

**GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA****HOTĂRÂRE nr. ____****din _____ 2025****Chișinău****cu privire la aprobarea Regulamentului de punere în aplicare a Cerului unic european**

În temeiul art.6 alin.(3) lit.a) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189), cu modificările ulterioare, Guvernul **HOTĂRĂȘTE:**

1. Se aprobă Regulamentul de punere în aplicare a Cerului unic european (se anexează).

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

3. Prezenta hotărâre se publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova și intră în vigoare la data de 01 ianuarie 2028.

PRIM-MINISTRU**Dorin RECEAN****Contrasemnează:****Viceprim-ministru,
ministru al infrastructurii și dezvoltării regionale****Vladimir BOLEA**

Aprobat

prin Hotărârea Guvernului

nr. _____ / 2025

Regulamentul de punere în aplicare a Cerului unic european

Prezentul Regulament transpune parțial Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), **nr. CELEX: 32024R2803**, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 11.11.2024

CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE

Secțiunea 1 Obiectul și domeniul de aplicare

1. Prezentul Regulament stabilește crearea și funcționarea eficientă a Cerului unic european cu scopul de a consolida standardele de siguranță a traficului aerian, de a contribui la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și de a îmbunătăți performanța generală a managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană pentru traficul aerian general în Europa, în vederea îndeplinirii cerințelor tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Cerul unic european cuprinde o rețea paneuropeană coerentă, un spațiu aerian tot mai integrat, sisteme de management al rețelei și de management al traficului aerian bazate pe siguranță, eficiență, interoperabilitate și modernizare tehnologică, în folosul tuturor utilizatorilor spațiului aerian, al cetățenilor și al mediului.

2. Aplicarea prezentului Regulament nu aduce atingere suveranității Republicii Moldova asupra spațiului său aerian și nici cerințelor referitoare la ordinea publică, siguranța publică și obiectivele din domeniul apărării, prevăzute la pct. 88.

2.1. Prezentul Regulament nu vizează operațiunile militare și instruirea militară.

2.2. Se asigură coordonarea cu autoritățile militare pentru identificarea și abordarea impactului potențial al aplicării prezentului Regulament asupra activităților militare.

3. Aplicarea prezentului Regulament nu aduce atingere drepturilor și obligațiilor Republicii Moldova prevăzute în Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională (denumită în continuare - OACI).

4. Prezentul Regulament urmărește, în domeniile pe care le reglementează, să sprijine Republica Moldova în îndeplinirea obligațiilor care decurg din Convenția de la Chicago, prin crearea unei baze comune de interpretare și aplicare unitară a dispozițiilor acestei convenții, precum și prin asigurarea faptului că respectivele dispoziții sunt luate în considerare în mod corespunzător în prezentul Regulament și în normele elaborate pentru punerea în aplicare a acestuia.

5. Prezentul Regulament se aplică spațiului aerian din regiunea OACI EUR, în care Republica Moldova este responsabilă pentru furnizarea de servicii de trafic aerian. De asemenea,

Republica Moldova poate aplica prezentul Regulament în spațiul aerian de care este responsabilă din alte regiuni OACI, cu condiția să informeze la solicitare Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.

Secțiunea a 2-a **Noțiuni**

6. În sensul prezentului Regulament, se aplică următoarele noțiuni:

6.1. *serviciu de control de aerodrom* - un serviciu de control al traficului aerian (ATC) pentru traficul de aerodrom;

6.2. *serviciu de informare aeronautică „AIS”* - un serviciu, stabilit în cadrul unei zone de acoperire definită, responsabil cu furnizarea informațiilor și a datelor aeronautice necesare pentru siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene;

6.3. *agenție* - Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației;

6.4. *furnizor de servicii de navigație aeriană* - o entitate de drept public sau privat care furnizează unul sau mai multe servicii de navigație aeriană pentru traficul aerian general;

6.5. *servicii de navigație aeriană „ANS”* - servicii de trafic aerian, servicii de comunicații, navigație și supraveghere (CNS), inclusiv servicii care amplifică semnalele emise de sateliții din constelațiile principale ale GNSS în scopul navigației aeriene, servicii meteorologice aeronautice (MET), servicii de informare aeronautică (AIS) și servicii de date de trafic aerian (ADS);

6.6. *serviciu de control al traficului aerian „serviciu ATC”* - un serviciu furnizat în scopul:

6.6.1. de a preveni coliziunile:

6.6.1.1. între aeronave;

6.6.1.2. pe suprafața de manevră, între aeronave și obstacole;

6.6.2. de a fluidiza și menține un flux ordonat al traficului aerian;

6.7. *servicii de date de trafic aerian „ADS”* - servicii care constau în colectarea, agregarea și integrarea datelor operaționale provenite de la furnizorii de servicii de supraveghere, de la furnizorii de MET și AIS și de funcții de rețea, precum și de la alte entități relevante care generează date operaționale, și în furnizarea de date prelucrate în scopuri legate de controlul traficului aerian și de managementul traficului aerian;

6.8. *management al fluxului de trafic aerian „ATFM”* - o funcție stabilită cu scopul de a contribui la un flux de trafic aerian sigur, ordonat și rapid care acoperă întreaga traiectorie de zbor, asigurând utilizarea la maximum a capacității ATC și compatibilitatea dintre volumul traficului și capacitățile declarate de către furnizorii de servicii de trafic aerian corespunzători;

6.9. *management al traficului aerian „ATM”* - ansamblul funcțiilor și serviciilor de la bordul aeronavelor și de la sol, și anume servicii de trafic aerian, managementul spațiului aerian și managementul fluxului de trafic aerian, inclusiv proiectarea procedurilor de zbor, necesare pentru a asigura mișcarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare;

6.10. *servicii de trafic aerian* - diferitele servicii de informare a zborurilor, servicii de alarmare și servicii consultative de trafic aerian, precum și servicii ATC, și anume servicii de control regional, de apropiere și de aerodrom;

6.11. *bloc de spațiu aerian* - un spațiu aerian cu dimensiuni definite în spațiu și timp, constând în una sau mai multe structuri de spațiu aerian, în interiorul căruia sunt furnizate servicii de navigație aeriană;

6.12. *management al spațiului aerian* - o funcție de planificare și de monitorizare cu obiectivul primar de a optimiza utilizarea spațiului aerian disponibil prin repartizarea dinamică a timpului și, uneori, prin segregarea spațiului aerian între diferitele categorii de utilizatori ai spațiului aerian, pe baza cerințelor pe termen scurt;

6.13. *structură de spațiu aerian* - un volum specific de spațiu aerian definit în scopul de a asigura operarea optimă și în condiții de siguranță a aeronavelor;

6.14. *utilizatori ai spațiului aerian* - operatori de aeronave operate conform normelor de trafic aerian general;

6.15. *serviciu de alarmare* - un serviciu furnizat pentru înștiințarea organizațiilor relevante cu privire la aeronavele care necesită acțiuni de căutare și salvare și pentru asistarea respectivelor organizații conform necesităților;

6.16. *serviciu de control de apropiere* - un serviciu ATC pentru zborurile controlate care sosesc sau pleacă;

6.17. *serviciu de control regional* - un serviciu ATC pentru zborurile controlate în regiuni de control;

6.18. *valoare de referință* - o valoare definită în scopul de a stabili țintele de performanță și estimată pe baza costurilor reale sau a costurilor unitare reale din cursul anului care a precedat începutul perioadei de referință relevante;

6.19. *grup de referință* - un grup de furnizori de servicii de trafic aerian cu un mediu economic și operațional similar;

6.20. *valoare obținută prin defalcare* - valoarea care se obține, pentru un anumit furnizor de servicii de trafic aerian, prin defalcarea la nivelul unuia sau mai multor furnizori de servicii de trafic aerian a unei ținte de performanță stabilite la nivelul Uniunii Europene și care servește drept referință pentru a evalua dacă ținta de performanță stabilită în proiectul de plan de performanță corespunde cu ținta de performanță la nivelul Uniunii Europene;

6.21. *certificat* - un „certificat” astfel cum este definit în Codul aerian;

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

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

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

6.25. *furnizor de servicii U-space* - orice persoană juridică ce furnizează servicii U-space;

6.26. *servicii de comunicații* - servicii aeronautice fixe și mobile care permit comunicațiile sol-sol, aer-sol și aer-aer în scopuri legate de ATC;

6.27. *componente* - mijloacele fixe, cum ar fi elementele de hardware, precum și mijloacele necorporale, cum ar fi programele software, de care depinde interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN);

6.28. *regiune de control* - un spațiu aerian controlat care se întinde în sus de la o limită specificată deasupra suprafeței solului;

6.29. *proces decizional în colaborare* - un proces în care deciziile sunt luate pe baza interacțiunii și a consultării cu autoritățile relevante ale statelor membre, cu părțile operaționale interesate și cu alte entități, după caz, și al cărui scop este atingerea la un consens;

6.30. *servicii transfrontaliere* - servicii de navigație aeriană furnizate într-un stat membru de un furnizor de servicii al cărui sediu principal de activitate este într-un alt stat membru;

6.31. *declarație* - în scopul managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană, orice declarație scrisă pe răspunderea exclusivă a unei persoane fizice sau juridice, prin care se confirmă faptul că sunt îndeplinite cerințele aplicabile din Codul aerian și ale actelor sale de punere în aplicare referitoare la o persoană fizică sau juridică, un produs, o piesă, un echipament neinstalat, un echipament pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, un echipament de aerodrom cu impact asupra siguranței, un sistem ATM/ANS, o componentă ATM/ANS sau un echipament de pregătire sintetică pentru zbor;

6.32. *configurarea structurilor de spațiu 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;

6.33. *zonă tarifară de rută* - un volum de spațiu aerian care se întinde de la sol până la spațiul aerian superior inclusiv, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană de rută și pentru care este stabilită o bază de cost unică;

6.34. *EUROCONTROL* - Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene, înființată prin Convenția Internațională din 13 decembrie 1960 privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene;

6.35. *rețeaua europeană de management al traficului aerian „EATMN”* - ansamblul de sisteme care fac posibilă furnizarea serviciilor de navigație aeriană în Uniunea Europeană, inclusiv interfețele la frontierele cu țări terțe;

6.36. *utilizarea flexibilă a spațiului aerian* - un concept de management al spațiului aerian, în conformitate cu descrierea ICAO, bazat pe principiul fundamental conform căruia spațiul aerian nu ar trebui să fie desemnat ca spațiu aerian strict civil sau militar, ci ar trebui să fie considerat un continuum în care trebuie să fie satisfăcute cerințele tuturor utilizatorilor în măsura posibilului;

6.37. *serviciu de informare a zborurilor* - un serviciu furnizat în scopul de a oferi indicații și informații utile pentru desfășurarea sigură și eficientă a zborurilor;

6.38. *proiectarea procedurilor de zbor* - toate activitățile relevante pentru proiectarea unei proceduri de zbor instrumental;

6.39. *trafic aerian general* - toate mișcările aeronavelor civile, precum și toate mișcările aeronavelor de stat (inclusiv ale aeronavelor folosite pentru servicii militare, vamale și de poliție) atunci când respectivele mișcări sunt realizate în conformitate cu procedurile ICAO;

6.40. *reguli de zbor instrumental „IFR”* - regulile care permit ca o aeronavă echipată cu echipamente de navigație adecvate rutei să fie pilotată în conformitate cu cerințele aplicabile operațiunilor aeriene;

6.41. *mișcări de transport aerian pe an efectuate conform IFR* - suma decolărilor și aterizărilor efectuate în conformitate cu IFR, calculată ca medie anuală pe cei trei ani calendaristici anteriori anului în care trebuie să fie prezentat proiectul de plan de performanță;

6.42. *interoperabilitate* - o serie de proprietăți funcționale, tehnice și operaționale necesare sistemelor și componentelor EATMN și procedurilor pentru operarea acestora, pentru a permite funcționarea sigură, continuă și eficientă a EATMN;

6.43. *servicii meteorologice aeronautice „MET”* - infrastructurile și serviciile care furnizează prognoze, avertizări, buletine și observații meteorologice în scopul navigației aeriene, precum și orice alte informații și date meteorologice furnizate de state pentru a fi utilizate în navigația aeriană;

6.44. *autoritate națională competentă* – Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale la nivel național;

6.45. *autoritate națională de supraveghere* – Autoritatea Aeronautică Civilă la nivel național;

6.46. *servicii de navigație* - infrastructurile și serviciile care furnizează aeronavelor informații referitoare la poziționare și sincronizare;

6.47. *criză de rețea* - incapacitatea de a furniza servicii de management al traficului aerian sau de navigație aeriană la nivelul necesar, având drept consecință o pierdere majoră de capacitate a 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 ori a integrității uneia sau mai multor părți ale rețelei, ca urmare a unei situații neobișnuite sau neprevăzute;

6.48. *administrator de rețea* - entitatea a căreia i-au fost încredințate sarcinile necesare pentru a contribui la executarea funcțiilor de rețea menționate;

6.49. *plan de administrare a rețelei „NOP”* - un plan elaborat prin intermediul procesului decizional în colaborare în vederea implementării, la nivel operațional, a obiectivelor funcțiilor de rețea și pentru a contribui la obiectivele de performanță;

6.50. *plan strategic al rețelei „NSP”* - un plan stabilit prin procesul decizional în colaborare în scopul dezvoltării pe termen lung a rețelei;

6.51. *trafic aerian operațional* - toate zborurile care nu sunt supuse regulilor stabilite pentru traficul aerian general și pentru care autoritățile naționale competente au stabilit norme și proceduri;

6.52. *date operaționale* - informații care privesc toate etapele de zbor și sunt necesare în scopuri operaționale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian, operatorilor aeroportuari și altor factori implicați;

6.53. *părți operaționale interesate* - utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian, furnizorii civili și militari de servicii de navigație aeriană și operatorii aeroportuari;

6.54. *plan de performanță* - un plan care urmărește îmbunătățirea performanței serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea;

6.55. *punere în funcțiune* - prima utilizare operațională după instalarea inițială sau modernizarea unui sistem;

6.56. *rețea de rute* - rețea de rute specificate pentru canalizarea fluxului traficului aerian general necesară pentru furnizarea de servicii ATC;

6.57. *faza de definire a SESAR* - faza care cuprinde stabilirea și actualizarea viziunii pe termen lung a proiectului SESAR, a conceptului operațional corespunzător care să permită îmbunătățiri în fiecare fază de zbor, a modificărilor operaționale esențiale necesare în cadrul EATMN și a priorităților necesare la nivel de dezvoltare și de implementare;

6.58. *faza de implementare a SESAR* - fazele succesive de industrializare și de implementare, în cursul cărora se desfășoară următoarele activități: standardizarea, producția și certificarea echipamentelor de la sol și de la bord și a proceselor aferente necesare pentru implementarea soluțiilor SESAR (industrializarea); și achiziția, instalarea și punerea în funcțiune a echipamentelor și a sistemelor bazate pe soluții SESAR, inclusiv procedurile operaționale asociate (implementarea);

6.59. *faza de dezvoltare a SESAR* - înseamnă faza în cursul căreia se desfășoară activități de cercetare, dezvoltare și validare menite să ofere soluții SESAR mature;

6.60. *proiect SESAR* - proiectul de modernizare a managementului traficului aerian în Europa, care urmărește să furnizeze Uniunii o infrastructură foarte performantă, standardizată și interoperabilă de management al traficului aerian și care constă într-un ciclu de inovare ce include faza de definire a SESAR, faza de dezvoltare a SESAR și faza de implementare a SESAR;

6.61. *soluție SESAR* - un rezultat ce poate fi implementat al fazei de dezvoltare a SESAR care introduce proceduri operaționale sau tehnologii standardizate și interoperabile noi sau îmbunătățite;

6.62. *servicii de supraveghere* - infrastructurile și serviciile utilizate pentru a determina poziția fiecărei aeronave pentru eșalonarea în condiții de siguranță;

6.63. *sistem* - totalul componentelor de la bord și de la sol, precum și echipamentele aflate în spațiu, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate fazele de zbor;

6.64. *zonă tarifară terminală* - un aeroport sau un grup de aeroporturi situate pe teritoriul unui stat membru sau al unor state membre, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană terminală și pentru care este stabilită o bază de cost unică;

6.65. *modernizare* - orice schimbare de natură să modifice caracteristicile operaționale ale unui sistem;

6.66. *utilizarea structurilor de spațiu aerian* - modul în care structurile de spațiu aerian sunt utilizate din punct de vedere operațional și care trebuie să fie înțeles ca având un sens diferit față de managementul spațiului aerian, astfel cum este definit la pct. 6.12.

CAPITOLUL II

AUTORITĂȚI NAȚIONALE DE SUPRAVEGHERE

Secțiunea 1

Desemnarea, stabilirea și cerințele aplicabile autorităților naționale de supraveghere

7. Republica Moldova desemnează sau înființează, în comun cu statele membre, după caz, sau separat, unul sau mai multe organisme în calitate de autoritate națională de supraveghere pentru a-și asuma sarcinile atribuite unei astfel de autorități prin prezentul Regulament.

8. Autoritatea națională de supraveghere își exercită competențele în mod imparțial, independent și transparent și este organizată, dotată cu personal, gestionată și finanțată corespunzător.

9. Fără a aduce atingere pct. 7, autoritatea națională de supraveghere este independentă din punct de vedere organizațional, ierarhic și decizional față de orice furnizor de servicii de navigație aeriană și este distinctă din punct de vedere juridic sau funcțional de furnizorii de servicii de navigație aeriană.

10. În plus, furnizorii de servicii de navigație aeriană nu au nicio putere de decizie în ceea ce privește alocarea bugetelor autorității naționale de supraveghere.

11. În cazul în care o autoritate națională de supraveghere nu este distinctă din punct de vedere juridic de un furnizor de servicii de navigație aeriană, Republica Moldova, la solicitare, poate informa Comisia Europeană cu privire la măsurile pe care le-a luat pentru a se asigura că autoritatea națională de supraveghere îndeplinește cerințele menționate la pct. 9 și documentează modul în care este obținută independența autorității, demonstrând caracterul efectiv al independenței respective. În acest scop, în cazul în care autoritatea națională de supraveghere și furnizorul de servicii de navigație aeriană fac parte din aceeași administrație, autoritatea națională de supraveghere nu solicită, nici nu acceptă instrucțiuni de la un nivel ierarhic al administrației respective care are autoritate asupra furnizorului de servicii de navigație aeriană, în ceea ce privește sarcinile care îi revin în temeiul pct. 17 - pct. 23 și deciziile aferente.

12. O autoritate națională de supraveghere poate să fie unită cu o altă autoritate de reglementare, cu condiția ca deciziile legate de sarcinile atribuite autorității naționale de supraveghere în temeiul prezentului Regulament să fie luate independent de celelalte sarcini atribuite autorității comune.

13. Autoritatea comună conform pct.12 , îndeplinește cerințele de independență prevăzute la prezenta Secțiune.

14. Autoritatea națională de supraveghere este reprezentată, pentru aspectele legate de sarcinile prevăzute la pct. 17 - pct. 23 într-un mod care să asigure independența deciziilor sale.

15. Pentru a se evita conflictele de interese în ceea ce privește personalul, inclusiv persoanele care iau decizii ca urmare a exercitării competențelor prevăzute în Capitolul III din prezentul Regulament, astfel încât autoritățile naționale de supraveghere să poată îndeplini

sarcinile prevăzute la pct. 17 - pct. 23 în mod independent, se vor aplica prevederile Legii nr. 133/2016 privind declararea averii și a intereselor personale.

16. Fără a aduce atingere prevederilor Metodologiei privind baza de calcul și aprobare a tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană HG nr. 476/2016, autoritate națională competentă se asigură că autoritatea națională de supraveghere dispune de resursele financiare și capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute la pct. 17 - pct. 23 în mod eficient și în timp util.

Secțiunea a 2 - a

Sarcinile autorităților naționale de supraveghere

17. Autoritatea națională de supraveghere îndeplinește sarcinile care îi revin în conformitate cu prezentul Regulament, prevederile Codului aerian și cu actele sale de punere în aplicare adoptate în temeiul acestora. În special, autoritatea națională de supraveghere:

17.1. evaluează și supraveghează îndeplinirea cerințelor privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională astfel cum este stabilit în Codul aerian și a cerințelor prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la pct. 72 – pct. 73 din Regulamentul respectiv;

17.2. verifică respectarea și îndeplinirea cerințelor naționale în materie de securitate și de apărare de către furnizorii de servicii menționați la pct. 29 subpct. 29.2. și la pct. 44 subpct. 44.4., cu excepția cazului în care această sarcină este atribuită unei alte autorități.

17.3. după caz, contribuie atunci când este relevant, la aplicarea corectă a cerințelor în materie de achiziții publice în conformitate cu pct. 38 – pct. 46 din prezentul Regulament;

17.4. evaluează și aprobă stabilirea prețurilor pentru furnizarea serviciului CIS, în conformitate cu pct. 47 - 53;

17.5. pune în aplicare și monitorizează sistemele de performanță și de tarificare în conformitate cu sarcinile care le revin în temeiul pct. 54 – pct. 59 și pct. 61 – pct. 64 și în limitele acestor sarcini, precum și în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la pct. 60 și pct. 65;

17.6. supraveghează aplicarea prezentului Regulament în ceea ce privește transparența conturilor furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

18. În sensul pct. 17 subpct. 17.1., Republica Moldova poate decide să atribuie evaluarea și supravegherea respectării de către furnizorul de servicii de navigație aeriană a cerințelor prevăzute autorității sale naționale competente și, în acest caz, se asigură că autoritatea națională competentă respectivă dispune de resurse și expertiză suficiente pentru a executa sarcinile respective.

19. Fiecare autoritate națională de supraveghere, în colaborare cu autoritate națională competentă, fără a aduce atingere pct. 12, desfășoară activitățile de monitorizare necesare, inclusiv, după caz, inspecții și audituri, pentru a identifica posibila neconformare, de către entitățile care fac obiectul supravegherii sale în temeiul prezentului Regulament, cu cerințele prevăzute în prezentul Regulament și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

20. Fără a aduce atingere pct. 17, autoritatea națională de supraveghere furnizează autorității naționale competente evaluarea sa privind respectarea de către furnizorul de servicii de navigație aeriană a cerințelor enumerate în Codul aerian în ceea ce privește soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională. Evaluarea respectivă include, după caz, o recomandare de modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatului.

21. În cazul nerespectării de către entitățile care fac obiectul supravegherii în temeiul prezentului Regulament a altor cerințe prevăzute în prezentul Regulament, autoritatea națională de supraveghere asigură aplicarea măsurilor corective necesare.

22. Furnizorii de servicii de navigație aeriană, operatorii aeroportuari și furnizorii de servicii CIS vizați au obligația să respecte orice măsuri de asigurare a respectării cadrului normativ aplicate de autoritățile naționale de supraveghere în acest context.

23. În temeiul prezentei Secțiuni se va asigura că deciziile luate de autoritățile naționale de supraveghere pot face obiectul unei căi de atac, în conformitate cu cadrul normativ național.

CAPITOLUL III FURNIZAREA SERVICIILOR

Secțiunea 1 Furnizarea de servicii de către furnizorii de servicii de navigație aeriană

24. Fără a aduce atingere pct. 28 – 33, pct. 44, o entitate care îndeplinește cerințele prevăzute de Codul aerian, precum și din actele sale de punere în aplicare are dreptul să furnizeze servicii de navigație aeriană utilizatorilor spațiului aerian al RM și în cadrul aranjamentelor specifice – utilizatorilor spațiului aerian în cadrul Uniunii Europene, în condiții nediscriminatorii.

25. Fără a aduce atingere dispozițiilor naționale care decurg din pct. 12 și pct. 18 din prezentul Regulament, autoritatea națională de supraveghere desemnată în RM este responsabilă de sarcinile prevăzute în prezenta Secțiune în ceea ce privește evaluarea conformității cu cerințele esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională.

26. Fără a aduce atingere dispozițiilor naționale care decurg din pct. 12 și pct. 17 din prezentul Regulament, pentru a stabili dacă o entitate îndeplinește cerințele esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională, autoritatea națională de supraveghere:

26.1. evaluează respectarea de către solicitanții certificării, în conformitate cu prevederile Codului aerian, a cerințelor esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională și a cerințelor prevăzute în actele sale de punere în aplicare și prezintă evaluarea lor autorității competente;

26.2. în temeiul pct. 19, efectuează supravegherea deținătorilor unui certificat eliberat în conformitate cu Codul aerian, în ceea ce privește respectarea cerințelor esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională.

27. În pofida pct. 24, Republica Moldova poate permite furnizarea serviciilor de navigație aeriană ATM/ANS, inclusiv sisteme și componente, personalului și organizațiilor, care sunt furnizate sau puse la dispoziție de către forțele militare, aflată sub responsabilitatea Republicii Moldova, în întreg spațiul aerian sau într-un segment din acesta, de către forțele militare, fără certificare, în cazul în care forțele militare oferă astfel de servicii în principal altor mișcări ale aeronavelor decât traficul aerian general.

Secțiunea a 2 - a

Desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian

28. Republica Moldova, în comun cu statele membre poate asigura furnizarea de servicii de trafic aerian în exclusivitate în cadrul unor blocuri de spațiu aerian specifice în ceea ce privește spațiul aerian de care sunt responsabile. În acest scop, statele desemnează, individual sau colectiv, unul sau mai mulți furnizori de servicii de trafic aerian. Statele dispun de competențe discreționare în ceea ce privește desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian, cu condiția ca furnizorii de servicii de trafic aerian respectivi să îndeplinească cerințele prevăzute la prezenta Secțiune fără a aduce atingere pct. 40.

29. Furnizorii de servicii de trafic aerian îndeplinesc următoarele condiții cumulative:

29.1. dețin un certificat sau o declarație valabilă, în conformitate cu prevederile Regulamentului privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin HG nr.119/2023 sau cu prevederile Regulamentul UE 2017/373 (în cazul furnizorilor din cadrul UE), fără a aduce atingere pct. 27 din prezentul Regulament;

29.2. respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare;

29.3. sediul lor principal de activitate este situat pe teritoriul Republica Moldova sau pe teritoriul unui stat membru; și

29.4. sunt deținuți în proporție de peste 50% și controlați efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către Republica Moldova și/sau state membre sau resortisanți ai statelor membre, cu excepția cazului în care se prevede altfel în cadrul unui acord cu o țară terță la care Republica Moldova și/sau Uniunea este parte.

30. Prin derogare de la pct. 29 subpct. 29.3 – 29.4., Republica Moldova poate desemna un furnizor de servicii de trafic aerian care are sediul principal de activitate într-o țară terță sau care nu respectă condițiile referitoare la proprietate și control prevăzute la subpct. 29.4. pentru a furniza servicii de trafic aerian într-o parte limitată a spațiului aerian de care este responsabilă Republica Moldova, în cazul în care acea parte a spațiului aerian se învecinează cu un spațiu aerian aflat sub responsabilitatea țării terțe respective.

31. Desemnarea unui furnizor de servicii de trafic aerian nu poate fi supusă niciunei condiții care să îi impună furnizorului în cauză:

31.1. să fie deținut în mod direct sau majoritar de către Republica Moldova și/sau statul membru care l-a desemnat sau de către resortisanți ai acestuia;

31.2. să își aibă sediul principal de desfășurare a activității sau sediul social pe teritoriul Republica Moldova și/sau statului membru care l-a desemnat; sau

31.3. să utilizeze numai infrastructurile din Republica Moldova și/sau statul membru care l-a desemnat, în cazul în care aplicarea unei astfel de condiții implică o restricționare a libertății de a presta servicii sau a libertății de stabilire care nu este justificată în raport cu un obiectiv legitim de interes general, precum ordinea publică, securitatea sau siguranța publică, și nu este proporțională cu acest obiectiv.

32. Dacă este relevant, Republica Moldova specifică drepturile și obligațiile care le revin furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu prezenta Secțiune. Printre obligațiile respective se pot număra condiții pentru furnizarea în timp util a informațiilor pertinente care permit identificarea tuturor mișcărilor aeronavelor în spațiul aerian de care sunt responsabile.

33. Republica Moldova evaluează periodic drepturile și obligațiile menționate la pct. 32 și respectarea obligațiilor care decurg din prezentul Regulament și din Codul aerian sau ori de câte ori identifică modificări relevante în furnizarea serviciilor și, dacă se consideră necesar, ia deciziile corespunzătoare cu privire la desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian în cauză, fără a aduce atingere continuității serviciilor.

Secțiunea a 3 -a

Relațiile dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană

34. Fără a aduce atingere pct. 27 din prezentul Regulament, furnizorii de servicii de navigație aeriană pot recurge la serviciile altor furnizori de servicii care sunt certificați sau care și-au declarat capacitatea în conformitate cu prevederile Codului aerian. O astfel de cooperare se desfășoară în conformitate cu pct. 38 – pct. 46 din prezentul Regulament, după caz.

35. În ceea ce privește furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu pct. 28 – pct. 33 și furnizorii de servicii MET desemnați în conformitate cu pct. 37, această cooperare face obiectul autorizării de către statele membre în cauză.

36. În sensul pct. 34 – 35, furnizorii de servicii de navigație aeriană își formalizează relațiile de muncă prin intermediul unor acorduri scrise sau al unor acorduri juridice echivalente, care stabilesc sarcinile specifice, inclusiv eventualele înțelegeri financiare aplicabile, și funcțiile asumate de fiecare furnizor. Aceste acorduri sau înțelegeri se notifică autorității naționale de supraveghere și autorității naționale competente în cauză.

Secțiunea a 4 - a

Desemnarea furnizorilor de servicii MET

37. Republica Moldova poate desemna, individual sau de comun cu statele membre, un furnizor de servicii MET în exclusivitate, în tot spațiul aerian de care este responsabilă sau într-un segment din acesta, ținând seama de considerentele de siguranță.

Secțiunea a 5 - a

Condiții privind furnizarea serviciilor CNS, AIS, ADS, MET și a serviciilor de trafic aerian pentru controlul de apropiere și de aerodrom

38. După caz, furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați pot decide să achiziționeze servicii CNS, AIS sau ADS sau servicii MET în cazurile în care statele membre nu au desemnat un furnizor de servicii MET în conformitate cu pct. 37, în condiții de piață, inclusiv prin intermediul achizițiilor publice sau al altor forme de acorduri, ținând seama de situații specifice, cum ar fi lipsa soluțiilor disponibile pe piață și considerentele legate de interesul public.

39. Republica Moldova, ca și statele membre, poate permite operatorilor aeroportuari sau unui grup de operatori aeroportuari să achiziționeze servicii de trafic aerian pentru controlul de aerodrom și/sau servicii de trafic aerian pentru controlul de apropiere în condiții de piață. În acest scop, statele membre pot solicita operatorilor aeroportuari o justificare adecvată din care să reiasă că acest lucru va permite sporirea calității serviciilor în folosul utilizatorilor spațiului aerian, menținând, în același timp, nivelul necesar de siguranță.

40. În cazul în care achizițiile menționate la pct. 39 sunt permise, operatorul aeroportuar relevant sau un grup de operatori aeroportuari se asigură că cerințele tehnice din caietul de sarcini

inclus cerințe privind calitatea serviciilor. RM, ca și statele membre, desemnează furnizorul de servicii selectat în urma achiziției menționate în prezentul punct.

41. În cazul în care serviciile de navigație aeriană sunt achiziționate în condiții de piață, procedurile de achiziții pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană se desfășoară în conformitate cu principiile egalității de tratament, nediscriminării și transparenței.

42. Republica Moldova, ca și statele membre, ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că furnizarea de servicii de trafic aerian de rută respectă cerința referitoare la separarea evidențelor contabile.

43. Suplimentar, în cazul în care furnizorul de servicii de navigație aeriană intenționează să participe la proceduri de achiziții pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană în conformitate cu pct. 38 – pct. 39, Republica Moldova, și/sau statele membre, iau măsurile corespunzătoare pentru a evita subvenționarea încrucișată cu alte servicii de navigație aeriană.

44. Un furnizor de servicii CNS, AIS, ADS, MET sau de servicii de trafic aerian pentru controlul de aerodrom sau pentru controlul de apropiere poate fi selectat și, dacă este cazul, desemnat pentru a furniza servicii în Republica Moldova și/sau în statele membre numai ca urmare a unei achiziții efectuate în temeiul pct. 38 – pct. 40, cu condiția să îndeplinească următoarele condiții cumulative:

44.1. deține un certificat fără a aduce atingere pct. 27 din prezentul Regulament;

44.2. sediul său principal de activitate este situat pe teritoriul Republicii Moldova sau a unui stat membru;

44.3. este deținut în proporție de peste 50% și controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către Republica Moldova sau de către statele membre sau resortisanți ale acestora, cu excepția dispozițiilor contrare ale unui acord cu o țară terță la care Republica Moldova sau Uniunea este parte; și

44.4. respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare.

45. Pct. 56 – pct. 59 și normele sale de punere în aplicare referitoare la prevederile respective menționate la pct. 60 nu se aplică furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați în urma unei proceduri de achiziții desfășurate în conformitate cu pct. 39 – pct. 40 din prezenta Secțiune. Furnizorii de servicii de trafic aerian în cauză furnizează autorității naționale de supraveghere date privind performanța serviciilor de navigație aeriană în domeniile-cheie de performanță menționate la pct. 54. și în domeniul siguranței.

46. Fără a aduce atingere cadrului normativ privind achizițiile publice, prima dată când un serviciu de trafic aerian pentru controlul de apropiere sau de aerodrom este achiziționat pe un anumit aeroport în conformitate cu pct. 39 din prezenta Secțiune și atunci când condițiile esențiale ar necesita o modificare a caietului de sarcini, statele membre asigură verificarea cerințelor tehnice privind calitatea serviciului incluse în caietul de sarcini pentru serviciul specific în cauză.

Secțiunea a 6 - a

Furnizarea de servicii de informații comune

47. În cazul în care sunt furnizate servicii CIS, datele diseminate prezintă integritatea și calitatea necesare pentru a face posibilă furnizarea în condiții de siguranță și securitate a serviciilor de management al traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord, într-un mod care să permită utilizarea spațiului aerian în comun cu aeronavele cu pilot la bord.

48. Furnizorul de servicii CIS îndeplinește următoarele cerințe cumulative:

48.1. respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare;

48.2. sediul său principal de activitate este situat pe teritoriul Republica Moldova și/sau a unui stat membru; și

48.3. este deținut în proporție de peste 50 % și este controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către Republica Moldova și/sau de către state membre sau resortisanți ai acestora, cu excepția cazului în care se prevede altfel în cadrul unui acord cu o țară terță la care Republica Moldova și/sau Uniunea este parte.

49. În cazul în care serviciile CIS sunt furnizate de un singur furnizor de servicii CIS desemnat de Republica Moldova și/sau un stat membru pentru un anumit spațiu aerian U-space, prețul acestor servicii se bazează pe costurile fixe și variabile de furnizare a serviciului în cauză și poate include, în plus, o marjă care să reflecte un raport adecvat între risc și randament. În cazul în care serviciile CIS nu sunt furnizate de un singur furnizor de servicii CIS, serviciile CIS individuale se furnizează gratuit.

50. Costurile pe care se bazează prețul stabilit pentru serviciile CIS se înscriu într-un cont separat de conturile celorlalte activități ale furnizorului de servicii în cauză și sunt accesibile autorității naționale de supraveghere în cauză. Costurile respective sunt puse la dispoziția publicului fără a se aduce atingere pct. 86.

51. Prețul stabilit de furnizorul de servicii CIS este supus evaluării și aprobării de către autoritatea națională de supraveghere în cauză. Prețul acestor servicii este pus la dispoziția publicului.

52. Furnizorii de servicii de navigație aeriană pun la dispoziție datele necesare pentru operarea aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian U-space, în mod nediscriminatoriu, fără a aduce atingere securității naționale, ordinii publice și intereselor politicii de apărare. Furnizorii de servicii CIS și furnizorii de servicii U-space utilizează aceste date numai în scopuri operaționale ale serviciilor pe care le furnizează.

53. Prețurile pentru accesul la aceste date se bazează pe costurile suplimentare aferente punerii la dispoziție a datelor și pe costurile de generare a datelor, în cazul în care aceste din urmă costuri nu sunt vizate în temeiul pct. 62 și cu excepția cazului în care Republica Moldova și/sau statele membre utilizează alte resurse financiare pentru a acoperi aceste costuri.

Secțiunea a 7 – a

Sistemul de performanță

54. Sistemul de performanță va fi stabilit prin acte normative specifice, aprobate de Guvern.

Secțiunea a 8 - a

Țintele de performanță

55. Stabilirea țăintelor de performanță va fi reglementată prin acte normative specifice, aprobate de Guvern.

Secțiunea a 9 - a

Planurile de performanță și țintele de performanță pentru serviciile

de navigație aeriană

56. Elaborarea planurilor de performanță și adoptarea țăintelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană vor fi reglementate prin acte normative specifice aprobate de Guvern.

Secțiunea a 10 - a Evaluarea planurilor de performanță

57. Mecanismul de evaluare a planurilor de performanță va fi reglementat prin acte normative specifice aprobate de Guvern.

Secțiunea a 11 - a Monitorizarea performanței

58. Mecanismul de monitorizare a performanței va fi reglementat prin acte normative specifice aprobate de Guvern.

Secțiunea a 12 – a Revizuirea țăintelor de performanță și a planurilor de performanță în cursul unei perioade de referință

59. Mecanismul de revizuire a țăintelor de performanță și a planurilor de performanță în cursul unei perioade de referință va fi reglementat prin acte normative specifice aprobate de Guvern.

Secțiunea a 13 - a Punerea în aplicare a sistemului de performanță

60. Mecanismul de punere în aplicare a sistemului de performanță va fi reglementat prin acte normative specifice aprobate de Guvern.

Secțiunea a 14 - a Principii aplicabile sistemului de tarificare

61. Sistemul de tarificare este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.

Secțiunea a 15 – a Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor

62. Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.

Secțiunea a 16 - a Zona tarifară și ratele unitare

63. Zona tarifară și ratele unitare tarifelor este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.

Secțiunea a 17 - a

Stabilirea tarifelor

64. Stabilirea tarifelor se efectuează în conformitate cu Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.

Secțiunea a 18 – a

Punerea în aplicare a sistemului de tarificare și Evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarificare

65. Punerea în aplicare a sistemului de tarificare și Evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarificare este reglementată de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.

CAPITOLUL IV

MANAGEMENTUL REȚELEI

Secțiunea 1

Relațiile cu părțile interesate și relațiile cu autoritățile militare

66. Furnizorii de servicii de trafic aerian stabilesc mecanisme de consultare pentru a consulta utilizatorii relevanți ai spațiului aerian, operatorii aeroportuari și autoritățile militare cu privire la toate aspectele de importanță majoră ale serviciilor furnizate, inclusiv cu privire la modificările relevante aduse configurațiilor spațiului aerian, sau cu privire la investițiile majore cu impact relevant asupra managementului traficului aerian și asupra furnizării de servicii de navigație aeriană sau a tarifelor aferente. În special, pozițiile acestora sunt luate în considerare într-un stadiu incipient al procesului de elaborare a planurilor strategice de investiții pe termen lung, în special în ceea ce privește aspectele care necesită sincronizarea între desfășurarea echipamentelor de la bordul aeronavelor și a celor de la sol.

67. În contextul politicii comune în domeniul transporturilor, Republica Moldova ca și statele membre asigură încheierea sau reînnoirea unor acorduri scrise între autoritățile competente civile și militare sau a altor acorduri juridice echivalente cu privire la gestionarea unor blocuri specifice de spațiu aerian și la solicitare informează Comisia în consecință.

Secțiunea a 2 – a

Disponibilitatea datelor operaționale pentru traficul aerian general și accesul la aceste date

68. În ceea ce privește traficul aerian general, datele operaționale relevante se pun la dispoziție într-un format interoperabil, în timp real, în mod transparent și nediscriminatoriu și fără a aduce atingere intereselor ce țin de securitatea națională, ordinea publică și politica de apărare, de către toți furnizorii de servicii de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian, aeroporturi și administratorul de rețea. Această disponibilitate este în beneficiul furnizorilor de servicii de navigație aeriană certificați sau declarați, al entităților care au un interes dovedit în luarea în considerare a furnizării de servicii de navigație aeriană, al entităților militare responsabile de activități de securitate și apărare, al furnizorilor militari de servicii de navigație

aeriană, al utilizatorilor spațiului aerian și al aeroporturilor, precum și al administratorului de rețea. Datele pot fi utilizate numai în scopuri operaționale.

69. Prețurile pentru serviciul menționat la pct. 68 se bazează pe principiile generale și pe normele comune de stabilire a prețurilor care urmează să fie stabilite în actul de punere în aplicare menționat la pct. 71.

70. Accesul la datele operaționale relevante menționate la pct. 68 se acordă gratuit autorităților responsabile de supravegherea siguranței, de supravegherea performanței și a rețelei, de securitate, ordinea publică și apărare, la solicitare și agenției.

71. Republica Moldova adoptă acte normative aliniate la actele de punere în aplicare de stabilire a cerințelor detaliate adoptate de Comisie pentru punerea la dispoziție a datelor și pentru accesul la acestea în conformitate cu pct. 68 și pct. 70 inclusiv a datelor operaționale specifice în cauză, a principiilor generale și a normelor comune de stabilire a prețurilor pentru stabilirea prețurilor menționate la pct. 69, precum și a criteriilor pentru identificarea entităților care au un interes dovedit în luarea în considerare a furnizării de servicii de navigație aeriană. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare stabilită.

CAPITOLUL V

SPAȚIUL AERIAN, INTEROPERABILITATEA ȘI INOVAREA TEHNOLOGICĂ

Secțiunea 1

Informații aeronautice în formă electronică

72. Fără a aduce atingere publicării de către Republica Moldova a informațiilor aeronautice și într-un mod consecvent cu respectiva publicare, administratorul de rețea, instituie o infrastructură de informare aeronautică pentru a spori disponibilitatea, în formă electronică, a unor informații aeronautice de bună calitate, prezentate într-o manieră ușor accesibilă, care răspunde cerințelor tuturor utilizatorilor interesați în ceea ce privește calitatea datelor și punerea la dispoziție în timp util a acestor informații.

73. Informațiile aeronautice puse la dispoziție astfel pot fi numai informații care respectă cerințele esențiale prevăzute în Codul aerian.

Secțiunea a 2 - a

Clasificarea spațiului aerian și utilizarea flexibilă a spațiului aerian

74. Republica Moldova, ca și Comisia, adoptă acte normative naționale pentru a asigura punerea în aplicare uniformă a clasificării OACI a spațiului aerian, incluzând adaptările adecvate, pentru a asigura furnizarea uniformă a unor servicii de trafic aerian sigure și eficiente în cadrul spațiului aerian național, similar Cerului unic european.

75. Având în vedere caracteristicile și natura activităților militare din Republica Moldova, precum și organizarea chestiunilor militare, Republica Moldova ca și statele membre asigură aplicarea în spațiul aerian național, similar cadrului Cerului unic european a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, pentru a facilita managementul spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune în domeniul transporturilor și, după caz, în mod coerent cu Planul general european pentru ATM.

76. Republica Moldova ca și statele membre la solicitare raportează anual Comisiei cu privire la aplicarea, în contextul politicii comune în domeniul transporturilor, a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în legătură cu spațiul aerian de care răspund.

77. Republica Moldova recunoaște că, în cazul în care, în special în lumina rapoartelor prezentate de statele membre, sunt necesare condiții uniforme pentru aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în cadrul Cerului unic european, Comisia, în limitele politicii comune în domeniul transporturilor și fără a aduce atingere pct. 2, adoptă acte de punere în aplicare pentru stabilirea unor astfel de condiții uniforme.

78. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare stabilită.

79. În cazurile în care apar dificultăți operaționale semnificative în aplicarea prezentei Secțiunii care împiedică salvagardarea unor interese esențiale ale politicii de securitate sau de apărare, Republica Moldova, similar statelor membre poate suspenda temporar această aplicare, cu condiția de a informa la solicitare Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta. În urma introducerii unei suspendări temporare, ajustări ale normelor adoptate în temeiul pct. 77 pot fi elaborate pentru spațiul aerian de care răspunde Republica Moldova. Suspendarea temporară și orice astfel de ajustări sunt eliminate la încetarea respectivelor dificultăți operaționale.

Secțiunea a 3 - a

Coordonarea SESAR

80. Republica Moldova recunoaște că entitățile responsabile cu sarcinile stabilite în dreptul Uniunii în domeniile de coordonare a fazei de definire a SESAR, a fazei de dezvoltare a SESAR și a fazei de implementare a SESAR, după caz, asigură o coordonare efectivă între aceste trei faze, astfel încât tranziția de la o fază la alta să aibă loc fără sincope și în timp util, concentrându-se în special pe faza de industrializare.

81. Sunt implicate cât mai mult posibil toate părțile interesate relevante din domeniul civil și militar.

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII FINALE

Secțiunea 1

Consultarea părților interesate

82. Autoritățile naționale de supraveghere din RM instituie mecanisme de consultare pentru a consulta în mod adecvat părțile interesate.

83. În sensul pct. 82 sunt consultate cel puțin următoarele părți operaționale interesate și părți neoperaționale interesate, dacă este relevant:

83.1. furnizorii de servicii de navigație aeriană sau grupurile care îi reprezintă;

83.2. administratorul de rețea;

83.3. operatorii aeroportuari sau grupurile relevante care îi reprezintă;

83.4. utilizatorii spațiului aerian sau grupurile relevante care îi reprezintă;

- 83.5. forțele militare;
- 83.6. industria producătoare;
- 83.7. organismele profesionale de reprezentare a personalului;
- 83.8. autoritățile naționale relevante;
- 83.9. coordonatorii de sloturi;
- 83.10. organizațiile neguvernamentale care au interese legate de aviație sau ATM.

Secțiunea a 2 - a **Confidențialitate**

84. Autoritățile naționale de supraveghere, care hotărăsc în conformitate cu dreptul intern nu divulgă informațiile de natură confidențială, în special informațiile referitoare la furnizorii de servicii de navigație aeriană, relațiile de afaceri ale acestora sau componentele referitoare la costurile și veniturile lor.

85. Pct. 84 nu aduce atingere dreptului autorităților naționale de supraveghere de a dezvălui informații în cazul în care acest lucru este esențial pentru îndeplinirea sarcinilor acestora. În această situație dezvăluirea informațiilor este proporțională și are în vedere interesele legitime ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale utilizatorilor spațiului aerian, ale aeroporturilor sau ale altor părți interesate pertinente cu privire la protejarea informațiilor lor sensibile din punct de vedere comercial.

86. Informațiile și datele la care se oferă acces în conformitate cu pct. 50, pct. 56, pct. 57, pct. 58 sau care sunt raportate în conformitate cu pct. 61 îndeosebi în ceea ce privește costurile determinate și costurile reale ale furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați sunt făcute publice, sub rezerva protejării chestiunilor de siguranță publică, de apărare și militare sau a intereselor comerciale ale persoanelor fizice sau juridice, inclusiv a proprietății intelectuale, cu excepția cazurilor în care există un interes public superior în favoarea divulgării.

Secțiunea a 3 - a **Sanțiuni**

87. Pentru încălcarea prezentului Regulament și ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, săvârșite în special de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii aeroportuari și de furnizorii de servicii de navigație aeriană se aplică sancțiuni în conformitate cu Codul Contravențional. Sancțiunile sunt efective, proporționale și cu efect de descurajare.

Secțiunea a 4 - a **Măsuri de salvagardare**

88. Prezentul Regulament nu împiedică aplicarea de măsuri de către un stat membru în măsura în care acestea sunt necesare pentru salvagardarea intereselor esențiale ale politicii de securitate sau de apărare. Astfel de măsuri sunt în special cele imperative:

88.1. pentru supravegherea spațiului aerian aflat în responsabilitatea sa, în conformitate cu acordurile regionale de navigație aeriană ale OACI, inclusiv capacitatea de a detecta, identifica și evalua toate aeronavele care utilizează acest spațiu aerian, în vederea salvagărdării siguranței zborurilor și luării de măsuri pentru a răspunde necesităților în materie de securitate și de apărare;

88.2. în cazul unor grave tulburări interne care afectează menținerea legii și ordinii;

88.3. în caz de război sau tensiuni internaționale grave care constituie o amenințare de război;

88.4. pentru îndeplinirea obligațiilor internaționale ale unui stat membru în ceea ce privește menținerea păcii și a securității internaționale;

88.5. pentru desfășurarea operațiunilor și instruirii militare, inclusiv posibilitățile necesare pentru manevre.

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului de punere în aplicare a Cerului unic european

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

Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului de punere în aplicare a Cerului unic european a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale de comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă.

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

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

Prezentul proiect este elaborat în temeiul prevederilor:

- Art.6 alin.(3) lit.a) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017;
- Anexei III la Acordul privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, semnat la Bruxelles la 26 iunie 2012 (ratificat prin Legea nr. 292 din 21.12.2012);
- Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025- 2029, Capitolul 14 „Transport”, Anexa A, acțiunea 237.

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

În contextul relației Republicii Moldova cu Uniunea Europeană și al angajamentelor asumate prin Acordul privind Spațiul Aerian Comun între Uniunea Europeană și Republica Moldova (semnat în 2012 și aplicat provizoriu din 2020), țara noastră este obligată să armonizeze treptat legislația națională din domeniul aviației civile cu acquis-ul comunitar.

Unul dintre actele legislative europene relevante în acest sens este Regulamentul (UE) 2024/2803, care reformează și înlocuiește vechiul pachet legislativ al Cerului Unic European (SES), cu scopul de a moderniza gestionarea traficului aerian, de a crește eficiența operațională și de a reduce impactul asupra mediului.

Regulamentul (UE) 2024/2803 stabilește cadrul legal pentru:

- desemnarea și supravegherea furnizorilor de servicii de navigație aeriană;
- implementarea schemelor de performanță și tarifyare;
- consolidarea rolului autorităților naționale de supraveghere;
- optimizarea gestionării spațiului aerian;
- integrarea inovațiilor tehnologice și digitalizarea serviciilor ATM/ANS.

Transpunerea acestui regulament este necesară din următoarele motive:

- Obligații internaționale: Derivate din Acordul privind Spațiul Aerian Comun UE–RM, care prevede alinierea cadrului legislativ național la standardele și reglementările Uniunii Europene în domeniul aviației civile.
- Securitate și interoperabilitate: Armonizarea standardelor privind siguranța, interoperabilitatea și managementul traficului aerian contribuie la integrarea operațională în rețeaua europeană.
- Acces echitabil la piața unică a aviației: Transpunerea regulamentului facilitează cooperarea cu EUROCONTROL, EASA și alți parteneri europeni.
- Reducerea emisiilor și creșterea eficienței operaționale – prin aplicarea standardelor de performanță și optimizarea rutelor aeriene.
- Pregătirea instituțională: Implementarea regulamentului presupune consolidarea capacității Autorității Aeronautice Civile și altor structuri relevante în conformitate cu bunele practici europene.

Este important de menționat că Regulamentul (UE) 2024/2803 privind implementarea Cerului Unic European (SES2+) **reformează și înlocuiește:**

- **Regulamentul (CE) nr.549/2004 – cadrul general al SES**
- **Regulamentul (CE) nr.550/2004 – privind furnizarea de servicii de navigație aeriană**
- **Regulamentul (CE) nr.551/2004 – privind organizarea spațiului aerian**
- **Regulamentul (CE) nr.552/2004 – privind interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian.**

Calendarul de implementare fiind următorul:

1 decembrie 2024 - Intrare în vigoare a regulamentului

1 iunie 2025 - Începutul aplicării parțiale a unor dispoziții

2 decembrie 2026 - Aplicare completă conform art. 59;

abrogând în totalitate Regulamentele menționate supra.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Inițiativa Cerul Unic European (Single European Sky – SES) a fost lansată de Uniunea Europeană pentru a reforma gestionarea traficului aerian în Europa, cu scopul de a crește siguranța, capacitatea și eficiența serviciilor de navigație aeriană, reducând în același timp fragmentarea spațiului aerian și impactul asupra mediului. Această inițiativă se bazează pe un cadru legislativ complex, adoptat în mai multe etape începând cu anul 2004. Principalele obiective ale cadrului SES sunt:

- Creșterea siguranței traficului aerian în UE;
- Reducerea fragmentării spațiului aerian european;
- Asigurarea unui management eficient și durabil al traficului aerian;
- Promovarea interoperabilității și digitalizării serviciilor ATM/ANS;
- Reducerea emisiilor de carbon prin rute mai directe și optimizate.

Republica Moldova, prin semnarea și aplicarea provizorie a Acordului privind Spațiul Aerian Comun cu Uniunea Europeană, s-a angajat să armonizeze legislația națională cu acquis-ul comunitar în domeniul aviației civile, inclusiv cadrul SES. Această aliniere legislativă este esențială pentru:

- Asigurarea interoperabilității cu sistemele europene
- Accesul egal al operatorilor moldoveni la piața aviatică europeană
- Consolidarea siguranței și eficienței serviciilor ATM/ANS
- Participarea în organisme europene relevante precum EASA, PRB, Network Manager etc.

Transpunerea prevederilor legislative europene în domeniul SES este importantă pentru integrarea aviației civile din Republica Moldova în sistemul aerian european. Aceasta presupune:

- Adaptarea legislației primare și secundare;
- Consolidarea atribuțiilor Autorității Aeronautice Civile;
- Crearea unui mecanism național de performanță și tarificare;
- Reglementarea desemnării furnizorilor de servicii ANS și a supravegherii acestora;
- Stabilirea unui cadru coerent pentru managementul spațiului aerian.

Atragem atenția că promovarea proiectului va constitui temei și va permite promovarea actelor departamentale conexe.

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

Nu există opțiuni alternative

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Autoritățile naționale își vor dezvolta structuri și proceduri pentru monitorizarea performanței și conformității.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
Nu are impact financiar.
4.3. Impactul asupra sectorului privat
Necesitatea recalificării – controlorii de trafic, tehnicienii și personalul de suport trebuie instruiți pentru noile tehnologii și proceduri. Crearea de locuri de muncă – modernizarea sistemului ATM/ANS și creșterea traficului generează noi oportunități în aviație, IT, mentenanță și servicii conexe.
4.4. Impactul social
Reducerea întârzierilor – rutele aeriene optimizate și o mai bună coordonare între state reduc întârzierile, ceea ce sporește satisfacția călătorilor. Creșterea siguranței – procedurile comune de management al traficului aerian reduc riscul de incidente și erori umane. Condiții mai bune pentru pasagerii vulnerabili – implementarea unor standarde uniforme poate asigura accesibilitate mai mare pentru persoane cu dizabilități.
4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal
Nu are impact asupra datelor cu caracter personal. Implementarea și aplicarea prevederilor prezentului Regulament se realizează în deplină conformitate cu normele aplicabile privind confidențialitatea, protecția datelor cu caracter personal și protecția informațiilor clasificate potrivit legislației corespunzătoare.
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen
Nu are impact asupra echității și egalității de gen
4.5. Impactul asupra mediului
Reducerea poluării fonice și a emisiilor – zboruri mai scurte și rute mai eficiente înseamnă mai puțin zgomot în zonele rezidențiale și mai puține emisii de CO ₂ .
4.6. Alte impacturi și informații relevante
Nu sunt identificate.
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
Proiectul național transpune prevederile Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), Număr CELEX: 32024R2803, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 11.11.2024. În acest sens a fost elaborat și completat Tabelul de concordanță corespunzător rigorilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, precum și a Hotărârii de Guvern nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene.
5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
<i>a) obiectivele actului juridic al UE:</i> - reducerea fragmentării ATM pentru a crea o rețea europeană fluidă și un spațiu aerian european mai integrat; - eficientizarea utilizării spațiului aerian, reducerea întârzierilor și a costurilor operaționale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP) pentru companiile aeriene; - promovarea sustenabilității, reducerea la minimum a impactului aviației asupra mediului prin impunerea unor traiectorii de zbor optimizate din punct de vedere climatic și reducerea emisiilor; - asigurarea unui nivel ridicat de siguranță a ATM în Uniunea Europeană (UE); - încurajarea inovării, accelerând astfel dezvoltarea și implementarea de noi tehnologii și soluții digitale care vizează modernizarea sistemelor ATM; - creșterea capacității de gestionare a traficului aerian, asigurând faptul că sistemul ATM poate gestiona volumele de trafic aerian în creștere rapidă.

b) <i>gradul de transpunere a actului juridic al UE, precizându-se dacă transpunerea este totală, parțială sau selectivă:</i> Proiectul național asigură transpunerea parțială a actui UE.
c) <i>argumentarea introducerii unor reglementări care nu sunt prevăzute expres în actul juridic al UE și/sau care depășesc cerințele minime stabilite de acesta:</i> -
5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
-
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 la data de 08.08.2025, la adresa - https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14989 . Proiectul va fi consultat și avizat cu părțile interesate și implicate în conformitate cu prevederile Legii nr.100/2017 privind actele normative. Informația privind rezultatele avizării va fi inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor.
7. Concluziile expertizelor
a) <i>Constatările expertizei anticorupție</i> Proiectul va fi supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Informația privind rezultatele expertizei anticorupție urmează a fi inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării raportului anticorupție.
b) <i>Constatările expertizei de compatibilitate</i> Proiectul va fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative fiind solicitată expertiza Centrului de Armonizare a Legislației. Urmare recepționării avizului CAL, la necesitate va fi ajustat și/sau completat Tabelul de Compatibilitate.
c) <i>Constatările expertizei juridice</i> Proiectul va fi supus expertizei juridice conform art. 37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Informația privind rezultatele expertizei juridice urmează a fi inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
Prezentul proiect de hotărâre nu necesită modificarea sau elaborarea unor acte normative noi.
9. Măsuri necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
Prin proiectul de hotărâre a Guvernului, Republica Moldova se aliniază la Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european.

Secretar general

Angela ȚURCANU

Tabel de Concordanță

1. Titlul actului Uniunii Europene Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), Număr CELEX: 32024R2803, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 11.11.2024
2. Titlul proiectului de act normative național Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului de punere în aplicare a Cerului unic european
3. Gradul de compatibilitate Parțial compatibil
4. Autoritatea/persoana responsabilă Autoritatea Aeronautică Civilă, Ana Miron – Șef interimar Direcția juridică, reglementări și protecția consumatorului
5. Data întocmirii/actualizării August 2025

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE Articolul 1 Obiect și domeniu de aplicare (1) Prezentul regulament stabilește norme pentru crearea și funcționarea eficientă a Cerului unic european cu scopul de a consolida standardele de siguranță a traficului aerian, de a contribui la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și de a îmbunătăți performanța generală a managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană pentru traficul aerian general în Europa, în vederea îndeplinirii cerințelor tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Cerul unic european cuprinde o rețea paneuropeană coerentă, un spațiu aerian tot mai integrat, sisteme de management al rețelei și de management al traficului aerian bazate pe siguranță, eficiență, interoperabilitate și modernizare tehnologică, în folosul tuturor utilizatorilor spațiului aerian, al cetățenilor și al mediului.	PHG CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE Secțiunea 1 Obiectul și domeniul de aplicare 1. Prezentul Regulament stabilește norme pentru crearea și funcționarea eficientă a Cerului unic european cu scopul de a consolida standardele de siguranță a traficului aerian, de a contribui la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și de a îmbunătăți performanța generală a managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană pentru traficul aerian general în Europa, în vederea îndeplinirii cerințelor tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Cerul unic european cuprinde o rețea paneuropeană coerentă, un spațiu aerian tot mai integrat, sisteme de management al rețelei și de management al traficului aerian bazate pe siguranță, eficiență, interoperabilitate și modernizare tehnologică, în folosul tuturor utilizatorilor spațiului aerian, al cetățenilor și al mediului.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(2) Aplicarea prezentului regulament nu aduce atingere suveranității statelor membre asupra spațiului lor aerian și nici cerințelor statelor membre referitoare la ordinea publică, siguranța publică și obiectivele din domeniul apărării, prevăzute la articolul 55. Prezentul regulament nu vizează operațiunile militare și instruirea militară. Se asigură coordonarea cu autoritățile militare pentru a identifica și a aborda impactul potențial al aplicării prezentului regulament asupra activităților militare.	2. Aplicarea prezentului Regulament nu aduce atingere suveranității Republicii Moldova asupra spațiului său aerian și nici cerințelor referitoare la ordinea publică, siguranța publică și obiectivele din domeniul apărării, prevăzute la pct. 88. 2.1. Prezentul Regulament nu vizează operațiunile militare și instruirea militară. 2.2. Se asigură coordonarea cu autoritățile militare pentru identificarea și abordarea impactului potențial al aplicării prezentului Regulament asupra activităților militare.	Compatibil	Lipsă
(3) Aplicarea prezentului regulament nu aduce atingere drepturilor și obligațiilor statelor membre prevăzute în Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”). În acest context, prezentul regulament urmărește, în domeniile pe care le reglementează, să sprijine statele membre în îndeplinirea obligațiilor lor care decurg din Convenția de la Chicago, prin crearea unei baze comune de interpretare și aplicare unitară a dispozițiilor acestei convenții, precum și prin asigurarea faptului că respectivele dispoziții sunt luate în considerare în mod corespunzător în prezentul regulament și în normele elaborate pentru punerea în aplicare a acestuia.	3. Aplicarea prezentului Regulament nu aduce atingere drepturilor și obligațiilor Republicii Moldova prevăzute în Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională (denumită în continuare - OACI). 4. Prezentul Regulament urmărește, în domeniile pe care le reglementează, să sprijine Republica Moldova în îndeplinirea obligațiilor care decurg din Convenția de la Chicago, prin crearea unei baze comune de interpretare și aplicare unitară a dispozițiilor acestei convenții, precum și prin asigurarea faptului că respectivele dispoziții sunt luate în considerare în mod corespunzător în prezentul Regulament	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	și în normele elaborate pentru punerea în aplicare a acestuia.		
(4) Prezentul regulament se aplică spațiului aerian din regiunea OACI EUR, în care statele membre sunt responsabile pentru furnizarea de servicii de trafic aerian. De asemenea, statele membre pot aplica prezentul regulament în spațiul aerian de care sunt responsabile din alte regiuni OACI, cu condiția să informeze Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.	5. Prezentul Regulament se aplică spațiului aerian din regiunea OACI EUR, în care Republica Moldova este responsabilă pentru furnizarea de servicii de trafic aerian. De asemenea, Republica Moldova poate aplica prezentul Regulament în spațiul aerian de care este responsabilă din alte regiuni OACI, cu condiția să informeze la solicitare Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.	Compatibil	Lipsă
Articolul 2 Definiții În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții: 1.,„serviciu de control de aerodrom” înseamnă un serviciu de control al traficului aerian (ATC) pentru traficul de aerodrom; 2.,„serviciu de informare aeronautică” sau „AIS” înseamnă un serviciu, stabilit în cadrul unei zone de acoperire definită, responsabil cu furnizarea informațiilor și a datelor aeronautice necesare pentru siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene; 3.,„agenție” înseamnă Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației instituită prin Regulamentul (UE) 2018/1139;	Secțiunea a 2-a Noțiuni 6. În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele noțiuni: 6.1. <i>serviciu de control de aerodrom</i> - un serviciu de control al traficului aerian (ATC) pentru traficul de aerodrom; 6.2. <i>serviciu de informare aeronautică „AIS”</i> - un serviciu, stabilit în cadrul unei zone de acoperire definită, responsabil cu furnizarea informațiilor și a datelor aeronautice necesare pentru siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
4.furnizor de servicii de navigație aeriană” înseamnă o entitate de drept public sau privat care furnizează unul sau mai multe servicii de navigație aeriană pentru traficul aerian general; 5.„servicii de navigație aeriană” sau „ANS” înseamnă servicii de trafic aerian, servicii de comunicații, navigație și supraveghere (CNS), inclusiv servicii care amplifică semnalele emise de sateliții din constelațiile principale ale GNSS în scopul navigației aeriene, servicii meteorologice aeronautice (MET), servicii de informare aeronautică (AIS) și servicii de date de trafic aerian (ADS); 6.„serviciu de control al traficului aerian” sau „serviciu ATC” înseamnă un serviciu furnizat în scopul: (a)de a preveni coliziunile: (i)între aeronave; (ii)pe suprafața de manevră, între aeronave și obstacole; (b)de a fluidiza și menține un flux ordonat al traficului aerian; 7.„servicii de date de trafic aerian” sau „ADS” înseamnă servicii care constau în colectarea,	6.3. <i>agenție</i> - Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației; 6.4. <i>furnizor de servicii de navigație aeriană</i> - o entitate de drept public sau privat care furnizează unul sau mai multe servicii de navigație aeriană pentru traficul aerian general; 6.5. <i>servicii de navigație aeriană „ANS”</i> - servicii de trafic aerian, servicii de comunicații, navigație și supraveghere (CNS), inclusiv servicii care amplifică semnalele emise de sateliții din constelațiile principale ale GNSS în scopul navigației aeriene, servicii meteorologice aeronautice (MET), servicii de informare aeronautică (AIS) și servicii de date de trafic aerian (ADS); 6.6. <i>serviciu de control al traficului aerian „serviciu ATC”</i> - un serviciu furnizat în scopul: 6.6.1. de a preveni coliziunile: 6.6.1.1. între aeronave; 6.6.1.2. pe suprafața de manevră, între aeronave și obstacole; 6.6.2. de a fluidiza și menține un flux ordonat al traficului aerian; 6.7. <i>servicii de date de trafic aerian „ADS”</i> - servicii care constau în		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
agregarea și integrarea datelor operaționale provenite de la furnizorii de servicii de supraveghere, de la furnizorii de MET și AIS și de funcții de rețea, precum și de la alte entități relevante care generează date operaționale, și în furnizarea de date prelucrate în scopuri legate de controlul traficului aerian și de managementul traficului aerian; 8. „management al fluxului de trafic aerian” sau „ATFM” înseamnă o funcție stabilită cu scopul de a contribui la un flux de trafic aerian sigur, ordonat și rapid care acoperă întreaga traiectorie de zbor, asigurând utilizarea la maximum a capacității ATC și compatibilitatea dintre volumul traficului și capacitățile declarate de către furnizorii de servicii de trafic aerian corespunzători; 9. „management al traficului aerian” sau „ATM” înseamnă ansamblul funcțiilor și serviciilor de la bordul aeronavelor și de la sol, și anume servicii de trafic aerian, managementul spațiului aerian și managementul fluxului de trafic aerian, inclusiv proiectarea procedurilor de zbor, necesare pentru a asigura mișcarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare; 10. „servicii de trafic aerian” înseamnă diferitele servicii de informare a zborurilor,	colectarea, agregarea și integrarea datelor operaționale provenite de la furnizorii de servicii de supraveghere, de la furnizorii de MET și AIS și de funcții de rețea, precum și de la alte entități relevante care generează date operaționale, și în furnizarea de date prelucrate în scopuri legate de controlul traficului aerian și de managementul traficului aerian; 6.8. <i>management al fluxului de trafic aerian „ATFM”</i> - o funcție stabilită cu scopul de a contribui la un flux de trafic aerian sigur, ordonat și rapid care acoperă întreaga traiectorie de zbor, asigurând utilizarea la maximum a capacității ATC și compatibilitatea dintre volumul traficului și capacitățile declarate de către furnizorii de servicii de trafic aerian corespunzători; 6.9. <i>management al traficului aerian „ATM”</i> - ansamblul funcțiilor și serviciilor de la bordul aeronavelor și de la sol, și anume servicii de trafic aerian, managementul spațiului aerian și managementul fluxului de trafic aerian, inclusiv proiectarea procedurilor de zbor, necesare pentru a asigura mișcarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
servicii de alarmare și servicii consultative de trafic aerian, precum și servicii ATC, și anume servicii de control regional, de apropiere și de aerodrom; 11. „bloc de spațiu aerian” înseamnă un spațiu aerian cu dimensiuni definite în spațiu și timp, constând în una sau mai multe structuri de spațiu aerian, în interiorul căruia sunt furnizate servicii de navigație aeriană; 12. „management al spațiului aerian” înseamnă o funcție de planificare și de monitorizare cu obiectivul primar de a optimiza utilizarea spațiului aerian disponibil prin repartizarea dinamică a timpului și, uneori, prin segregarea spațiului aerian între diferitele categorii de utilizatori ai spațiului aerian, pe baza cerințelor pe termen scurt; 13. „structură de spațiu aerian” înseamnă un volum specific de spațiu aerian definit în scopul de a asigura operarea optimă și în condiții de siguranță a aeronavelor; 14. „utilizatori ai spațiului aerian” înseamnă operatori de aeronave operate conform normelor de trafic aerian general; 15. „serviciu de alarmare” înseamnă un serviciu furnizat pentru înștiințarea organizațiilor relevante cu privire la aeronavele care necesită acțiuni de căutare și	6.10. <i>servicii de trafic aerian</i> - diferitele servicii de informare a zborurilor, servicii de alarmare și servicii consultative de trafic aerian, precum și servicii ATC, și anume servicii de control regional, de apropiere și de aerodrom; 6.11. <i>bloc de spațiu aerian</i> - un spațiu aerian cu dimensiuni definite în spațiu și timp, constând în una sau mai multe structuri de spațiu aerian, în interiorul căruia sunt furnizate servicii de navigație aeriană; 6.12. <i>management al spațiului aerian</i> - o funcție de planificare și de monitorizare cu obiectivul primar de a optimiza utilizarea spațiului aerian disponibil prin repartizarea dinamică a timpului și, uneori, prin segregarea spațiului aerian între diferitele categorii de utilizatori ai spațiului aerian, pe baza cerințelor pe termen scurt; 6.13. <i>structură de spațiu aerian</i> - un volum specific de spațiu aerian definit în scopul de a asigura operarea optimă și în condiții de siguranță a aeronavelor;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
salvare și pentru asistarea respectivelor organizații conform necesităților; 16., „serviciu de control de apropiere” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate care sosesc sau pleacă; 17., „serviciu de control regional” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate în regiuni de control; 18., „valoare de referință” înseamnă o valoare definită în scopul de a stabili țintele de performanță și estimată pe baza costurilor reale sau a costurilor unitare reale din cursul anului care a precedat începutul perioadei de referință relevante; 19., „grup de referință” înseamnă un grup de furnizori de servicii de trafic aerian cu un mediu economic și operațional similar; 20., „valoare obținută prin defalcare” înseamnă valoarea care se obține, pentru un anumit furnizor de servicii de trafic aerian, prin defalcarea la nivelul unuia sau mai multor furnizori de servicii de trafic aerian a unei ținte de performanță stabilite la nivelul Uniunii și care servește drept referință pentru a evalua dacă ținta de performanță stabilită în proiectul de plan de performanță corespunde cu ținta de performanță la nivelul Uniunii;	6.14. utilizatori ai spațiului aerian - operatori de aeronave operate conform normelor de trafic aerian general; 6.15. <i>serviciu de alarmare</i> - un serviciu furnizat pentru înștiințarea organizațiilor relevante cu privire la aeronavele care necesită acțiuni de căutare și salvare și pentru asistarea respectivelor organizații conform necesităților; 6.16. <i>serviciu de control de apropiere</i> - un serviciu ATC pentru zborurile controlate care sosesc sau pleacă; 6.17. <i>serviciu de control regional</i> - un serviciu ATC pentru zborurile controlate în regiuni de control; 6.18. <i>valoare de referință</i> - o valoare definită în scopul de a stabili țintele de performanță și estimată pe baza costurilor reale sau a costurilor unitare reale din cursul anului care a precedat începutul perioadei de referință relevante; 6.19. <i>grup de referință</i> - un grup de furnizori de servicii de trafic aerian cu un mediu economic și operațional similar;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
21. „certificat” înseamnă un „certificat” astfel cum este definit la articolul 3 punctul 12 din Regulamentul (UE) 2018/1139; 22. „serviciu de informații comune” sau „CIS” înseamnă un serviciu care constă în diseminarea de date statice și dinamice pentru a face posibilă furnizarea de servicii U-space pentru managementul traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord; 23. „spațiu aerian U-space” înseamnă o zonă geografică UAS desemnată de statele membre în care nu pot avea loc operațiuni UAS decât cu sprijinul serviciilor U-space; 24. „serviciu U-space” înseamnă un serviciu care se bazează pe servicii digitale și pe automatizarea funcțiilor, conceput pentru a sprijini accesul sigur, securizat și eficient al unui număr mare de UAS la spațiul aerian U-space; 25. „furnizor de servicii U-space” înseamnă orice persoană juridică ce furnizează servicii U-space; 26. „servicii de comunicații” înseamnă servicii aeronautice fixe și mobile care permit comunicațiile sol-sol, aer-sol și aer-aer în scopuri legate de ATC;	6.20. <i>valoare obținută prin defalcare</i> - valoarea care se obține, pentru un anumit furnizor de servicii de trafic aerian, prin defalcarea la nivelul unuia sau mai multor furnizori de servicii de trafic aerian a unei ținte de performanță stabilite la nivelul Uniunii Europene și care servește drept referință pentru a evalua dacă ținta de performanță stabilită în proiectul de plan de performanță corespunde cu ținta de performanță la nivelul Uniunii Europene; 6.21. <i>certificat</i> - un „certificat” astfel cum este definit în Codul aerian; 6.22. <i>serviciu de informații comune „CIS”</i> - un serviciu care constă în diseminarea de date statice și dinamice pentru a face posibilă furnizarea de servicii U-space pentru managementul traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord; 6.23. <i>spațiu aerian U-space</i> - o zonă geografică UAS desemnată în care nu pot avea loc operațiuni UAS decât cu sprijinul serviciilor U-space; 6.24. <i>serviciu U-space</i> - un serviciu care se bazează pe servicii digitale și pe automatizarea funcțiilor, conceput		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
27.„componente” înseamnă mijloacele fixe, cum ar fi elementele de hardware, precum și mijloacele necorporale, cum ar fi programele software, de care depinde interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN); 28.„regiune de control” înseamnă un spațiu aerian controlat care se întinde în sus de la o limită specificată deasupra suprafeței solului; 29.„proces decizional în colaborare” înseamnă un proces în care deciziile sunt luate pe baza interacțiunii și a consultării cu autoritățile relevante ale statelor membre, cu părțile operaționale interesate și cu alte entități, după caz, și al cărui scop este atingerea la un consens; 30.„servicii transfrontaliere” înseamnă serviciile de navigație aeriană furnizate într-un stat membru de un furnizor de servicii al cărui sediu principal de activitate este într-un alt stat membru; 31.„declarație” înseamnă, în scopul managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană, o „declarație” astfel cum este definită la articolul 3 punctul 10 din Regulamentul (UE) 2018/1139; 32.„configurarea structurilor de spațiu aerian” înseamnă procesul care asigură dezvoltarea și	pentru a sprijini accesul sigur, securizat și eficient al unui număr mare de UAS la spațiul aerian U-space; 6.25. <i>furnizor de servicii U-space</i> - orice persoană juridică ce furnizează servicii U-space; 6.26. <i>servicii de comunicații</i> - servicii aeronautice fixe și mobile care permit comunicațiile sol-sol, aer-sol și aer-aer în scopuri legate de ATC; 6.27. <i>componente</i> - mijloacele fixe, cum ar fi elementele de hardware, precum și mijloacele necorporale, cum ar fi programele software, de care depinde interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN); 6.28. <i>regiune de control</i> - un spațiu aerian controlat care se întinde în sus de la o limită specificată deasupra suprafeței solului; 6.29. <i>proces decizional în colaborare</i> - un proces în care deciziile sunt luate pe baza interacțiunii și a consultării cu autoritățile relevante ale statelor membre, cu părțile operaționale interesate și cu alte entități, după caz, și		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
implementarea unor capabilități 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; 33.„zonă tarifară de rută” înseamnă un volum de spațiu aerian care se întinde de la sol până la spațiul aerian superior inclusiv, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană de rută și pentru care este stabilită o bază de cost unică; 34.„EUROCONTROL” este Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene, înființată prin Convenția Internațională din 13 decembrie 1960 privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene; 35.rețeaua europeană de management al traficului aerian” sau „EATMN” înseamnă ansamblul de sisteme prevăzute la punctul 3.1 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139 care fac posibilă furnizarea serviciilor de navigație aeriană în Uniune, inclusiv interfețele la frontierele cu țări terțe; 36.„Planul general european pentru ATM” înseamnă planul aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului (18), astfel cum a fost modificat ulterior;	al cărui scop este ajungerea la un consens; 6.30. <i>servicii transfrontaliere</i> - servicii de navigație aeriană furnizate într-un stat membru de un furnizor de servicii al cărui sediu principal de activitate este într-un alt stat membru; 6.31. <i>declarație</i> - în scopul managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană, orice declarație scrisă pe răspunderea exclusivă a unei persoane fizice sau juridice, prin care se confirmă faptul că sunt îndeplinite cerințele aplicabile din Codul aerian și ale actelor sale de punere în aplicare referitoare la o persoană fizică sau juridică, un produs, o piesă, un echipament neinstalat, un echipament pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, un echipament de aerodrom cu impact asupra siguranței, un sistem ATM/ANS, o componentă ATM/ANS sau un echipament de pregătire sintetică pentru zbor; 6.32. <i>configurarea structurilor de spațiu aerian</i> - procesul care asigură dezvoltarea și implementarea unor capabilități și tehnici avansate de navigație, a unor rețele de rute		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
37.,„utilizarea flexibilă a spațiului aerian” înseamnă un concept de management al spațiului aerian, în conformitate cu descrierea OACI, bazat pe principiul fundamental conform căruia spațiul aerian nu ar trebui să fie desemnat ca spațiu aerian strict civil sau militar, ci ar trebui să fie considerat un continuum în care trebuie să fie satisfăcute cerințele tuturor utilizatorilor în măsura posibilului; 38.,„serviciu de informare a zborurilor” înseamnă un serviciu furnizat în scopul de a oferi indicații și informații utile pentru desfășurarea sigură și eficientă a zborurilor; 39.,„proiectarea procedurilor de zbor” înseamnă toate activitățile relevante pentru proiectarea unei proceduri de zbor instrumental; 40.,„trafic aerian general” înseamnă toate mișcările aeronavelor civile, precum și toate mișcările aeronavelor de stat (inclusiv ale aeronavelor folosite pentru servicii militare, vamale și de poliție) atunci când respectivele mișcări sunt realizate în conformitate cu procedurile Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), înființată prin Convenția de la Chicago; 41.,„reguli de zbor instrumental” sau „IFR” înseamnă regulile care permit ca o aeronavă	îmbunătățite și a sectorizării aferente, a unor structuri de spațiu aerian optimizate și a unor proceduri ATM de consolidare a capacităților; 6.33. <i>zonă tarifară de rută</i> - un volum de spațiu aerian care se întinde de la sol până la spațiul aerian superior inclusiv, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană de rută și pentru care este stabilită o bază de cost unică; 6.34. <i>EUROCONTROL</i> - Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene, înființată prin Convenția Internațională din 13 decembrie 1960 privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene; 6.35. <i>rețeaua europeană de management al traficului aerian „EATMN”</i> - ansamblul de sisteme care fac posibilă furnizarea serviciilor de navigație aeriană în Uniunea Europeană, inclusiv interfețele la frontierele cu țări terțe; 6.36. <i>utilizarea flexibilă a spațiului aerian</i> - un concept de management al spațiului aerian, în conformitate cu descrierea ICAO, bazat pe principiul fundamental conform căruia spațiul aerian nu ar trebui să fie desemnat ca		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
echipată cu echipamente de navigație adecvate rutei să fie pilotată în conformitate cu cerințele aplicabile operațiunilor aeriene; 42. „mişcări de transport aerian pe an efectuate conform IFR” înseamnă suma decolărilor și aterizărilor efectuate în conformitate cu IFR, calculată ca medie anuală pe cei trei ani calendaristici anteriori anului în care trebuie să fie prezentat proiectul de plan de performanță; 43. „interoperabilitate” înseamnă o serie de proprietăți funcționale, tehnice și operaționale necesare sistemelor și componentelor EATMN și procedurilor pentru operarea acestora, pentru a permite funcționarea sigură, continuă și eficace a EATMN; 44. „servicii meteorologice aeronautice” sau „MET” înseamnă infrastructurile și serviciile care furnizează prognoze, avertizări, buletine și observații meteorologice în scopul navigației aeriene, precum și orice alte informații și date meteorologice furnizate de state pentru a fi utilizate în navigația aeriană; 45. „autoritate națională competentă” înseamnă o autoritate națională competentă, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 34 din Regulamentul (UE) 2018/1139;	spațiu aerian strict civil sau militar, ci ar trebui să fie considerat un continuum în care trebuie să fie satisfăcute cerințele tuturor utilizatorilor în măsura posibilului; 6.37. <i>serviciu de informare a zborurilor</i> - un serviciu furnizat în scopul de a oferi indicații și informații utile pentru desfășurarea sigură și eficientă a zborurilor; 6.38. <i>proiectarea procedurilor de zbor</i> - toate activitățile relevante pentru proiectarea unei proceduri de zbor instrumental; 6.39. <i>trafic aerian general</i> - toate mișcările aeronavelor civile, precum și toate mișcările aeronavelor de stat (inclusiv ale aeronavelor folosite pentru servicii militare, vamale și de poliție) atunci când respectivele mișcări sunt realizate în conformitate cu procedurile ICAO; 6.40. <i>reguli de zbor instrumental „IFR”</i> - regulile care permit ca o aeronavă echipată cu echipamente de navigație adecvate rutei să fie pilotată în conformitate cu cerințele aplicabile operațiunilor aeriene;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
46. „autoritate națională de supraveghere” înseamnă organismul sau organismele naționale cărora un stat membru le-a încredințat sarcinile prevăzute în prezentul regulament; 47. „servicii de navigație” înseamnă infrastructurile și serviciile care furnizează aeronavelor informații referitoare la poziționare și sincronizare; 48. „criză de rețea” înseamnă incapacitatea de a furniza servicii de management al traficului aerian sau de navigație aeriană la nivelul necesar, având drept consecință o pierdere majoră de capacitate a 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 ori a integrității unei sau mai multor părți ale rețelei, ca urmare a unei situații neobișnuite sau neprevăzute; 49. „administrator de rețea” înseamnă entitatea căreia i-au fost încredințate sarcinile necesare pentru a contribui la executarea, în conformitate cu articolul 38, a funcțiilor de rețea menționate la articolul 37; 50. „plan de administrare a rețelei” sau „NOP” înseamnă un plan elaborat prin intermediul procesului decizional în colaborare în vederea implementării, la nivel operațional, a	6.41. <i>mișcări de transport aerian pe an efectuate conform IFR</i> - suma decolărilor și aterizărilor efectuate în conformitate cu IFR, calculată ca medie anuală pe cei trei ani calendaristici anteriori anului în care trebuie să fie prezentat proiectul de plan de performanță; 6.42. <i>interoperabilitate</i> - o serie de proprietăți funcționale, tehnice și operaționale necesare sistemelor și componentelor EATMN și procedurilor pentru operarea acestora, pentru a permite funcționarea sigură, continuă și eficace a EATMN; 6.43. <i>servicii meteorologice aeronautice „MET”</i> - infrastructurile și serviciile care furnizează prognoze, avertizări, buletine și observații meteorologice în scopul navigației aeriene, precum și orice alte informații și date meteorologice furnizate de state pentru a fi utilizate în navigația aeriană; 6.44. <i>autoritate națională competentă</i> – Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale la nivel național; 6.45. <i>autoritate națională de supraveghere</i> – Autoritatea Aeronautică Civilă la nivel național;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
obiectivelor funcțiilor de rețea și pentru a contribui la obiectivele de performanță; 51. „plan strategic al rețelei” sau „NSP” înseamnă un plan stabilit prin procesul decizional în colaborare în scopul dezvoltării pe termen lung a rețelei; 52. „trafic aerian operațional” înseamnă toate zborurile care nu sunt supuse regulilor stabilite pentru traficul aerian general și pentru care autoritățile naționale competente au stabilit norme și proceduri; 53. „date operaționale” înseamnă informații care privesc toate etapele de zbor și sunt necesare în scopuri operaționale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian, operatorilor aeroportuari și altor factori implicați; 54. „părți operaționale interesate” înseamnă utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian, furnizorii civili și militari de servicii de navigație aeriană și operatorii aeroportuari; 55. „plan de performanță” înseamnă un plan care urmărește îmbunătățirea performanței serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea;	6.46. <i>servicii de navigație</i> - infrastructurile și serviciile care furnizează aeronavelor informații referitoare la poziționare și sincronizare; 6.47. <i>criză de rețea</i> - incapacitatea de a furniza servicii de management al traficului aerian sau de navigație aeriană la nivelul necesar, având drept consecință o pierdere majoră de capacitate a 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 ori a integrității uneia sau mai multor părți ale rețelei, ca urmare a unei situații neobișnuite sau neprevăzute; 6.48. <i>administrator de rețea</i> - entitatea căreia i-au fost încredințate sarcinile necesare pentru a contribui la executarea funcțiilor de rețea menționate; 6.49. <i>plan de administrare a rețelei „NOP”</i> - un plan elaborat prin intermediul procesului decizional în colaborare în vederea implementării, la nivel operațional, a obiectivelor		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
56., „punere în funcțiune” înseamnă prima utilizare operațională după instalarea inițială sau modernizarea unui sistem; 57., „rețea de rute” înseamnă o rețea de rute specificate pentru canalizarea fluxului traficului aerian general necesară pentru furnizarea de servicii ATC; 58., „faza de definire a SESAR” înseamnă faza care cuprinde stabilirea și actualizarea viziunii pe termen lung a proiectului SESAR, a conceptului operațional corespunzător care să permită îmbunătățiri în fiecare fază de zbor, a modificărilor operaționale esențiale necesare în cadrul EATMN și a priorităților necesare la nivel de dezvoltare și de implementare; 59., „faza de implementare a SESAR” înseamnă fazele succesive de industrializare și de implementare, în cursul cărora se desfășoară următoarele activități: standardizarea, producția și certificarea echipamentelor de la sol și de la bord și a proceselor aferente necesare pentru implementarea soluțiilor SESAR (industrializarea); și achiziția, instalarea și punerea în funcțiune a echipamentelor și a sistemelor bazate pe soluții SESAR, inclusiv procedurile operaționale asociate (implementarea);	funcțiilor de rețea și pentru a contribui la obiectivele de performanță; 6.50. <i>plan strategic al rețelei „NSP”</i> - un plan stabilit prin procesul decizional în colaborare în scopul dezvoltării pe termen lung a rețelei; 6.51. <i>trafic aerian operațional</i> - toate zborurile care nu sunt supuse regulilor stabilite pentru traficul aerian general și pentru care autoritățile naționale competente au stabilit norme și proceduri; 6.52. <i>date operaționale</i> - informații care privesc toate etapele de zbor și sunt necesare în scopuri operaționale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian, operatorilor aeroportuari și altor factori implicați; 6.53. <i>părți operaționale interesate</i> - utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian, furnizorii civili și militari de servicii de navigație aeriană și operatorii aeroportuari; 6.54. <i>plan de performanță</i> - un plan care urmărește îmbunătățirea performanței serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
60., „faza de dezvoltare a SESAR” înseamnă faza în cursul căreia se desfășoară activități de cercetare, dezvoltare și validare menite să ofere soluții SESAR mature; 61., „proiect SESAR” înseamnă proiectul de modernizare a managementului traficului aerian în Europa, care urmărește să furnizeze Uniunii o infrastructură foarte performantă, standardizată și interoperabilă de management al traficului aerian și care constă într-un ciclu de inovare ce include faza de definire a SESAR, faza de dezvoltare a SESAR și faza de implementare a SESAR; 62., „soluție SESAR” înseamnă un rezultat ce poate fi implementat al fazei de dezvoltare a SESAR care introduce proceduri operaționale sau tehnologii standardizate și interoperabile noi sau îmbunătățite; 63., „servicii de supraveghere” înseamnă infrastructurile și serviciile utilizate pentru a determina poziția fiecărei aeronave pentru eșalonarea în condiții de siguranță; 64., „sistem” înseamnă totalul componentelor de la bord și de la sol, precum și echipamentele aflate în spațiu, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate fazele de zbor; 65., „zonă tarifară terminală” înseamnă un aeroport sau un grup de aeroporturi situate pe	6.55. <i>punere în funcțiune</i> - prima utilizare operațională după instalarea inițială sau modernizarea unui sistem; 6.56. <i>rețea de rute</i> - rețea de rute specificate pentru canalizarea fluxului traficului aerian general necesară pentru furnizarea de servicii ATC; 6.57. <i>faza de definire a SESAR</i> - faza care cuprinde stabilirea și actualizarea viziunii pe termen lung a proiectului SESAR, a conceptului operațional corespunzător care să permită îmbunătățiri în fiecare fază de zbor, a modificărilor operaționale esențiale necesare în cadrul EATMN și a priorităților necesare la nivel de dezvoltare și de implementare; 6.58. <i>faza de implementare a SESAR</i> - fazele succesive de industrializare și de implementare, în cursul cărora se desfășoară următoarele activități: standardizarea, producția și certificarea echipamentelor de la sol și de la bord și a proceselor aferente necesare pentru implementarea soluțiilor SESAR (industrializarea); și achiziția, instalarea și punerea în funcțiune a echipamentelor și a sistemelor bazate		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
teritoriul unui stat membru sau al unor state membre, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană terminală și pentru care este stabilită o bază de cost unică; 66. „modernizare” înseamnă orice schimbare de natură să modifice caracteristicile operaționale ale unui sistem; 67. „utilizarea structurilor de spațiu aerian” înseamnă modul în care structurile de spațiu aerian sunt utilizate din punct de vedere operațional și care trebuie să fie înțeles ca având un sens diferit față de managementul spațiului aerian, astfel cum este definit la punctul 12.	pe soluții SESAR, inclusiv procedurile operaționale asociate (implementarea); 6.59. <i>faza de dezvoltare a SESAR</i> - înseamnă faza în cursul căreia se desfășoară activități de cercetare, dezvoltare și validare menite să ofere soluții SESAR mature; 6.60. <i>proiect SESAR</i> - proiectul de modernizare a managementului traficului aerian în Europa, care urmărește să furnizeze Uniunii o infrastructură foarte performantă, standardizată și interoperabilă de management al traficului aerian și care constă într-un ciclu de inovare ce include faza de definire a SESAR, faza de dezvoltare a SESAR și faza de implementare a SESAR; 6.61. <i>soluție SESAR</i> - un rezultat ce poate fi implementat al fazei de dezvoltare a SESAR care introduce proceduri operaționale sau tehnologii standardizate și interoperabile noi sau îmbunătățite; 6.62. <i>servicii de supraveghere</i> - infrastructurile și serviciile utilizate pentru a determina poziția fiecărei aeronave pentru eșalonarea în condiții de siguranță;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	6.63. <i>sistem</i> - totalul componentelor de la bord și de la sol, precum și echipamentele aflate în spațiu, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate fazele de zbor; 6.64. <i>zonă tarifară terminală</i> - un aeroport sau un grup de aeroporturi situate pe teritoriul unui stat membru sau al unor state membre, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană terminală și pentru care este stabilită o bază de cost unică; 6.65. <i>modernizare</i> - orice schimbare de natură să modifice caracteristicile operaționale ale unui sistem; 6.66. <i>utilizarea structurilor de spațiu aerian</i> - modul în care structurile de spațiu aerian sunt utilizate din punct de vedere operațional și care trebuie să fie înțelese ca având un sens diferit față de managementul spațiului aerian, astfel cum este definit la pct. 6.12.		
Articolul 3 Blocurile funcționale de spațiu aerian Statele membre pot menține cooperarea și coordonarea în spațiul aerian aferent blocurilor funcționale de spațiu aerian înființate anterior în temeiul articolului 9a din	-	Incompatibil	Prevederi tranzitorii. Republica Moldova nu este parte la Blocuri funcționale de spațiu aerian

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Regulamentul (CE) nr. 550/2004 în vederea stimulării performanței rețelei de management al traficului aerian în cadrul Cerului unic european, în special prin prezentarea unor planuri de performanță comune în conformitate cu articolul 23 alineatul (7) din prezentul regulament, cu condiția ca acest lucru să nu afecteze punerea în aplicare eficientă a prezentului regulament, iar costurile legate de blocurile funcționale de spațiu aerian să fie raportate separat, ca parte a datelor care trebuie să fie furnizate în cadrul sistemului de tarificare prevăzut la articolele 29-36 din prezentul regulament.			
CAPITOLUL II AUTORITĂȚI NAȚIONALE DE SUPRAVEGHERE Articolul 4 Desemnarea, stabilirea și cerințele aplicabile autorităților naționale de supraveghere (1) Statele membre desemnează sau înființează, în comun sau separat, unul sau mai multe organisme în calitate de autoritate națională de supraveghere pentru a-și asuma sarcinile atribuite unei astfel de autorități prin prezentul regulament.	CAPITOLUL II AUTORITĂȚI NAȚIONALE DE SUPRAVEGHERE Secțiunea 1 Desemnarea, stabilirea și cerințele aplicabile autorităților naționale de supraveghere 7. Republica Moldova desemnează sau înființează, în comun cu statele membre, după caz, sau separat, unul sau mai multe organisme în calitate de autoritate națională de supraveghere pentru a-și asuma sarcinile atribuite unei astfel de autorități prin prezentul Regulament.	Compatibil	Lipsă
(2) Autoritatea națională de supraveghere își exercită competențele în mod imparțial,	8. Autoritatea națională de supraveghere își exercită competențele	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
independent și transparent și este organizată, dotată cu personal, gestionată și finanțată corespunzător.	în mod imparțial, independent și transparent și este organizată, dotată cu personal, gestionată și finanțată corespunzător.		
(3) Fără a aduce atingere alineatului (1), autoritățile naționale de supraveghere sunt independente din punct de vedere organizațional, ierarhic și decizional față de orice furnizor de servicii de navigație aeriană și sunt distincte din punct de vedere juridic sau funcțional de furnizorii de servicii de navigație aeriană. În plus, furnizorii de servicii de navigație aeriană nu au nicio putere de decizie în ceea ce privește alocarea bugetelor autorităților naționale de supraveghere. O autoritate națională de supraveghere poate face parte din același minister sau administrație națională ca un furnizor de servicii de navigație aeriană cu condiția ca această independență să fie garantată.	9. Fără a aduce atingere pct. 7, autoritatea națională de supraveghere este independentă din punct de vedere organizațional, ierarhic și decizional față de orice furnizor de servicii de navigație aeriană și este distinctă din punct de vedere juridic sau funcțional de furnizorii de servicii de navigație aeriană. 10. În plus, furnizorii de servicii de navigație aeriană nu au nicio putere de decizie în ceea ce privește alocarea bugetelor autorității naționale de supraveghere.	Compatibil	Lipsă
(4) În cazul în care o autoritate națională de supraveghere nu este distinctă din punct de vedere juridic de un furnizor de servicii de navigație aeriană, statul membru în cauză informează Comisia cu privire la măsurile pe care le-a luat pentru a se asigura că autoritatea națională de supraveghere îndeplinește cerințele menționate la alineatul (3) și documentează modul în care este obținută independența autorității, demonstrând caracterul efectiv al independenței respective. În acest scop, în cazul în care autoritatea națională de supraveghere și furnizorul de	11. În cazul în care o autoritate națională de supraveghere nu este distinctă din punct de vedere juridic de un furnizor de servicii de navigație aeriană, Republica Moldova, la solicitare, poate informa Comisia Europeană cu privire la măsurile pe care le-a luat pentru a se asigura că autoritatea națională de supraveghere îndeplinește cerințele menționate la pct. 9 și documentează modul în care este obținută independența autorității, demonstrând caracterul efectiv al	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
servicii de navigație aeriană fac parte din aceeași administrație, autoritatea națională de supraveghere nu solicită, nici nu acceptă instrucțiuni de la un nivel ierarhic al administrației respective care are autoritate asupra furnizorului de servicii de navigație aeriană, în ceea ce privește sarcinile care îi revin în temeiul articolului 5 și deciziile aferente.	independenței respective. În acest scop, în cazul în care autoritatea națională de supraveghere și furnizorul de servicii de navigație aeriană fac parte din aceeași administrație, autoritatea națională de supraveghere nu solicită, nici nu acceptă instrucțiuni de la un nivel ierarhic al administrației respective care are autoritate asupra furnizorului de servicii de navigație aeriană, în ceea ce privește sarcinile care îi revin în temeiul pct. 17 - pct. 23 și deciziile aferente.		
(5) O autoritate națională de supraveghere poate să fie unită cu o altă autoritate de reglementare, cum ar fi autoritatea națională competentă sau autoritatea națională de concurență, astfel cum este menționată la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului (19), cu condiția ca deciziile legate de sarcinile atribuite autorității naționale de supraveghere în temeiul prezentului regulament să fie luate independent de celelalte sarcini atribuite autorității comune. În acest caz, autoritatea comună îndeplinește cerințele de independență prevăzute la prezentul articol.	12. O autoritate națională de supraveghere poate să fie unită cu o altă autoritate de reglementare, cu condiția ca deciziile legate de sarcinile atribuite autorității naționale de supraveghere în temeiul prezentului Regulament să fie luate independent de celelalte sarcini atribuite autorității comune. În acest caz, autoritatea comună îndeplinește cerințele de independență prevăzute la prezenta Secțiune.	Compatibil	Lipsă
Autoritatea națională de supraveghere este reprezentată, pentru aspectele legate de sarcinile prevăzute la articolul 5 din prezentul regulament, într-un mod care să asigure independența deciziilor sale.	13. Autoritatea națională de supraveghere este reprezentată, pentru aspectele legate de sarcinile prevăzute la pct. 17 - pct. 23 într-un mod care să asigure independența deciziilor sale.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(6) Fără a aduce atingere dreptului intern privind recrutarea funcționarilor publici, statele membre se asigură că personalul autorităților lor naționale de supraveghere, inclusiv personalul temporar, este recrutat prin proceduri de recrutare clare și transparente, care să le asigure independența, și că personalul autorităților naționale de supraveghere este selectat pe baza unor calificări specifice, inclusiv pe baza unei competențe adecvate și a experienței relevante, sau urmează o formare corespunzătoare pentru îndeplinirea eficace a sarcinilor prevăzute la articolul 5.	14. Fără a aduce atingere cadrului normativ național privind recrutarea funcționarilor publici, Republica Moldova se asigură că personalul autorităților lor naționale de supraveghere, inclusiv personalul temporar, este recrutat prin proceduri de recrutare clare și transparente, care să le asigure independența, și că personalul autorităților naționale de supraveghere este selectat pe baza unor calificări specifice, inclusiv pe baza unei competențe adecvate și a experienței relevante, sau urmează o formare corespunzătoare pentru îndeplinirea eficace a sarcinilor prevăzute la pct. 17 - pct. 23.	Compatibil	Lipsă
Statele membre stabilesc norme pentru evitarea conflictelor de interese în ceea ce privește personalul, inclusiv persoanele care iau decizii ca urmare a exercitării competențelor prevăzute în capitolul III din prezentul regulament, astfel încât autoritățile naționale de supraveghere să poată îndeplini sarcinile prevăzute la articolul 5 în mod independent.	15. Pentru a se evita conflictele de interese în ceea ce privește personalul, inclusiv persoanele care iau decizii ca urmare a exercitării competențelor prevăzute în Capitolul III din prezentul Regulament, astfel încât autoritățile naționale de supraveghere să poată îndeplini sarcinile prevăzute la pct. 17 - pct. 23 în mod independent, se vor aplica prevederile Legii nr. 133/2016 privind declararea averii și a intereselor personale.	Compatibil	Lipsă
(7) Fără a aduce atingere articolului 30 alineatul (3), statele membre se asigură că autoritățile naționale de supraveghere dispun de resursele financiare și capacitățile necesare	16. Fără a aduce atingere prevederilor Metodologiei privind baza de calcul și aprobare a tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană HG	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute la articolul 5 în mod eficient și în timp util.	nr. 476/2016, autoritate națională competentă se asigură că autoritatea națională de supraveghere dispune de resursele financiare și capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute la pct. 17 - pct. 23 în mod eficient și în timp util.		
(8) Statele membre notifică Comisiei numele și adresa autorităților lor naționale de supraveghere și orice modificări aduse acestora, împreună cu măsurile luate pentru a garanta conformarea cu prezentul articol.	-	Incompatibil	Notificarea Comisei va fi aplicabilă doar la aderarea RM la UE
Articolul 5 Sarcinile autorităților naționale de supraveghere (1) Autoritatea națională de supraveghere îndeplinește sarcinile care îi revin în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestora. În special, autoritatea națională de supraveghere: (a) evaluează și supraveghează îndeplinirea cerințelor privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională menționate la punctul 7 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139 și a cerințelor prevăzute în actele de punere în	Secțiunea a 2 - a Sarcinile autorităților naționale de supraveghere 17. Autoritatea națională de supraveghere îndeplinește sarcinile care îi revin în conformitate cu prezentul Regulament, prevederile Codului aerian și cu actele sale de punere în aplicare adoptate în temeiul acestora. În special, autoritatea națională de supraveghere: 17.1. evaluează și supraveghează îndeplinirea cerințelor privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională astfel cum este stabilit în Codul aerian și a cerințelor prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la pct. 72 – pct. 73 din Regulamentul respectiv;	Parțial Compatibil	Notificarea Comisei va fi aplicabilă doar la aderarea RM la UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
aplicare menționate la articolul 43 din regulamentul respectiv; (b) verifică respectarea și îndeplinirea cerințelor naționale în materie de securitate și de apărare de către furnizorii de servicii menționați la articolul 8 alineatul (2) litera (b) și la articolul 11 alineatul (6) litera (d), cu excepția cazului în care această sarcină este atribuită unei alte autorități de către statul membru; în cazul în care un stat membru decide să atribuie această sarcină unei alte autorități, acesta informează Comisia; (c) fără a aduce atingere Directivei 2014/25/UE și Directivei 2014/24/UE, contribuie, atunci când este relevant și după caz, la aplicarea corectă a cerințelor în materie de achiziții publice în conformitate cu articolul 11 din prezentul regulament; (d) evaluează și aprobă stabilirea prețurilor pentru furnizarea serviciului CIS, în conformitate cu articolul 12; (e) pune în aplicare și monitorizează sistemele de performanță și de tarificare în conformitate cu sarcinile care le revin în temeiul articolelor 21-27 și 29-32 și în limitele acestor sarcini, precum și în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolele 28 și 33;	17.2. verifică respectarea și îndeplinirea cerințelor naționale în materie de securitate și de apărare de către furnizorii de servicii menționați la pct. 29 subpct. 29.2. și la pct. 44 subpct. 44.4., cu excepția cazului în care această sarcină este atribuită unei alte autorități. 17.3. după caz, contribuie atunci când este relevant, la aplicarea corectă a cerințelor în materie de achiziții publice în conformitate cu pct. 38 – pct. 46 din prezentul Regulament; 17.4. evaluează și aprobă stabilirea prețurilor pentru furnizarea serviciului CIS, în conformitate cu pct. 47 - 53; 17.5. pune în aplicare și monitorizează sistemele de performanță și de tarificare în conformitate cu sarcinile care le revin în temeiul pct. 54 – pct. 59 și pct. 61 – pct. 64 și în limitele acestor sarcini, precum și în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la pct. 60 și pct. 65; 17.6. supraveghează aplicarea prezentului Regulament în ceea ce privește transparența conturilor furnizorilor de servicii de navigație aeriană.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(f) supraveghează aplicarea prezentului regulament în ceea ce privește transparența conturilor furnizorilor de servicii de navigație aeriană în conformitate cu articolul 36.			
În sensul literei (a), un stat membru poate decide să atribuie evaluarea și supravegherea respectării de către furnizorul de servicii de navigație aeriană a cerințelor prevăzute la litera respectivă autorității sale naționale competente și, în acest caz, se asigură că autoritatea națională competentă respectivă dispune de resurse și expertiză suficiente pentru a executa sarcinile respective și informează Comisia în acest sens.	18. În sensul pct. 17 subpct. 17.1., Republica Moldova poate decide să atribuie evaluarea și supravegherea respectării de către furnizorul de servicii de navigație aeriană a cerințelor prevăzute autorității sale naționale competente și, în acest caz, se asigură că autoritatea națională competentă respectivă dispune de resurse și expertiză suficiente pentru a executa sarcinile respective.	Parțial Compatibil	Notificarea Comisei va fi aplicabilă doar la aderarea RM la UE
(2) Fiecare autoritate națională de supraveghere, în colaborare cu autoritatea națională competentă, fără a aduce atingere articolului 4 alineatul (5), desfășoară activitățile de monitorizare necesare, inclusiv, după caz, inspecții și audituri, pentru a identifica posibila neconformare, de către entitățile care fac obiectul supravegherii sale în temeiul prezentului regulament, cu cerințele prevăzute în prezentul regulament și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.	19. Fiecare autoritate națională de supraveghere, în colaborare cu autoritatea națională competentă, fără a aduce atingere pct. 12, desfășoară activitățile de monitorizare necesare, inclusiv, după caz, inspecții și audituri, pentru a identifica posibila neconformare, de către entitățile care fac obiectul supravegherii sale în temeiul prezentului Regulament, cu cerințele prevăzute în prezentul Regulament și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.	Compatibil	Lipsă
Fără a aduce atingere articolului 5 alineatul (1) al doilea paragraf din prezentul regulament, autoritatea națională de supraveghere furnizează autorității naționale competente	20. Fără a aduce atingere pct. 17, autoritatea națională de supraveghere furnizează autorității naționale competente evaluarea sa privind	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
evaluarea sa privind respectarea de către furnizorul de servicii de navigație aeriană a cerințelor enumerate la punctul 7 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139 în ceea ce privește soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională. Evaluarea respectivă include, după caz, o recomandare de modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatului în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139.	respectarea de către furnizorul de servicii de navigație aeriană a cerințelor enumerate în Codul aerian în ceea ce privește soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională. Evaluarea respectivă include, după caz, o recomandare de modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatului.		
În cazul nerespectării de către entitățile care fac obiectul supravegherii în temeiul prezentului regulament a altor cerințe prevăzute în prezentul regulament, autoritatea națională de supraveghere asigură aplicarea măsurilor corective necesare.	21. În cazul nerespectării de către entitățile care fac obiectul supravegherii în temeiul prezentului Regulament a altor cerințe prevăzute în prezentul Regulament, autoritatea națională de supraveghere asigură aplicarea măsurilor corective necesare.	Compatibil	Lipsă
Furnizorii de servicii de navigație aeriană, operatorii aeroportuari și furnizorii de servicii CIS vizați au obligația să respecte orice măsuri de asigurare a respectării legii luate de autoritățile naționale de supraveghere în acest context.	22. Furnizorii de servicii de navigație aeriană, operatorii aeroportuari și furnizorii de servicii CIS vizați au obligația să respecte orice măsuri de asigurare a respectării cadrului normativ aplicate de autoritățile naționale de supraveghere în acest context.	Compatibil	Lipsă
(3) Statele membre se asigură că deciziile luate de autoritățile naționale de supraveghere în temeiul prezentului articol pot face obiectul unei căi de atac, în conformitate cu legislația națională.	23. În temeiul prezentei Secțiuni se va asigura că deciziile luate de autoritățile naționale de supraveghere pot face obiectul unei căi de atac, în conformitate cu cadrul normativ național.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Articolul 6 Cooperarea dintre autoritățile naționale de supraveghere (1) Autoritățile naționale de supraveghere fac schimb, în cadrul Consiliului de cooperare al autorităților naționale de supraveghere menționat la articolul 18, de informații relevante pentru alte autorități naționale de supraveghere, în special de informații referitoare la activitatea și procesul lor decizional, la bunele practici și la proceduri în cadrul aplicării prezentului regulament.		Incompatibil	La aderarea RM la UE
(2) Autoritățile naționale de supraveghere cooperează, atunci când este cazul, prin acorduri de lucru, în scopul asistenței reciproce în ceea ce privește sarcinile lor prevăzute la articolul 5 și în ceea ce privește derularea investigațiilor și a evaluărilor.		Incompatibil	La aderarea RM la UE
(3) În cazul furnizării transfrontaliere de servicii de navigație aeriană în spații aeriene aflate sub responsabilitatea a două sau mai multe state membre, statele membre în cauză se asigură că sunt încheiate acordurile necesare pentru supravegherea serviciilor respective. Autoritățile naționale de supraveghere în cauză facilitează furnizarea acestor servicii transfrontaliere de către furnizorii de servicii de navigație aeriană și pot stabili acorduri de lucru sau planuri de supraveghere adecvate care să precizeze punerea în aplicare a cooperării lor.		Incompatibil	La aderarea RM la UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(4) În cazul furnizării transfrontaliere de servicii de navigație aeriană într-un spațiu aerian aflat în responsabilitatea unui alt stat membru, acordurile menționate la alineatul (3) prevăd recunoașterea reciprocă a îndeplinirii, de către fiecare dintre statele membre sau autoritățile acestora, a sarcinilor prevăzute în prezentul regulament și a rezultatelor îndeplinirii acestor sarcini. Acordurile respective specifică, de asemenea, care este autoritatea națională de supraveghere responsabilă cu sarcinile prevăzute la articolul 5 alineatul (1).		Incompatibil	La aderarea RM la UE
(5) În scopul cooperării regionale, autoritățile naționale de supraveghere pot, de asemenea, încheia acorduri privind împărțirea responsabilităților legate de sarcinile de supraveghere, atunci când acest lucru este permis de dreptul intern.		Incompatibil	La aderarea RM la UE
(6) Acordurile menționate la prezentul articol sunt notificate Comisiei de către statele membre în cauză.		Incompatibil	La aderarea RM la UE
CAPITOLUL III FURNIZAREA SERVICIILOR Articolul 7 Furnizarea de servicii de către furnizorii de servicii de navigație aeriană (1) Fără a aduce atingere articolelor 8 și 10 și articolului 11 alineatul (6) din prezentul regulament, o entitate care îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 40 și 41 din	CAPITOLUL III FURNIZAREA SERVICIILOR Secțiunea 1 Furnizarea de servicii de către furnizorii de servicii de navigație aeriană 24. Fără a aduce atingere pct. 28 – 33, pct. 44, o entitate care îndeplinește cerințele prevăzute de Codul aerian,	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Regulamentul (UE) 2018/1139, precum și în actele de punere în aplicare și în actele delegate menționate la articolul 43 și, respectiv, la articolul 47 din regulamentul respectiv, are dreptul să furnizeze servicii de navigație aeriană utilizatorilor spațiului aerian în cadrul Uniunii, în condiții nediscriminatorii.	precum și din actele sale de punere în aplicare are dreptul să furnizeze servicii de navigație aeriană utilizatorilor spațiului aerian al RM și în cadrul aranjamentelor specifice – utilizatorilor spațiului aerian în cadrul Uniunii Europene, în condiții nediscriminatorii.		
(2) Fără a aduce atingere dispozițiilor naționale care decurg din articolul 4 alineatul (5) și articolului 5 alineatul (1) al doilea paragraf din prezentul regulament, autoritățile naționale de supraveghere din statul membru a cărui autoritate națională competentă este responsabilă de certificarea menționată la articolul 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139, în temeiul articolului 62 din regulamentul respectiv, sunt responsabile de sarcinile prevăzute la prezentul articol în ceea ce privește evaluarea conformității cu cerințele esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională enumerate la punctul 7 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139	25. Fără a aduce atingere dispozițiilor naționale care decurg din pct. 12 și pct. 18 din prezentul Regulament, autoritatea națională de supraveghere desemnată în RM este responsabilă de sarcinile prevăzute în prezenta Secțiune în ceea ce privește evaluarea conformității cu cerințele esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională.	Compatibil	Lipsă
(3) Fără a aduce atingere dispozițiilor naționale care decurg din articolul 4 alineatul (5) și articolului 5 alineatul (1) al doilea paragraf din prezentul regulament, pentru a stabili dacă o entitate îndeplinește cerințele esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura	26. Fără a aduce atingere dispozițiilor naționale care decurg din pct. 12 și pct. 17 din prezentul Regulament, pentru a stabili dacă o entitate îndeplinește cerințele esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
organizațională enumerate la punctul 7 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139 și cerințele prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 43 din regulamentul respectiv, autoritățile naționale de supraveghere: (a) evaluează respectarea de către solicitanții certificării, în conformitate cu articolul 41 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1139, a cerințelor esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională enumerate la punctul 7 din anexa VIII la regulamentul respectiv și a cerințelor prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 43 din regulamentul respectiv și prezintă evaluarea lor autorității competente menționate la articolul 62 din regulamentul respectiv; (b) în temeiul articolului 5 alineatul (2) din prezentul regulament, efectuează supravegherea deținătorilor unui certificat eliberat în conformitate cu articolul 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139, în ceea ce privește respectarea cerințelor esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională enumerate la punctul 7 din anexa VIII la regulamentul respectiv și a cerințelor prevăzute în actele de punere în aplicare	structura organizațională, autoritatea națională de supraveghere: 26.1. evaluează respectarea de către solicitanții certificării, în conformitate cu prevederile Codului aerian, a cerințelor esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională și a cerințelor prevăzute în actele de punere în aplicare și prezintă evaluarea lor autorității competente; 26.2. în temeiul pct. 19, efectuează supravegherea deținătorilor unui certificat eliberat în conformitate cu Codul aerian, în ceea ce privește respectarea cerințelor esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
menționate la articolul 43 din regulamentul respectiv.			
(4) În pofida alineatului (1) din prezentul articol și sub rezerva condițiilor stabilite la articolul 2 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139, statele membre pot permite furnizarea serviciilor de navigație aeriană menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) 2018/1139 aflată sub responsabilitatea lor, în întreg spațiul aerian sau într-un segment din acesta, de către forțele militare, fără certificare, în cazul în care forțele militare oferă astfel de servicii în principal altor mișcări ale aeronavelor decât traficul aerian general. În astfel de cazuri, statul membru în cauză informează Comisia și celelalte state membre cu privire la decizia sa.	27. În pofida pct. 24, Republica Moldova poate permite furnizarea serviciilor de navigație aeriană ATM/ANS, inclusiv sisteme și componente, personalului și organizațiilor, care sunt furnizate sau puse la dispoziție de către forțele militare, aflată sub responsabilitatea Republicii Moldova, în întreg spațiul aerian sau într-un segment din acesta, de către forțele militare, fără certificare, în cazul în care forțele militare oferă astfel de servicii în principal altor mișcări ale aeronavelor decât traficul aerian general.	Parțial compatibil	Republica Moldova informează Comisia și celelalte state membre cu privire la decizia sa.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Articolul 8 Desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian (1) Statele membre asigură furnizarea de servicii de trafic aerian în exclusivitate în cadrul unor blocuri de spațiu aerian specifice în ceea ce privește spațiul aerian de care sunt responsabile. În acest scop, statele membre desemnează, individual sau colectiv, unul sau mai mulți furnizori de servicii de trafic aerian. Statele membre dispun de competențe discreționare în ceea ce privește desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian, cu condiția ca furnizorii de servicii de trafic aerian respectivi să îndeplinească cerințele prevăzute la prezentul articol fără a aduce atingere articolului 11 alineatul (3).	Secțiunea a 2 - a Desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian 28. Republica Moldova, în comun cu statele membre poate asigura furnizarea de servicii de trafic aerian în exclusivitate în cadrul unor blocuri de spațiu aerian specifice în ceea ce privește spațiul aerian de care sunt responsabile. În acest scop, statele desemnează, individual sau colectiv, unul sau mai mulți furnizori de servicii de trafic aerian. Statele dispun de competențe discreționare în ceea ce privește desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian, cu condiția ca furnizorii de servicii de trafic aerian respectivi să îndeplinească cerințele prevăzute la prezenta Secțiune fără a aduce atingere pct. 40.	Compatibil	Lipsă
(2) Furnizorii de servicii de trafic aerian îndeplinesc următoarele condiții cumulative: (a) dețin un certificat în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau o declarație valabilă în temeiul articolului 41 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139, fără a aduce atingere articolului 7 alineatul (4) din prezentul regulament; (b) respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare;	29. Furnizorii de servicii de trafic aerian îndeplinesc următoarele condiții cumulative: 29.1. dețin un certificat sau o declarație valabilă, în conformitate cu prevederile Regulamentului privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin HG nr.119/2023 sau cu prevederile Regulamentul UE 2017/373 (în cazul	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) sediul lor principal de activitate este situat pe teritoriul unui stat membru; și (d) sunt deținuți în proporție de peste 50 % și controlați efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către state membre sau resortisanți ai statelor membre, cu excepția cazului în care se prevede altfel în cadrul unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte.	furnizorilor din cadrul UE), fără a aduce atingere pct. 27 din prezentul Regulament; 29.2. respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare; 29.3. sediul lor principal de activitate este situat pe teritoriul Republica Moldova sau pe teritoriul unui stat membru; și 29.4. sunt deținuți în proporție de peste 50% și controlați efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către Republica Moldova și/sau state membre sau resortisanți ai statelor membre, cu excepția cazului în care se prevede altfel în cadrul unui acord cu o țară terță la care Republica Moldova și/sau Uniunea este parte.		
Prin derogare de la literele (c) și (d), un stat membru poate desemna un furnizor de servicii de trafic aerian care are sediul principal de activitate într-o țară terță sau care nu respectă condițiile referitoare la proprietate și control prevăzute la litera (d) pentru a furniza servicii de trafic aerian într-o parte limitată a spațiului aerian de care este responsabil statul membru respectiv, în cazul în care acea parte a spațiului aerian se învecinează cu un spațiu aerian aflat sub responsabilitatea țării terțe respective.	30. Prin derogare de la pct. 29 subpct. 29.3 – 29.4., Republica Moldova poate desemna un furnizor de servicii de trafic aerian care are sediul principal de activitate într-o țară terță sau care nu respectă condițiile referitoare la proprietate și control prevăzute la subpct. 29.4. pentru a furniza servicii de trafic aerian într-o parte limitată a spațiului aerian de care este responsabilă Republica Moldova, în cazul în care acea parte a spațiului aerian se învecinează cu un spațiu	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	aerian aflat sub responsabilitatea țării terțe respective.		
(3) Desemnarea unui furnizor de servicii de trafic aerian nu poate fi supusă niciunei condiții care să îi impună furnizorului în cauză: (a) să fie deținut în mod direct sau majoritar de către statul membru care l-a desemnat sau de către resortisanți ai acestuia; (b) să își aibă sediul principal de desfășurare a activității sau sediul social pe teritoriul statului membru care l-a desemnat; sau (c) să utilizeze numai infrastructurile din statul membru care l-a desemnat, în cazul în care aplicarea unei astfel de condiții implică o restricționare a libertății de a presta servicii sau a libertății de stabilire care nu este justificată în raport cu un obiectiv legitim de interes general, precum ordinea publică, securitatea sau siguranța publică, și nu este proporțională cu acest obiectiv.	31. Desemnarea unui furnizor de servicii de trafic aerian nu poate fi supusă niciunei condiții care să îi impună furnizorului în cauză: 31.1. să fie deținut în mod direct sau majoritar de către Republica Moldova și/sau statul membru care l-a desemnat sau de către resortisanți ai acestuia; 31.2. să își aibă sediul principal de desfășurare a activității sau sediul social pe teritoriul Republica Moldova și/sau statului membru care l-a desemnat; sau 31.3. să utilizeze numai infrastructurile din Republica Moldova și/sau statul membru care l-a desemnat, în cazul în care aplicarea unei astfel de condiții implică o restricționare a libertății de a presta servicii sau a libertății de stabilire care nu este justificată în raport cu un obiectiv legitim de interes general, precum ordinea publică, securitatea sau siguranța publică, și nu este proporțională cu acest obiectiv.	Compatibil	Lipsă
(4) Dacă este relevant, statele membre specifică drepturile și obligațiile care le revin furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu prezentul articol. Printre obligațiile respective se pot număra condiții pentru furnizarea în timp util a informațiilor pertinente care permit	32. Dacă este relevant, Republica Moldova specifică drepturile și obligațiile care le revin furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu prezenta Secțiune. Printre obligațiile respective se pot număra condiții pentru furnizarea în timp util a informațiilor pertinente care	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
identificarea tuturor mișcărilor aeronavelor în spațiul aerian de care sunt responsabile.	permit identificarea tuturor mișcărilor aeronavelor în spațiul aerian de care sunt responsabile.		
(5) Statele membre evaluează periodic drepturile și obligațiile menționate la alineatul (4) și respectarea obligațiilor care decurg din prezentul regulament și din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau ori de câte ori identifică modificări relevante în furnizarea serviciilor și, dacă se consideră necesar, iau deciziile corespunzătoare cu privire la desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian în cauză, fără a aduce atingere continuității serviciilor.	33. Republica Moldova evaluează periodic drepturile și obligațiile menționate la pct. 32 și respectarea obligațiilor care decurg din prezentul Regulament și din Codul aerian sau ori de câte ori identifică modificări relevante în furnizarea serviciilor și, dacă se consideră necesar, ia deciziile corespunzătoare cu privire la desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian în cauză, fără a aduce atingere continuității serviciilor.	Compatibil	Lipsă
(6) Statele membre informează fără întârziere Comisia și celelalte state membre cu privire la orice decizie luată în temeiul prezentului articol privind desemnarea unui furnizor de servicii de trafic aerian în cadrul unor blocuri de spațiu aerian specifice în ceea ce privește spațiul aerian de care sunt responsabile.		Inompatibil	RM va informa fără întârziere Comisia și celelalte state membre cu privire la orice decizie luată la data aderării la UE
Articolul 9 Relațiile dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană (1) Fără a aduce atingere articolului 7 alineatul (4) din prezentul regulament, furnizorii de servicii de navigație aeriană pot recurge la serviciile altor furnizori de servicii care sunt certificați sau care și-au declarat capacitatea în conformitate cu articolul 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139. O astfel de	Secțiunea a 3 -a Relațiile dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană 34. Fără a aduce atingere pct. 27 din prezentul Regulament, furnizorii de servicii de navigație aeriană pot recurge la serviciile altor furnizori de servicii care sunt certificați sau care și-au declarat capacitatea în conformitate cu prevederile Codului aerian. O astfel de	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
cooperare se desfășoară în conformitate cu articolul 11 din prezentul regulament, după caz.	cooperare se desfășoară în conformitate cu pct. 38 – pct. 46 din prezentul Regulament, după caz.		
În ceea ce privește furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu articolul 8 și furnizorii de servicii MET desemnați în conformitate cu articolul 10, această cooperare face obiectul autorizării de către statele membre în cauză.	35. În ceea ce privește furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu pct. 28 – pct. 33 și furnizorii de servicii MET desemnați în conformitate cu pct. 37, această cooperare face obiectul autorizării de către statele membre în cauză.	Compatibil	Lipsă
(2) În sensul alineatului (1), furnizorii de servicii de navigație aeriană își formalizează relațiile de muncă prin intermediul unor acorduri scrise sau al unor acorduri juridice echivalente, care stabilesc sarcinile specifice, inclusiv eventualele înțelegeri financiare aplicabile, și funcțiile asumate de fiecare furnizor. Aceste acorduri sau înțelegeri se notifică autorității naționale de supraveghere și autorității naționale competente în cauză.	36. În sensul pct. 34 – 35, furnizorii de servicii de navigație aeriană își formalizează relațiile de muncă prin intermediul unor acorduri scrise sau al unor acorduri juridice echivalente, care stabilesc sarcinile specifice, inclusiv eventualele înțelegeri financiare aplicabile, și funcțiile asumate de fiecare furnizor. Aceste acorduri sau înțelegeri se notifică autorității naționale de supraveghere și autorității naționale competente în cauză.	Compatibil	Lipsă
Articolul 10 Desemnarea furnizorilor de servicii MET (1) Statele membre pot desemna, individual sau colectiv, un furnizor de servicii MET în exclusivitate, în tot spațiul aerian de care sunt responsabile sau într-un segment din acesta, ținând seama de considerentele de siguranță.	Secțiunea a 4 - a Desemnarea furnizorilor de servicii MET 37. Republica Moldova poate desemna, individual sau de comun cu statele membre, un furnizor de servicii MET în exclusivitate, în tot spațiul aerian de care este responsabilă sau într-un segment din acesta, ținând seama de considerentele de siguranță.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(2) Statele membre informează fără întârziere Comisia și celelalte state membre cu privire la orice decizie luată în temeiul prezentului articol.		Incompatibil	RM va informa fără întârziere Comisia și celelalte state membre cu privire la orice decizie luată la data aderării la UE
Articolul 11 Condiții privind furnizarea serviciilor CNS, AIS, ADS, MET și a serviciilor de trafic aerian pentru controlul de apropiere și de aerodrom (1) Fără a aduce atingere Directivei 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului (20) și Directivei 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului (21), după caz, furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați pot decide să achiziționeze servicii CNS, AIS sau ADS sau servicii MET în cazurile în care statele membre nu au desemnat un furnizor de servicii MET în conformitate cu articolul 10, în condiții de piață, inclusiv prin intermediul achizițiilor publice sau al altor forme de acorduri în cazurile în care directivele respective nu se aplică, ținând seama de situații specifice, cum ar fi lipsa soluțiilor disponibile pe piață și considerentele legate de interesul public.	Secțiunea a 5 - a Condiții privind furnizarea serviciilor CNS, AIS, ADS, MET și a serviciilor de trafic aerian pentru controlul de apropiere și de aerodrom 38. După caz, furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați pot decide să achiziționeze servicii CNS, AIS sau ADS sau servicii MET în cazurile în care statele membre nu au desemnat un furnizor de servicii MET în conformitate cu pct. 37, în condiții de piață, inclusiv prin intermediul achizițiilor publice sau al altor forme de acorduri, ținând seama de situații specifice, cum ar fi lipsa soluțiilor disponibile pe piață și considerentele legate de interesul public.	Compatibil	Lipsă
(2) Statele membre pot permite operatorilor aeroportuari sau unui grup de operatori aeroportuari să achiziționeze servicii de trafic aerian pentru controlul de aerodrom și/sau servicii de trafic aerian pentru controlul de	39. Republica Moldova, ca și statele membre, poate permite operatorilor aeroportuari sau unui grup de operatori aeroportuari să achiziționeze servicii de trafic aerian pentru controlul de	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
apropiere în condiții de piață. În acest scop, statele membre pot solicita operatorilor aeroportuari o justificare adecvată din care să reiasă că acest lucru va permite sporirea calității serviciilor în folosul utilizatorilor spațiului aerian, menținând, în același timp, nivelul necesar de siguranță.	aerodrom și/sau servicii de trafic aerian pentru controlul de apropiere în condiții de piață. În acest scop, statele membre pot solicita operatorilor aeroportuari o justificare adecvată din care să reiasă că acest lucru va permite sporirea calității serviciilor în folosul utilizatorilor spațiului aerian, menținând, în același timp, nivelul necesar de siguranță.		
(3) În cazul în care achizițiile menționate la alineatul (2) sunt permise, operatorul aeroportuar relevant sau un grup de operatori aeroportuari se asigură că cerințele tehnice din caietul de sarcini includ cerințe privind calitatea serviciilor. Statele membre desemnează furnizorul de servicii selectat în urma achiziției menționate la prezentul alineat.	40. În cazul în care achizițiile menționate la pct. 39 sunt permise, operatorul aeroportuar relevant sau un grup de operatori aeroportuari se asigură că cerințele tehnice din caietul de sarcini includ cerințe privind calitatea serviciilor. RM, ca și statele membre, desemnează furnizorul de servicii selectat în urma achiziției menționate în prezentul punct.	Compatibil	Lipsă
(4) În cazul în care serviciile de navigație aeriană sunt achiziționate în condiții de piață, procedurile de achiziții pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană se desfășoară în conformitate cu principiile egalității de tratament, nediscriminării și transparenței, precum și cu dispozițiile aplicabile din tratat și cu Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE, după caz.	41. În cazul în care serviciile de navigație aeriană sunt achiziționate în condiții de piață, procedurile de achiziții pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană se desfășoară în conformitate cu principiile egalității de tratament, nediscriminării și transparenței.	Compatibil	Lipsă
(5) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că furnizarea de servicii de trafic aerian de rută respectă cerința referitoare la separarea evidențelor contabile menționată la articolul 36 alineatul (3).	42. Republica Moldova, ca și statele membre, ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că furnizarea de servicii de trafic aerian de rută respectă	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	cerința referitoare la separarea evidențelor contabile.		
În plus, în cazul în care furnizorul de servicii de navigație aeriană intenționează să participe la proceduri de achiziții pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană în conformitate cu alineatele (1) și (2), statul membru în cauză ia măsurile corespunzătoare pentru a evita subvenționarea încrucișată cu alte servicii de navigație aeriană.	43. Suplimentar, în cazul în care furnizorul de servicii de navigație aeriană intenționează să participe la proceduri de achiziții pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană în conformitate cu pct. 38 – pct. 39, Republica Moldova, și/sau statele membre, iau măsurile corespunzătoare pentru a evita subvenționarea încrucișată cu alte servicii de navigație aeriană.	Compatibil	Lipsă
(6) Un furnizor de servicii CNS, AIS, ADS, MET sau de servicii de trafic aerian pentru controlul de aerodrom sau pentru controlul de apropiere poate fi selectat și, dacă este cazul, desemnat pentru a furniza servicii într-un stat membru numai ca urmare a unei achiziții efectuate în temeiul alineatelor (1), (2) sau (3), cu condiția să îndeplinească următoarele condiții cumulative: (a) deține un certificat în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau o declarație valabilă în temeiul articolului 41 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139, fără a aduce atingere articolului 7 alineatul (4) din prezentul regulament; (b) sediul său principal de activitate este situat pe teritoriul unui stat membru;	44. Un furnizor de servicii CNS, AIS, ADS, MET sau de servicii de trafic aerian pentru controlul de aerodrom sau pentru controlul de apropiere poate fi selectat și, dacă este cazul, desemnat pentru a furniza servicii în Republica Moldova și/sau în statele membre numai ca urmare a unei achiziții efectuate în temeiul pct. 38 – pct. 40, cu condiția să îndeplinească următoarele condiții cumulative: 44.1. deține un certificat fără a aduce atingere pct. 27 din prezentul Regulament; 44.2. sediul său principal de activitate este situat pe teritoriul Republicii Moldova sau a unui stat membru; 44.3. este deținut în proporție de peste 50% și controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) este deținut în proporție de peste 50 % și controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către state membre sau resortisanți ai statelor membre, cu excepția dispozițiilor contrare ale unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte; și (d) respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare.	multor întreprinderi intermediare, de către Republica Moldova sau de către statele membre sau resortisanți ale acestora, cu excepția dispozițiilor contrare ale unui acord cu o țară terță la care Republica Moldova sau Uniunea este parte; și 44.4. respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare.		
Prin derogare de la prezentul alineat, un furnizor de servicii globale prin satelit căruia i s-a acordat un certificat în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 pentru a furniza servicii în Uniune înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament poate fi selectat pentru a furniza servicii în Uniune, chiar dacă acesta nu respectă condițiile prevăzute la literele (b) și (c).	-	Incompatibil	Perioadă de tranziție
(7) Articolele 23, 24, 25 și 27 și normele de punere în aplicare referitoare la articolele respective menționate la articolul 28 nu se aplică furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați în urma unei proceduri de achiziții desfășurate în conformitate cu alineatele (2) și (3) din prezentul articol. Furnizorii de servicii de trafic aerian în cauză furnizează autorității naționale de supraveghere date privind performanța serviciilor de navigație aeriană în domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 21 alineatul (3) litera (a) și în domeniul siguranței. Autoritatea națională de	45. Pct. 56 – pct. 59 și normele sale de punere în aplicare referitoare la prevederile respective menționate la pct. 60 nu se aplică furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați în urma unei proceduri de achiziții desfășurate în conformitate cu pct. 39 – pct. 40 din prezenta Secțiune. Furnizorii de servicii de trafic aerian în cauză furnizează autorității naționale de supraveghere date privind performanța serviciilor de navigație aeriană în domeniile-cheie de performanță	Parțial compatibil	RM va informa fără întârziere Comisia și celelalte state membre cu privire la orice decizie luată la data aderării la UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
supraveghere furnizează fără întârziere aceste informații Comisiei.	menționate la pct. 54. și în domeniul siguranței.		
(8) Fără a aduce atingere Directivei 2014/25/UE sau 2014/24/UE, prima dată când un serviciu de trafic aerian pentru controlul de apropiere sau de aerodrom este achiziționat pe un anumit aeroport în conformitate cu alineatul (2) din prezentul articol și atunci când condițiile esențiale ar necesita o modificare a caietului de sarcini, statele membre asigură verificarea cerințelor tehnice privind calitatea serviciului incluse în caietul de sarcini pentru serviciul specific în cauză.	46. Fără a aduce atingere cadrului normativ privind achizițiile publice, prima dată când un serviciu de trafic aerian pentru controlul de apropiere sau de aerodrom este achiziționat pe un anumit aeroport în conformitate cu pct. 39 din prezenta Secțiune și atunci când condițiile esențiale ar necesita o modificare a caietului de sarcini, statele membre asigură verificarea cerințelor tehnice privind calitatea serviciului incluse în caietul de sarcini pentru serviciul specific în cauză.	Compatibil	Lipsă
Articolul 12 Furnizarea de servicii de informații comune	Secțiunea a 6 - a Furnizarea de servicii de informații comune	Compatibil	Lipsă
(1) În cazul în care sunt furnizate servicii CIS, datele diseminate prezintă integritatea și calitatea necesare pentru a face posibilă furnizarea în condiții de siguranță și securitate a serviciilor de management al traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord, într-un mod care să permită utilizarea spațiului aerian în comun cu aeronavele cu pilot la bord.	47. În cazul în care sunt furnizate servicii CIS, datele diseminate prezintă integritatea și calitatea necesare pentru a face posibilă furnizarea în condiții de siguranță și securitate a serviciilor de management al traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord, într-un mod care să permită utilizarea spațiului aerian în comun cu aeronavele cu pilot la bord.		
(2) Furnizorul de servicii CIS îndeplinește următoarele cerințe cumulative:	48. Furnizorul de servicii CIS îndeplinește următoarele cerințe cumulative:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare; (b) sediul său principal de activitate este situat pe teritoriul unui stat membru; și (c) este deținut în proporție de peste 50 % și este controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către state membre sau resortisanți ai statelor membre, cu excepția cazului în care se prevede altfel în cadrul unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte.	48.1. respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare; 48.2. sediul său principal de activitate este situat pe teritoriul Republica Moldova și/sau a unui stat membru; și 48.3. este deținut în proporție de peste 50 % și este controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către Republica Moldova și/sau de către state membre sau resortisanți ai acestora, cu excepția cazului în care se prevede altfel în cadrul unui acord cu o țară terță la care Republica Moldova și/sau Uniunea este parte.		
(3) În cazul în care serviciile CIS sunt furnizate de un singur furnizor de servicii CIS desemnat de statul membru pentru un anumit spațiu aerian U-space, prețul acestor servicii se bazează pe costurile fixe și variabile de furnizare a serviciului în cauză și poate include, în plus, o marjă care să reflecte un raport adecvat între risc și randament. În cazul în care serviciile CIS nu sunt furnizate de un singur furnizor de servicii CIS, serviciile CIS individuale se furnizează gratuit.	49. În cazul în care serviciile CIS sunt furnizate de un singur furnizor de servicii CIS desemnat de Republica Moldova și/sau un stat membru pentru un anumit spațiu aerian U-space, prețul acestor servicii se bazează pe costurile fixe și variabile de furnizare a serviciului în cauză și poate include, în plus, o marjă care să reflecte un raport adecvat între risc și randament. În cazul în care serviciile CIS nu sunt furnizate de un singur furnizor de servicii CIS, serviciile CIS individuale se furnizează gratuit.	Compatibil	Lipsă
(4) Costurile pe care se bazează prețul stabilit pentru serviciile CIS se înscriu într-un cont separat de conturile celorlalte activități ale furnizorului de servicii în cauză și sunt	50. Costurile pe care se bazează prețul stabilit pentru serviciile CIS se înscriu într-un cont separat de conturile celorlalte activități ale furnizorului de	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
accesibile autorității naționale de supraveghere în cauză. Costurile respective sunt puse la dispoziția publicului fără a se aduce atingere articolului 52 alineatul (3).	servicii în cauză și sunt accesibile autorității naționale de supraveghere în cauză. Costurile respective sunt puse la dispoziția publicului fără a se aduce atingere pct. 86.		
(5) Prețul stabilit de furnizorul de servicii CIS este supus evaluării și aprobării de către autoritatea națională de supraveghere în cauză. Prețul acestor servicii este pus la dispoziția publicului.	51. Prețul stabilit de furnizorul de servicii CIS este supus evaluării și aprobării de către autoritatea națională de supraveghere în cauză. Prețul acestor servicii este pus la dispoziția publicului.	Compatibil	Lipsă
(6) Furnizorii de servicii de navigație aeriană pun la dispoziție datele necesare pentru operarea aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian U-space, în mod nediscriminatoriu, fără a aduce atingere securității naționale, ordinii publice și intereselor politicii de apărare. Furnizorii de servicii CIS și furnizorii de servicii U-space utilizează aceste date numai în scopuri operaționale ale serviciilor pe care le furnizează.	52. Furnizorii de servicii de navigație aeriană pun la dispoziție datele necesare pentru operarea aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian U-space, în mod nediscriminatoriu, fără a aduce atingere securității naționale, ordinii publice și intereselor politicii de apărare. Furnizorii de servicii CIS și furnizorii de servicii U-space utilizează aceste date numai în scopuri operaționale ale serviciilor pe care le furnizează.	Compatibil	Lipsă
Prețurile pentru accesul la aceste date se bazează pe costurile suplimentare aferente punerii la dispoziție a datelor și pe costurile de generare a datelor, în cazul în care aceste din urmă costuri nu sunt vizate în temeiul articolului 30 și cu excepția cazului în care statele membre utilizează alte resurse financiare pentru a acoperi aceste costuri.	53. Prețurile pentru accesul la aceste date se bazează pe costurile suplimentare aferente punerii la dispoziție a datelor și pe costurile de generare a datelor, în cazul în care aceste din urmă costuri nu sunt vizate în temeiul pct. 62 și cu excepția cazului în care Republica Moldova și/sau statele membre utilizează alte resurse financiare pentru a acoperi aceste costuri.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Articolul 13 Instituirea și rolul Consiliului de evaluare a performanței (1) Se instituie un Consiliu consultativ independent și imparțial de evaluare a performanței (Performance Review Board – PRB). PRB este reprezentat de președintele său și asistat de un secretariat.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
(2) Rolul PRB este de a asista Comisia în îndeplinirea sarcinilor sale legate de funcționarea detaliată a sistemelor de performanță și de tarificare prevăzute la articolele 21-27 și, respectiv, la articolele 29-32, precum și la articolul 34 și în actele de punere în aplicare menționate la articolele 28 și 33. În acest scop, PRB furnizează Comisiei avize, recomandări, materiale de îndrumare și rapoarte, în conformitate cu prioritățile definite de Comisie.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
(3) PRB emite materiale de îndrumare pentru a sprijini autoritățile naționale de supraveghere și, la cerere, asistă autoritățile respective în punerea în aplicare a sistemelor de performanță și de tarificare.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
(4) Avizele, recomandările, rapoartele și materialele de îndrumare adoptate sau furnizate de PRB nu sunt obligatorii. PRB are un rol pur consultativ. Acesta nu are nicio funcție de reglementare sau altă competență decizională, cu excepția adoptării avizelor, recomandărilor, materialelor de îndrumare și rapoartelor sale.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Articolul 14 Componenta PRB (1) PRB este alcătuit din șapte membri, inclusiv președintele său. Membrii PRB sunt resortisanți ai Uniunii sau resortisanți ai țărilor terțe cu care Uniunea a încheiat un acord în temeiul căruia țările respective aplică normele relevante ale dreptului Uniunii în domeniul managementului traficului aerian și în ceea ce privește sistemele de performanță și de tarificare. Mandatul membrilor PRB are o durată de cinci ani și nu poate fi înnoit.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
(2) Membrii PRB, inclusiv președintele, sunt numiți pe baza meritelor și a competențelor și experienței relevante în ceea ce privește managementul traficului aerian, serviciile de navigație aeriană sau reglementarea economică a industriilor de rețea, în conformitate cu criteriile de selecție și de eligibilitate definite în actul de punere în aplicare adoptat în conformitate cu articolul 20. Procesul de numire a acestor membri asigură o reprezentare echilibrată a competențelor și a expertizei, precum și a genului și a originii geografice.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
(3) În urma unei invitații publice de exprimare a interesului, Comisia stabilește lista candidaților pentru ocuparea pozițiilor de membru și de președinte în cadrul PRB care îndeplinesc condițiile prevăzute la alineatul (2).		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Membrii și președintele PRB sunt numiți de Comisie de pe lista respectivă, după consultarea statelor membre și în urma unei proceduri de selecție stabilite în temeiul articolului 20.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
(4) Comisia poate stabili o listă de rezervă pe baza listei menționate la alineatul (3) primul paragraf.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
Un membru care nu mai este în măsură să contribuie în mod eficace la activitatea PRB, care demisionează sau care nu mai îndeplinește condițiile prevăzute la prezentul articol este înlocuit de o persoană de pe lista de rezervă, numită în conformitate cu procedura menționată la alineatul (3) al doilea paragraf, pentru durata rămasă a mandatului membrului respectiv.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
(5) Comisia informează statele membre cu privire la rezultatele cererilor de candidaturi și la listele menționate la alineatele (3) și (4).		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
Articolul 15 Independența PRB (1) Fără a aduce atingere articolului 16 alineatul (6), membrii PRB nu solicită și nu acceptă instrucțiuni de la niciun guvern, instituție, persoană sau organism. PRB este pe deplin independent atunci când își adoptă avizele, recomandările, rapoartele și materialele de îndrumare.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
(2) Membrii PRB sunt imparțiali și acționează independent de orice influență externă și în interesul public.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
În acest scop, aceștia dau dovadă de independență și demonstrează absența conflictelor de interese, fiind totodată supuși obligației de păstrare a secretului profesional, în concordanță cu normele prevăzute în actul de punere în aplicare adoptat în conformitate cu articolul 20.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
Articolul 16 Procedurile și funcționarea PRB (1) PRB decide cu majoritatea simplă a membrilor săi, urmărind în același timp obținerea consensului. Fiecare membru, inclusiv președintele, dispune de un vot.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
(2) PRB își adoptă propriul regulament de procedură și își stabilește modalitățile de lucru, în conformitate cu normele interne ale Comisiei referitoare la grupurile de experți.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
(3) Comisia poate participa, fără drept de vot, la reuniunile PRB, cu excepția deliberărilor finale ale PRB pentru adoptarea avizelor, a recomandărilor, a rapoartelor și a materialelor sale de îndrumare. Părțile interesate relevante menționate la articolul 49 alineatul (3) pot fi invitate, fără drept de vot, la reuniunile PRB, cu excepția deliberărilor finale ale PRB pentru adoptarea avizelor, a recomandărilor, a rapoartelor și a materialelor sale de îndrumare, pe bază ad-hoc.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
(4) PRB lucrează pe baza unui program anual de lucru stabilit de PRB în concordanță cu prioritățile Comisiei. Programul de lucru respectiv respectă pe deplin rolul PRB		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
prevăzut la articolul 13 alineatul (2) și include toate activitățile, în limitele bugetului disponibil, necesare pentru a asista Comisia în ceea ce privește sarcinile Comisiei menționate la articolul 13 alineatul (2), inclusiv pentru a permite Comisiei să respecte termenele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale. PRB adoptă programul de lucru după consultarea Comisiei. PRB prezintă un raport anual în vederea publicării de către Comisie. Programul anual de lucru și raportul anual sunt puse la dispoziția statelor membre de către Comisie. Raportul anual acoperă toate activitățile PRB și conține informații privind costurile PRB.			
(5) Comisia acordă Consiliului de evaluare a performanței acces la toate informațiile relevante pentru îndeplinirea rolului său consultativ.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
(6) Comisia monitorizează funcționarea PRB și respectarea de către acesta a prezentului regulament și informează periodic statele membre cu privire la evoluția activității PRB.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
Articolul 17 Secretariatul PRB		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
(1) Comisia asigură secretariatul PRB, inclusiv sprijinul analitic, administrativ și tehnic necesar, ținând seama de nevoile indicate de PRB.			
(2) Principala sarcină a secretariatului este aceea de a contribui la executarea independentă a sarcinilor PRB. În scopul		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
pregătirii conținutului și a orientărilor avizelor, recomandărilor, rapoartelor și materialelor de îndrumare ale PRB, secretariatul acordă sprijin PRB fără a primi alte directive în afara celor din partea PRB, pentru a-i permite să își îndeplinească rolul. Secretariatul dispune de resurse adecvate pentru îndeplinirea sarcinilor sale.			
Articolul 18 Consiliul de cooperare al autorităților naționale de supraveghere (1) Se instituie Consiliul de cooperare al autorităților naționale de supraveghere.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
(2) Consiliul de cooperare al autorităților naționale de supraveghere: (a) face schimb de informații privind activitatea autorităților naționale de supraveghere și principiile care stau la baza procesului decizional, privind bunele practici și procedurile cu privire la punerea în aplicare a regulamentului; (b) oferă recomandări PRB cu privire la materialele de îndrumare și la rapoartele care urmează să fie emise de acesta; (c) oferă recomandări PRB cu privire la elementele complementare din programul anual de lucru al PRB.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(3) Consiliul de cooperare al autorităților naționale de supraveghere este alcătuit dintr-un reprezentant și un supleant al autorității naționale de supraveghere din fiecare stat membru, ambii fiind desemnați de autoritatea națională de supraveghere. Consiliul de cooperare al autorităților naționale de supraveghere alege un președinte și un vicepreședinte dintre membrii săi. Consiliul de cooperare al autorităților naționale de supraveghere își adoptă deciziile cu majoritatea simplă a membrilor săi. Comisia poate participa la reuniunile Consiliului de cooperare al autorităților naționale de supraveghere, fără drept de vot. PRB poate fi invitat la aceste reuniuni, ad-hoc, fără drept de vot. Țările terțe pot fi invitate la aceste reuniuni, ad-hoc, fără drept de vot, sub rezerva acordului consensual al membrilor Consiliului de cooperare al autorităților naționale de supraveghere.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
(4) Secretariatul menționat la articolul 17 oferă sprijinul administrativ și tehnic necesar Consiliului de cooperare al autorităților naționale de supraveghere.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
Articolul 19 Finanțarea PRB Costurile legate de Consiliul de evaluare a performanței, de secretariat și de Consiliul de cooperare al autorităților naționale de supraveghere sunt finanțate de la bugetul Uniunii.		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Articolul 20 Acte de punere în aplicare privind PRB Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc normele detaliate pentru punerea în aplicare a articolelor 13-19, inclusiv în ceea ce privește: (a) sarcinile și funcționarea PRB; (b) procedura de selecție a membrilor PRB, inclusiv a președintelui; (c) normele de prevenire a conflictelor de interese și de menținere a independenței PRB. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 48 alineatul (2).		Incompatibil	Aplicabil la data aderării RM la UE
Articolul 21 Sistemul de performanță (1) În conformitate cu prezentul articol și cu articolele 22-28, se aplică un sistem de performanță a serviciilor de navigație aeriană și a managementului rețelei cu scopul de a îmbunătăți performanța serviciilor de navigație aeriană și a managementului rețelei în cadrul Cerului unic european.	Secțiunea a 7 - a Sistemul de performanță 54. Sistemul de performanță va fi stabilit prin acte normative specifice, aprobate de Guvern.	Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
(2) Prezentul articol și articolele 22-28 nu se aplică serviciilor de navigație aeriană terminală furnizate în aeroporturi care sunt		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
situate pe teritoriul statelor membre cărora li se aplică tratatul și în care se înregistrează mai puțin de 80 000 de mișcări de transport aerian pe an efectuate conform IFR. Cu toate acestea, un stat membru poate decide că aceste servicii de navigație aeriană terminală fac obiectul articolelor respective.			
(3) Sistemul de performanță este pus în aplicare pe perioade de referință de minimum trei ani și de maximum cinci ani. Sistemul de performanță include: (a) domeniile-cheie de performanță ale climei și mediului, capacității și rentabilității; (b) ținte de performanță la nivelul Uniunii referitoare la serviciile de navigație aeriană de rută în domeniile-cheie de performanță menționate la litera (a) pentru fiecare perioadă de referință; (c) planuri de performanță care includ, pentru fiecare perioadă de referință: (i) ținte de performanță obligatorii și, după caz, sisteme de stimulente referitoare la serviciile de navigație aeriană de rută în domeniile-cheie de performanță menționate la litera (a); (ii) ținte de performanță obligatorii și, după caz, sisteme de stimulente referitoare la serviciile de navigație aeriană terminală în		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
domeniile-cheie de performanță ale rentabilității și capacității și (iii) în cazul în care Comisia a adoptat un act de punere în aplicare de stabilire a indicatorilor-cheie de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală în domeniul-cheie de performanță al climei și mediului, în temeiul articolului 28 litera (g), în condițiile prevăzute de acesta, ținte de performanță obligatorii pentru serviciile de navigație aeriană terminală în respectivel domeniul-cheie de performanță al climei și mediului și, după caz, sisteme de stimulente; (d) evaluarea periodică și monitorizarea performanței în domeniile-cheie de performanță menționate la litera (a) și a indicatorilor de siguranță relevanți, definiți în coordonare cu agenția.			
(4) Sistemul de performanță menționat la alineatele (1) și (3) se bazează pe: (a) culegerea, validarea, analiza, evaluarea și difuzarea datelor relevante privind performanța serviciilor de navigație aeriană și a managementului rețelei, furnizate de toate părțile relevante, inclusiv de furnizorii de servicii de navigație aeriană, de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii aeroportuari, de autoritățile naționale de supraveghere, de autoritățile naționale competente și de alte autorități naționale, de agenție, de		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
administratorul de rețea și de EUROCONTROL; (b) indicatorii-cheie de performanță pentru stabilirea țințelor în domeniile-cheie de performanță menționate la alineatul (3) litera (a) din prezentul articol, fără a aduce atingere alineatului (3) litera (c) punctul (iii) din prezentul articol și articolului 28 litera (g); (c) indicatorii de monitorizare a performanței în domeniile-cheie de performanță menționate la alineatul (3) litera (a) și indicatorii de siguranță relevanți, definiți în coordonare cu agenția; (d) o metodologie de calculare a valorilor obținute prin defalcare; (e) procedurile pentru elaborarea și revizuirea planurilor de performanță și a țințelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru managementul rețelei, precum și pe modelele, conținutul și calendarul acestor planuri; (f) evaluarea proiectelor de planuri și ținte de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru managementul rețelei; (g) monitorizarea planurilor de performanță, inclusiv mecanisme de alertă adecvate pentru revizuirea planurilor și a țințelor de			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
performanță și pentru revizuirea ȋntelilor de performanță la nivelul Uniunii în cursul unei perioade de referință; (h) analiza comparativă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10, după caz; (i) sisteme de stimulente, inclusiv atât stimulente financiare pozitive, cât și contraststimulente financiare; (j) mecanisme de partajare a riscurilor în ceea ce privește traficul și costurile; (k) calendare pentru stabilirea ȋntelilor, pentru evaluarea planurilor și a ȋntelilor de performanță, pentru monitorizare și pentru analiza comparativă; (l) principii generale stabilite de Comisie privind o alocare proporțională a costurilor comune serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală între cele două categorii de servicii; (m) mecanisme de gestionare a evenimentelor neprevăzute și semnificative care au un impact însemnat asupra punerii în aplicare a sistemelor de performanță și de tarificare.			
Stimulentele financiare pozitive și contraststimulentele financiare menționate la litera (i) sunt proporționale cu amplexarea		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
abaterii performanței atinse de la țintă. Acestea iau în considerare impactul asupra rețelei și măsura în care furnizorul de servicii de navigație aeriană dispune de mijloace rezonabile pentru a atenua impactul factorilor externi. Stimulentele și contrastimulentele se stabilesc la un nivel care să promoveze în mod eficace calitatea furnizării de servicii și nu afectează capacitatea furnizorului de servicii de navigație aeriană de a-și respecta obligațiile care îi revin în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139, inclusiv în ceea ce privește soliditatea financiară.			
Pentru a stabili principiile generale menționate la litera (l), Comisia revizuieste criteriile naționale existente de alocare a costurilor comune serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală și consultă autoritățile naționale de supraveghere și părțile interesate. Pe baza acestei revizui, Comisia stabilește sau, după caz, actualizează aceste principii generale cel târziu cu 12 luni înainte de începerea fiecărei perioade de referință.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
(5) Stabilirea țăintelor de performanță incluse în planurile de performanță, pregătirea și evaluarea proiectelor de planuri de performanță și monitorizarea și analiza comparativă a performanței serviciilor de navigație aeriană și a managementului rețelei iau în considerare impactul circumstanțelor locale, precum și factorii externi pentru a căror atenuare furnizorul de servicii de navigație		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
aeriană nu dispune de mijloace rezonabile, după caz.			
Impactul circumstanțelor locale deja luate în considerare la stabilirea țintelor de performanță la nivelul Uniunii, în conformitate cu articolul 22 alineatul (2) litera (d), și la fixarea valorilor obținute prin defalcare stabilite în temeiul articolului 22 alineatul (1) nu se ia ulterior în considerare atunci când se evaluează coerența țintelor de performanță incluse în proiectul de plan de performanță cu țintele de performanță la nivelul Uniunii pentru a justifica abaterea primelor ținte în raport cu aceste din urmă ținte. Impactul circumstanțelor locale deja luate în considerare pentru stabilirea țintelor de performanță incluse în proiectul de plan de performanță nu se ia ulterior în considerare atunci când se monitorizează realizarea țintelor respective.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
(6) Nivelul țintelor de performanță menționate la alineatul (3) litera (c) punctul (iii) se stabilește ținând seama de circumstanțele locale, în special de cerințele locale în materie de politică de mediu.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
(7) În scopul punerii în aplicare a sistemului de performanță stabilit în temeiul prezentului regulament, se ține seama de faptul că serviciile de navigație aeriană de rută, serviciile de navigație aeriană terminală și funcțiile de rețea au caracteristici diferite și, prin urmare, se tratează ca atare, inclusiv, dacă este necesar, în scopul măsurării performanței.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Articolul 22 Stabilirea ȋintelor de performanță la nivelul Uniunii (1) În conformitate cu alineatele (2)-(3) de la prezentul articol, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care se stabilesc ȋintele de performanță la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută în domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 21 alineatul (3) litera (a) pentru fiecare perioadă de referință și definește durata perioadei respective. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).	Secțiunea a 8 - a Țintele de performanță 55. Stabilirea ȋintelelor de performanță va fi reglementată prin acte normative specifice, aprobate de Guvern.	Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
În corelație cu aceste ținte de performanță la nivelul Uniunii, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili valori de referință, praguri de alertă, valori obținute prin defalcare și grupuri-standard complementare. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
(2) Țintele de performanță la nivelul Uniunii menționate la alineatul (1) și ȋintele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală definite de statele membre la nivel național, menționate la articolul 21 alineatul (3) litera (c), se definesc pe baza următoarelor criterii esențiale:		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) trebuie să urmărească obținerea de îmbunătățiri progresive în ceea ce privește performanța operațională, economică, climatică și de mediu a serviciilor de navigație aeriană; (b) trebuie să fie realiste și realizabile în cursul perioadei de referință în cauză, permițând furnizarea eficientă, durabilă și rezilientă a serviciilor de navigație aeriană și promovând totodată progrese tehnologice pe termen mai lung; (c) trebuie să ia în considerare contextul economic și operațional al perioadei de referință, inclusiv previziunile în materie de trafic și datele operaționale, precum și interdependențele dintre domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 21 alineatul (3) literele (a) și (c) și necesitatea alinierii la obiectivele Regulamentului (UE) 2021/1119; (d) trebuie să ia în considerare circumstanțele locale ale statelor membre; (e) trebuie să țină seama de indicatorii de siguranță menționați la articolul 21 alineatul (3) litera (d).			
(3) În scopul pregătirii deciziilor sale privind țintele de performanță la nivelul Uniunii și, dacă sunt definite în aplicarea articolului 22 alineatul (1), privind valorile de referință		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
complementare și valorile obținute prin defalcare sau grupurile-standard, Comisia consultă autoritățile naționale, EUROCONTROL, administratorul de rețea și părțile operaționale interesate și colectează toate contribuțiile necesare de la acestea.			
Articolul 23 Planurile de performanță și țintele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană (1) Statele membre adoptă, pentru fiecare perioadă de referință, un proiect de plan de performanță, în conformitate cu prezentul articol.	Secțiunea a 9 - a Planurile de performanță și țintele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană 56. Elaborarea planurilor de performanță și adoptarea țăintelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană vor fi reglementate prin acte normative specifice aprobate de Guvern.	Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 pregătesc, pentru fiecare perioadă de referință și pentru serviciile de navigație aeriană pe care le furnizează și, după caz, le achiziționează de la alți furnizori, contribuții la proiectul de plan de performanță și le prezintă autorității naționale de supraveghere.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
Autoritatea națională de supraveghere poate solicita ca aceste contribuții să îmbrace forma unui proiect de plan de performanță. Acele contribuții sunt pregătite de furnizorii de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 după stabilirea țăintelor de performanță la nivelul Uniunii, în timp util pentru a permite autorității naționale		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
de supraveghere să respecte termenul stabilit la alineatul (5) din prezentul articol.			
(3) În cazul în care sunt desemnați în conformitate cu articolul 10, furnizorii de servicii MET furnizează, de asemenea, contribuții privind baza lor de cost autorității naționale de supraveghere.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
(4) Contribuțiile furnizate în temeiul alineatelor (2) și (3) din prezentul articol de furnizorii de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 din prezentul articol în ceea ce privește alocarea costurilor incluse în planurile de performanță se bazează pe principiile generale menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (l).		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
(5) Autoritatea națională de supraveghere examinează informațiile furnizate în temeiul alineatelor (2), (3) și (4) din prezentul articol de fiecare furnizor de servicii de navigație aeriană desemnat în temeiul articolelor 8 și 10 și aprobă informațiile respective sau efectuează modificările necesare, după caz. Ulterior, pe baza acestor informații și, dacă este cazul, pe baza contribuțiilor din partea altor autorități naționale, autoritatea națională de supraveghere elaborează un proiect național unic de plan de performanță. Respectivul proiect național de plan de performanță este adoptat de statul membru.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
Proiectul de plan de performanță este pregătit de autoritatea națională de supraveghere înainte de debutul perioadei de referință în cauză.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(6) Atunci când elaborează planurile de performanță, autoritățile naționale de supraveghere se asigură că alocarea costurilor incluse în proiectul de plan de performanță respectă principiile generale menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (l).		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
(7) În scopul îmbunătățirii nivelului de performanță al managementului traficului aerian, mai multe state membre pot elabora un plan de performanță comun pentru serviciile de navigație aeriană de rută și, după caz, pentru serviciile de navigație aeriană terminală. Acest plan acoperă cel puțin durata unei perioade de referință, include cel puțin o țintă de performanță comună și implică cooperarea transfrontalieră. Cooperarea transfrontalieră poate include achiziții publice comune în vederea îmbunătățirii interoperabilității și a guvernantei comune pentru optimizarea utilizării spațiului aerian.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
(8) Proiectul de plan de performanță menționat la alineatul (1) include informațiile relevante, în special previziunile în materie de trafic și datele operaționale, furnizate de EUROCONTROL și de administratorul de rețea sau, dacă este oportun și justificat și după consultarea utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză, alte previziuni în materie de trafic.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
La elaborarea proiectului de plan de performanță, autoritatea națională de supraveghere se consultă cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
cazul, cu autoritățile militare, cu operatorii aeroportuari, cu coordonatorii de aeroporturi, precum și cu autoritatea națională competentă, fără a aduce atingere dispozițiilor naționale care decurg din articolul 4 alineatul (5) din prezentul regulament. Se verifică conformarea cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.			
(9) Proiectul de plan de performanță conține, după caz, ținte de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută în domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 21 alineatul (3) litera (a), coerente cu țintele de performanță la nivelul Uniunii, precum și ținte de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală în domeniile-cheie de performanță ale rentabilității și capacității și, sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 21 alineatul (3) litera (c) punctul (iii), în domeniul-cheie de performanță al climei și mediului. Proiectele de planuri de performanță includ o descriere a modului în care se aplică principiile generale menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (l) pentru alocarea acestor costuri comune.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
Proiectele de planuri de performanță țin seama de Planul general european pentru ATM, de interdependențele dintre domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 21 alineatul (3) litera (a), precum și de circumstanțele locale.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(10) Fără a aduce atingere articolului 52 alineatul (3), proiectele de planuri de performanță adoptate sunt puse la dispoziția publicului.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
(11) Proiectele de planuri de performanță adoptate sunt prezentate Comisiei spre evaluare și aprobare în conformitate cu articolul 24.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
Articolul 24 Evaluarea planurilor de performanță (1) Comisia evaluează proiectele de planuri de performanță adoptate menționate la articolul 23, inclusiv coerența țințelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută cu țințele de performanță la nivelul Uniunii, în conformitate cu criteriile și condițiile prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 28 litera (b), precum și alocarea costurilor comune între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală în conformitate cu principiile generale menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (l). Evaluarea coerenței țințelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută cu țințele de performanță la nivelul Uniunii ține seama de îmbunătățirile la nivel de performanță de-a lungul timpului. Comisia revizuieste țințele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală prin prisma elementelor specificate în actul de punere în aplicare menționat la articolul 28 litera (b).	Secțiunea a 10 - a Evaluarea planurilor de performanță 57. Mecanismul de evaluare a planurilor de performanță va fi reglementat prin acte normative specifice aprobate de Guvern.	Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(2) Atunci când evaluează coerența țințelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută cu țințele de performanță la nivelul Uniunii, Comisia ține seama în mod corespunzător de circumstanțele locale și de interdependențele dintre domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 21 alineatul (3) litera (a).		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
Comisia poate permite, în cazul serviciilor de navigație aeriană de rută, o abatere a țințelor de performanță de la țințele de performanță la nivelul Uniunii în ceea ce privește un domeniu-cheie de performanță, în cazul în care acest lucru este considerat necesar și proporțional pentru a asigura coerența țințelor de performanță pentru serviciile respective cu țințele de performanță la nivelul Uniunii în ceea ce privește alte domenii-cheie de performanță.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
(3) În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță adoptat îndeplinește criteriile și condițiile menționate la articolul 24 alineatul (1) și prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 28 litera (b), coroborate cu alineatul (2) de la prezentul articol, Comisia adoptă un act de punere în aplicare vizând aprobarea respectivului proiect. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 48 alineatul (2).		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(4) În cazul în care constată că există îndoieli cu privire la conformitatea proiectului de plan de performanță adoptat cu criteriile și condițiile respective, coroborate cu alineatul (2) de la prezentul articol, Comisia inițiază o examinare detaliată a respectivului proiect de plan de performanță, solicitând informații suplimentare din partea statului membru în cauză, dacă este necesar.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
(5) În cazul în care, după efectuarea examinării detaliate, Comisia constată că proiectul de plan de performanță adoptat îndeplinește criteriile și condițiile respective coroborate cu alineatul (2) de la prezentul articol, aceasta adoptă un act de punere în aplicare vizând aprobarea respectivului proiect. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 48 alineatul (2).		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță adoptat nu îndeplinește criteriile și condițiile respective, Comisia adoptă un act de punere în aplicare sub forma unei decizii prin care solicită statului membru în cauză să prezinte un proiect revizuit de plan de performanță care să respecte criteriile și condițiile respective și, după caz, prin care stabilește măsurile corective ce trebuie să fie luate de statul membru respectiv. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Statul membru în cauză comunică Comisiei măsurile pe care le-a luat în temeiul deciziei respective, precum și informații care demonstrează că măsurile respective sunt conforme cu decizia respectivă.			
În cazul în care constată că măsurile respective sunt suficiente pentru a asigura respectarea deciziei sale, Comisia notifică acest lucru statului membru în cauză și adoptă un act de punere în aplicare vizând aprobarea proiectului de plan de performanță. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 48 alineatul (2).		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
În cazul în care constată că măsurile respective nu sunt suficiente pentru a asigura respectarea deciziei, Comisia notifică acest lucru statului membru în cauză.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
Comisia ia măsuri, după caz, pentru a remedia neconformitatea, inclusiv prin intermediul acțiunilor prevăzute la articolul 258 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
(6) Statele membre în cauză adoptă ca planuri definitive proiectele de planuri de performanță aprobate de Comisie în conformitate cu prezentul articol și le pun la dispoziția publicului, fără a aduce atingere articolului 52 alineatul (3).		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
Articolul 25 Monitorizarea performanței	Secțiunea a 11 - a Monitorizarea performanței	Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(1) Autoritatea națională de supraveghere evaluează, în colaborare cu autoritatea națională competentă, fără a aduce atingere dispozițiilor naționale care decurg din articolul 4 alineatul (5), dacă serviciile de navigație aeriană furnizate în spațiul aerian aflat în responsabilitatea lor îndeplinesc țintele de performanță cuprinse în planurile de performanță aprobate în conformitate cu articolul 24 și dacă planurile respective au fost puse în aplicare în mod corect și pune în aplicare schemele de stimulente menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (i).	58. Mecanismul de monitorizare a performanței va fi reglementat prin acte normative specifice aprobate de Guvern.		
(2) Autoritatea națională de supraveghere întocmește rapoarte periodice referitoare la monitorizarea performanței serviciilor de navigație aeriană furnizate de furnizorii de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 și le pune la dispoziția Comisiei. Rezultatele evaluărilor respective sunt puse la dispoziția publicului fără a se aduce atingere articolului 52 alineatul (3).		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
Furnizorii de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 furnizează autorității naționale de supraveghere informațiile și datele necesare pentru o astfel de monitorizare. Acestea includ informații și date legate de costurile reale ale serviciilor furnizate și achiziționate și veniturile conexe.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(3) În măsura în care furnizorul de servicii de navigație aeriană dispune de mijloace rezonabile pentru a atenua impactul factorilor externi, în cazul în care țintele de performanță cuprinse în planurile de performanță nu sunt atinse sau planul de performanță nu este pus în aplicare în mod corect, autoritatea națională de supraveghere impune luarea de măsuri corective de către furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză. Aceste măsuri corective sunt adecvate pentru a îmbunătăți performanța și sunt proporționale, în special având în vedere interdependențele cu siguranța și între domeniile de performanță, precum și impactul asupra rețelei.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
În cazul în care măsurile corective impuse nu sunt aplicate în mod corespunzător, statul membru în cauză ia măsurile adecvate și informează Comisia. În cazul unei performanțe insuficiente persistente, Comisia poate lua măsuri în conformitate cu articolul 34 alineatele (2) și (3).		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
(4) Comisia monitorizează performanța furnizării de servicii de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea pe baza rapoartelor autorităților naționale de supraveghere și a analizei datelor primite și evaluează periodic realizarea globală a țăintelor de performanță la nivelul Uniunii și prezintă rezultatele comitetului menționat la articolul 48 alineatul (1).		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
Articolul 26 Planul de performanță al rețelei	-	Incompatibil	Va fi aplicabil la aderarea RM la UE.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(1) Administratorul de rețea întocmește, pentru fiecare perioadă de referință, în conformitate cu procesul decizional în colaborare menționat la articolul 38 alineatul (11), un proiect de plan de performanță al rețelei.			
Proiectul de plan de performanță al rețelei este elaborat după stabilirea țăntelor de performanță la nivelul Uniunii și înainte de debutul perioadei de referință în cauză. Acesta cuprinde ținte de performanță în domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 21 alineatul (3) litera (a).		Incompatibil	Va fi aplicabil la aderarea RM la UE.
(2) Proiectul de plan de performanță al rețelei este prezentat Comisiei spre evaluare și adoptare.		Incompatibil	Va fi aplicabil la aderarea RM la UE.
(3) Comisia evaluează proiectul de plan de performanță al rețelei, pe baza următoarelor criterii esențiale: (a) evaluarea îmbunătățirilor la nivel de performanță de-a lungul timpului, pe perioada de referință vizată de planul de performanță și pe perioada care cuprinde atât perioada de referință precedentă, cât și perioada de referință vizată de planul de performanță, precum și a contribuției la țintele de performanță la nivelul Uniunii; (b) caracterul complet și coerența proiectului de plan de performanță al rețelei în ceea ce privește datele și documentele justificative,		Incompatibil	Va fi aplicabil la aderarea RM la UE.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
inclusiv principalele ipoteze folosite și previziunile în materie de trafic.			
(4) În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță al rețelei este complet și arată îmbunătățiri adecvate la nivel de performanță, Comisia adoptă proiectul de plan de performanță al rețelei ca plan definitiv. În caz contrar, Comisia solicită administratorului de rețea să prezinte un proiect revizuit de plan de performanță al rețelei.		Incompatibil	Va fi aplicabil la aderarea RM la UE.
Articolul 27 Revizuirea țintelor de performanță și a planurilor de performanță în cursul unei perioade de referință (1) În cazul în care, în cursul unei perioade de referință, țintele de performanță la nivelul Uniunii nu mai sunt adecvate, din cauza modificării semnificative a circumstanțelor sau a considerentelor de siguranță și în cazul în care revizuirea unuia sau a mai multor ținte este necesară și proporțională, Comisia revizuieste țintele de performanță la nivelul Uniunii. În cazul unei astfel de decizii se aplică articolul 22. În cazul în care, în urma revizuirii, țintele de performanță cuprinse în planurile de performanță adoptate în temeiul articolului 24 alineatul (6) nu mai sunt coerente cu țintele de performanță la nivelul Uniunii, autoritățile naționale de supraveghere revizuiesc planurile respective în ceea ce privește țintele de	Secțiunea a 12 – a Revizuirea țintelor de performanță și a planurilor de performanță în cursul unei perioade de referință 59. Mecanismul de revizuire a țintelor de performanță și a planurilor de performanță în cursul unei perioade de referință va fi reglementat prin acte normative specifice aprobate de Guvern.	Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
performanță în cauză. Articolele 23, 24 și 25 se aplică revizuirii planurilor respective. Consultarea menționată la articolul 23 alineatul (8) poate fi limitată, în sensul prezentului paragraf, la țintele de performanță și la părțile din proiectele de planuri de performanță care sunt afectate direct sau indirect de revizuire. În urma revizuirii menționate la primul paragraf, autoritățile naționale de supraveghere elaborează noi proiecte de planuri de performanță, cărora li se aplică articolele 23, 24 și 25. Administratorul de rețea elaborează un nou proiect de plan de performanță al rețelei, căruia i se aplică articolul 26.			
(2) Decizia privind țintele revizuite de performanță la nivelul Uniunii menționată la alineatul (1) include dispoziții tranzitorii pentru perioada până când devin aplicabile planurile de performanță revizuite definitive. Țintele revizuite de performanță la nivelul Uniunii și dispozițiile tranzitorii nu se aplică retroactiv.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
(3) În cazul unei crize de rețea, cum ar fi conflictele geopolitice, crizele sanitare sau dezastrele naturale, care împiedică furnizarea de previziuni fiabile în materie de trafic, dispozițiile tranzitorii adoptate de Comisie în conformitate cu alineatul (2) pot include suspendarea temporară sau adaptarea sistemului de performanță până la încheierea		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
crizei de rețea și până când devin disponibile noi previziuni fiabile. Într-un astfel de caz, Comisia definește condițiile aferente, inclusiv adaptările necesare ale tarifelor aplicabile, în decizia menționată la alineatul (1).			
(4) Sub rezerva aprobării de către Comisie, statele membre pot revizui unul sau mai multe dintre țintele de performanță în cursul unei perioade de referință, în cazul în care se ating pragurile de alertă sau în cazul în care se demonstrează că datele, ipotezele și motivele inițiale care stau la baza țăintelor de performanță nu mai sunt corecte într-o măsură semnificativă și durabilă, din cauza unor circumstanțe care nu puteau fi prevăzute la momentul adoptării planului de performanță. Comisia aprobă această revizuire în cazul în care ajunge la concluzia că revizuirea este necesară și proporțională, iar țăintele de performanță revizuite sunt coerente cu țăintele de performanță la nivelul Uniunii. În acest caz, statele membre revizuiesc planurile de performanță în ceea ce privește țăintele în cauză, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolele 23 și 24. Consultarea menționată la articolul 23 alineatul (8) poate fi limitată, în sensul prezentului alineat, la țăintele de performanță și la părțile din planurile de performanță care sunt afectate direct sau indirect de revizuire.		Parțial compatibil	Va fi elaborat după intrarea în vigoare a Regulamentului.
Articolul 28	Secțiunea a 13 - a	Parțial compatibil	Mecanismul de punere în aplicare a sistemului de

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Punerea în aplicare a sistemului de performanță Pentru punerea în aplicare a sistemului de performanță, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc cerințe detaliate și proceduri în ceea ce privește articolul 21 alineatul (4) și articolele 22-27, în special în ceea ce privește: (a) pregătirea, elaborarea, evaluarea, aprobarea și revizuirea planurilor de performanță; (b) stabilirea țăintelor de performanță, a criteriilor și a condițiilor pentru evaluarea acestora, inclusiv pentru evaluarea coerenței țăintelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută cu țăintele de performanță la nivelul Uniunii, precum și a unei metodologii de definire a valorilor obținute prin defalcare; (c) principiile generale de alocare a costurilor comune între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală, astfel cum se menționează la articolul 21 alineatul (4) litera (l); (d) monitorizarea planurilor de performanță, a performanței funcțiilor de rețea, mecanismele de alertă pentru revizuirea planurilor și a țăintelor de performanță și pentru revizuirea țăintelor de performanță la nivelul Uniunii în cursul unei perioade de referință și dispunerea	Punerea în aplicare a sistemului de performanță 60. Mecanismul de punere în aplicare a sistemului de performanță va fi reglementat prin acte normative specifice aprobate de Guvern.		performanță va fi stabilit de Guvern.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
de măsuri corective, astfel cum se menționează la articolul 21 alineatul (4) și la articolele 23, 24, 25 și 27; (e) calendarele pentru toate procedurile; (f) un mecanism de gestionare a evenimentelor, menționat la articolul 21 alineatul (4) litera (m); (g) stabilirea indicatorilor-cheie de performanță și a indicatorilor utilizați pentru monitorizare. Comisia este împuternicită să stabilească indicatori-cheie de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală în domeniul-cheie de performanță al climei și mediului atunci când va fi posibilă stabilirea unor indicatori valizi, fiabili și măsurabili. Acești indicatori trebuie să fie cel puțin capabili să demonstreze și să măsoare impactul în domeniul respectiv care poate fi influențat direct de furnizorii de servicii de navigație aeriană; (h) metodologia de analiză comparativă; (i) schemele de stimulente; (j) condițiile de stabilire a planurilor de performanță comune. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).			
Articolul 29 Principii aplicabile sistemului de tarificare (1) Fără a aduce atingere posibilității statelor membre de a finanța furnizarea serviciilor de navigație aeriană care fac obiectul prezentului articol din fonduri publice, în măsura în care acest lucru este în conformitate cu normele privind concurența prevăzute de tratat, după caz, se stabilesc, se impun și se percep utilizatorilor spațiului aerian tarife pentru serviciile de navigație aeriană. Sistemul de tarificare instituit în temeiul prezentului articol și al articolelor 30-32 este în conformitate cu articolul 15 din Convenția de la Chicago. În cazul tarifelor de rută, se asigură coerența dintre sistemul de tarificare instituit în temeiul prezentului regulament și al actelor de punere în aplicare menționate la articolul 33 și sistemul de tarificare al EUROCONTROL pentru tarifele de rută.	Secțiunea a 14 - a Principii aplicabile sistemului de tarificare 61. Sistemul de tarificare este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă
(2) Articolele 29-36 nu se aplică serviciilor de navigație aeriană terminală furnizate în aeroporturi care sunt situate pe teritoriul statelor membre cărora li se aplică tratatul și în care se înregistrează mai puțin de 80 000 de mișcări de transport aerian pe an efectuate conform IFR. Cu toate acestea, un stat membru poate decide că aceste servicii de	Secțiunea a 14 – a Principii aplicabile sistemului de tarificare 61. Sistemul de tarificare este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
navigație aeriană terminală fac obiectul articolelor respective.			
(3) Tarifele se bazează pe costurile suportate de furnizorii de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 în legătură cu serviciile și funcțiile asigurate utilizatorilor spațiului aerian pe perioade de referință fixe, astfel cum sunt definite la articolul 21 alineatul (3). Aceste costuri pot include o rentabilitate rezonabilă a activelor.	Secțiunea a 14 – a Principii aplicabile sistemului de tarifyare 61. Sistemul de tarifyare este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă
(4) Tarifele încurajează furnizarea în condiții de siguranță, eficiență, eficacitate și durabilitate a serviciilor de navigație aeriană în vederea atingerii unui înalt nivel de siguranță și de eficiență din punctul de vedere al costurilor, reducând totodată impactul aviației asupra mediului.	Secțiunea a 14 – a Principii aplicabile sistemului de tarifyare 61. Sistemul de tarifyare este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă
(5) Veniturile încasate de un furnizor de servicii de navigație aeriană desemnat în temeiul articolelor 8 și 10 din tarifele impuse utilizatorilor spațiului aerian în conformitate cu prezentul articol nu pot fi utilizate pentru a finanța servicii pe care respectivul furnizor de servicii de navigație aeriană le furnizează în condiții de piață în conformitate cu articolul 11 sau pentru a finanța orice altă activitate comercială desfășurată de furnizorul respectiv.	Secțiunea a 14 – a Principii aplicabile sistemului de tarifyare 61. Sistemul de tarifyare este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă
(6) Datele financiare referitoare la costurile determinate, la costurile reale și la veniturile	Secțiunea a 14 – a	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
conexe ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană desemnați se raportează autorităților naționale de supraveghere. Pentru a permite Comisiei să îndeplinească sarcinile care îi revin în temeiul prezentului regulament, autoritățile naționale de supraveghere raportează aceste date Comisiei în conformitate cu modalitățile definite în actul de punere în aplicare menționat la articolul 33. Datele financiare privind costurile determinate, costurile reale și veniturile conexe sunt puse la dispoziția utilizatorilor spațiului aerian și se publică în conformitate cu articolul 52 alineatul (3).	Principii aplicabile sistemului de tarificare 61. Sistemul de tarificare este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.		
Articolul 30 Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor (1) Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană constau în costurile determinate, astfel cum sunt stabilite în planurile de performanță adoptate în conformitate cu articolul 24 alineatul (6), aferente furnizării serviciilor respective în zona tarifară de rută și în zona tarifară terminală în cauză.	Secțiunea a 15 – a Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor 62. Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă
(2) Costurile determinate menționate la alineatul (1) includ costurile infrastructurilor și serviciilor relevante, costurile capitalului și amortizarea activelor, precum și costurile de întreținere, operare, gestionare și administrare, inclusiv costurile cu personalul.	Secțiunea a 15 – a Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor 62. Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.		
(3) Costurile determinate menționate la alineatul (1) includ, deopotrivă, următoarele costuri: (a) costurile legate de supravegherea serviciilor de navigație aeriană suportate de autoritățile naționale de supraveghere, de autoritățile naționale competente și de alte autorități naționale cărora statele membre le-au încredințat sarcini în legătură cu prezentul regulament și cu Regulamentul (UE) 2018/1139, în cazul în care statul membru decide astfel; (b) costurile suportate de furnizorii de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 în legătură cu furnizarea serviciilor de navigație aeriană și cu funcțiile de rețea; (c) costurile care decurg din Convenția internațională EUROCONTROL privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene din 13 decembrie 1960, astfel cum a fost modificată ultima dată, în cazul în care statul membru decide astfel.	Secțiunea a 15 – a Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor 62. Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă
(4) Costurile determinate nu includ costurile sancțiunilor impuse de statele membre în conformitate cu articolul 53.	Secțiunea a 15 – a Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	62. Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.		
(5) Costurile aferente atât serviciilor de navigație aeriană de rută, cât și serviciilor de navigație aeriană terminală se alocă conform principiilor generale menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (l). Nu se permit subvenții încrucișate între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală. Se permit subvențiile încrucișate între diferite servicii de navigație aeriană din cadrul uneia dintre cele două categorii menționate numai dacă sunt justificate din motive obiective și sub rezerva identificării transparente în conformitate cu articolul 36 alineatul (3).	Secțiunea a 15 – a Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor 62. Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă
(6) Furnizorii de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 furnizează autorității naționale de supraveghere detalii privind baza lor de cost. În acest scop, costurile se defalcă făcându-se distincție între costurile cu personalul, alte costuri de funcționare decât costurile cu personalul, costurile de amortizare, costurile capitalului, costurile excepționale și costurile menționate la articolul 30 alineatul (3). Pentru a permite Comisiei să îndeplinească sarcinile care îi revin în temeiul prezentului regulament, autoritatea națională de	Secțiunea a 15 – a Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor 62. Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
supraveghere furnizează aceste informații Comisiei în conformitate cu modalitățile definite în actul de punere în aplicare menționat la articolul 33.			
Articolul 31 Zona tarifară și ratele unitare (1) Ratele unitare se stabilesc, per an calendaristic și per zonă tarifară, pe baza costurilor determinate și a previziunilor în materie de trafic din planurile de performanță, precum și pe baza ajustărilor aplicabile rezultate din anii anteriori și a altor venituri, în special fonduri publice, inclusiv sprijin financiar din partea programelor de asistență ale Uniunii.	Secțiunea a 16 - a Zona tarifară și ratele unitare 63. Zona tarifară și ratele unitară tarifelor este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă
(2) Fără a aduce atingere articolului 30 alineatul (5), statele membre definesc, înainte de începerea unei perioade de referință, zonele tarifare pentru serviciile de navigație aeriană și identifică furnizorii de servicii de trafic aerian care intră în sfera de aplicare a fiecărei zone tarifare. Comisia adoptă un act de punere în aplicare pentru a stabili condițiile în care statele membre pot modifica sau stabili o nouă zonă tarifară terminală în cursul unei perioade de referință. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).	Secțiunea a 16 - a Zona tarifară și ratele unitare 63. Zona tarifară și ratele unitară tarifelor este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă
(3) Ratele unitare se stabilesc de către statele membre și fac obiectul verificării de către Comisie pentru a se stabili dacă sunt conforme	Secțiunea a 16 - a Zona tarifară și ratele unitare	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
cu articolul 29, cu articolul 30 și cu prezentul articol. În cazul în care Comisia constată că o rată unitară nu îndeplinește cerințele menționate, respectiva rată unitară este revizuită în mod corespunzător de statul membru în cauză și este modificată astfel încât să îndeplinească cerințele respective. Ratele unitare se publică.	63. Zona tarifară și ratele unitară tarifelor este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.		
(4) Statele membre pot defini zone tarifare comune și, în astfel de cazuri, stabilesc rate unitare comune pentru zonele tarifare respective.	Secțiunea a 16 - a Zona tarifară și ratele unitare 63. Zona tarifară și ratele unitară tarifelor este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă
Articolul 32 Stabilirea tarifelor (1) Se percep tarife utilizatorilor spațiului aerian pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană, în condiții nediscriminatorii, luându-se în considerare capacitățile productive relative ale diferitelor tipuri de aeronave în cauză. La impunerea de tarife diferiților utilizatori ai spațiului aerian pentru utilizarea aceluiași serviciu, nu se face distincție cu privire la naționalitatea sau categoria utilizatorului.	Secțiunea a 17 - a Stabilirea tarifelor 64. Stabilirea tarifelor se efectuează în conformitate cu Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(2) Tariful de rută pentru serviciile de navigație aeriană pentru un zbor dat într-o zonă tarifară de rută dată se calculează pe baza ratei unitare stabilite pentru respectiva zonă tarifară de rută și a unităților de servicii de rută pentru zborul respectiv.	Secțiunea a 17 - a Stabilirea tarifelor 64. Stabilirea tarifelor se efectuează în conformitate cu Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă
(3) Tariful pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru un zbor dat într-o zonă tarifară terminală dată se calculează pe baza ratei unitare stabilite pentru respectiva zonă tarifară terminală și a unităților de servicii de navigație aeriană terminală pentru zborul respectiv. În scopul calculării tarifului de navigație aeriană terminală, apropierea și plecarea unui zbor se consideră ca fiind un singur zbor.	Secțiunea a 17 - a Stabilirea tarifelor 64. Stabilirea tarifelor se efectuează în conformitate cu Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă
(4) Anumiți utilizatori ai spațiului aerian sau anumite zboruri pot face obiectul unei exceptări de la plata tarifelor de navigație aeriană, în special utilizatorii care folosesc aeronave ușoare și aeronave de stat sau zborurile care sunt operate cu astfel de aeronave, cu condiția de a acoperi costul unei astfel de exceptări din alte resurse și de a nu-l transfera asupra altor utilizatori ai spațiului aerian.	Secțiunea a 17 - a Stabilirea tarifelor 64. Stabilirea tarifelor se efectuează în conformitate cu Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă
(5) Comisia, în consultare cu statele membre, cu furnizorii de servicii de trafic aerian și cu utilizatorii spațiului aerian, realizează un studiu privind contribuția modulării tarifelor	Secțiunea a 17 - a Stabilirea tarifelor	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
la realizarea obiectivelor Cerului unic european, astfel cum sunt definite la articolul 1 alineatul (1) din prezentul regulament, și ale Regulamentului (UE) 2021/1119. Acest studiu evaluează, de asemenea, fezabilitatea modulării respective și impactul său asupra traficului aerian, a furnizării de servicii, a costurilor administrative și a părților interesate.	64. Stabilirea tarifelor se efectuează în conformitate cu Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.		
(6) Rezultatul studiului menționat la alineatul (5) din prezentul articol va furniza Comisiei informațiile esențiale pentru a stabili dacă să adopte un act de punere în aplicare în conformitate cu articolul 48 alineatul (3), vizând asigurarea aplicării uniforme a modulării tarifelor de rută pentru a încuraja utilizatorii spațiului aerian să sprijine îmbunătățirile la nivelul performanței climatice și de mediu, cum ar fi prin utilizarea celei mai eficiente rute disponibile din punctul de vedere al consumului de combustibil, utilizarea sporită a tehnologiilor alternative de propulsie curată, inclusiv a combustibililor alternativi durabili, menținând în același timp un nivel optim de siguranță.	Secțiunea a 17 - a Stabilirea tarifelor 64. Stabilirea tarifelor se efectuează în conformitate cu Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă
(7) Modularea menționată la alineatul (6) constă în avantaje sau dezavantaje financiare și este neutră din punctul de vedere al veniturilor pentru furnizorii de servicii de trafic aerian.	Secțiunea a 17 - a Stabilirea tarifelor 64. Stabilirea tarifelor se efectuează în conformitate cu Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.		
(8) În plus față de modularea tarifelor menționată la alineatul (6), statele membre pot modula tarifele pentru a încuraja furnizorii de servicii de trafic aerian și utilizatorii spațiului aerian să sprijine îmbunătățirea calității serviciilor, cum ar fi creșterea capacității, reducerea întârzierilor și dezvoltarea durabilă.	Secțiunea a 17 - a Stabilirea tarifelor 64. Stabilirea tarifelor se efectuează în conformitate cu Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă
Articolul 33 Punerea în aplicare a sistemului de tarificare Pentru punerea în aplicare a sistemului de tarificare, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc cerințe detaliate și proceduri în ceea ce privește articolele 29-32, îndeosebi în ceea ce privește bazele de cost și costurile determinate, stabilirea ratelor unitare, mecanismele de partajare a riscurilor și modularea tarifelor, precum și modalitățile pentru transmiterea datelor către Comisie de către autoritățile naționale de supraveghere. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).	Secțiunea a 18 – a Punerea în aplicare a sistemului de tarificare și Evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarificare 65. Punerea în aplicare a sistemului de tarificare și Evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarificare este reglementată de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă
Articolul 34 Evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarificare	Secțiunea a 18 – a Punerea în aplicare a sistemului de tarificare și Evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarificare	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(1) Comisia evaluează periodic conformarea statelor membre cu articolele 21-27 și 29-32 și cu actele de punere în aplicare menționate la articolele 28 și 33. Atunci când efectuează această evaluare, Comisia apreciază dacă statele membre asigură, în conformitate cu obligația lor de cooperare loială, respectarea de către furnizorii de servicii de navigație aeriană a obligațiilor care le revin în temeiul articolelor respective. Comisia acționează cu consultarea PRB și a autorităților naționale de supraveghere.	65. Punerea în aplicare a sistemului de tarificare și Evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarificare este reglementată de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.		
(2) Atunci când are indicii privind neconformarea cu dispozițiile menționate la alineatul (1), Comisia poate demara o investigație. Ea încheie investigația în termen de patru luni, după audierea statului membru și a autorității naționale de supraveghere în cauză.	Secțiunea a 18 – a Punerea în aplicare a sistemului de tarificare și Evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarificare 65. Punerea în aplicare a sistemului de tarificare și Evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarificare este reglementată de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.	Compatibil	Lipsă
(3) Fără a aduce atingere articolului 52 alineatul (1), Comisia comunică rezultatele investigației sale statului membru și, după caz, furnizorilor de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 în cauză și poate emite un aviz cu privire la conformarea sau neconformarea statului	Secțiunea a 18 – a Punerea în aplicare a sistemului de tarificare și Evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarificare	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
membru respectiv cu articolele 21-27 și 29-32 și cu actele de punere în aplicare menționate la articolele 28 și 33. Aceasta notifică respectivul aviz statului membru în cauză.	65. Punerea în aplicare a sistemului de tarificare și Evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarificare este reglementată de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 /2016.		
Articolul 35 Aplicarea sistemelor de performanță și de tarificare în cazul forțelor militare (1) Articolele 21-34 nu se aplică forțelor militare care furnizează servicii de navigație aeriană în principal mișcărilor aeronavelor, altele decât traficul aerian general. Cu toate acestea, statele membre pot decide să aplice articolele respective forțelor militare care furnizează servicii de navigație aeriană în principal mișcărilor aeronavelor, altele decât traficul aerian general. În cazul în care dispozițiile articolelor 21-34 nu se aplică forțelor militare care furnizează servicii de navigație aeriană, costurile serviciilor conexe nu fac parte din costurile determinate menționate la articolul 30 alineatul (1).	-	Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.
(2) Articolele 21-34 se aplică forțelor militare care furnizează servicii de navigație aeriană în principal traficului aerian general în ceea ce		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
privește serviciile furnizate traficului aerian general.			
Articolul 36 Transparența situației contabile a furnizorilor de servicii de navigație aeriană (1) Anual, furnizorii de servicii de navigație aeriană, indiferent de sistemul de proprietate sau de structurile lor juridice, întocmesc și fac publică situația contabilă. Aceasta este conformă cu standardele contabile internaționale adoptate de Uniune. În cazul în care, din cauza statutului juridic al furnizorului de servicii de navigație aeriană, nu este posibilă conformitatea deplină cu standardele contabile internaționale, furnizorul asigură un nivel cât mai mare de conformitate cu aceste standarde. Furnizorii de servicii de navigație aeriană publică un raport anual și sunt auditați cu regularitate de un auditor independent în ceea ce privește situația contabilă menționată la prezentul alineat.		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE
(2) Autoritățile naționale de supraveghere au dreptul de a avea acces la situațiile contabile ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană aflați sub supravegherea lor. Statele membre pot decide să acorde acces la aceste situații contabile și autorităților naționale de supraveghere din alte state membre. În cazul în care acest lucru este necesar pentru a permite Comisiei să îndeplinească sarcinile		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
care îi revin în temeiul prezentului regulament, autoritățile naționale de supraveghere furnizează aceste informații Comisiei.			
(3) Furnizorii de servicii de navigație aeriană țin, în contabilitatea internă, evidențe contabile separate pentru fiecare serviciu de navigație aeriană, la fel cum ar trebui să procedeze dacă serviciile respective ar fi executate de întreprinderi separate, în vederea evitării discriminării, a subvenționării încrucișate și a denaturării concurenței. Un furnizor de servicii de navigație aeriană ține, de asemenea, o evidență contabilă separată pentru fiecare activitate în cazul căreia: (a) furnizează servicii de navigație aeriană achiziționate în conformitate cu articolul 11 alineatele (1) și (2) și servicii de navigație aeriană care nu intră sub incidența dispoziției respective; (b) furnizează servicii de navigație aeriană și desfășoară alte activități, indiferent de natura lor, inclusiv servicii CIS; (c) furnizează servicii de navigație aeriană în Uniune și în țări terțe. Costurile determinate și costurile reale generate de serviciile de navigație aeriană se defalcă pe categorii de costuri în conformitate cu articolul 30 alineatul (6) și se pun la		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
dispoziția publicului, fără a se aduce atingere articolului 52 alineatul (3).			
(4) Datele financiare raportate în conformitate cu articolul 29 alineatul (6) și alte informații relevante pentru calcularea ratelor unitare fac obiectul auditării sau al verificării de către autoritatea națională de supraveghere sau de către o entitate independentă de furnizorul de servicii de navigație aeriană în cauză, precum și al aprobării de către autoritatea națională de supraveghere. Concluziile auditului respectiv sunt puse la dispoziția publicului fără a se aduce atingere articolului 52 alineatul (3).		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.
CAPITOLUL IV MANAGEMENTUL REȚELEI Articolul 37 Funcțiile de rețea (1) Funcțiile rețelei de management al traficului aerian conduc la utilizarea durabilă și eficientă a spațiului aerian și a resurselor limitate. Totodată, ele asigură faptul că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza traiectorii și profiluri de zbor optimizate pentru mediu și climă, permițând, în același timp, accesul echitabil și rezonabil la spațiul aerian și la serviciile de navigație aeriană și reducând la minimum congestionarea. Funcțiile de rețea prevăzute la alineatul (2) din prezentul articol sprijină accesul neîntrerupt al utilizatorilor spațiului aerian la serviciile de	-	Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
navigație aeriană, precum și atingerea țințelor de performanță la nivelul Uniunii menționate la articolul 21 alineatul (3) litera (b), și se bazează pe cerințe operaționale. Punerea în aplicare a respectivelor funcții de rețea respectă dispozițiile articolului 1 și nu aduce atingere suveranității statelor membre asupra spațiului lor aerian și nici cerințelor acestora din urmă în materie de ordine publică, siguranță publică și apărare.			
(2) Funcțiile de rețea menționate la alineatul (1) sunt următoarele: (a) proiectarea și utilizarea structurilor de spațiu aerian în întreaga Uniune, cu scopul de a oferi nivelul necesar de siguranță, capacitate, flexibilitate, capacitate de reacție, performanță de mediu, ținând seama în mod corespunzător de nevoile în materie de securitate și apărare și fără a aduce atingere responsabilităților statelor membre în ceea ce privește rutele și structurile de spațiu aerian pentru spațiul aerian de care sunt responsabile; (b) ATFM; (c) coordonarea resurselor limitate în cadrul benzilor de frecvență pentru aviație utilizate de traficul aerian general, în special a frecvențelor radio, precum și coordonarea codurilor de transponder radar;		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(d) facilitarea delegării furnizării de servicii de trafic aerian prin cooperarea cu furnizorii de servicii de trafic aerian și cu autoritățile statelor membre; (e) furnizarea capacității de control al traficului aerian în rețea în conformitate cu angajamentele stabilite în NOP, în vederea îndeplinirii cerințelor de performanță operațională a rețelei și a valorilor de referință locale; (f) managementul crizelor de rețea; (g) atribuirea întârzierilor ATFM; (h) managementul planificării, monitorizării și coordonării activităților de implementare a instalării infrastructurii în rețeaua europeană de management al traficului aerian, în conformitate cu Planul general european pentru ATM, ținând seama de nevoile operaționale și de procedurile operaționale asociate; (i) monitorizarea funcționării infrastructurii rețelei europene de management al traficului aerian.			
(3) Statele membre și toate părțile operaționale interesate relevante execută funcții de rețea cu contribuția administratorului de rețea astfel cum este definit la articolul 38 alineatul (6) și în actul		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
de punere în aplicare menționat la articolul 38 alineatul (10).			
(4) Funcțiile prevăzute la alineatul (2) nu implică adoptarea de măsuri obligatorii cu un domeniu de aplicare general sau exercitarea unei puteri politice discreționare. Acestea se exercită în coordonare cu autoritățile civile și militare, în special în conformitate cu procedurile convenite referitoare la utilizarea flexibilă a spațiului aerian. Măsurile luate pentru punerea în aplicare a funcțiilor menționate la alineatul (2) sunt de natură pur operațională sau tehnică și țin seama de specificitățile statelor membre.		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.
(5) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea dispozițiilor menționate la prezentul articol, Comisia adoptă, în vederea realizării obiectivelor prevăzute la articolul 1, acte de punere în aplicare, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3), prin care stabilește norme detaliate privind executarea funcțiilor de rețea, inclusiv privind managementul crizelor.		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.
Articolul 38 Administratorul de rețea (1) În vederea realizării obiectivelor menționate la articolul 37 alineatul (1) din prezentul regulament, Comisia, sprijinită de agenție, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139, se asigură că administratorul de rețea contribuie la executarea funcțiilor de	-	Incompatibil	Va deveni aplicabil la aderarea RM la UE.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
rețea prevăzute la articolul 37 alineatul (2) din prezentul regulament, prin îndeplinirea sarcinilor menționate la alineatul (6) din prezentul articol. Comisia supraveghează îndeplinirea corespunzătoare a sarcinilor administratorului de rețea.			
(2) Comisia numește un organism independent, imparțial și competent care să îndeplinească sarcinile administratorului de rețea.		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.
(3) În acest scop, Comisia adoptă un act de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3). Decizia de numire în cauză include condițiile numirii, inclusiv în ceea ce privește finanțarea administratorului de rețea.		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.
(4) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea dispozițiilor menționate la alineatul (2), Comisia adoptă, în vederea realizării obiectivelor stabilite la articolul 1, acte de punere în aplicare care prevăd dispoziții detaliate care cuprind: (a) cerințele și procedurile de numire; (b) cerințe legate de independență; (c) cerințe legate de expertiză; (d) finanțarea;		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(e) supravegherea de către Comisie a executării de către administratorul de rețea a sarcinilor care îi revin; (f) cerințe pentru măsurarea performanței administratorului de rețea. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).			
(5) Administratorul de rețea își execută sarcinile în mod imparțial și eficient din punctul de vedere al costurilor, face obiectul unei guvernante adecvate și este independent. În cazul în care organismul competent numit drept administrator de rețea îndeplinește și funcții de reglementare, se asigură separarea organizațională a acestor funcții. La executarea sarcinilor care îi revin, administratorul de rețea ia în considerare necesitățile întregii rețele ATM, protejând în același timp capabilitățile de apărare, și implică pe deplin toate părțile operaționale interesate.		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.
(6) La aplicarea actului de punere în aplicare menționat la alineatul (3) din prezentul articol, administratorul de rețea contribuie, în limitele prevăzute la articolul 37 alineatul (4), la executarea funcțiilor de rețea prin următoarele sarcini:		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) stabilirea planului de administrare a rețelei și pregătirea planului strategic al rețelei; (b) sprijinirea configurării și coordonării utilizării structurilor de spațiu aerian; (c) facilitarea delegării furnizării de servicii de trafic aerian în cazul în care acest lucru este aprobat de statele membre în cauză, prin sprijinirea statelor membre și a furnizorilor de servicii de trafic aerian în cauză, ținând seama de acordurile necesare pentru coordonarea traficului aerian general și operațional și de necesitatea de a menține o coordonare adecvată în structurile relevante de spațiu aerian; (d) coordonarea și sprijinul pentru furnizarea capacității de control al traficului aerian în rețea în conformitate cu angajamentele stabilite în NOP, în vederea îndeplinirii cerințelor de performanță operațională a rețelei și a valorilor de referință locale; (e) coordonarea și sprijinul pentru managementul crizelor de rețea; (f) coordonarea resurselor limitate în cadrul benzilor de frecvență pentru aviație utilizate de traficul aerian general, în special a frecvențelor radio, precum și coordonarea codurilor de transponder radar;			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(g) coordonarea ATFM și furnizarea, organizarea și operarea unității centrale de ATFM; (h) elaborarea de proceduri și organizarea proceselor de atribuire a întârzierilor ATFM prin intermediul procesului decizional în colaborare; (i) coordonarea, monitorizarea și sprijinirea activităților de planificare și punere în aplicare aferente instalării infrastructurii în rețeaua europeană de management al traficului aerian, în parteneriat cu părțile operaționale interesate pentru a asigura participarea lor activă la gestionare și guvernanță; (j) monitorizarea performanței infrastructurii rețelei europene de management al traficului aerian; (k) coordonarea cu OACI și cu regiunile OACI în ceea ce privește executarea funcțiilor de rețea; (l) stabilirea programului de lucru și a bugetului administratorului de rețea; (m) furnizarea de date privind planurile de zbor în legătură cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului (22) sau cu alte măsuri de siguranță și securitate și prin intermediul			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
oricăror alte sarcini necesare pentru contribuția administratorului de rețea la executarea funcțiilor de rețea și legate în mod intrinsec de această contribuție, astfel cum se specifică în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (10).			
(7) Administratorul de rețea contribuie la executarea funcțiilor de rețea prin măsuri de sprijin care să urmărească o planificare și o administrare sigure și eficiente de către părțile interesate din cadrul rețelei în condiții normale și de criză de rețea, precum și prin măsuri care să urmărească îmbunătățirea continuă a administrării rețelei în cadrul Cerului unic european și a performanței globale a rețelei, îndeosebi în privința punerii în aplicare a sistemului de performanță, inclusiv în ceea ce privește clima și mediul. Măsurile luate de administratorul de rețea țin seama de necesitatea integrării depline a aeroporturilor în rețea și vizează asigurarea conformității cu planurile de performanță și cu țintele de performanță ale furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați.		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.
(8) Administratorul de rețea cooperează îndeaproape cu Comisia pentru a facilita ca țintele de performanță menționate la articolul 21 să se reflecte în mod corespunzător în planificarea generală a capacității, precum și în capacitatea care urmează să fie pusă la dispoziție de furnizorii individuali de servicii de trafic aerian și convenită de administratorul		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
de rețea și de respectivii furnizori de servicii de trafic aerian în NOP.			
(9) Administratorul de rețea: (a) prin intermediul procesului decizional în colaborare, stabilește acțiuni operaționale și propune măsuri de remediere care să fie luate de părțile operaționale interesate pentru a contribui la realizarea ȋntelilor de performanță la nivelul Uniunii și a ȋntelilor de performanță locale obligatorii, ȋținând seama în mod corespunzător de circumstanțele regionale și locale, precum și la punerea în aplicare a cerințelor de performanță operațională a rețelei și a valorilor de referință locale, astfel cum sunt stabilite în NOP, și oferă consiliere cu privire la traiectorii de zbor optimizate din punct de vedere climatic; părțile operaționale interesate pot decide dacă trebuie să fie puse în aplicare măsurile de remediere propuse și informează Consiliul de administrare a rețelei cu privire la motivele nepunerii lor în aplicare; (b) în coordonare cu părțile relevante, consiliază Comisia și furnizează informații relevante PRB în ceea ce privește instalarea infrastructurii rețelei ATM în conformitate cu Planul general european pentru ATM, în special pentru a identifica investițiile necesare pentru rețea.		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.
(10) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă a dispozițiilor menționate la alineatele (6)-(9) din prezentul articol,		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Comisia adoptă, în vederea realizării obiectivelor stabilite la articolul 1, acte de punere în aplicare care prevăd dispoziții detaliate privind punerea în aplicare a sarcinilor administratorului de rețea, astfel cum sunt definite la alineatele respective. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).			
(11) La executarea sarcinilor sale, administratorul de rețea ia măsurile printr-un proces decizional în colaborare. Părțile la procesul decizional în colaborare acționează, în cea mai mare măsură posibilă, în vederea îmbunătățirii funcționării și a performanței rețelei, inclusiv în vederea realizării ȋntelilor de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al climei și mediului. Procesul decizional în colaborare promovează interesul rețelei, ȋnȋnȋnd seama de interesele esențiale în materie de securitate și apărare, precum și de alte condiții locale sau regionale, cum ar fi condițiile geografice, topografice și meteorologice. Statele membre sunt pe deplin implicate în deciziile de importanță strategică, în special în elaborarea planului strategic al rețelei.		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.
(12) Procesul decizional în colaborare menționat la alineatul (11) se bazează, în special, pe un proces de consultare a părților		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
operaționale interesate, a coordonatorilor de sloturi, a statelor membre și, după caz, a agenției și a Comisiei, pe acorduri de lucru și procese operaționale și pe mecanisme de soluționare a litigiilor care implică Consiliul de administrare a rețelei, dacă este necesar. Atunci când este vizată suveranitatea unui stat membru asupra spațiului său aerian, este necesar acordul respectivului stat membru.			
(13) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea dispozițiilor menționate la alineatele (11) și (12), Comisia adoptă, în vederea realizării obiectivelor stabilite la articolul 1, acte de punere în aplicare care prevăd dispoziții detaliate privind procesul decizional în colaborare care cuprind: (a) un proces de consultare a părților operaționale interesate, a coordonatorilor de sloturi, a statelor membre și, după caz, a agenției și a Comisiei; (b) acorduri de lucru și procese operaționale; (c) implicarea autorităților statelor membre, atunci când este necesar; (d) mecanisme de soluționare a litigiilor care implică Consiliul de administrare a rețelei, dacă este necesar;		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(e) orice altă măsură necesară în ceea ce privește procesele decizionale. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).			
(14) Se instituie un consiliu de administrare a rețelei în vederea asigurării unei guvernante adecvate în ceea ce privește executarea funcțiilor de rețea. Consiliul de administrare a rețelei este responsabil cu: (a) aprobarea sau susținerea măsurilor luate sau propuse de administratorul de rețea în conformitate cu actul de punere în aplicare menționat la alineatul (15); (b) aprobarea specificațiilor pentru consultare și a acordurilor de lucru detaliate menționate la alineatele (12) și (13); (c) aprobarea NOP; (d) susținerea NSP, după consultarea statelor membre și ținând seama de avizul lor și înainte de aprobarea acestuia de către Comisie; (e) monitorizarea punerii în aplicare a funcțiilor de rețea și furnizarea de avize sau recomandări cu privire la aspecte specifice; și		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(f) orice altă măsură necesară pentru executarea mecanismelor de guvernanță. Aprobarea de către Comisie a NSP ia forma unui act de punere în aplicare. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3). Consiliul de administrare a rețelei are membri cu și fără drept de vot. El este alcătuit din reprezentanți ai părților operaționale interesate, reprezentanți ai Comisiei, reprezentanți ai administratorului de rețea și reprezentanți ai EUROCONTROL.			
(15) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea dispozițiilor menționate la alineatul (14) din prezentul articol, Comisia adoptă, în vederea realizării obiectivelor stabilite la articolul 1, acte de punere în aplicare care prevăd dispoziții detaliate în ceea ce privește Consiliul de administrare a rețelei, în special referitor la: (a) componența Consiliului de administrare a rețelei; (b) funcționarea și responsabilitățile Consiliului de administrare a rețelei, astfel cum sunt definite la alineatul (14); (c) mecanismele de guvernanță a rețelei.		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).			
(16) Fără a aduce atingere articolului 37 alineatul (2) litera (a) din prezentul regulament și articolelor 44 și 46 din Regulamentul (UE) 2018/1139, precum și actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, statele membre păstrează competența deplină pentru elaborarea, aprobarea și instituirea rutelor și a structurilor de spațiu aerian pentru spațiul aerian aflat în responsabilitatea lor. În acest sens, statele membre țin seama de cererile de trafic aerian, de caracterul sezonier și de complexitatea traficului aerian, precum și de planurile de performanță. Înainte de a lua decizii în privința acestor aspecte, ele țin seama în mod corespunzător de nevoile utilizatorilor spațiului aerian în cauză sau de grupurile care îi reprezintă pe respectivii utilizatori ai spațiului aerian și de autoritățile militare, după caz.		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.
Articolul 39 Transparența situației contabile a administratorului de rețea (1) Situația contabilă a administratorului de rețea este întocmită și publicată anual. Aceasta este conformă cu standardele contabile internaționale adoptate de Uniune. În cazul în		Incompatibil	Va deveni aplicabil la aderarea RM la UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
care, din cauza statutului juridic al administratorului de rețea, nu este posibilă conformitatea deplină cu standardele contabile internaționale, administratorul de rețea asigură un nivel cât mai mare de conformitate cu aceste standarde.			
(2) Administratorul de rețea publică un raport anual cu privire la activitățile sale și este supus periodic unui audit independent.		Incompatibil	Va deveni aplicabil odată cu aderarea RM la UE.
Articolul 40 Relațiile cu părțile interesate Furnizorii de servicii de trafic aerian stabilesc mecanisme de consultare pentru a consulta utilizatorii relevanți ai spațiului aerian, operatorii aeroportuari și autoritățile militare cu privire la toate aspectele de importanță majoră ale serviciilor furnizate, inclusiv cu privire la modificările relevante aduse configurațiilor spațiului aerian, sau cu privire la investițiile majore cu impact relevant asupra managementului traficului aerian și asupra furnizării de servicii de navigație aeriană sau a tarifelor aferente. În special, pozițiile acestora sunt luate în considerare într-un stadiu incipient al procesului de elaborare a planurilor strategice de investiții pe termen lung, în special în ceea ce privește aspectele care necesită sincronizarea între desfășurarea echipamentelor de la bordul aeronavelor și a celor de la sol.	CAPITOLUL IV MANAGEMENTUL REȚELEI Secțiunea 1 Relațiile cu părțile interesate și relațiile cu autoritățile militare 66. Furnizorii de servicii de trafic aerian stabilesc mecanisme de consultare pentru a consulta utilizatorii relevanți ai spațiului aerian, operatorii aeroportuari și autoritățile militare cu privire la toate aspectele de importanță majoră ale serviciilor furnizate, inclusiv cu privire la modificările relevante aduse configurațiilor spațiului aerian, sau cu privire la investițiile majore cu impact relevant asupra managementului traficului aerian și asupra furnizării de servicii de navigație aeriană sau a tarifelor aferente. În special, pozițiile acestora sunt luate în considerare într-un stadiu incipient al procesului de elaborare a planurilor strategice de	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	investiții pe termen lung, în special în ceea ce privește aspectele care necesită sincronizarea între desfășurarea echipamentelor de la bordul aeronavelor și a celor de la sol.		
Articolul 41 Relațiile cu autoritățile militare În contextul politicii comune în domeniul transporturilor, statele membre asigură încheierea sau reînnoirea unor acorduri scrise între autoritățile competente civile și militare sau a altor acorduri juridice echivalente cu privire la gestionarea unor blocuri specifice de spațiu aerian și informează Comisia în consecință.	67. În contextul politicii comune în domeniul transporturilor, Republica Moldova ca și statele membre asigură încheierea sau reînnoirea unor acorduri scrise între autoritățile competente civile și militare sau a altor acorduri juridice echivalente cu privire la gestionarea unor blocuri specifice de spațiu aerian și la solicitare informează Comisia în consecință.	Compatibil	Lipsă
Articolul 42 Disponibilitatea datelor operaționale pentru traficul aerian general și accesul la aceste date (1) În ceea ce privește traficul aerian general, datele operaționale relevante se pun la dispoziție într-un format interoperabil, în timp real, în mod transparent și nediscriminatoriu și fără a aduce atingere intereselor ce țin de securitatea națională, ordinea publică și politica de apărare, de către toți furnizorii de servicii de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian, aeroporturi și administratorul de rețea, inclusiv la nivel transfrontalier și la nivelul întregii Uniuni. Această disponibilitate este în beneficiul furnizorilor de servicii de	Secțiunea a 2 – a Disponibilitatea datelor operaționale pentru traficul aerian general și accesul la aceste date 68. În ceea ce privește traficul aerian general, datele operaționale relevante se pun la dispoziție într-un format interoperabil, în timp real, în mod transparent și nediscriminatoriu și fără a aduce atingere intereselor ce țin de securitatea națională, ordinea publică și politica de apărare, de către toți furnizorii de servicii de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian, aeroporturi și administratorul de rețea. Această disponibilitate este în	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
navigație aeriană certificați sau declarați, al entităților care au un interes dovedit în luarea în considerare a furnizării de servicii de navigație aeriană, al entităților militare responsabile de activități de securitate și apărare, al furnizorilor militari de servicii de navigație aeriană, al utilizatorilor spațiului aerian și al aeroporturilor, precum și al administratorului de rețea. Datele pot fi utilizate numai în scopuri operaționale.	beneficiul furnizorilor de servicii de navigație aeriană certificați sau declarați, al entităților care au un interes dovedit în luarea în considerare a furnizării de servicii de navigație aeriană, al entităților militare responsabile de activități de securitate și apărare, al furnizorilor militari de servicii de navigație aeriană, al utilizatorilor spațiului aerian și al aeroporturilor, precum și al administratorului de rețea. Datele pot fi utilizate numai în scopuri operaționale.		
(2) Prețurile pentru serviciul menționat la alineatul (1) se bazează pe principiile generale și pe normele comune de stabilire a prețurilor care urmează să fie stabilite în actul de punere în aplicare menționat la alineatul (4).	69. Prețurile pentru serviciul menționat la pct. 68 se bazează pe principiile generale și pe normele comune de stabilire a prețurilor care urmează să fie stabilite în actul de punere în aplicare menționat la pct. 71.	Compatibil	Lipsă
(3) Accesul la datele operaționale relevante menționate la alineatul (1) din prezentul articol se acordă gratuit autorităților responsabile de supravegherea siguranței, de supravegherea performanței și a rețelei, de securitate, ordinea publică și apărare, inclusiv agenției, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139.	70. Accesul la datele operaționale relevante menționate la pct. 68 se acordă gratuit autorităților responsabile de supravegherea siguranței, de supravegherea performanței și a rețelei, de securitate, ordinea publică și apărare, la solicitare și agenției.	Compatibil	Lipsă
(4) Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a cerințelor detaliate pentru punerea la dispoziție a datelor și pentru accesul la acestea în conformitate cu alineatele (1) și (3) din prezentul articol, inclusiv a datelor operaționale specifice în cauză, a	71. Republica Moldova adoptă acte normative aliniate la actele de punere în aplicare de stabilire a cerințelor detaliate adoptate de Comisie pentru punerea la dispoziție a datelor și pentru accesul la acestea în conformitate cu	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
principiilor generale și a normelor comune de stabilire a prețurilor pentru stabilirea prețurilor menționate la alineatul (2) din prezentul articol, precum și a criteriilor pentru identificarea entităților care au un interes dovedit în luarea în considerare a furnizării de servicii de navigație aeriană. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).	pct. 68 și pct. 70 inclusiv a datelor operaționale specifice în cauză, a principiilor generale și a normelor comune de stabilire a prețurilor pentru stabilirea prețurilor menționate la pct. 69, precum și a criteriilor pentru identificarea entităților care au un interes dovedit în luarea în considerare a furnizării de servicii de navigație aeriană. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare stabilită.		
CAPITOLUL V SPAȚIUL AERIAN, INTEROPERABILITATEA ȘI INOVAREA TEHNOLOGICĂ Articolul 43 Informații aeronautice în formă electronică Fără a aduce atingere publicării de către statele membre a informațiilor aeronautice și într-un mod consecvent cu respectiva publicare, administratorul de rețea, la aplicarea deciziei de punere în aplicare menționate la articolul 38 alineatul (3) din prezentul regulament, instituie o infrastructură de informare aeronautică la nivelul întregii Uniunii pentru a spori disponibilitatea, în formă electronică, a unor informații aeronautice de bună calitate, prezentate într-o manieră ușor accesibilă, care răspunde cerințelor tuturor utilizatorilor interesați în ceea ce privește calitatea datelor	CAPITOLUL V SPAȚIUL AERIAN, INTEROPERABILITATEA ȘI INOVAREA TEHNOLOGICĂ Secțiunea 1 Informații aeronautice în formă electronică 72. Fără a aduce atingere publicării de către Republica Moldova a informațiilor aeronautice și într-un mod consecvent cu respectiva publicare, administratorul de rețea, instituie o infrastructură de informare aeronautică pentru a spori disponibilitatea, în formă electronică, a unor informații aeronautice de bună calitate, prezentate într-o manieră ușor accesibilă, care răspunde cerințelor tuturor utilizatorilor interesați în ceea ce privește calitatea	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
și punerea la dispoziție în timp util a acestor informații. Informațiile aeronautice puse la dispoziție astfel pot fi numai informații care respectă cerințele esențiale prevăzute la punctul 2.1 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139.	datelor și punerea la dispoziție în timp util a acestor informații. 73. Informațiile aeronautice puse la dispoziție astfel pot fi numai informații care respectă cerințele esențiale prevăzute în Codul aerian.		
Articolul 44 Clasificarea spațiului aerian Comisia, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3), adoptă dispoziții pertinente pentru a asigura punerea în aplicare uniformă a clasificării OACI a spațiului aerian, incluzând adaptările adecvate, pentru a asigura furnizarea uniformă a unor servicii de trafic aerian sigure și eficiente în cadrul Cerului unic european.	Secțiunea a 2 - a Clasificarea spațiului aerian și utilizarea flexibilă a spațiului aerian 74. Republica Moldova, ca și Comisia, adoptă acte normative naționale pentru a asigura punerea în aplicare uniformă a clasificării OACI a spațiului aerian, incluzând adaptările adecvate, pentru a asigura furnizarea uniformă a unor servicii de trafic aerian sigure și eficiente în cadrul spațiului aerian național, similar Cerului unic european.	Compatibil	Lipsă
Articolul 45 Utilizarea flexibilă a spațiului aerian (1) Având în vedere caracteristicile și natura activităților militare din fiecare stat membru, precum și organizarea chestiunilor militare de care sunt responsabile, statele membre asigură aplicarea în cadrul Cerului unic european a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, pentru a facilita managementul spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune în domeniul transporturilor și, după caz, în mod	75. Având în vedere caracteristicile și natura activităților militare din Republica Moldova, precum și organizarea chestiunilor militare, Republica Moldova ca și statele membre asigură aplicarea în spațiul aerian național, similar cadrului Cerului unic european a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, pentru a facilita managementul spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune în domeniul transporturilor și, după caz, în mod	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
coerent cu Planul general european pentru ATM.	coerent cu Planul general european pentru ATM.		
(2) Statele membre raportează anual Comisiei cu privire la aplicarea, în contextul politicii comune în domeniul transporturilor, a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în legătură cu spațiul aerian de care răspund.	76. Republica Moldova ca și statele membre la solicitare raportează anual Comisiei cu privire la aplicarea, în contextul politicii comune în domeniul transporturilor, a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în legătură cu spațiul aerian de care răspund.	Compatibil	Lipsă
(3) În cazul în care, în special în lumina rapoartelor prezentate de statele membre, sunt necesare condiții uniforme pentru aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în cadrul Cerului unic european, Comisia, în limitele politicii comune în domeniul transporturilor și fără a aduce atingere articolului 1 alineatul (2), adoptă acte de punere în aplicare pentru stabilirea unor astfel de condiții uniforme. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).	77. Republica Moldova recunoaste că, în cazul în care, în special în lumina rapoartelor prezentate de statele membre, sunt necesare condiții uniforme pentru aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în cadrul Cerului unic european, Comisia, în limitele politicii comune în domeniul transporturilor și fără a aduce atingere pct. 2, adoptă acte de punere în aplicare pentru stabilirea unor astfel de condiții uniforme. 78. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare stabilită.	Compatibil	Lipsă
(4) În cazurile în care apar dificultăți operaționale semnificative în aplicarea prezentului articol care împiedică salvagardarea unor interese esențiale ale politicii de securitate sau de apărare, statele membre pot suspenda temporar această aplicare, cu condiția de a informa fără	79. În cazurile în care apar dificultăți operaționale semnificative în aplicarea prezentei Secțiuni care împiedică salvagardarea unor interese esențiale ale politicii de securitate sau de apărare, Republica Moldova, similar statelor membre poate suspenda temporar	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
întârziere Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta. În urma introducerii unei suspendări temporare, ajustări ale normelor adoptate în temeiul alineatului (3) pot fi elaborate pentru spațiul aerian de care răspunde statul membru în cauză. Suspendarea temporară și orice astfel de ajustări sunt eliminate la încetarea respectivelor dificultăți operaționale.	această aplicare, cu condiția de a informa la solicitare Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta. În urma introducerii unei suspendări temporare, ajustări ale normelor adoptate în temeiul pct. 77 pot fi elaborate pentru spațiul aerian de care răspunde Republica Moldova. Suspendarea temporară și orice astfel de ajustări sunt eliminate la încetarea respectivelor dificultăți operaționale.		
Articolul 46 Coordonarea SESAR Entitățile responsabile cu sarcinile stabilite în dreptul Uniunii în domeniile de coordonare a fazei de definire a SESAR, a fazei de dezvoltare a SESAR și a fazei de implementare a SESAR, după caz, asigură o coordonare efectivă între aceste trei faze, astfel încât tranziția de la o fază la alta să aibă loc fără sincope și în timp util, concentrându-se în special pe faza de industrializare. Sunt implicate cât mai mult posibil toate părțile interesate relevante din domeniul civil și militar.	Secțiunea a 3 - a Coordonarea SESAR 80. Republica Moldova recunoaște că entitățile responsabile cu sarcinile stabilite în dreptul Uniunii în domeniile de coordonare a fazei de definire a SESAR, a fazei de dezvoltare a SESAR și a fazei de implementare a SESAR, după caz, asigură o coordonare efectivă între aceste trei faze, astfel încât tranziția de la o fază la alta să aibă loc fără sincope și în timp util, concentrându-se în special pe faza de industrializare. 81. Sunt implicate cât mai mult posibil toate părțile interesate relevante din domeniul civil și militar.	Compatibil	Lipsă
Articolul 47 Proiecte comune	-	Incompatibil	Va deveni aplicabil la aderarea RM la UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(1) Comisia poate institui proiecte comune, pe baza necesităților de sincronizare între părțile interesate, pentru punerea în aplicare a modificărilor operaționale esențiale identificate în Planul general european pentru ATM care au un impact asupra întregii rețele și care au ajuns la o maturitate suficientă pentru implementare, spre a permite capacități interoperabile în toate statele membre, în vederea îmbunătățirii performanței Cerului unic european.			
(2) Comisia poate institui, deopotrivă, mecanisme de guvernare pentru proiectele comune și pentru punerea lor în aplicare. Toate părțile interesate civile și militare relevante sunt implicate în aceste mecanisme în cea mai mare măsură posibilă și, dacă este posibil și necesar, joacă un rol principal.		Incompatibil	Va deveni aplicabil la aderarea RM la UE
(3) Proiectele comune pot fi eligibile pentru finanțare din partea Uniunii în temeiul cadrului financiar multianual. În acest scop, fără a aduce atingere competenței statelor membre de a decide cu privire la utilizarea resurselor financiare proprii, Comisia efectuează o analiză cost-beneficiu independentă și poartă consultări corespunzătoare cu statele membre și cu părțile interesate relevante în conformitate cu articolul 49, examinând prioritizarea și toate modalitățile adecvate de finanțare a implementării proiectelor.		Incompatibil	Va deveni aplicabil la aderarea RM la UE
(4) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili proiectele comune și		Incompatibil	Va deveni aplicabil la aderarea RM la UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
mecanismele de guvernare menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol. Respectiv cele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).			
CAPITOLUL VI DISPOZIȚII FINALE Articolul 48 Procedura comitetului (1) Comisia este asistată de Comitetul pentru cerul unic, denumit în continuare „comitetul”, alcătuit din doi reprezentanți ai fiecărui stat membru și prezidat de Comisie. Comitetul asigură că se ține seama de interesele tuturor categoriilor de utilizatori. Comitetul reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.	CAPITOLUL VI DISPOZIȚII FINALE	Incompatibil	Va deveni aplicabil la aderarea RM la UE
(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.		Incompatibil	Va deveni aplicabil la aderarea RM la UE
(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.		Incompatibil	Va deveni aplicabil la aderarea RM la UE
(4) În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.		Incompatibil	Va deveni aplicabil la aderarea RM la UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Articolul 49 Consultarea părților interesate (1) Statele membre, autoritățile naționale de supraveghere, PRB și administratorul de rețea, precum și agenția în ceea ce privește sarcinile care îi revin în temeiul articolului 21 alineatele (3) și (4) și al articolului 38 alineatul (1) instituie mecanisme de consultare pentru a consulta în mod adecvat părțile interesate.	Secțiunea 1 Consultarea părților interesate 82. Autoritățile naționale de supraveghere din RM instituie mecanisme de consultare pentru a consulta în mod adecvat părțile interesate.	Parțial compatibil	Va deveni pe deplin aplicabil la aderarea RM la UE.
(2) Comisia instituie un mecanism la nivelul Uniunii pentru a derula consultări cu părțile interesate relevante pe teme legate de punerea în aplicare a prezentului regulament. Comitetul de dialog sectorial instituit în temeiul Deciziei 98/500/CE este asociat la consultări. În scopul aplicării alineatului (3) litera (e) din prezentul articol, atunci când sunt necesare consultări cu privire la aspectele militare, Comisia consultă, pe lângă statele membre, și Agenția Europeană de Apărare și autoritățile militare naționale.		Incompatibil	Va deveni aplicabil la aderarea RM la ue
(3) În sensul alineatelor (1) și (2), sunt consultate cel puțin următoarele părți operaționale interesate și părți neoperaționale interesate, dacă este relevant: (a) furnizorii de servicii de navigație aeriană sau grupurile care îi reprezintă; (b) administratorul de rețea;	83. În sensul pct. 82 sunt consultate cel puțin următoarele părți operaționale interesate și părți neoperaționale interesate, dacă este relevant: 83.1. furnizorii de servicii de navigație aeriană sau grupurile care îi reprezintă; 83.2. administratorul de rețea; 83.3. operatorii aeroportuari sau grupurile relevante care îi reprezintă;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) operatorii aeroportuari sau grupurile relevante care îi reprezintă; (d) utilizatorii spațiului aerian sau grupurile relevante care îi reprezintă; (e) forțele militare; (f) industria producătoare; (g) organismele profesionale de reprezentare a personalului; (h) autoritățile naționale relevante; (i) coordonatorii de sloturi; (j) organizațiile neguvernamentale care au interese legate de aviație sau ATM.	83.4. utilizatorii spațiului aerian sau grupurile relevante care îi reprezintă; 83.5. forțele militare; 83.6. industria producătoare; 83.7. organismele profesionale de reprezentare a personalului; 83.8. autoritățile naționale relevante; 83.9. coordonatorii de sloturi; 83.10. organizațiile neguvernamentale care au interese legate de aviație sau ATM.		
Articolul 50 Relații cu țări terțe Uniunea și statele sale membre urmăresc și susțin extinderea Cerului unic european către țările care nu sunt membre ale Uniunii Europene. În acest scop, acestea depun toate eforturile, în cadrul acordurilor încheiate cu țările terțe vecine, în special cele din zona EUROCONTROL sau din regiunea OACI EUR, pentru a extinde Cerul unic european, astfel încât să includă țările respective. În plus, ele depun eforturi pentru a coopera cu aceste țări, fie în contextul acordurilor cu țări terțe		Incompatibil	Va deveni aplicabil la aderarea RM la UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
privind furnizarea de servicii transfrontaliere, privind cooperarea referitoare la modernizarea ATM, privind funcțiile de rețea, fie în cadrul Acordului dintre Uniune și EUROCONTROL care asigură un cadru general pentru cooperarea consolidată, accentuând astfel „dimensiunea paneuropeană” a ATM. Prezentul articol nu aduce atingere deciziilor statelor membre de a extinde sau nu Cerul unic european către țările și teritoriile lor de peste mări sau către teritoriile autonome din alte regiuni ale OACI.			
Articolul 51 Sprijinul acordat de alte organisme Comisia poate solicita sprijin din partea altor organisme în vederea îndeplinirii sarcinilor sale prevăzute în prezentul regulament, inclusiv din partea EUROCONTROL, în cadrul Acordului dintre Uniune și EUROCONTROL care asigură un cadru general pentru cooperarea consolidată.		Incompatibil	Va deveni aplicabil la aderarea RM la UE
Articolul 52 Confidențialitate (1) Nici autoritățile naționale de supraveghere, care hotărăsc în conformitate cu dreptul intern, nici autoritățile naționale competente, nici Comisia, nici PRB, nici administratorul de rețea și nici agenția nu divulgă informațiile de natură confidențială, în special informațiile referitoare la furnizorii de	Secțiunea a 2 - a Confidențialitate 84. Autoritățile naționale de supraveghere, care hotărăsc în conformitate cu dreptul intern nu divulgă informațiile de natură confidențială, în special informațiile referitoare la furnizorii de servicii de navigație aeriană, relațiile de afaceri ale	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
servicii de navigație aeriană, relațiile de afaceri ale acestora sau componentele referitoare la costurile și veniturile lor.	acestora sau componentele referitoare la costurile și veniturile lor.		
(2) Alineatul (1) nu aduce atingere dreptului autorităților naționale de supraveghere și al Comisiei de a dezvălui informații în cazul în care acest lucru este esențial pentru îndeplinirea sarcinilor acestora. În această situație dezvăluirea informațiilor este proporțională și are în vedere interesele legitime ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale utilizatorilor spațiului aerian, ale aeroporturilor sau ale altor părți interesate pertinente cu privire la protejarea informațiilor lor sensibile din punct de vedere comercial.	85. Pct. 84 nu aduce atingere dreptului autorităților naționale de supraveghere de a dezvălui informații în cazul în care acest lucru este esențial pentru îndeplinirea sarcinilor acestora. În această situație dezvăluirea informațiilor este proporțională și are în vedere interesele legitime ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale utilizatorilor spațiului aerian, ale aeroporturilor sau ale altor părți interesate pertinente cu privire la protejarea informațiilor lor sensibile din punct de vedere comercial.	Compatibil	Lipsă
(3) Informațiile și datele la care se oferă acces în conformitate cu articolul 12 alineatul (4), articolul 23 alineatul (10), articolul 24 alineatul (6), articolul 25 alineatul (2) și articolul 36 alineatele (3) și (4) sau care sunt raportate în conformitate cu articolul 29 alineatul (6) îndeosebi în ceea ce privește costurile determinate și costurile reale ale furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați sunt făcute publice, sub rezerva protejării chestiunilor de siguranță publică, de apărare și militare sau a intereselor comerciale ale persoanelor fizice sau juridice, inclusiv a proprietății intelectuale, cu excepția cazurilor în care există un interes public superior în favoarea divulgării.	86. Informațiile și datele la care se oferă acces în conformitate cu pct. 50, pct. 56, pct. 57, pct. 58 sau care sunt raportate în conformitate cu pct. 61 îndeosebi în ceea ce privește costurile determinate și costurile reale ale furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați sunt făcute publice, sub rezerva protejării chestiunilor de siguranță publică, de apărare și militare sau a intereselor comerciale ale persoanelor fizice sau juridice, inclusiv a proprietății intelectuale, cu excepția cazurilor în care există un interes public superior în favoarea divulgării.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Articolul 53 Sancțiuni Statele membre stabilesc norme cu privire la sancțiunile aplicabile încălcărilor prezentului regulament și ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, săvârșite în special de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii aeroportuari și de furnizorii de servicii de navigație aeriană, și iau toate măsurile necesare să asigure punerea lor în aplicare. Sancțiunile sunt efective, proporționale și cu efect de descurajare.	Secțiunea a 3 - a Sancțiuni 87. Pentru încălcarea prezentului Regulament și ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, săvârșite în special de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii aeroportuari și de furnizorii de servicii de navigație aeriană se aplică sancțiuni în conformitate cu Codul Contravențional. Sancțiunile sunt efective, proporționale și cu efect de descurajare.	Compatibil	Lipsă
Articolul 54 Evaluare (1) Comisia efectuează o evaluare pentru a analiza impactul juridic, social, economic și de mediu al prezentului regulament și valoarea sa adăugată, atât la nivel național, cât și la nivel european, după sfârșitul celei de a cincea perioade de referință și în decurs de cel mult trei ani de la încheierea respectivei perioade de referință. Atunci când acest demers se justifică în acest scop, Comisia poate solicita statelor membre, inclusiv autorităților militare, informații pertinente pentru aplicarea prezentului regulament.		Incompatibil	Lipsă
(2) Comisia își înaintează constatările Parlamentului European și Consiliului. Rezultatele evaluării menționate la alineatul (1) se fac publice.		Incompatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Articolul 55 Măsuri de salvagardare Prezentul regulament nu împiedică aplicarea de măsuri de către un stat membru în măsura în care acestea sunt necesare pentru salvagardarea intereselor esențiale ale politicii de securitate sau de apărare. Astfel de măsuri sunt în special cele imperative: (a) pentru supravegherea spațiului aerian aflat în responsabilitatea sa, în conformitate cu acordurile regionale de navigație aeriană ale OACI, inclusiv capacitatea de a detecta, identifica și evalua toate aeronavele care utilizează acest spațiu aerian, în vederea salvagărdării siguranței zborurilor și luării de măsuri pentru a răspunde necesităților în materie de securitate și de apărare; (b) în cazul unor grave tulburări interne care afectează menținerea legii și ordinii; (c) în caz de război sau tensiuni internaționale grave care constituie o amenințare de război; (d) pentru îndeplinirea obligațiilor internaționale ale unui stat membru în ceea ce privește menținerea păcii și a securității internaționale;	Secțiunea a 4 - a Măsuri de salvagardare 88. Prezentul Regulament nu împiedică aplicarea de măsuri de către un stat membru în măsura în care acestea sunt necesare pentru salvagardarea intereselor esențiale ale politicii de securitate sau de apărare. Astfel de măsuri sunt în special cele imperative: 88.1. pentru supravegherea spațiului aerian aflat în responsabilitatea sa, în conformitate cu acordurile regionale de navigație aeriană ale OACI, inclusiv capacitatea de a detecta, identifica și evalua toate aeronavele care utilizează acest spațiu aerian, în vederea salvagărdării siguranței zborurilor și luării de măsuri pentru a răspunde necesităților în materie de securitate și de apărare; 88.2. în cazul unor grave tulburări interne care afectează menținerea legii și ordinii; 88.3. în caz de război sau tensiuni internaționale grave care constituie o amenințare de război; 88.4. pentru îndeplinirea obligațiilor internaționale ale unui stat membru în ceea ce privește menținerea păcii și a securității internaționale;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(e) pentru desfășurarea operațiunilor și instruirii militare, inclusiv posibilitățile necesare pentru manevre.	88.5. pentru desfășurarea operațiunilor și instruirii militare, inclusiv posibilitățile necesare pentru manevre.		
Articolul 56 Abrogare Se abrogă Regulamentele (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004 și (CE) nr. 551/2004, fără a se aduce atingere articolului 58 din prezentul regulament. Trimiterile la regulamentele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa II.		Norme UE neaplicabile	Regulamentele (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004 și (CE) nr. 551/2004 nu au fost transpuse în cadrul normativ la nivel național.
Articolul 57 Modificarea Regulamentului (UE) 2018/1139 Regulamentul (UE) 2018/1139 se modifică după cum urmează: 1. Articolul 2 se modifică după cum urmează: (a) la alineatul (1), litera (h) se înlocuiește cu următorul text: „(h) proiectării structurilor de spațiu aerian în cadrul spațiului aerian al Cerului unic european, fără a aduce atingere Regulamentului (UE) 2024/2803 al		Norme UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Parlamentului European și al Consiliului (*1) și responsabilităților statelor membre în ceea ce privește spațiul aerian aflat sub jurisdicția lor; (*1) Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european (JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj).”; (b) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text: „(5) Fără a aduce atingere cerințelor naționale de securitate și apărare și articolului 1 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2024/2803, statele membre se asigură că: (a) facilitățile menționate la alineatul (3) primul paragraf litera (b) din prezentul articol care sunt deschise utilizării publice și (b) ATM/ANS menționate la alineatul (3) primul paragraf litera (c) din prezentul articol care sunt furnizate pentru traficul aerian și cărora li se aplică Regulamentul (UE) 2024/2803 oferă un nivel de siguranță și de interoperabilitate cu sistemele civile la fel de eficace precum cel obținut prin aplicarea			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
cerințelor esențiale prevăzute în anexele VII și VIII la prezentul regulament.”			
2. Articolul 3 se modifică după cum urmează: (a) punctul 5 se înlocuiește cu următorul text: „5. «ATM/ANS» înseamnă managementul traficului aerian, astfel cum este definit la articolul 2 punctul 9 din Regulamentul (UE) 2024/2803, serviciile de navigație aeriană, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 5 din regulamentul respectiv, funcțiile de rețea menționate la articolul 37 din regulamentul respectiv și serviciile care constau în generarea și prelucrarea de date, precum și în formatarea și furnizarea de date către traficul aerian general în scopul navigației aeriene;” ; (b) punctele 33 și 34 se înlocuiesc cu următorul text: „33. «spațiu aerian al Cerului unic european» înseamnă spațiul aerian de deasupra teritoriului pe care se aplică tratatele, precum și orice alt spațiu aerian în care statele membre aplică Regulamentul (UE) 2024/2803 în conformitate cu articolul 1 alineatul (4) din respectivul regulament; 34. «autoritate națională competentă» înseamnă una sau mai multe entități			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
desemnate de un stat membru și care posedă competențele necesare și responsabilități alocate pentru îndeplinirea sarcinilor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său.”			
3. La articolul 41 se introduce următorul alineat: „(3a) Certificatul menționat la alineatul (1) de la prezentul articol poate face obiectul unor condiții justificate în mod obiectiv, nediscriminatorii, proporționale și transparente. Aceste condiții pot, după caz, să vizeze: (a) delimitarea sau restricționarea operării altor servicii decât cele legate de furnizarea de servicii de navigație aeriană; (b) contracte, acorduri sau alte înțelegeri între furnizorul de ATM/ANS și o parte terță și care privesc serviciile; (c) furnizarea de informații rezonabil necesare pentru verificarea cerințelor privind certificatul prevăzute la prezentul articol; și (d) orice alte condiții juridice care nu sunt specifice serviciilor de navigație aeriană, cum ar fi condițiile legate de suspendarea sau retragerea certificatului.”		Norme UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
4. Articolul 43 se înlocuiește cu următorul text: „Articolul 43 Acte de punere în aplicare privind furnizorii de ATM/ANS și organizațiile implicate în proiectarea, producția sau întreținerea sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS (1) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 40 în ceea ce privește furnizarea de ATM/ANS menționată la articolul 2 alineatul (1) litera (g), Comisia adoptă, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la: (a) normele și procedurile specifice pentru furnizarea de ATM/ANS cu respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 40, inclusiv elaborarea și punerea în aplicare a planului de urgență în conformitate cu anexa VIII punctul 5.1 litera (f); (b) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor menționate la articolul 41 alineatul (1);		Norme UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(bb) condițiile prevăzute la articolul 41 alineatul (3a); (c) normele și procedurile aplicabile declarației întocmite de furnizorii de servicii de informare privind zborurile, menționată la articolul 41 alineatul (5), precum și situațiilor în care sunt permise astfel de declarații; (d) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor menționate la articolul 42 alineatul (1) litera (b), precum și privind situațiile în care astfel de certificate sunt obligatorii; (e) normele și procedurile aplicabile declarației întocmite de organizații, menționată la articolul 42 alineatul (1) litera (a), precum și situațiilor în care astfel de declarații sunt obligatorii; (f) privilegiile și responsabilitățile titularilor certificatelor menționate la articolul 41 alineatul (1) și la articolul 42 alineatul (1) litera (b) și ale organizațiilor care fac declarații în conformitate cu articolul 41 alineatul (5) și cu articolul 42 alineatul (1) litera (a). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
examinare menționată la articolul 127 alineatul (3). (2) Normele menționate la alineatul (1) țin seama în mod corespunzător de Planul general european pentru ATM. (3) Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, Comisia asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 40 din prezentul regulament și ține seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexele 2-4, 10, 11 și 15 la Convenția de la Chicago.”			
5. Articolul 62 se modifică după cum urmează: (a) se adaugă următorul alineat: „(2a) Fără a aduce atingere articolului 5 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul (UE) 2024/2803, în scopul îndeplinirii sarcinilor lor de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii în legătură cu cerințele esențiale enumerate la punctul 7 din anexa VIII la prezentul regulament, autoritățile competente se bazează pe evaluările efectuate de autoritatea națională de supraveghere menționată la articolul 4 din regulamentul respectiv atunci		Norme UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
când îndeplinește sarcinile care îi revin în temeiul articolului 7 alineatul (3) din regulamentul respectiv.” ; (b) la alineatul (14), litera (a) se înlocuiește cu următorul text: „(a) normele și procedurile de efectuare a certificării și de desfășurare a investigațiilor, a inspecțiilor, a auditurilor și a altor activități de monitorizare necesare pentru a asigura supravegherea eficientă de către autoritatea națională competentă a persoanelor fizice și juridice, a produselor, a pieselor, a echipamentelor, a sistemelor ATM/ANS și a componentelor ATM/ANS, a echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor și a aerodromurilor care fac obiectul prezentului regulament, precum și normele și procedurile pentru evaluarea și supravegherea conformității furnizorilor de ATM/ANS cu cerințele esențiale enumerate la punctul 7 din anexa VIII la prezentul regulament de către autoritatea națională de supraveghere menționată la articolul 4 din Regulamentul (UE) 2024/2803, fără a se aduce atingere articolului 5 alineatul (1) din regulamentul respectiv;”.			
6. Articolul 93 se înlocuiește cu următorul text: „Articolul 93		Norme UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Punerea în aplicare a Cerului unic european În cazul în care deține expertiza relevantă și la cerere, agenția oferă Comisiei asistență tehnică la punerea în aplicare a Cerului unic european, în special prin: (a) efectuarea de inspecții tehnice, investigații tehnice și studii; (b) contribuția, în domeniile care fac obiectul prezentului regulament, în cooperare cu Consiliul de evaluare a performanței (PRB) prevăzut la articolul 13 din Regulamentul (UE) 2024/2803, la punerea în aplicare a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea; (c) contribuția la punerea în aplicare a Planului general european pentru ATM, inclusiv la elaborarea și desfășurarea proiectului SESAR.”			
7. Anexa VIII se modifică după cum urmează: (a) se introduce următorul punct: „2.3a. Serviciile de date de trafic aerian 2.3a.1. Datele de trafic aerian colectate sunt de o calitate corespunzătoare, complete, actuale, provin dintr-o sursă legitimă și sunt furnizate în timp util.		Norme UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2.3a.2. Serviciile de date de trafic aerian ating și mențin un nivel suficient de performanță în ceea ce privește disponibilitatea, integritatea, continuitatea și promptitudinea, pentru a răspunde nevoilor utilizatorilor. 2.3a.3. Sistemele și instrumentele care furnizează servicii de date de trafic aerian sunt proiectate, produse și întreținute corespunzător pentru a se asigura faptul că sunt adecvate scopului pentru care au fost create. 2.3a.4. Diseminarea unor astfel de date are loc în timp util și utilizează mijloace de comunicare suficient de fiabile și de rapide, protejate de interferențe și de deteriorări intenționate și neintenționate.”; (b) punctul 2.8 se înlocuiește cu următorul text: „2.8. Managementul spațiului aerian Desemnarea unor volume specifice de spațiu aerian pentru o anumită utilizare este monitorizată, coordonată și promulgată în timp util, cu scopul de a reduce riscul de pierdere a eșalonării dintre aeronave în toate împrejurările. Având în vedere organizarea activităților militare și a aspectelor conexe aflate sub responsabilitatea statelor membre, managementul spațiului aerian asigură, de asemenea, aplicarea uniformă a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, astfel			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
cum a fost descris de OACI și pus în aplicare în temeiul Regulamentului (UE) 2024/2803, pentru a facilita managementul spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune în domeniul transporturilor.” ; (c) litera (c) de la punctul 5.1 se înlocuiește cu următorul text: „(c) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, furnizorul de servicii instituie și menține un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și securitate și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem;”; (d) se adaugă următorul punct: „7. CERINȚELE PRIVIND SOLIDITATEA FINANCIARĂ, RĂSPUNDEREA, ACOPERIREA PRIN ASIGURARE, REGIMUL DE PROPRIETATE ȘI STRUCTURA ORGANIZAȚIONALĂ În vederea asigurării unei prestări de servicii sigure și continue, furnizorii de ATM/ANS: (a) fac dovada unei solidități financiare suficiente;			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) au obținut o acoperire a răspunderii și o acoperire prin asigurare adecvate, ținând seama de statutul lor juridic și de nivelul de acoperire prin asigurarea comercială disponibilă; și (c) respectă cerințele aplicabile privind regimul de proprietate și structura organizațională, în vederea prevenirii conflictelor de interese, pentru a asigura o furnizare de servicii nediscriminatorie.”			
Articolul 58 Dispoziții tranzitorii (1) Articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și articolul 12 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 continuă să se aplice până la 2 decembrie 2026. (2) Organismul de evaluare a performanțelor desemnat în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 continuă să își exercite funcțiile până la 2 iunie 2025. (3) Articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, cu excepția alineatului (2) de la articolul respectiv, și articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, precum și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul lor continuă să se aplice în scopul punerii în aplicare a schemelor de performanță		Norme UE neaplicabile	Prevederi tranzitorii

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
și tarificare corespunzătoare celei de a treia și celei de a patra perioade de referință. (4) Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/709 a Comisiei (23) continuă să se aplice până la sfârșitul celei de a patra perioade de referință sau până la adoptarea unui act de punere în aplicare în conformitate cu articolul 38 alineatul (3) din prezentul regulament, luându-se în considerare data care survine mai devreme. (5) Articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 continuă să se aplice până la 2 decembrie 2026.			
Articolul 59 Intrare în vigoare și aplicare Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Cu toate acestea, articolul 4 alineatele (3) și (5) și articolul 36 alineatul (3) se aplică de la 2 decembrie 2026. Articolele 13-16 se aplică începând cu 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament. Articolele 21-34 se aplică de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, în scopul punerii în aplicare a schemelor de performanță și tarificare aferente		Norme UE neaplicabile	Prevederi tranzitorii

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
cele de a cincea și următoarelor perioade de referință. Articolul 53 se aplică de la 2 decembrie 2026. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.			
ANEXA I Regulamentele abrogate și modificările aduse acestora		Norme UE neaplicabile	
ANEXA II Tabel de corespondență		Norme UE neaplicabile	



Nr. 13 – 5337 din 09.10.2025

Cancelaria de Stat

Prin prezenta, în conformitate cu pct.197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, și urmare a examinării suplimentare de comun cu Ministerul Justiției, remitem pentru înregistrare proiectul hotărârii Guvernului **cu privire la aprobarea Regulamentului de punere în aplicare a Cerului unic european** în lista proiectelor, care urmează a fi examinate în cadrul următoarei ședințe a Secretarilor generali.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectelor de acte ale Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului de punere în aplicare a Cerului unic european
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
3.	Justificarea depunerii cererii (<i>indicația corespunzătoare sau remarcă precum că proiectul este elaborat din inițiativa autorului</i>)	- Art.6 alin.(3) lit.a) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017; - Anexa III la Acordul privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, semnat la Bruxelles la 26 iunie 2012 (ratificat prin Legea nr. 292 din 21.12.2012).
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (<i>PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale</i>)	Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025- 2029, Capitolul 14 „Transport”, Anexa A, acțiunea 237.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	1. Ministerul Finanțelor; 2. Ministerul Afacerilor Externe; 3. Ministerul Afacerilor Interne; 4. Ministerul Muncii și Protecției Sociale;

		5. Autoritatea Națională de Integritate; 6. Ministerul Apărării; 7. Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; 8. Agenția Achiziții Publice; 9. Consiliul Concurenței; 10. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi; 11. Centrul de Armonizare a Legislației; 12. Agenția Proprietății Publice (inclusiv Î.S. "MoldATSA", Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești”).
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Dorin DOLGHI – Șef al Serviciului politici în domeniul transportului aerian; Tel. 022 250 670; E-mail: dorin.dolghi@midr.gov.md
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii de Guvern - 19 file; 2. Nota de fundamentare - 4 file; 3. Tabelul de concordanță – 134 file.
9.	Data și ora depunerii cererii	
10.	Semnătura	

Secretar general

Angela ȚURCANU