membru, în caz contrar ar fi imposibilitatea zborurilor din Republica Moldova în spațiul SES.

5. *Anexa nr. 5* – stabilește structura-model a *Planului strategic al rețelei*;

6. *Anexa nr. 6* – stabilește structura generală-model a *Planul de administrare a rețelei*.

Subsecvent, Anexa nr. 6 mai prevede Apendicele cu privire la Centrele regionale de control și Aeroporturi.

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;
- asigurarea conectivității și interoperabilității la nivel regional a rețelei europene de rute,
- o utilizare eficientă a capacității disponibile a rețelei europene de management al traficului aerian, de a facilita planificarea, coordonarea și executarea măsurilor ATFM adoptate de toate părțile interesate operaționale
- diminuarea riscurilor în cadrul sistemului de management al traficului aerian și creșterea nivelului de siguranță prin procesele de monitorizare și coordonare între entitățile implicate, facilitarea satisfacerii cerințelor militare și reacțiile de gestionare a situațiilor de criză
- optimizarea proceselor la planificare strategică și administrare a rețelei;
- stabilirea rutelor și crearea disponibilității spațiului aerian;
- gestionarea și monitorizarea devierilor de la planurile strategice și de administrare a rețelei;
- 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;
- consolidarea procedurii de alocare a codurilor prin alocarea de roluri și responsabilități clare tuturor părților interesate implicate.

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 Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 28/1 din 31.01.2019, nr. CELEX 32019R0123 (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 de punere în aplicare (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Pentru a asigura îmbunătățirea continuă a administrării rețelei în cadrul cerului unic european și pentru a contribui la îndeplinirea obiectivelor de performanță la nivel european, sunt necesare măsuri operaționale în vederea dezvoltării unor structuri de spațiu aerian eficiente și a gestionării capacităților disponibile. Aceste măsuri operaționale ar trebui să permită utilizarea eficientă a spațiului aerian și să asigure că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza rutele pe care le preferă.

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.

Prin Regulamentul privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian, se prevede optimizarea capacității disponibile a rețelei europene de management al traficului aerian din care face parte și Republica Moldova conform semnării Convenției internaționale privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene EUROCONTROL și pentru îmbunătățirea proceselor ATFM.

În prezent, Republica Moldova deși nu a transpus încă prevederile Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei de stabilire a normelor detaliate pentru implementarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM), cooperează strâns cu Managerul de Rețea (NM) pentru toate **funcțiile prevăzute** de Regulamentul 2019/123, după cum se precizează mai jos:

- *funcția European Route Network Design (ERND)* – prin participarea la lucrările RND SG (subgrupul de dezvoltare a rețelei de rute) și la documentul privind disponibilitatea rutelor
- *funcția Air Traffic Flow Management (ATFM)* - cooperarea funcției locale de conducere a fluxului, conform acordului încheiat între Î.S „MoldATSA” și NM;
- *coordonarea frecvențelor radio în benzile de frecvență ale aviației utilizate de traficul aerian general* – prin participarea la lucrările grupului de management al frecvențelor;
- *coordonarea codurilor de transponder radar* – prin participarea la lucrările SCPG (SSR Code Planning Group).

De asemenea, reprezentanții Republicii Moldova participă la lucrările NETSYS - Coordonare și sincronizare sisteme de rețea. Administratorul de rețea și părțile interesate operaționale ar trebui să lucreze în parteneriat pentru a îmbunătăți managementul fluxurilor de trafic aerian și pentru a adopta măsuri de remediere, după cum se impune. Administratorul de rețea ar trebui să fie în special capabil să introducă măsuri ATFM pentru a utiliza în mod optim capacitatea disponibilă și pentru a promova cea mai bună furnizare a acestei capacități de către sectoarele ATC.

Este necesar să se asigure executarea promptă și eficientă a funcțiilor de rețea și să se acorde sprijin administratorului de rețea la îndeplinirea sarcinilor sale prin instituirea unui cadru eficient pentru consultarea părților interesate operaționale, precum și a unor modalități și proceduri de lucru detaliate pentru operațiuni.

Pentru a asigura eficacitatea gestionării crizelor la nivel de rețea și pentru a sprijini îndeplinirea sarcinilor Celulei europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației, ar trebui să se creeze o rețea de puncte focale naționale. În caz de criză, punctele focale ar trebui să faciliteze implicarea autorităților naționale și să asigure o cooperare strânsă cu structurile omoloage de la nivelul statelor membre.

Totodată, aeroporturile care sunt puncte de intrare și de ieșire ale rețelei contribuie în mod esențial la performanța globală a acesteia. Din acest motiv, funcția de management al fluxurilor de trafic aerian ar trebui să țină legătura cu administratorii de aeroport cu rol de coordonatori la sol pentru a optimiza capacitatea la sol. Acest lucru ar fi de natură să amelioreze capacitatea globală a rețelei. În plus, ar trebui stabilite proceduri de creștere a coerenței între sloturile orare și planurile de zbor pentru a optimiza capacitatea disponibilă a rețelei, inclusiv a aeroporturilor.

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.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Mecanismul de funcționare a acestui Regulament UE este implementat prin procesele și procedurile deja existente și aplicabile în Republica Moldova privind funcția de administrare a rețelei, bazată pe instituirea unei rețele europene a rutelor și pe un management centralizat al traficului aerian. Prin urmare, nu produce nici un impact economic și financiar asupra sectorului public și privat.

Conform prevederilor Regulamentului statul ia măsurile necesare pentru finanțarea sarcinilor atribuite administratorului de rețea, pe baza tarifelor de navigație aeriană. Administratorul de rețea își stabilește costurile în mod clar și transparent, fiind prevăzute în buget, conform obiectivelor de performanță în conformitate cu planul de performanță al rețelei, adecvat pentru a-și implementa programul de lucru.

Bugetul Administratorului de rețea ar trebui să-i permită acestuia să îndeplinească obiectivele specifice identificate în cadrul sistemului de performanță și să își implementeze programul de lucru.

Astfel, prin Articolul 7 din DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/709 A COMISIEI din 6 mai 2019 privind numirea administratorului de rețea pentru funcțiile rețelei de management al traficului aerian (ATM) în cadrul cerului unic european, se stabilește că: "administratorul de rețea instituie mecanisme care să asigure că statele membre **și țările terțe**, conform dispozițiilor de la articolul 24 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) 2019/123, aduc o contribuție financiară echitabilă și proporțională pentru executarea sarcinilor încredințate administratorului de rețea.

Bugetul Administratorului de rețea este asigurată prin mecanismul de calcul și formare a taxelor de navigație aeriană conform prevederilor **CONVENȚIEI INTERNAȚIONALE EUROCONTROL** din 13 decembrie 1960. Astfel, conform prevederilor art.10 al Convenției „*Contribuția anuală a fiecărei părți contractante la buget este determinată, pentru fiecare exercițiu financiar, potrivit formulei de repartizare mai jos:*

a) o primă fracțiune, până la concurența a 30% din contribuție, este calculată proporțional cu valoarea Produsului Intern Brut al părții contractante, așa cum este definit în paragraful 2 de mai jos;

b) a doua fracțiune, de 70%, va fi calculată în proporție cu valoarea bazei de cost pentru tarifele de rută ale părții contractante, așa cum sunt definite în paragraful 3 de mai jos.

2. Produsul Intern Brut care este luat în calcul este cel care rezultă din statisticile întocmite de Organizația pentru Cooperare Economică și Dezvoltare sau dacă acest lucru nu este posibil, de orice organism oferind garanții echivalente și desemnat printr-o decizie a Consiliului - prin calcularea mediei aritmetice a ultimilor 3 ani pentru care aceste statistici sunt disponibile. Valoarea Produsului Intern Brut este cea care se calculează pe baza coeficienților de cost și a prețurilor curente exprimate în unitatea europeană de cont corespunzătoare.

3. Baza de cost pentru facilitățile de rută care se ia în considerare este cea stabilită pentru penultimul an precedent exercițiului bugetar în cauză.”

Imaginea anexată mai jos, reprezintă un extras din „Information paper SCF/24/43/6” elaborat de STANDING COMMITTEE ON FINANCE EUROCONTROL, prin care se menționează contribuția statelor la formarea bugetului Administratorului de rețea.

Totodată, conform prevederilor Hotărârii Parlamentului nr. 726/1999 despre aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională EUROCONTROL privind cooperarea pentru securitatea navigației aeriene și la Acordul multilateral privind tarifele de rută aeriană la care Republica Moldova a aderat în data de 23.12.1999 și a Acordurilor încheiate între furnizorul de servicii de navigație aeriană Î.S. „MOLDATSA” și EUROCONTROL, precum și în baza Acordului bilateral privind taxele terminal (calcularea, facturarea, contabilizarea și colectarea taxelor terminal de la utilizatorii nerezidenți), încheiat între Republica Moldova și Eurocontrol, costurile pentru serviciile prestate de către Eurocontrol sunt stabilite anual.

De asemenea, conform prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 313/2003 privind achitarea unor cotizații de membru al organismelor internaționale ale aviației civile, cotizațiile de membru Eurocontrol sunt achitate de către Î.S. „MoldATSA”. Achitarea se efectuează trimestrial în baza facturilor înaintate de către EUROCONTROL. În ultimii ani acestea constituie 6000 EURO pe an.

Astfel, aprobarea și implementarea proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian nu va avea impact economic și financiar suplimentar asupra furnizorului de servicii de navigație aeriană, operatorilor aerieni și operatorilor de aerodrom din Republica Moldova.

În concluzie, menționăm că, implementarea prezentului proiect de act normativ nu necesită cheltuieli financiare suplimentare din bugetul de stat., fiind și îndeplinirea obligațiilor prevăzute conform Acordurilor.

Contribuția statelor la formarea bugetului Administratorului de rețea

(Extras din „Information paper SCF/24/43/6”)

MEMBER STATES' CONTRIBUTIONS FOR 2025							
GENERAL BUDGET (Part I), NETWORK MANAGER (Part IX), PENSIONS & PBO (Part X) and TOTAL							
in €							
42	Member States	2025 Sharing keys	Nb Votes	2025			
				General Budget Part I	Network Manager Part IX	Pensions & PBO Part X	TOTAL
	1 Germany	13.5068	10	22 853 100	39 319 375	10 929 838	73 102 313
	2 Belgium	2.6594	3	4 499 625	7 741 726	2 152 013	14 393 364
	3 France	14.9265	10	25 255 190	43 452 236	12 078 673	80 786 099
	4 United Kingdom	11.3715	9	19 240 237	33 103 346	9 201 932	61 545 515
	5 Ireland	1.7192	2	2 908 835	5 004 729	1 391 194	9 304 758
	6 Luxembourg	0.1998	1	338 056	581 634	161 680	1 081 370
	7 Netherlands	3.5250	4	5 964 194	10 261 557	2 852 465	19 078 216
	8 Portugal	2.0468	3	3 463 124	5 958 398	1 656 291	11 077 813
	9 Greece	1.6547	2	2 799 703	4 816 964	1 339 000	8 955 667
	10 Türkiye	5.9608	5	10 085 495	17 352 366	4 823 539	32 261 400
	11 Malta	0.1713	1	289 834	498 668	138 618	927 120
	12 Cyprus	0.5209	1	881 347	1 516 382	421 517	2 819 246
	13 Hungary	1.0917	2	1 847 124	3 178 026	883 415	5 908 565
	14 Switzerland	2.8441	3	4 812 132	8 279 403	2 301 474	15 393 009
	15 Austria	2.3602	3	3 993 388	6 870 731	1 909 897	12 774 016
	16 Norway	1.5289	2	2 586 853	4 450 750	1 237 201	8 274 804
	17 Denmark	1.4031	2	2 374 003	4 084 536	1 135 403	7 593 942
	18 Slovenia	0.3950	1	668 328	1 149 877	319 638	2 137 843
	19 Sweden	2.7077	3	4 581 347	7 882 331	2 191 098	14 654 776
	20 Czech Republic	1.4675	2	2 482 966	4 272 010	1 187 516	7 942 492
	21 Italy	7.9690	7	13 483 309	23 198 396	6 448 594	43 130 299
	22 Romania	2.3183	3	3 922 494	6 748 757	1 875 992	12 547 243
	23 Slovak Republic	0.7095	1	1 200 453	2 065 411	574 134	3 839 998
	24 Spain	8.1016	7	13 707 664	23 584 406	6 555 896	43 847 966
	25 Croatia	0.8430	1	1 426 331	2 454 040	682 164	4 562 535
	26 Bulgaria	1.1332	2	1 917 340	3 298 836	916 997	6 133 173
	27 Monaco	0.0110	1	18 612	32 022	8 901	59 535
	28 North Macedonia	0.1753	1	296 602	510 312	141 855	948 769
	29 Moldova	0.0573	1	96 950	166 805	46 368	310 123
	30 Finland	0.7118	1	1 204 344	2 072 107	575 996	3 852 447
	31 Albania	0.2510	1	424 684	730 681	203 112	1 358 477
	32 Bosnia and Herzegovina	0.3334	1	564 103	970 554	269 791	1 804 448
	33 Ukraine	0.4238	1	717 057	1 233 716	342 943	2 293 716
	34 Poland	2.5922	3	4 385 925	7 546 102	2 097 634	14 029 661

4.3. Impactul asupra sectorului privat

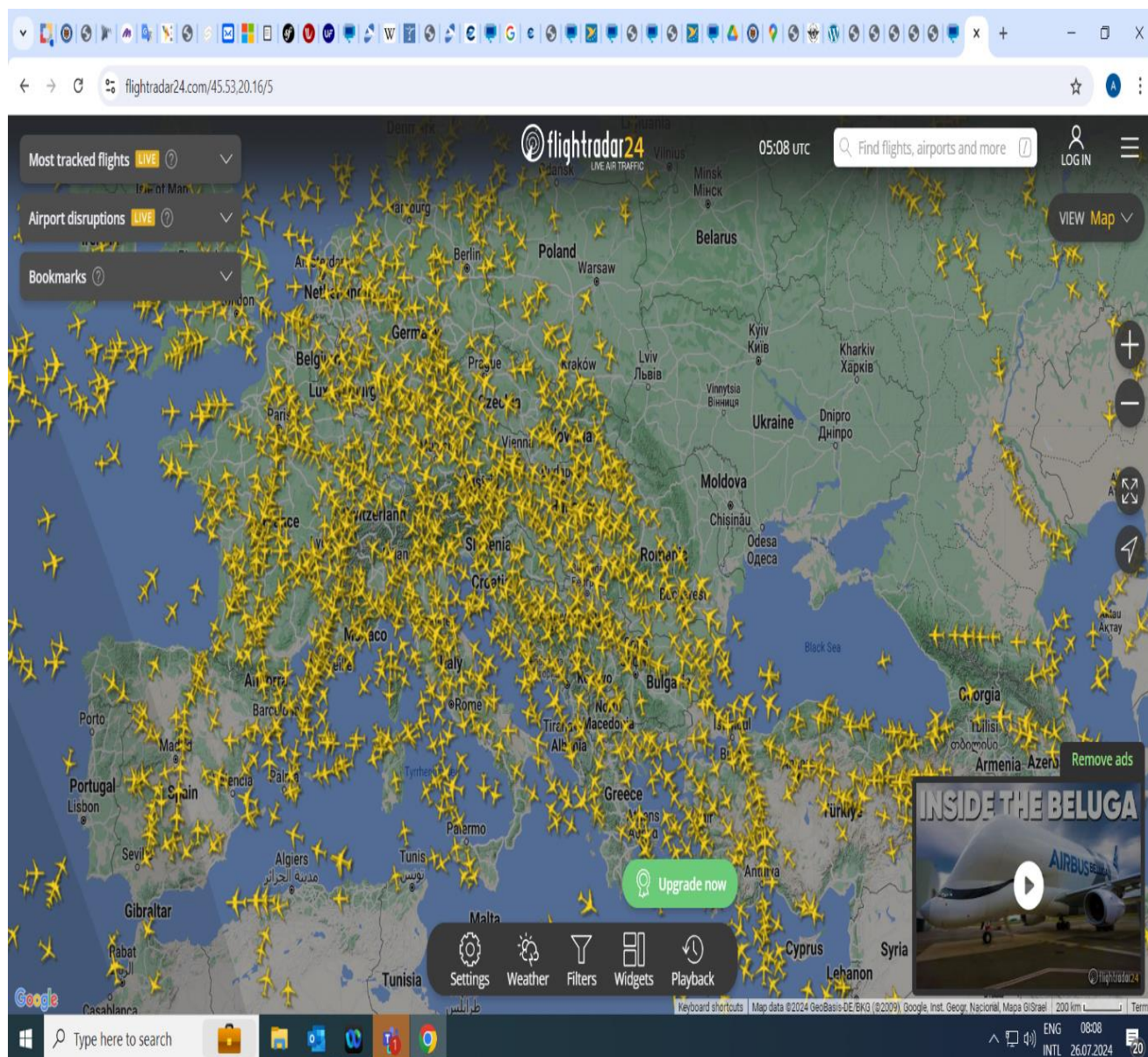
Implementarea cerului unic european are un impact major asupra procesului de alocare a sloturilor orare. Pe de o parte, impunerea unor scheme de performanță în cadrul cărora aeroporturile, furnizorii de servicii de navigație aeriană și utilizatorii spațiului aerian sunt supuși unor măsuri de supraveghere 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.

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



Mai jos, *Lista operatorilor aerieni certificați*, actualizată la data de 28.11.2024, 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 "Aerotranscargo" SRL	MD 2026, RM, mun. Chişinău, bd. Dacia 60/5, of.115	A2	MD 011	23.02.2012	Fără limită	B747400SF B747-400F B747-4D7	ATG
CA "Pecotox-Air" SRL	MD 2072, RM, mun. Chişinău, str. Grenoble 259/10	A2	MD 020	29.01.2016	Fără limită	B747-409F	PXA
SRL "Fly One"	MD 2026, RM, mun. Chişinău, Dacia bd.80/3	A1, A2	MD 021	28.03.2016	Fără limită	A319-112 A320-214 A320-232 A320233 A321-211	FIA
CA "Terra Avia" SRL	MD 2060, RM, mun. Chişinău, Belgrad str. 58	A1, A2	MD 022	21.10.2016	Fără limită	B747-409SF B747-444BCF B747-412 B737-3B3QC B737-400 B777-200ER	TVR
CA "Fly Pro" SRL	MD 2060, RM, mun. Chişinău, bd. Dacia 35,	A2	MD 023	30.11.2016	Fără limită	B747-281SF B747-243F B747-281F A300-622R	PVV
CA "HiSky" SRL	MD 2012, RM, mun. Chişinău, Str. Armeneasca 28, et. 4	A1, A2	MD 025	26.01.2021	Fără limită	A319-131	HYM

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

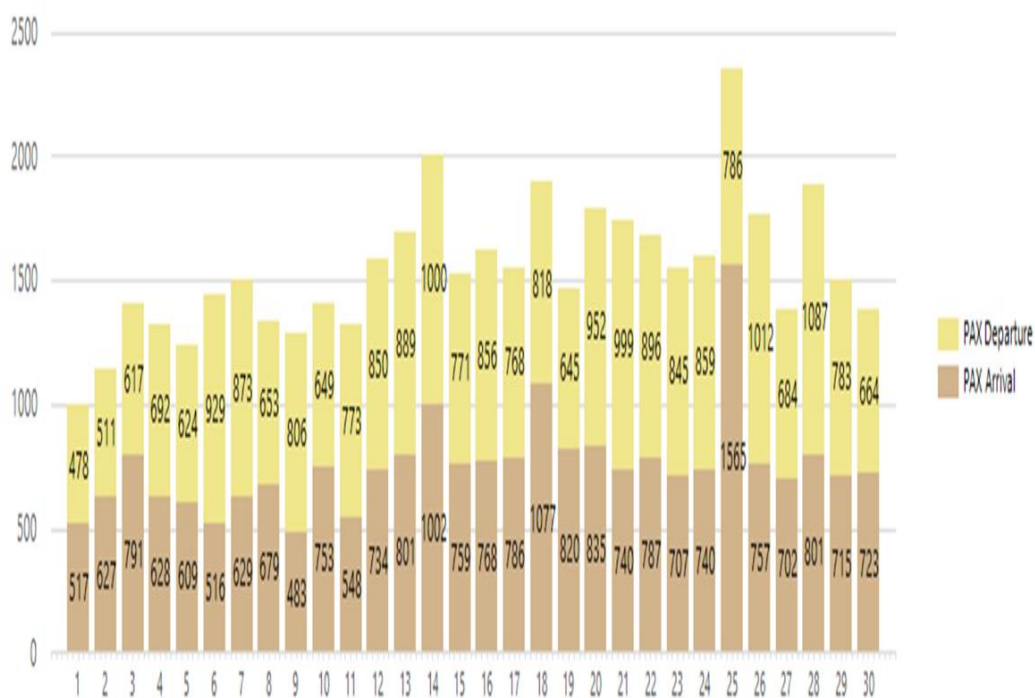
4.4. Impactul social

Contribuția în acest sector se definește prin necesitatea dezvoltării, în cadrul planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute, a unei structuri de spațiu aerian care să ofere nivelul necesar de siguranță, de capacitate, de flexibilitate, de reacție, de performanță de mediu și de furnizare continuă a serviciilor de navigație aeriană rapide, ținând seama în mod corespunzător de necesitățile de securitate și apărare. De asemenea, contribuția în acest sector se caracterizează prin necesitatea planificării coerente, coordonării și executării 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.

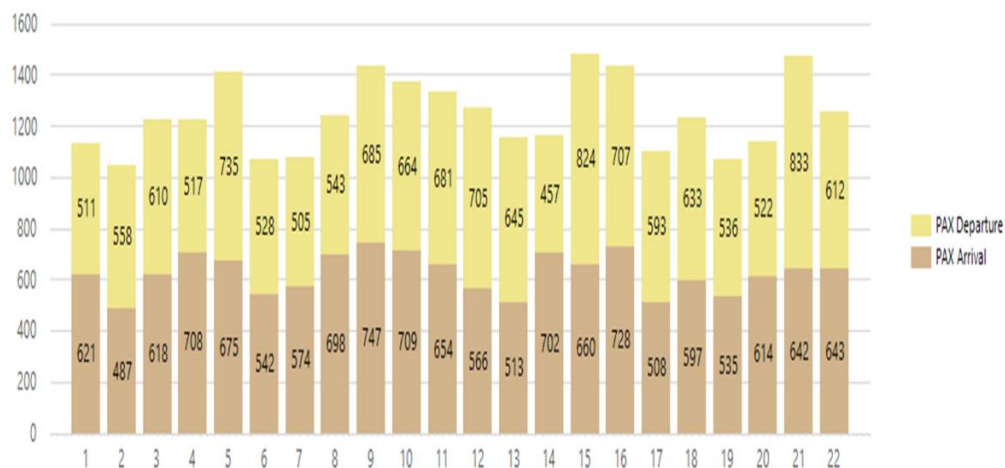
Pe măsura creșterii numărului de pasageri (*se anexează graficele fluxului de pasageri per oră pentru perioada anilor 2023 - 2024*) și pentru a face față cererii tot mai mare a cetățenilor, contribuția în acest sector se definește prin cooperarea în simbioză, necesitatea planificării coerente, coordonării 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

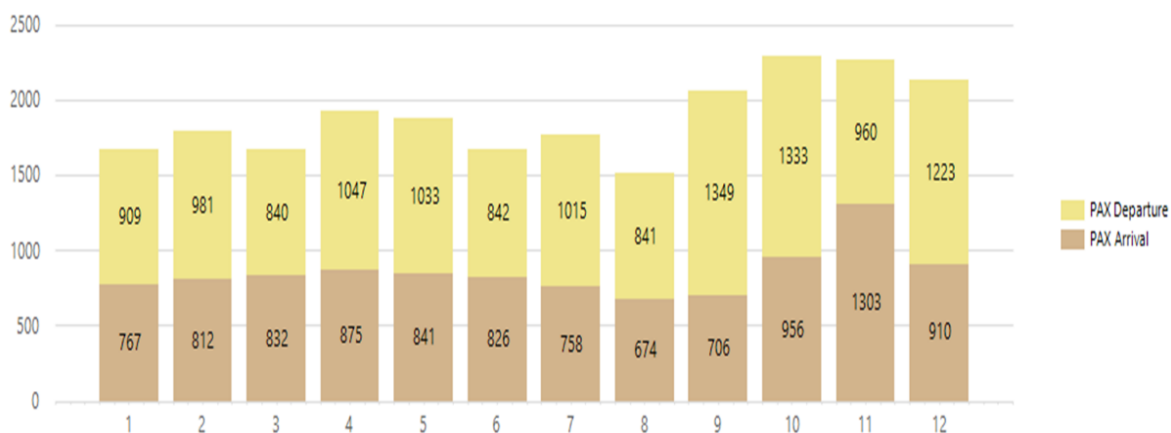
Summer 2023 (26.03.2023-21.10.2023) Maximum PAX per hour (UTC)



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.

În concluzie, impactul social al acestui proiect este unul semnificativ, cu efecte pozitive asupra funcționării eficiente și în condiții de siguranță a traficului aerian.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

În procesul de implementare și executare a proiectului de act normativ prelucrarea datelor cu caracter personal se va face strict prin asigurarea protecției drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanei fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal conform Legii nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Prezentul Regulament nu are impact asupra echității și egalității de gen.

4.5. Impactul asupra mediului

Aplicarea unor principii performanțe de management este esențială pentru îmbunătățirea continuă a managementului fluxurilor de trafic aerian din Uniune, pentru anticiparea creșterii traficului aerian și pentru utilizarea optimă a capacității disponibile, având totodată rolul de a reduce impactul fluxurilor de trafic aerian asupra mediului. În acest scop, elaborarea planurilor strategice și de administrare la nivel de rețea și implementarea îmbunătățirilor aduse performanței rețelei prin diminuarea fluxurilor de trafic aerian, determină un impact pozitiv asupra mediului .

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Alte impacturi nu au fost identificate.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Prezentul Regulament stabilește cerințele pentru optimizarea capacității disponibile a rețelei europene de management al traficului aerian și pentru îmbunătățirea proceselor ATFM., fiind expuse următoarele elemente:

a) obiectivele actului juridic al UE:

Regulamentul (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019, stabilește normele detaliate de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (funcții de rețea). El prevede, de asemenea, norme pentru gestionarea crizelor de rețea.

b) gradul de transpunere a actului juridic al UE, precizându-se dacă transpunerea este totală, parțială sau selectivă:

Proiectul național transpune parțial prevederile Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 28/1 din 31.01.2019, nr. CELEX 32019R0123 (Text cu relevanță pentru SEE).

c) argumentarea introducerii unor reglementări care nu sunt prevăzute expres în actul juridic al UE și/sau care depășesc cerințele minime stabilite de acesta:

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 urmează 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 parțial compatibile în raport cu prevederile actului juridic național.

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

Prezentul Regulament este elaborat în baza Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 28/1 din 31.01.2019, nr. CELEX 32019R0123 (Text cu relevanță pentru SEE).

Necesitatea transpunerii acestuia derivă din prevederile Anexei III la ASAC, Capitolul B „Managementul Traficului Aerian”, Planul național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024, acțiunea nr.248 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. 11 din Capitolul 14 „POLITICA DE TRANSPORT”, CLUSTERUL 4 „AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATEA SUSTENABILĂ”.

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

Prin proiectul cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian se va asigura ajustarea cadrului normativ național la regulamentele europene de punere în aplicare, în special Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 123/2019, îmbunătățirea continuă a administrării rețelei în cadrul cerului unic european și pentru a contribui la îndeplinirea obiectivelor de performanță la nivel european. Aplicarea uniformă a normelor și procedurilor specifice în spațiul aerian al cerului unic european este esențială pentru a obține utilizarea optimă și funcționarea eficientă a rețelei de management al traficului aerian.

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 „Transparență”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor”), pe portalul guvernamental particip.gov.md, la data de 14.01.2025, la adresa - https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/13783 și consultarea publică la data de 19.02.2025, la adresa - https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/13783, precum și platforma legiferare.gov.md.

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

- Ministerul Apărării, Ministerul Finanțelor, Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, Ministerul Afacerilor Externe, Ministerul Afacerilor Interne, Agenția Proprietății Publice, Agenția Națională pentru Reglementare în Comunicații Electronice și Tehnologia Informației, Autoritatea Aeronautică Civilă;
- Î.S. ”MoldATSA”;
- Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”;
- Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești”;
- Operatorii aerieni.

Informația privind rezultatele avizării a fost inclusă în sinteză după recepționarea avizelor respective.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul a fost supus prezentării către autoritățile publice responsabile pentru efectuarea expertizei de compatibilitate cu legislația UE, expertiza anticorupție și a expertizei juridice, conform art. 34 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Concluziile expertizelor au fost 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 de compatibilitate cu legislația UE, Tabelul de compatibilitate a fost ajustat, iar concluziile au fost reflectate în Sinteza proiectului.

b) Constatările expertizei anticorupție

Proiectul a fost supus spre expertizare Centrului Național 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 *Raportul de expertiză anticorupție nr. EHG25/10457 din 02.04.2025*, în Nota de fundamentare sunt descrise informații detaliate cu privire la impactul financiar și argumentarea costurilor estimative.

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.

În scopul implementării funcțiilor de rețea, prezentul Regulament se aplică următoarelor părți implicate în procesele ATFM sau entităților care acționează în numele acestora:

- 1) utilizatorii spațiului aerian al Republicii Moldova;
- 2) furnizorul de servicii de navigație aeriană din Republica Moldova;
- 3) administratorilor de aeroporturi din Republica Moldova;
- 4) coordonatorilor de sloturi de pe aeroporturile coordonate.

În concluzie, menționăm că prin proiectul de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian se va asigura ajustarea cadrului normativ național la regulamentele europene de punere în aplicare, în special, *Regulamentul UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei*, care stabilește asigurarea conectivității și interoperabilității la nivel regional a rețelei europene de rute, prin utilizarea eficientă a capacității disponibile a rețelei europene de management al traficului aerian, de a facilita planificarea, coordonarea și executarea măsurilor ATFM adoptate de toate părțile interesate operaționale.

Secretar general

Angela ȚURCANU

SINTEZA
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului 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				
1.	Autoritatea Aeronautică Civilă, scrisoarea nr.413 din 21.02.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
2.	Agenția Proprietății Publice, scrisoarea nr. 05-04-1251 din 21.02.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
3.	Agenția Națională pentru Reglementare în Comunicații Electronice și Tehnologia Informației, scrisoarea nr. 01-DRA/404 din 25.02.2025	În proiectul de hotărâre textul “Administratorul național al spectrului de frecvențe” nu exprimă clar autoritatea responsabilă în acest sens, respectiv, se propune a include la Articolul 6 noțiunea/descrierea autorității responsabile.	Nu se acceptă	Autoritatea responsabilă pe acest segment este clar exprimată în prevederile pct.1 de la Partea B a Anexei 3, unde se menționează: „1. <i>Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile în calitate de administrator național al spectrului de frecvențe are responsabilitatea de a asigura că asignările de frecvențe sunt realizate, modificate și anulate în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament.</i> ” Adicional, sunt normele prevăzute în <i>Hotărârea de Guvern nr.527/2022 pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea emițătoarelor și coordonarea frecvențelor radio atribuite serviciilor din domeniul aviației civile,</i>

				care definește noțiunea de „ Manager național al frecvențelor aeronautice – persoană competentă/subdiviziune desemnată din cadrul Autorității Aeronautice Civile în calitate de manager național al frecvențelor aeronautice responsabil de asigurarea coordonării frecvențelor”. Cuvântul „Manager” este sinonim cu cuvântul „Administrator”. Cel puțin în varianta engleză a Regulamentului UE 2019/123, este utilizată sintagma „național frequency managers”.
4.	Ministerul Afacerilor Externe, scrisoarea nr. DI/3/041.1-8442 din 13.08.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
5.	Întreprinderea de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău”, scrisoarea nr.12/361 din 04.03.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
6.	Ministerul Apărării, scrisoarea nr. 11/364 din 17.03.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
7.	Ministerul Afacerilor Interne, scrisoarea nr.40/909 din 17.03.2025	Conform Notei de fundamentare, proiectul prezentat este elaborat în scopul armonizării cadrului normativ național cu standardele Uniunii Europene și reieșind din obligația 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, semnat	Se ia act	Stabilirea normelor juridice dintre Republica Moldova cu administratorul de rețea – EUROCONTROL este în baza <i>Hotărârii Parlamentului nr. 726/1999 despre aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională EUROCONTROL privind cooperarea pentru securitatea navigației aeriene și la Acordul multilateral privind tarifele de rută aeriană</i> , precum și conform Acordului privind spațiul aerian comun între

		la Bruxelles, pe 26.06.2012, ratificat prin Legea nr. 292/2012. De ordin conceptual, se consideră necesar a revizui metodele aplicate față de transpunerea Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 123/2019, în partea ce ține de prevederile aplicabile Administratorului de rețea. Conform Notei de fundamentare, autorul menționează că „...proiectul are ca obiectiv pe de o parte, validarea și acceptarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 123/2019 aplicabile Administratorului de rețea...”. Atragem atenția că, potrivit Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1171/2018, armonizarea legislației are drept obiectiv integrarea acesteia în ordinea juridică internă a Republicii Moldova, urmate de implementarea legislației naționale armonizate și de punerea în aplicarea acesteia. Astfel, stabilirea prin act normativ național a funcțiilor și atribuțiilor unui organism supranațional, precum și validarea normelor unui act cu caracter supranațional, par să devieze atât de la obiectivele de armonizare cât și de la normele procesului de legiferare și elaborare a actelor normative.		<i>Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova, semnat la Bruxelles, pe 26.06.2012, ratificat prin Legea nr. 292/2012.</i> Astfel, prin transpunerea prevederilor Regulamentului UE, nu este doar armonizarea legislației UE cu cadrul normativ național, dar și îndeplinirea obligațiilor Republicii Moldova, asumate în semnarea Acordurilor sus menționate. Totodată, activitatea Republicii Moldova este în conformitate cu acordurile detaliate de lucru încheiate cu administratorul de rețea și după caz, și proceduri operaționale pentru a aborda aspectele de planificare și operaționale legate de executarea funcțiilor de rețea, ținând seama în special de caracteristicile și de cerințele fiecărei funcții de rețea, astfel cum se prevede în anexele 1-4.
--	--	---	--	---

		În calitate de propuneri de ordin tehnico-redacțional se vor menționa: 1. La proiectul Regulamentului privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (în continuare Regulament). 1.1 la pct.10 se recomandă substituirea sintagmei „trebuie să încheie” cu „încheie”, pentru a exclude orice echivoc în interpretare conform prescripției art.54 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		1.2 la pct.13, după sintagma „politicilor în domeniul aviației” se va completa cu cuvântul „civile”, conform prevederilor Codului aerian al Republicii Moldova, art.5, art.8 ș.a.;	Se acceptă	Ajustările pe text au fost efectuate.
		2. La Anexa nr.1 la Regulament, Partea B, pct.1 se propune substituirea cuvântului „Ei” cu cuvântul „Aceștia” în scopul respectării limbajului juridic reglementat la art.54 din Legea nr.100/2017 precum și în recomandările Ministerului Justiției.	Se acceptă	Ajustările pe text au fost efectuate.
		3. Considerăm oportun, la pct.5 partea B, anexa nr.2 la Regulament, identificarea exhaustivă a autorității/autorităților responsabile de asigurarea respectării regulilor aplicabile funcției de management al fluxurilor de trafic aerian (ATFM). Formularea utilizată „Statele se asigură” este una generică și nu asigură	Se ia act	La acest aspect menționăm că stabilirea prevederilor naționale pe domeniul Managementului fluxului de trafic aerian este un Capitol masiv care derivă din prevederile Anexei III al Acordului privind spațiul aerian comun între Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova, Capitolul B „Managementul Traficului Aerian”. Drept

		conformitate cu prevederile art.46 din Legea nr.100/2017, conform cărora dispozițiile de conținut ale actului normativ trebuie să instituie reguli și obligații, modul de realizare a acestora precum și consecințele juridice ale nerespectării acestora. Consecvent, se vor menționa și prevederile art.14 din aceeași lege, conform cărora Hotărârea Guvernului este un act care se adoptă de către Guvern pentru organizarea executării legilor. Astfel, conchidem că proiectul hotărârii Guvernului prezentat ar trebui să instituie procedura prin care se asigură respectarea regulilor impuse de actul UE transpus și de prevederile Legii nr. 292/2012.		urmare, prezentul proiect este în interconexiune cu alte acte normative naționale aprobate din acest Capitol. Menționăm că, recent, a fost aprobată Hotărârea de Guvern cu privire la Regulamentul privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr.680/2024, unde sunt prevăzute regulile și obligațiunile.
8.	Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, scrisoarea nr. 03-2659 din 21.08.2024	La proiectul Regulamentului: - potrivit pct.11 , <i>părțile interesate operaționale din Republica Moldova au obligația de a asigura compatibilitatea măsurilor operaționale implementate la nivel local cu cele stabilite prin procesul decizional în cooperare. În situația în care apare un conflict între o măsură națională și deciziile adoptate la nivel european, se impune clarificarea expresă a normei care prevalează.</i>	Se ia act	În situația în care apare un conflict între o măsură națională și deciziile adoptate la nivel european, clarificarea expresă a normei este prevăzută în pct.17 -19 ale prezentului Regulament.
		- pct.14 prevede că utilizatorii militari ai spațiului aerian vor fi implicați în mod „corespunzător” în toate activitățile legate de executarea	Se ia act	Prezentul Regulament transpune prevederile Regulamentului UE, iar prin termenul „corespunzător” cuprinde atribuțiile prevăzute utilizatorilor militari

		funcțiilor de rețea. Având în vedere caracterul vag al acestui termen, se impune o definiție mai precisă, astfel încât să se asigure o aplicare uniformă și previzibilă a prevederii.		ai spațiului aerian conform prevederilor cadrului normativ național, în cazul dat prevederi stipulate în: <i>Codul aerian al RM nr.301/2017, Legea nr. 143/2012 privind controlul spațiului aerian, Regulamentul privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 190/2021.</i> Astfel, conform prevederilor pct.8 din Hotărârea de Guvern nr.190/2021, pentru asigurarea îndeplinirii sarcinilor de management strategic al spațiului aerian se instituie Comisia interdepartamentală pentru managementul spațiului aerian (<i>în continuare – CIMS</i>A) – unitate mixtă civilă-militară de lucru, interinstituțională, formată din reprezentanții Autorității Aeronautice Civile, ai Ministerului Apărării, ai Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și furnizorul de servicii de navigație aeriană.
		<i>La Anexa nr.1, partea A:</i> - pct.2 prevede că planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute trebuie să reflecte toate elementele necesare pentru a se asigura că spațiul aerian european este configurat ca o entitate unică. În absența unei delimitări clare între atribuțiile autorităților naționale și cele ale administratorului de rețea, există riscul apariției unor conflicte de competență cu autoritățile naționale responsabile de reglementarea utilizării propriului	Se ia act	Stabilirea clară unei distincții între atribuțiile Republicii Moldova în gestionarea spațiului său aerian și rolul administratorului de rețea sunt specificate în cadrul Regulamentului, precum prevederile: Pct. 5 - Prezentul Regulament se aplică spațiului aerian al Republicii Moldova, în cadrul căruia Republica Moldova este responsabilă cu furnizarea de servicii de trafic aerian. Pct.8 - Părțile interesate operaționale și administratorul de rețea, în limitele

		spațiu aerian. Prin urmare, se impune stabilirea unei distincții clare între atribuțiile Republicii Moldova în gestionarea spațiului său aerian și rolul administratorului de rețea.		responsabilităților lor respective, planifică, configurează, operează și monitorizează componentele de rețea menționate la pct.5 în conformitate cu planul strategic al rețelei și cu planul de administrare a rețelei în vederea îmbunătățirii eficienței, interoperabilității și a conectivității rețelei, precum și a realizării obiectivelor de performanță la nivel local și la nivelul Uniunii Europene, prevăzute în sistemul de performanță. Pct.10 - Pentru a asigura suportul în monitorizarea și îmbunătățirea performanței globale a rețelei, părțile interesate operaționale din Republica Moldova încheie acorduri detaliate de lucru cu administratorul de rețea și după caz, și proceduri operaționale pentru a aborda aspectele de planificare și operaționale legate de executarea funcțiilor de rețea, ținând seama în special de caracteristicile și de cerințele fiecărei funcții de rețea, astfel cum se prevede în anexele nr. 1 – nr. 4.
		- pct.4, subpct.4.2, prevede că planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute include cerințe militare pentru utilizarea spațiului aerian, însă nu se precizează modul în care acestea sunt integrate în procesul decizional și în ce măsură pot prevala asupra reglementărilor civile. În acest context, este necesară clarificarea relației dintre utilizarea militară a spațiului aerian și funcția de configurare a rețelei	Se ia act	Modul de organizare a spațiului aerian al Republicii Moldova pe timp de pace, inclusiv, stabilirea structurilor de spațiu aerian (<i>rutele aeriene sunt structuri</i>) este reglementată conform prevederilor art.4 alin.(5) al Codului aerian al RM nr.301/2017. <i>Astfel, pe timp de pace, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, împreună cu organul central de specialitate în domeniul</i>

		europene de rute, astfel încât să se asigure un echilibru adecvat între cerințele civile și cele militare.		<i>apărării, organizează spațiul aerian național și stabilește principiile și regulile de folosire a acestuia pentru activitățile aeronautice civile sau militare, după caz.</i> Procesul de stabilire sau modificare a structurilor de spațiu aerian este realizat prin coordonare civil-militară realizată în cadrul CIMS, conform Regulamentului privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 190/2021. <i>Notă:</i> Conform comentariilor la pct.14 la proiectul Regulamentului.
		La Anexa nr.1, partea B: - pct.4 prevede că orice modificare a configurării spațiului aerian trebuie să fie compatibilă cu planul european de îmbunătățire a rețelei de rute. Întrucât această cerință poate genera conflicte în situațiile în care autoritățile naționale intenționează să implementeze măsuri care nu sunt aliniate la planul european, se impune concretizarea modului de soluționare a divergențelor dintre reglementările naționale și deciziile europene privind configurarea spațiului aerian.	Se ia act	Soluționarea divergențelor sunt prevăzute la pct.17 – pct.19. 17. În cazul în care, în procesul de consultare, părțile interesate operaționale din Republica Moldova susțin că punctele lor de vedere cu privire la o anumită problemă nu au fost luate în considerare în mod corespunzător, în primă fază, problema respectivă se supune atenției administratorului de rețea pentru o analiză mai aprofundată. În cazul în care nu poate fi rezolvată în acest mod, problema este transmisă spre soluționare consiliului de administrare a rețelei, care își execută atribuțiile în conformitate cu legislația europeană aplicabilă. 18. Pentru managementul situațiilor de criză din rețea, părțile interesate operaționale din Republica Moldova vor desemna câte un reprezentant în cadrul

				Celulei europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației (European Aviation Crisis Coordination Cell – EACCC). 19. Organul central de specialitate în domeniul aviației civile la propunerea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile desemnează un punct focal (punct focal național) și un supleant în EACCC, facilitând accesul acestora la informațiile relevante provenind de la structurile naționale de gestionare a crizelor, care nu se limitează la domeniul aviației. Punctele focale naționale își îndeplinesc atribuțiile în conformitate cu regulamentul de procedură al EACCC.
		La Anexa nr.1, partea D: Ținând cont de faptul că pct.2, subpct.2.3, prevede că evaluarea utilizării spațiului aerian trebuie realizată atât din perspectivă civilă, cât și din perspectivă militară, se impune stabilirea unui mecanism clar de coordonare între autoritățile civile și militare. De asemenea, este necesară reglementarea modalităților de soluționare a eventualelor conflicte care pot apărea între prioritățile acestora.	Se ia act	Modul de organizare a spațiului aerian al Republicii Moldova pe timp de pace, inclusiv, stabilirea structurilor de spațiu aerian (rutele aeriene sunt structuri) este reglementată conform prevederilor art.4 alin.(5) al Codului aerian al RM nr.301/2017. Astfel, pe timp de pace, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, împreună cu organul central de specialitate în domeniul apărării, organizează spațiul aerian național și stabilește principiile și regulile de folosire a acestuia pentru activitățile aeronautice civile sau militare, după caz. Procesul de stabilire sau modificare a structurilor de spațiu aerian este realizat prin coordonare civil-militară realizată în cadrul CIMSA, conform Regulamentului

				privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 190/2021. <i>Notă:</i> Conform comentariilor la pct.14 la proiectul Regulamentului.
		La Anexa nr.3, partea B: Având în vedere prevederile punctelor 7-9, atribuțiile administratorului național al spectrului de frecvențe și ale administratorului de rețea se suprapun, fără o delimitare clară a competențelor și responsabilităților fiecăruia. În acest context, se impune clarificarea competențelor, stabilirea entității care deține decizia finală în cazul unor conflicte privind prioritizarea frecvențelor și precizarea expresă a naturii competenței administratorului de rețea, respectiv dacă acesta are autoritate decizională asupra administratorilor naționali sau doar un rol consultativ.	Se ia act	Republica Moldova încheie acorduri detaliate de lucru cu administratorul de rețea și după caz, și proceduri operaționale pentru a aborda aspectele de planificare și operaționale legate de executarea funcțiilor de rețea, ținând seama în special de caracteristicile și de cerințele fiecărei funcții de rețea, astfel cum se prevede în anexele 1-4. Soluționarea divergențelor sunt prevăzute la pct.17 – pct.19.

		La Anexa nr.4: Deși potrivit normelor expuse, administratorul de rețea are atribuții extinse în alocarea codurilor de transponder radar, acestea nu stabilesc clar în ce măsură administratorul de rețea poate impune decizii statelor membre sau furnizorilor de servicii de navigație aeriană. De asemenea, nu este clar dacă statele membre pot refuza anumite alocări și în ce condiții. În același sens, se impune completarea cu prevederi privind mecanismul de contestare a alocării codurilor de transponder, în cazul în care un stat membru sau un furnizor de servicii de navigație aeriană consideră că o alocare este nejustificată sau eronată.	Se ia act	Regulament UE 2019/123 este parte a cadrului Cerului Unic European (Single European Sky - SES). Semnarea 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, impune îndeplinirea obligațiilor către Republica Moldova de a armoniza cadrul legislativ național cu cel SES inclusiv, să facă parte din cadrul SES, alături de celelalte state membre UE. Totodată, obligațiunile în cauză sunt stabilite și din momentul aderării Republicii Moldova la EUROCONTROL, conform Hotărârii Parlamentului nr. 726/1999 despre aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională EUROCONTROL privind cooperarea pentru securitatea navigației aeriene și la Acordul multilateral privind tarifele de rută aeriană. Astfel, EUROCONTROL, fiind desemnat Administrator de Retea (Network Manager) – are scopul să gestioneze centralizat toate funcțiile de rețea, inclusiv și cea legată de coordonarea și alocarea codurilor de transponder SSR. Acest lucru este necesar pentru ca controlorii să dispună permanent de informația despre parametrii zborului (viteza, înălțimea, direcția de zbor etc.) Procesul de alocare a codurilor de către EUROCONTROL către state a fost necesar pentru a preveni apariția într-o porțiune a
--	--	---	-------------------------	---

				spațiului aerian a zborurilor care sa dețină același cod și care ar genera probleme grave de siguranță. Statele membre, inclusiv Republica Moldova nu poate refuza și nu poate neglija regulile stabilite de către EUROCONTROL. În caz de neconformare, ar fi interdicția zborurilor aeronavelor din Republica Moldova în spațiul SES. <i>Notă:</i> Detalii suplimentare sunt expuse în Nota de fundamentare.
9.	Ministerul Finanțelor, scrisoarea nr. 07/5-03/115/344 din 12.03.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
10.	Î.S. „MoldATSA”, scrisoarea nr. 180 din 12.03.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
Expertizare				
1.	Centrul de Armonizare a Legislației, scrisoarea nr. 31/02-126-2675 din 11.03.2025	<i>Obiecții privind clauza de armonizare:</i> Clauza de armonizare urmează a fi expusă în următoarea redacție: <i>„Prezenta Hotărâre transpune parțial Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei, CELEX:32019R0123,</i>	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.

		<i>publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 28/1 din 31 ianuarie 2019.”</i> <i>Obiecții privind Tabelul de concordanță:</i> La compartimentul 1 al Tabelului se va indica tipul, numărul, instituția/instituțiile care l-a/l-au adoptat, data, titlul actului juridic european, nr. CELEX, inclusiv cea mai recentă modificare a actului care constituie obiect al transpunerii, prin precizarea tipului, a numărului și a datei de adoptare a actului juridic european de modificare - <i>Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei, CELEX:32019R0123, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 28/1 din 31 ianuarie 2019.</i>		
			Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
2.	Ministerul Justiției, scrisoarea nr. 04/2-3328 din 02.04.2025	Cu titlu de observație generală, semnalăm că, 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 acest Cod nu este stipulată atribuția Guvernului de a aproba Regulamentul privind stabilirea unor	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.

		norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian.		
		Clauza de armonizare urmează a fi plasată după denumirea Regulamentului și nu în hotărâre, deoarece prin Regulament se transpune parțial Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 123/2019, iar hotărârea Guvernului reprezintă doar un act normativ de aprobare a Regulamentului.	Nu se acceptă	Este în conformitate cu cerințele Centrului de Armonizare a Legislației.
		<i>La proiectul Regulamentului:</i> Întru corectitudinea redactării, parafa de aprobare se va indica după cum urmează: „Aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. ____/2025”.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		La pct. 1, se vor include prevederi doar în privința domeniului de reglementare. În acest sens, se recomandă, substituirea cuvintelor „are ca obiectiv stabilirea normelor” cu cuvintele „stabilește norme”.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		La pct. 6: noțiunile se vor menționa în ordine alfabetică;	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		La sbp. 6.5, semnalăm că, este expusă greșit și se va revedea trimiterea la „articolul 1 alineatul (4)”, or, Regulamentul este structurat în puncte și subpuncte;	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.

		La sbp. 6.18, pentru precizia informației, se va revizui textul „anexa III”.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		La pct. 10 și 12, pentru corectitudinea marcării anexelor, textele „anexele 1-4” și „anexele 1-6” se vor substitui cu textele „anexele nr. 1 - nr. 4”, respectiv, „anexele nr. 1 - nr. 6”.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		La anexa nr. 1, partea B pct. 1, se vor exclude cuvintele „din prezenta anexă” (observația este valabilă pentru toate situațiile similare din proiect). Se va reține că, potrivit art. 55 alin. (4) din Legea nr. 100/2017, în cazul în care se face trimitere la o normă juridică care este stabilită în același act normativ, pentru evitarea reproducerii acesteia, se face trimitere la elementul structural sau constitutiv respectiv, fără a se indica că elementul respectiv face parte din același act normativ.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		Reglementările din anexe se numerează cu cifre arabe urmate de punct, prin adăugarea consecutivă a cifrelor arabe, până la gradul de detaliere necesar. În funcție de proporțiile actului normativ, elementele textului se grupează astfel: a) punctele se pot grupa în secțiuni; b) secțiunile - în capitole; c) capitolele - în titluri; d) în cazul actelor normative complexe, titlurile pot fi grupate în părți sau cărți, însemnate succesiv cu numere ordinare scrise cu litere. Atenționăm că, elementul structural	Se ia act	

		„Apendice”, inclus în Anexele nr. 2 și nr. 6, nu este prevăzut în cadrul normativ național ca element constitutiv al anexei și al actului normativ în general. Potrivit art. 41 și 49 din Legea nr. 100/2017 anexa este parte integrantă a actului normativ, are natura și forța juridică a acestuia. În anexe pot fi incluse desene, exprimări cifrice, tabele, planuri sau altele asemenea, care pot fi urmate de explicații suplimentare, care se notează cu indici numerici, în ordinea în care au fost enunțate în textul anexei. Prin urmare, se va revedea expunerea Apendicelor în textul anexelor. Conținutul proiectului urmează a fi definitivat conform prevederilor art. 54 din Legea nr. 100/2017, fiind expus într-o formulă clară și concisă, pentru a se exclude orice echivoc. Textul punctelor trebuie să aibă un caracter dispozitiv, să prezinte norma instituită fără explicații sau justificări. Verbele utilizate în text se vor expune la timpul prezent, forma afirmativă, pentru a se accentua caracterul imperativ al dispoziției respective.		
3.	Centrul Național Anticorupție, scrisoarea nr. 06/2/5705 din 03.04.2025 Raportul	<i>Raportul de expertiză anticorupție nr.EHG25/10457 din 02.04.2025</i> Proiectul Regulamentului privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian are ca obiectiv	Se ia act	

		stabilirea normelor detaliate de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian, care se aplică spațiului aerian al Republicii Moldova, în cadrul căruia Republica Moldova este responsabilă de furnizarea de servicii de trafic aerian. În nota de fundamentare autorul descrie informații detaliate cu privire la impactul financiar și argumentarea costurilor estimative. <i>În final, menționăm că</i> în redacția propusă, proiectul nu conține factori și riscuri de corupție.		
--	--	--	--	--

Secretar general

Angela ȚURCANU