



PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

Comisia economie, buget și finanțe

MD-2073, Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 105

www.parlament.md

20 decembrie 2017

CEB nr. 540

RAPORT **asupra proiectului Codului aerian al Republicii Moldova** **(nr.36 din 21 februarie 2017), II lectură**

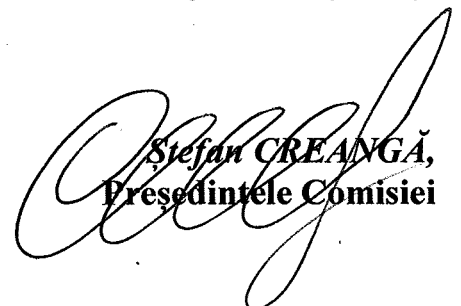
Comisia economie, buget și finanțe în contextul avizelor prezentate de Comisiile parlamentare, Direcția generală Juridică a Secretariatului Parlamentului, și amendamentele deputaților a examinat proiectul Codului aerian al Republicii Moldova pentru lectura a doua.

Astfel, scopul proiectului Codului aerian al Republicii Moldova constă în îmbunătățirea procesului de reglementare la nivelul agențiilor și autorităților de reglementare și control simplificând legislația națională și aplicând efectiv aquis-ul comunitar și internațional precum și asigurând securitatea raporturilor juridice.

Prin urmare, noul cod are ca premisă asigurarea încadrării funcționale a aviației civile a Republicii Moldova în sistemul european a aviației civile, respectarea principiilor previzibilității, transparenței decizionale și de reglementare, asigurarea intereselor societății și protecției drepturilor agenților aeronautici prin stabilirea unui echilibru între protecția interesului public și reglementarea inițierii, desfășurării și suspendării activităților în domeniul aviației civile.

Amendamentele și propunerile înaintate au fost puse în discuție în cadrul ședinței Comisiei fiind expuse în anexa la prezentul raport.

Pornind de la cele menționate și ținând cont de majoritatea avizelor pozitive ale comisiilor permanente și Direcției generale Juridice a Secretariatului Parlamentului, Comisia propune proiectul de lege Parlamentului spre examinare și adoptare în doua lectură ca fiind finală, luând în considerație obiecțiile și amendamentele relatate în anexă la raport.


Stefan CREANGĂ,
Președintele Comisiei

CODUL AERIAN AL REPUBLICII MOLDOVA

Parlamentul adoptă prezentul Cod.

Prezentul Cod transpune Regulamentul (CE) nr.216/2008 al Parlamentului european și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 79 din 19 martie 2008.

Articolul 1. Domeniul de aplicare

(1) Prevederile prezentului Cod se aplică activităților aeronautice civile și activităților aeronautice conexe, precum și persoanelor fizice și juridice care desfășoară aceste activități în spațiul aerian și pe teritoriul Republicii Moldova, după cum urmează:

a) proiectării, fabricării, întreținerii și exploatării produselor, pieselor și dispozitivelor aeronautice, precum și personalului și organizațiilor implicate în proiectarea, fabricarea și întreținerea produselor, pieselor și dispozitivelor respective;

b) personalului și organizațiilor implicate în operarea aeronavelor;

c) proiectării, întreținerii și exploatării **aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor**, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități, fără a aduce atingere legislației din domeniul mediului și al amenajării teritoriului, din domeniul protejării împrejurilor aerodromurilor;

d) proiectării, fabricării și întreținerii echipamentelor de **aerodrom/aeroport/heliport**, precum și personalului și organizațiilor implicate;

e) proiectării, fabricării și întreținerii sistemelor și componentelor pentru managementul traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană (ATM/ANS), precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități;

f) managementului traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități;

g) serviciilor de deservire la sol (handling), necesare pentru sosirea și plecarea aeronavelor pe/de pe **aerodrom/aeroport/heliport**, deservirii transporturilor aeriene, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități;

h) serviciilor prestate în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități;

i) pregătirii și examinării medicale a personalului aeronautic, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități;

j) activităților care nu intră în categoria activităților aeronautice civile și activităților aeronautice conexe, avînd drept efect ajungerea în spațiul aerian a diverselor corpuri materiale care pot constitui un pericol pentru siguranța zborurilor aeronavelor sau în alt mod pot pun în pericol siguranța zborurilor și securitatea aeronautică.

(2) Codul se aplică aeronavelor, inclusiv produselor, pieselor și echipamentelor instalate pe acestea, care sînt:

a) proiectate sau fabricate de o organizație pentru care autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile asigură controlul siguranței;

b) înmatriculate în Republica Moldova, în afară de situația în care activitatea reglementată de supraveghere a siguranței a fost delegată unei țări terțe și nu sînt operate de către un operator din Republica Moldova;

c) înmatriculate într-o țară terță și operate de un operator pentru care supravegherea operațiunilor este asigurată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

d) înmatriculate într-o țară terță sau înmatriculate în Republica Moldova pentru care a fost delegată activitatea reglementată de supraveghere a siguranței unei țări terțe și utilizate de către un operator dintr-o țară terță spre, în interiorul sau în afara Republicii Moldova.

e) închiriate în condițiile stabilite prin reglementări aeronautice civile aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile.

(3) Prezentul Cod nu aduce atingere drepturilor unor țări terțe, astfel cum sînt specificate în tratatele internaționale, în special în Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago, la 7 decembrie 1944, ratificată prin Hotărîrea Parlamentului nr. 97-XIII din 12 mai 1994 (Convenția de la Chicago).

(4) Prezentul Cod nu se aplică:

a) produselor, pieselor, dispozitivelor, personalului și organizațiilor în cazul îndeplinirii unor servicii sau activități militare, vamale, polițienești ori alte activități sau servicii similare;

b) aerodromurilor sau părților componente ale acestora, precum și echipamentelor, personalului și organizațiilor, în cazul în care sînt controlate și operate de forțele sistemului național de apărare;

c) managementului traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, inclusiv sistemelor și componentelor, personalului și organizațiilor, în cazul în care sînt furnizate sau puse la dispoziție de către forțele sistemului național de apărare.

(5) Dacă un tratat internațional la care Republica Moldova este parte stabilește alte prevederi decît cele cuprinse în prezentul Cod, se aplică prevederile tratatului internațional.

Articolul 2. Obiective

(1) Obiectivul prezentului Cod este stabilirea și menținerea unui nivel ridicat de siguranță a aviației civile în Republica Moldova.

(2) În domeniile vizate de prezentul Cod se au în vedere și următoarele obiective:

- a) asigurarea unui nivel ridicat de protecție a mediului;
- b) facilitarea liberei circulații a mărfurilor, persoanelor și serviciilor, precum și asigurarea accesului liber la piața serviciilor în domeniul aviației civile;
- c) îndeplinirea obligațiilor care decurg din Convenția de la Chicago, alte tratate internaționale în domeniu la care Republica Moldova este parte, prin asigurarea unei bune reprezentări a acestor dispoziții în prezentul Cod și în normele sale de aplicare;
- d) stabilirea unei cooperări corespunzătoare cu țări terțe și organizații internaționale.

(3) Mijloacele pentru realizarea obiectivelor menționate la alineatele (1) și (2) sînt următoarele:

- a) elaborarea, adoptarea și aplicarea tuturor actelor necesare;
- b) recunoașterea, fără cerințe suplimentare, a certificatelor, licențelor, aprobărilor sau a altor documente emise pentru produse, personal sau organizații de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (EASA), de către autoritățile aeronautice ale altor state membre ale Uniunii Europene sau a altor organizații internaționale din domeniul aviației civile **dacă astfel este prevăzut**, conform tratatelor internaționale;
- c) asigurarea independenței funcționale a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

Articolul 3. Suveranitatea asupra spațiului aerian

Aplicarea prezentului Cod aerian se face fără a aduce atingere suveranității depline și exclusive asupra spațiului aerian al Republicii Moldova, precum și reglementarilor specifice apărării, ordinii publice și securității naționale.

Articolul 4. Spațiul aerian național

(1) Spațiul aerian național reprezintă coloana de aer situată deasupra teritoriului de suveranitate al Republicii Moldova, pînă la limita inferioară a spațiului extraatmosferic.

(2) În spațiul aerian național se pot desfășura:

- a) trafic aerian general;
- b) trafic aerian operațional;
- c) activități civile sau militare legate de utilizarea spațiului aerian.

(3) Spațiul aerian național cuprinde:

- a) spațiul de trafic aerian ce reprezintă porțiunea din spațiul aerian național unde se permite activitatea aeronautică, precum și terenurile destinate decolărilor și aterizărilor, indiferent de apartenența și de natura activității de zbor;

b) zonele rezervate ce reprezintă porțiunile din spațiul aerian național, destinate unor activități aeronautice militare, activităților aeronautice de școală, de sport aeronautic, de încercare și de omologare a aeronavelor, de natură utilitară și altele similare, precum și altor activități stabilite prin reglementari specifice;

c) zonele reglementate constituite din zone periculoase, zone restricționate sau zone interzise, precum și căile aeriene condiționale și zonele de activitate comună în zona de frontieră de stat.

(4) Clasificarea spațiului aerian național din punct de vedere al asigurării serviciilor de trafic aerian se stabilește în conformitate cu standardele elaborate de organizațiile internaționale de aviație civilă la care Republica Moldova este parte contractantă.

(5) În timp de pace, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, împreună cu **organul** central de specialitate din domeniul apărării, organizează spațiul aerian național și stabilește principiile și regulile de folosire a acestuia pentru activitățile aeronautice civile sau militare, după caz.

(6) Cerințele și procedura de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național se aprobă de Guvern.

(7) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sau organul central de specialitate din domeniul apărării poate restricționa sau interzice temporar desfășurarea traficului aerian general într-o porțiune ori în întreg spațiul aerian național din motive ce ar amenința capacitatea de apărare, ordinea publică și securitatea națională, conform atribuțiilor ce le revin.

(8) Spațiul aerian național poate fi integrat din punctul de vedere al furnizării serviciilor de navigație aeriană în unul sau mai multe blocuri funcționale de spațiu aerian stabilite prin tratate încheiate de Republica Moldova cu alte state, în baza reglementărilor specifice aplicabile.

(9) Modul de acțiune împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spațiul aerian al Republicii Moldova este determinat de Legea nr. 143 din 21 iunie 2012 privind controlul spațiului aerian.

(10) **Aeronavele** de stat care operează într-o porțiune de spațiu aerian aflată sub controlul serviciilor de trafic aerian civile trebuie să opereze ca trafic aerian general. Guvernul aprobă reglementări pentru aeronavele de stat, care asigură siguranța zborurilor aeronavelor civile.

(11) Orice activitate care nu intră în categoria activităților aeronautice civile, având drept efect ajungerea în spațiul aerian a diverselor corpuri materiale care pot constitui un pericol pentru siguranța zborurilor aeronavelor, poate fi efectuată numai cu condiția coordonării prealabile cu autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(12) Este interzisă lansarea în aer a obiectelor în zonele servituțiilor aeronautice sau utilizarea unor dispozitive de iluminare îndreptate spre aeronavă, cabina piloților în orice fază a zborului, precum și alte acțiuni similare ce prezintă pericol pentru siguranța zborurilor.

Articolul 5. Definiții

În sensul prezentului Cod se definesc următoarele noțiuni:

accident – eveniment legat de utilizarea aeronavei, produs din momentul în care o persoană urcă la bordul aeronavei cu intenția efectuării unui zbor pînă în momentul în care toate persoanele aflate la bordul aeronavei părăsesc aeronava, pe parcursul căruia:

1) persoana este rănită grav sau mortal în urma:

a) aflării la bordul aeronavei;

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

c) expunerii directe fluxului de gaze a motorului cu reacție, cu excepția cazurilor în care leziunile corporale sînt provocate de cauze naturale, de sine însuși sau de alte persoane, ori în cazul în care leziunile sînt provocate călătorilor fără bilet, ascunși în zonele inaccesibile pasagerilor și membrilor echipajului;

2) aeronava este deteriorată sau are loc dezmembrarea construcției acesteia, în urma cărui fapt:

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

b) se cere o reparație generală sau înlocuirea părții componente deteriorate;

c) cu excepția cazurilor de deteriorare sau oprire a motorului, dacă se deteriorează numai motorul, capota sau accesoriile, sau deteriorarea se reduce la elice, extremitățile aripilor, antenă, pneuri, frîne, carenaj, mici urme de lovituri ori perforări în învelișul aeronavei;

3) aeronava a dispărut sau este inaccesibilă;

aerodrom – orice suprafață definită (inclusiv orice clădiri, instalații și echipamente) de teren sau apă sau aflată pe o structură fixă, structură fixă off-shore sau structură plutitoare, destinată a fi utilizată fie integral, fie parțial în scopul sosirii, plecării și mișcărilor la suprafața a unei aeronave;

activități aeronautice civile – totalitate a activităților legate de proiectarea, construcția, atestarea, reparația, întreținerea și operarea aeronavelor civile, a aerodromurilor și a altor obiective de infrastructură de aeronautică civilă, de serviciile de navigație aeriană, de pregătirea personalului aeronautic civil, precum și a activităților aeronautice civile conexe acestora;

activități aeronautice civile conexe – totalitate a serviciilor care contribuie direct la asigurarea desfășurării activităților aeronautice civile;

aeroport – ansamblu constituit din aerodrom, aerogară și alte instalații destinate primirii și expedierii aeronavelor, deservirii transporturilor aeriene;

aeronavă – orice aparat care se menține în atmosferă ca urmare a reacțiilor aerodinamice, altele decît reacțiile aerului cu suprafața terestră;

aeronavă de stat – aeronavă folosită pentru servicii militare, vamale sau de poliție;

aeronave fără pilot – aeronave ghidate fie de către un pilot automat de la bordul lor, fie prin telecomandă de la un centru de control de la sol sau dintr-o altă aeronavă pilotată de echipaj uman;

aeroport internațional – orice aeroport de pe teritoriul Republicii Moldova desemnat de către Guvern ca aeroport de intrare și de ieșire pentru traficul aerian internațional, unde se îndeplinesc formalitățile de frontieră, vamale, de sănătate publică, fitosanitare și veterinarie, precum și orice alte proceduri similare;

agent aeronautic – orice persoană **fizică sau** juridică certificată să desfășoare activități în domeniul aviației civile **cu excepția personalului aeronautic**;

management al traficului aerian(ATM)/serviciile de navigație aeriană (ANS) – funcțiile din domeniul managementului traficului aerian, serviciile de navigație aeriană, astfel cum sînt definite în actele normative, și serviciile care constau în generarea, prelucrarea, formatarea și furnizarea de date către traficul aerian general în scopul navigației aeriene critice pentru siguranță;

autoritate administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile – Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova;

autorizație de operator aerian – act permisiv care atestă autorizarea unui operator aerian de a efectua operațiuni comerciale specializate (lucru aerian);

bloc de spațiu aerian – spațiu aerian cu dimensiuni stabilite în spațiu și timp, în interiorul căruia sînt prestate servicii de navigație aeriană;

bloc funcțional de spațiu aerian – bloc de spațiu aerian care se bazează pe cerințe operaționale și care este stabilit indiferent de frontierele de stat, în care furnizarea de servicii de navigație aeriană și funcțiile conexe sînt bazate pe performanță și optimizate cu scopul de a consolida, în fiecare bloc funcțional de spațiu aerian, cooperarea dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană și, după caz, furnizorul integrat;

cartografiere acustică – prezentare, pentru o anumită zonă, a datelor privind situațiile existente sau prognozate referitoare la zgomot, în funcție de un indicator de zgomot, și care evidențiază depășirile valorilor-limită în vigoare, numărul de persoane afectate dintr-o anumită zonă sau numărul de locuințe expuse la anumite valori ale indicatorului de zgomot;

cerințe tehnice – act tehnico-normativ care conține prevederi, cerințe sau standarde specifice unui domeniu sau unui element distinct al acestuia, aprobat de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

certificare – orice formă de recunoaștere care atestă că un produs, piesă sau echipament, organizație sau persoană respectă cerințele aplicabile, inclusiv dispozițiile prezentului Cod și normele sale de aplicare, precum și eliberarea unui certificat corespunzător care atestă conformitatea;

certificat – orice aprobare, autorizație sau alt document eliberat ca rezultat al certificării;

certificat de navigabilitate – document prin care, în urma unei inspecții, revizii, reparații, modificări sau instalări, se dovedește că aeronava sau părțile ei componente corespund normelor de navigabilitate în vigoare;

certificat de operator aerian – document care atestă autorizarea unui operator aerian de a efectua activități de transport aerian comercial;

control – totalitatea acțiunilor de verificare a îndeplinirii de către agentul aeronautic a prevederilor actelor normative în vigoare, realizate de către reprezentanți împuterniciți ai autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin vizitarea agentului aeronautic sau prin invitarea reprezentanților acestuia la autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

coordonator – persoană fizică sau juridică responsabilă pentru alocarea și monitorizarea folosirii sloturilor orare pe un aeroport coordonat, în conformitate cu condițiile și modul de alocare a sloturilor orare, aprobate de Guvern;

directivă de navigabilitate – cerință scrisă, obligatorie, emisă sau validată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile către operatorii de aeronave de un model/tip determinat, prin care se informează despre existența unor condiții care interferează navigabilitatea continuă a aeronavei, motorului, sistemelor, părți componente sau altor echipamente aeronautice și trebuie să fie înlăturate sub condiția pierderii navigabilității;

directivă de siguranță aeronautică – act normativ emis de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile către agenții aeronautici, în scopul prevenirii și/sau înlăturării neîntârziată a unui risc inacceptabil, iminent și direct pentru siguranța zborurilor sau în scopul transpunerii normelor de siguranță aplicabile;

directivă operațională – act normativ emis de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile către agenții aeronautici, prin intermediul căruia se realizează implementarea reglementărilor aeronautice civile, standardelor operaționale sau aplicarea normelor ce țin de operațiuni de zbor sau altă activitate operațională, și/sau prin care se interzic, se limitează anumite operațiuni de zbor sau sînt subiectul unor condiții impuse în interesul siguranței zborurilor;

echipamente de aerodrom – orice echipamente, aparate, dispozitive auxiliare, programe software sau accesorii care se utilizează sau sînt destinate utilizării, astfel încît să contribuie la operarea unei aeronave pe un aerodrom;

expertiză – examinarea și analiza documentelor efectuate de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile pentru stabilirea corespunderii condițiilor de formă și conținut aplicabile;

heliport – aerodrom sau suprafață definită pe o structură, utilizată total sau parțial în scopul aterizării, decolării și mișcării pe suprafață a elicopterelor;

incident – eveniment, altul decît accidentul, legat de utilizarea unei aeronave, care afectează sau ar putea afecta siguranța exploatării acesteia;

informație aeronautică – informație referitoare la siguranța zborurilor, la navigația aeriană, la alte chestiuni de ordin tehnic, administrativ sau juridic;

inspector aeronautic – persoană fizică care are o calificare corespunzătoare, confirmată prin documentele respective, împuternicită de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile să efectueze inspecții aeronautice;

inspecție aeronautică – acțiuni de verificare a persoanelor fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile, a aeronavelor sau a componentelor lor în vederea stabilirii corespunderii acestora cu cerințele și standardele naționale și internaționale în domeniu;

inspecție la platformă - **inspectarea aeronavei, a calificărilor echipajului de zbor și de cabină și a documentelor de zbor pentru verificarea conformității cu cerințele aplicabile;**

inspecție inopinată – **inspecție care nu este inclusă în planul anual al inspecțiilor și care se efectuează cu scopul verificării respectării cerințelor stabilite de legislație;**

management al traficului aerian – ansamblu al funcțiilor de la bordul aeronavelor și de la sol (servicii de trafic aerian, managementul spațiului aerian și managementul fluxurilor de trafic aerian) necesare pentru a asigura mișcarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare;

masă maximă certificată a aeronavei la decolare (MTOW) – greutatea aeronavei indicată în certificatul de navigabilitate al aeronavei sau în alt document care conține datele respective;

materiale de îndrumare – materiale fără caracter obligatoriu dezvoltate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, care ajută ilustrarea semnificației unei cerințe sau specificații și este utilizat în sprijinul interpretării prezentului Cod, a normelor sale de aplicare și a mijloacelor acceptabile de punere în conformitate;

mărfuri – orice bunuri materiale transportate la bordul aeronavei, cu excepția poștei, proviziilor de bord și a bagajelor însoțite sau a bagajelor expediate greșit;

mijloace acceptabile de punere în conformitate – recomandări emise de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, care au scopul de a ilustra esența conformării cu prevederile legale sau normative, reglementările aeronautice civile, specificațiile de certificare. Odată implementate de agenții aeronautici, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile conferă prezumția de conformitate;

operare comercială – orice operare a unei aeronave, contra cost sau în schimbul altor valori, la dispoziția publicului sau, când nu este la dispoziția publicului, care face obiectul unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând nici un control asupra operatorului;

operator – orice persoană fizică sau juridică care operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave sau a unuia sau mai multor aerodromuri;

organ central de specialitate în domeniul aviației civile – **Ministerul Economiei și Infrastructurii al Republicii Moldova;**

personal aeronautic – **personal aeronautic navigant și nenavigant;**

piese și echipamente – orice instrumente, echipamente, mecanisme, piese, aparate, dispozitive auxiliare, programe software sau accesorii, inclusiv echipamente de comunicații, care se utilizează sau sînt destinate utilizării în operarea sau comanda unei aeronave în zbor; expresia cuprinde și părți ale unui corp de aeronavă, ale unui motor sau ale unei elice sau echipamentul utilizat în manevrarea aeronavei de la sol;

plan de zbor – informație specială referitoare la zborul preconizat sau la o porțiune a acestuia, prezentată organelor serviciilor de trafic aerian;

planificare acustică – controlare a zgomotului viitor prin măsuri planificate, cum ar fi amenajarea teritoriului, ingineria sistemelor de gestionare a traficului, planificarea circulației, reducerea prin măsuri de izolare acustică a zgomotului și controlul surselor de zgomot;

platformă – o zonă definită care este destinată staționării aeronavelor în scopul îmbarcării sau debarcării pasagerilor, poștei sau mărfurilor, alimentării cu combustibil, staționării sau întreținerii;

prescripție inspectorială aeronautică – dispoziție cu caracter individual, emisă de către inspectorul aeronautic în urma efectuării inspecției aeronautice, în care sînt stabilite încălcările cerințelor și standardelor în vigoare de către o persoană fizică sau juridică supusă inspecției aeronautice, precum și termenele de înlăturare a acestor încălcări;

privilegii – drepturi sau împuterniciri acordate deținătorului unui certificat;

produs – aeronavă, un motor sau o elice;

reglementări aeronautice civile – act tehnico-normativ, aprobat de către **organul central de specialitate în domeniul aviației civile**, în scopul aplicării cadrului normativ național și implementării reglementărilor internaționale, care conține norme specifice, standarde, cerințe și proceduri și este executoriu pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile;

securitate aeronautică – complex de măsuri, resurse umane și materiale prevăzute pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită;

serviciu de control al traficului aerian (ATC) – serviciu furnizat în scopul:

(a) de a împiedica coliziunile:

- dintre aeronave; și

- în zona de manevră, între aeronave și obstacole; și

(b) de a accelera și a menține un flux ordonat al traficului aerian;

servicii de navigație aeriană – servicii de trafic aerian, servicii de comunicație, navigație și supraveghere, servicii meteorologice pentru navigația aeriană și servicii de informații aeronautice;

servicii de trafic aerian (ATS) – diferite servicii de informare cu privire la zbor, servicii de alertare, servicii de consultanță în domeniul traficului aerian și servicii de control al traficului aerian (servicii de control zonal, de abordare și aerodrom);

serviciu aerian – orice serviciu aerian, regulat și neregulat, realizat cu ajutorul aeronavei în scopul transportului public de pasageri, poștă sau mărfuri;

servicii de deservire la sol (handling) – servicii necesare pentru sosirea și plecarea aeronavelor pe/de pe **aerodrom/aeroport/heliport** și/sau deservirii transporturilor aeriene;

servitute aeronautică – condiții, **restricții, obligații impuse de reglementări naționale și/sau internaționale**, în interesul siguranței zborului;

sistem de management al siguranței – abordare sistemică pentru managementul siguranței, inclusiv al structurilor organizaționale necesare, al responsabilităților, politicilor și procedurilor;

slot – permisiune acordată de un coordonator, de utilizare a tuturor infrastructurilor aeroportuare necesare pentru prestarea unui serviciu aerian pe un aeroport coordonat la o dată și oră precise, în vederea aterizării sau decolării, potrivit alocării făcute de coordonator;

spațiu aerian național – spațiu aerian de deasupra teritoriului Republicii Moldova;

specificatii de certificare – standarde tehnice aprobate de autoritatea **administrativă de implementare și realizare a politicilor** în domeniul aviației civile în scopul implementării prezentului Cod și altor documente tehnice subordonate și utilizate de către agentul aeronautic în procesul de certificare;

supraveghere continuă – totalitate a acțiunilor întreprinse de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile după acordarea certificatului/autorizației, ce constau în analiza continuă și sistematică a informațiilor obținute în cadrul expertizelor, controalelor sau inspecțiilor aeronautice, pentru a verifica, pe perioada valabilității certificatului/autorizației, dacă condițiile în baza cărora a fost acordat certificatul/autorizația, continuă să fie îndeplinite de către agentul aeronautic, precum și de luare a măsurilor de siguranță necesare;

teren pentru decolare/aterizarea aeronavelor ușoare și a aparatelor de zbor ultraușoare – orice suprafață terestră (acvatică) sau a unei construcții aleasă de către **operator** sub responsabilitatea sa pentru decolare și/sau aterizare după regulile de zbor la vedere și în conformitate cu caracteristicile de zbor și tehnice a **aeronavelor din anexa nr.2 la prezentul Cod și aeronavelor cu masa maximă la decolare (MTOM) mai mică sau egală cu 2000 kg, care nu sunt clasificate drept aeronave complex motorizate**;

trafic aerian – toate aeronavele aflate în zbor și aeronavele care se deplasează pe suprafața de manevră a unui aerodrom;

trafic aerian general – toate deplasările aeronavelor civile, precum și toate deplasările aeronavelor de stat (inclusiv ale aeronavelor militare, vamale și de poliție) atunci când aceste deplasări sînt realizate în conformitate cu procedurile Organizației Aviației Civile Internaționale;

utilizatori ai spațiului aerian – operatori de aeronave exploatate în traficul aerian general;

zonă interzisă – spațiu aerian de dimensiuni stabilite în care zborul aeronavelor este interzis;

zonă cu restricții – spațiu aerian de dimensiuni stabilite în care zborul aeronavelor este limitat de anumite condiții;

zone supuse servituților aeronautice – zone aferente **aerodromurilor și** echipamentelor serviciilor de navigație aeriană aflate sub incidența servituților aeronautice.

Capitolul II ADMINISTRAREA PUBLICĂ ÎN DOMENIUL AVIAȚIEI CIVILE

Articolul 6. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale organului central de specialitate în domeniul aviației civile

(1) Misiunea organului central de specialitate constă în elaborarea și promovarea politicii Guvernului în domeniul aviației civile.

(2) Funcțiile de bază ale organului central de specialitate în domeniul aviației civile sînt elaborarea, asigurarea implementării, monitorizarea, evaluarea și raportarea asupra realizării politicii Guvernului pentru dezvoltarea durabilă a ramurii aviației civile în condițiile siguranței zborurilor, securității aeronautice și calității serviciilor prestate.

(3) În scopul realizării funcțiilor sale de bază, organul central de specialitate din domeniul aviației civile are următoarele atribuții principale:

a) elaborează și propune Guvernului pentru aprobare documente de politici care să conțină vectorii de dezvoltare a aviației civile, precum și proiecte de acte legislative și normative de implementare a acestora;

b) propune Guvernului pentru aprobare, la propunerea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, politica de siguranță și Programul Național de Siguranță a Aviației, emite reglementări specifice privind raportarea și investigarea tehnică a evenimentelor de aviație civilă, precum și desfășurarea activităților de căutare – salvare a aeronavelor civile în cazul accidentelor și incidentelor aeronautice produse pe teritoriul Republicii Moldova;

c) elaborează și propune Guvernului pentru aprobare proiecte de acte legislative și normative, precum și emite acte normative de punere în aplicare, în domeniile facilitării transporturilor aeriene, protecției consumatorilor, protecției mediului și accesului la piața serviciilor în domeniul aeronautic;

d) înaintează spre aprobare Guvernului proiectele tratatelor internaționale în domeniul aviației civile, conform Legii nr. 595-XIV din 24 septembrie 1999 privind tratatele internaționale ale Republicii **Moldova**;

e) reprezintă Republica Moldova în relațiile cu organismele internaționale ale aviației civile și autoritățile similare străine pe sarcinile ce țin de elaborarea și promovarea politicii în domeniul aviației civile și/sau în domeniul desfășurării operațiunilor de căutare – salvare și investigație tehnică în cazul accidentelor și incidentelor din aviația civilă;

f) adoptă măsurile necesare pentru asigurarea desfășurării operațiunilor de căutare-salvare și a investigației tehnice în cazul accidentelor și incidentelor din aviația civilă produse pe teritoriul Republicii Moldova, precum și a participării la investigația accidentelor și incidentelor din aviația civilă produse pe teritoriul

altor state în care sînt implicate aeronavele civile înmatriculate în Republica Moldova;

g) aprobă, la propunerea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, în conformitate cu metodologia aprobată de Guvern, mărimile **tarifelor** pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, cu excepția cazurilor prevăzute de alte acte normative;

h) adoptă măsurile necesare privind protecția consumatorilor în domeniul aviației civile;

i) asigură supravegherea administrării patrimoniului statului transmis în gestiunea operativă a întreprinderilor ale căror fondator este.

(4) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile poate delega unele dintre funcțiile sau atribuțiile sale către autoritățile administrative din subordine, precum și organismelor tehnice specializate.

(5) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile **dispune de** o subdiviziune specializată pentru realizarea competențelor stabilite de prezentul Cod, dotată cu personal de calificare corespunzătoare.

Articolul 7. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile

(1) Misiunea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile constă în implementarea politicilor în domeniul aviației civile și în supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a cadrului normativ în acest domeniu pentru asigurarea siguranței zborurilor și securității aeronautice.

(2) Funcțiile de bază ale autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sînt:

a) realizarea politicii de stat în domeniul aviației civile;

b) asigurarea executării obligațiilor și realizării drepturilor Republicii Moldova care rezultă din prevederile tratatelor internaționale în domeniu și urmărirea executării acestora, în special a cerințelor, standardelor și recomandărilor Organizației Aviației Civile Internaționale;

c) asigurarea aplicării cadrului normativ prin activitatea de certificare/**autorizare**, supraveghere continuă și control în domeniu.

(3) În vederea executării misiunii și a funcțiilor de bază, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile exercită următoarele atribuții principale:

1) de reglementare normativ-juridică:

a) propune organului central de **specialitate din domeniul aviației civile** pentru promovare și/sau aprobare proiecte de acte legislative și normative în domeniul aviației civile;

b) aprobă, în limitele competențelor, cerințe tehnice, standarde de certificare, **specificații de certificare**, alte acte normative cu caracter tehnic conforme cu reglementările, standardele, practicile recomandate și procedurile

elaborate de Organizația Aviației Civile Internaționale și de alte organisme internaționale de aviație civilă la care Republica Moldova este parte;

c) emite, în limitele competențelor, specificații de certificare, directive de siguranță aeronautică, directive **operaționale și directive de navigabilitate**;

d) emite acte administrative, mijloace acceptabile de punere în conformitate și materiale de îndrumare, implementarea cărora conferă prezumția de conformitate, decizii privind acceptarea sau revocarea acceptării conducătorilor responsabili nominalizați ai agenților aeronautici, executorii pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile;

2) de organizare și supraveghere a utilizării spațiului aerian:

a) stabilește zonele interzise, zonele cu restricții, zonele periculoase și zonele rezervate din spațiul aerian al Republicii Moldova și alte aspecte de organizare a spațiului aerian;

b) aprobă căile aeriene și regulile de zbor în spațiul aerian al Republicii Moldova;

c) stabilește, în comun cu organul central de specialitate din domeniul apărării, modul de coordonare a zborurilor civile și militare în spațiul aerian al Republicii Moldova;

d) eliberează permisiuni de zbor pentru zboruri internaționale neregulate, autorizații de operare pentru zboruri internaționale regulate, supraveghează efectuarea zborurilor regulate și neregulate;

e) supraveghează respectarea regulilor de utilizare a spațiului aerian la efectuarea zborurilor de către aeronavele civile și aparatele de zbor;

3) de exercitare a activităților de registru în aviația civilă:

a) ține Registrul aerian al Republicii Moldova;

b) ține Registrul **aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor** civile, și terenurilor pentru decolare/aterizare a aeronavelor ușoare și a aparatelor de zbor ultraușoare;

4) de reprezentare și cooperare internațională:

a) reprezintă Republica Moldova în organizațiile internaționale în domeniul aviației civile, inclusiv Organizația Aviației Civile Internaționale, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației, Conferința Europeană a Aviației Civile și Eurocontrol, precum și în raport cu autoritățile similare din alte state, cu excepția domeniilor care se află în responsabilitatea **organului central de specialitate de specialitate din domeniul aviației civile**;

b) menține relații de colaborare cu organismele internaționale specializate și autoritățile similare din alte state;

c) elaborează și propune **organului central de specialitate de specialitate din domeniul aviației civile** pentru promovare proiectele tratatelor internaționale, precum și propuneri de aderare a Republicii Moldova la tratatele internaționale în domeniul aviației civile;

d) încheie acorduri de colaborare, schimb de experiență și informație de specialitate cu organismele internaționale specializate și autoritățile similare din alte state, în condițiile Legii nr. 595-XIV din 24 septembrie 1999 privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova;

e) încheie acorduri privind transferul de competențe cu autoritățile aeronautice ale altor state în baza articolului 83bis al Convenției de la Chicago;

f) desemnează companiile aeriene conform acordurilor bilaterale în condițiile stabilite de către Guvern;

5) de certificare/autorizare, supraveghere continuă și control:

a) supraveghează asigurarea siguranței zborurilor aeronavelor civile și securității aeronautice de către operatorii aerieni, operatorii de aerodromuri/aeroporturi/**heliporturi**, furnizorii serviciilor de navigație aeriană, alte persoane fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile;

b) supraveghează implementarea sistemelor de management al siguranței zborurilor ale agenților aeronautici;

c) certifică și supraveghează exercitarea activităților aeronautice civile și activităților aeronautice civile conexe;

d) supraveghează respectarea normelor de navigabilitate de către operatorii aerieni și întreprinderile care execută lucrări de reparație și întreținere **ale aeronavelor/componentelor și tehnicii aeronautice**;

e) verifică, eliberează, validează, suspendă și revocă certificatele de navigabilitate pentru aeronavele civile și pentru altă tehnică aeronautică;

f) certifică, exercită supravegherea continuă și desemnează organele responsabile pentru serviciile de trafic aerian, de informare aeronautică, de proiectare a procedurilor de zbor, de telecomunicații aeronautice, meteorologie aeronautică, securitate aeronautică, precum și instituțiile medicale care efectuează examenul medical al personalului aeronautic;

g) acordă, prelungește valabilitatea, validează, acceptă, modifică, limitează, suspendă sau revocă documentele de autorizare a personalului aeronautic;

h) certifică și supraveghează exploatarea aerodromurilor/aeroporturilor **/heliporturilor** și alte servicii de deservire la sol;

i) eliberează, validează, acceptă, recunoaște, suspendă și revocă documentele de certificare a produselor, dispozitivelor și mijloacelor tehnice utilizate în aviația civilă;

j) autorizează și supraveghează transportul bunurilor periculoase la bordul aeronavelor;

k) asigură managementul frecvențelor de telecomunicații alocate aviației civile, autorizează instalarea și exploatarea radioemițătoarelor în benzile de frecvențe acordate aviației civile, supraveghează utilizarea acestora și ține baza de date naționale pentru radioemițătoarele din domeniul aviației civile;

l) autorizează instalarea echipamentului de radiocomunicații la bordul aeronavelor civile înmatriculate în Republica Moldova și supraveghează utilizarea acestora;

m) supraveghează respectarea reglementărilor speciale de simplificare a formalităților legate de facilitarea transporturilor aeriene internaționale;

n) supraveghează exploatarea aeronavelor civile;

o) supraveghează asigurarea metrologică în aviația civilă;

p) constată și examinează contravențiile în domeniul aviației civile, precum și aplică sancțiuni contravenționale în conformitate cu prevederile Codului contravențional;

q) supraveghează respectarea cerințelor în domeniul securității aeronautice de către agenții economici care desfășoară activitatea de întreprinzător în zona de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor;

6) asigură realizarea activităților de informare aeronautică;

7) aprobă programele de instruire a personalului aeronautic;

8) asigură colectarea de la persoanele fizice și juridice care efectuează activități în domeniul aviației civile a datelor statistice, a altor date necesare pentru analiza activității în domeniu, precum și transmite aceste date organismelor internaționale în domeniu, conform cerințelor de formă și de conținut indicate de acestea;

9) verifică corectitudinea formării și propune pentru aprobare **organului central de specialitate din domeniul aviației civile** mărimile tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană;

10) avizează construcția și reconstrucția aerodromurilor/aeroporturilor/ heliporturilor civile și obiectelor speciale;

11) avizează amplasarea construcțiilor, instalațiilor și echipamentelor în zonele supuse servituților de aeronautică civilă aferente aerodromurilor/heliporturilor și amplasării echipamentelor de navigație aeriană;

12) exercită funcțiile și atribuțiile de asigurare a securității aeronautice stabilite de cadrul normativ în domeniul securității aeronautice;

13) propune organului central de specialitate pentru aprobare structura și condițiile de retribuire a muncii personalului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile în conformitate cu cerințele și practica internațională în domeniu;

14) propune Guvernului pentru aprobare Regulamentul de organizare și funcționare al autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, precum și efectivul-limită, în conformitate cu cerințele și practica internațională în domeniu.

(4) În cazul în care autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile nu dispune de capacități necesare pentru certificări specifice, ea poate, cu acordul solicitantului, să contracteze o entitate internațională calificată în certificările respective. Totodată, această prevedere nu limitează drepturile solicitanților rezidenți de a contracta direct servicii de certificare de la entitățile internaționale calificate.

(5) Certificatelor/autorizațiilor prevăzute și instituite de prezentul Cod nu se aplică procedura aprobării tacite.

Articolul 8. Organizarea activității autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile

(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile este o autoritate publică autonomă de certificare, supraveghere și control în domeniul aviației civile, care are statut de persoană

juridică de drept public, subordonată organului central de specialitate **din domeniul aviației civile**, cu buget autonom. Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile își desfășoară activitatea pe baza principiului autogestiunii și autonomiei financiare.

(2) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile își exercită funcțiile și atribuțiile în baza unui Regulament aprobat de către Guvern.

(3) Directorul autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile este selectat în urma unui concurs public, organizat de către organul central de specialitate **din domeniul aviației civile** și numit în funcție prin **Hotărâre de Guvern**. Directorii adjuncți ai autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sînt selectați în conformitate cu Regulamentul de organizare și funcționare a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și sînt numiți în funcție prin ordin al ministrului, la propunerea Directorului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(4) Candidat la funcția de director și director adjunct al autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate fi persoana care corespunde următoarelor cerințe generale:

- a) este cetățean al Republicii Moldova;
- b) are studii universitare/postuniversitare în domeniul economic, juridic, tehnic sau este deținător de certificat de personal aeronautic;
- c) are o experiență de muncă în domeniul aviației civile sau domenii conexe de cel puțin 5 ani, dintre care 3 ani în funcție de conducere;
- d) se bucură de o reputație ireproșabilă;
- e) **cunoaște limba de stat și limba engleza** la un nivel de comunicare fluentă și redactare a textelor;

(5) Nu poate candida la funcția de director și director adjunct persoana care are antecedente penale **nestinse** pentru infracțiuni grave, deosebit de grave și excepțional de grave săvîrșite **cu intenție**.

(6) Asigurarea finanțării activității autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile se efectuează prin încasarea plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a serviciilor de navigație aeriană, a operatorilor aerieni și a aerodromurilor.

(7) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile elaborează anual, pînă la data de 15 noiembrie, proiectul bugetului pentru anul următor, care constă din:

- a) plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a serviciilor de navigație aeriană;
- b) plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a aerodromurilor în funcție de Codul atribuit;
- c) plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a operatorilor aerieni care **activează** în afara teritoriului Republicii Moldova;
- d) alte surse financiare prevăzute de lege.

(8) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile propune Guvernului, prin intermediul organului central de specialitate din domeniul aviației civile, pentru aprobare bugetul anual, în limitele necesităților de asigurare a unei activități conforme și a independenței financiare a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile. În caz că bugetul autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile nu este aprobat pînă la începutul anului financiar, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile își va limita cheltuielile lunare la mărimea 1/12 din cheltuielile stabilite pentru anul precedent. Anual, pînă la data de 1 mai, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile transmite Guvernului raportul financiar. Evidența contabilă se efectuează în conformitate cu cerințele standardelor naționale de contabilitate. Executarea anuală a bugetului se verifică printr-un audit independent, al cărui raport este transmis Guvernului spre informare pînă la data de 1 iunie.

(9) Cuantumul plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a serviciilor de navigație aeriană este stabilit de Guvern în mărime de pînă la 1 euro/tonă/MTOW aeronavă la decolare/aterizare. Cuantumul plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a aerodromurilor este stabilit de Guvern în mărime de: pînă la 0,5 euro/pasager la plecare și la sosire – pentru aerodrom Cod 2; pînă la 2 euro/pasager la plecare și la sosire – pentru aerodrom Cod 3 și Cod 4. Cuantumul plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a operatorilor aerieni care **activează** în afara teritoriului Republicii Moldova este stabilit de Guvern în mărime de pînă la 1 euro tonă/MTOW aeronavă la decolare.

(10) Plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare se transferă lunar de către agenții economici certificați pe contul curent al autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile pînă la data de 25 inclusiv a lunii imediat următoare. Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile deține dreptul exclusiv de a utiliza mijloacele de pe contul său conform bugetului aprobat. Mijloacele neutilizate în anul financiar curent se transferă în bugetul anului următor. Dacă în cursul anului financiar curent se formează un deficit de mijloace bănești, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile are dreptul să-l compenseze din contul bugetului anului următor, propunînd **organului central de specialitate în domeniul aviației civile** pentru promovare rectificarea corespunzătoare a cuantumului plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare în limitele prevăzute la alineatul (7). Pentru cheltuielile curente ce nu pot fi acoperite din plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile are dreptul să contracteze împrumuturi bancare cu dobînzi rezonabile. Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în

domeniul aviației civile rambursează împrumuturile din mijloacele obținute de la plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare colectate ulterior.

(11) Un transfer incomplet sau întârziat pe contul autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare atrage după sine penalitate în mărime stabilită de Guvern. Neachitarea plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare, scadente la perioada de 60 de zile calendaristice, servește temei pentru suspendarea, pînă la achitarea datoriei, a certificatelor/autorizațiilor emise de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(12) Excepție de la prevederile prezentului articol o vor constitui mijloacele financiare încasate de la solicitant de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile exclusiv în mărimile și în scopul achitării onorariilor regulamentare ale entităților internaționale care au fost contractate și/sau cărora le-a fost delegată de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile atribuția de certificare. Aceste mijloace financiare și cheltuieli se reflectă separat la executarea bugetului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, nefiind calificate ca excedent de venituri și cheltuieli.

(13) Patrimoniul și mijloacele financiare obținute din plățile de supraveghere ale autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sînt scutite de impozite și taxe.

Capitolul III

ACTIVITATEA DE SUPRAVEGHERE A SIGURANȚEI ZBORURILOR

Articolul 9. Dispoziții generale referitor la supravegherea continuă

(1) În scopul realizării siguranței zborului, următoarele categorii de agenți aeronautici civili sînt supuși certificării și supravegherii continue:

a) operatorii aeriени, corespunzător cu operațiunile aeriene civile pe care le desfășoară;

b) agenții aeronautici civili care au ca obiect de activitate proiectarea, fabricarea și întreținerea aeronavelor, motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor asociate, precum și cei care au ca obiect de activitate procesele specializate, inclusiv încercările de tip, testările specializate și distribuirea produselor aeronautice;

c) agenții aeronautici civili care desfășoară activități de proiectare, construcții, montaj, reparații pentru elemente de infrastructură și echipamente care concură direct la siguranța zborului;

d) agenții aeronautici civili care au ca obiect de activitate furnizarea serviciilor de navigație aeriană, precum și activitățile aeroportuare;

e) agenții aeronautici civili care se ocupă cu pregătirea personalului aeronautic civil;

f) alte categorii de agenți aeronautici civili, potrivit reglementărilor specifice **aplicabile**;

(2) Prin eliberarea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a unui certificat, autorizație sau aprobare se atestă conformitatea solicitantului cerințelor și condițiilor stabilite și specifică privilegiile acordate acestuia. Certificatul (permisiunea, atestatul, autorizația, aprobarea, acceptarea) rămîne valabil atît **timp cît agentul aeronautic** demonstrează în cadrul supravegherii continue că îndeplinește cerințele și condițiile care au stat la baza certificării.

(3) Pentru **cele prevăzute la alineatul (2)**, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile verifică:

a) conformitatea cu cerințele aplicabile produselor, pieselor, echipamentelor, persoanelor sau organizațiilor care fac obiectul certificării înainte de a elibera un certificat/autorizație sau o aprobare, după caz;

b) menținerea conformității cu cerințele aplicabile produselor, pieselor, echipamentelor, persoanelor sau organizațiilor pe care le-a certificat;

c) aplicarea măsurilor corective care **trebuie aprobate** de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ca urmare a analizei informației relevante pe care a primit-o referitor la o problemă de siguranță ce implică produse, piese, echipamente, persoane sau organizații care fac obiectul prezentului Cod și al normelor sale de **aplicare, și realizate în modul și termenii aprobați**.

(4) Verificarea prevăzută la alineatul (3) se realizează de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile în cadrul procesului de supraveghere continua prin inspecții aeronautice, expertize și controale ale produselor, pieselor, echipamentelor, organizațiilor, persoanelor și activităților supuse procedurilor de certificare (permisiune, atestare, autorizare, aprobare, acceptare), conform prevederilor prezentului Cod și normelor sale de aplicare.

(5) Persoanele fizice și juridice care desfășoară activități în domeniul aviației civile pe teritoriul sau în afara teritoriului Republicii Moldova în baza certificatelor și autorizațiilor emise de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sînt obligate să prezinte autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile informația și documentele care confirmă respectarea continuă a condițiilor de certificare în exercitarea activității și să asigure accesul persoanelor împuternicite de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile la informațiile, documentele, produsele, piesele și echipamentele care fac parte din condițiile de certificare, autorizare și/sau permisiune, în locurile și zonele aflate sub jurisdicția sau controlul lor.

(6) Condițiile tehnice pentru emiterea, validarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor și efectuarea supravegherii continue se stabilesc prin reglementări aeronautice civile.

Articolul 10. Activitatea de supraveghere continuă

(1) Sfera supravegherii continue trebuie să ia în considerare rezultatele activităților de supraveghere anterioare și prioritățile în materie de siguranță.

(2) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile colectează și prelucrează orice informație considerată utilă în procesul de supraveghere continuă.

Articolul 11. Programul de supraveghere continuă

(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile instituie și menține un program de supraveghere continuă care să cuprindă toate activitățile supuse certificării, autorizării sau aprobării de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(2) Pentru agenții aeronautici certificați de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, programul de supraveghere este elaborat ținând cont de natura specifică a agentului aeronautic, de complexitatea activităților sale, de rezultatele activităților anterioare de certificare și/sau de supraveghere și se bazează pe evaluarea riscurilor asociate.

(3) Programul de supraveghere include în cadrul fiecărui ciclu de planificare a supravegherii:

a) întâlniri stabilite între cadrul de conducere responsabil și autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, pentru a se asigura că ambele părți rămân informate cu privire la aspectele importante;

b) evaluarea capacității economico-financiare, expertize, controale, audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții inopinate, după caz;

c) evidențe ale datelor la care trebuie să aibă loc audituri, inspecții și întâlniri și ale datelor la care s-au derulat respectivele audituri, inspecții și întâlniri.

(4) Pentru agenții aeronautici certificați de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile se aplică un ciclu de planificare a supravegherii de 12 luni, care poate fi redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a agentului aeronautic a scăzut sau poate fi extins după cum urmează:

1) pînă la maximum 24 luni, dacă autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a constatat că, în decursul celor 12 luni anterioare:

a) agentul aeronautic a demonstrat o identificare eficientă a pericolelor în materie de siguranță a aviației și un management eficace al riscurilor asociate;

b) agentul aeronautic a demonstrat continuu că ține complet sub control toate schimbările;

c) nu s-au emis neconformități de nivelul 1, prevăzute la articolul 12 alineatul (1) punctul 1) din prezentul Cod;

d) toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

2) pînă la maximum 36 de luni dacă, pe lîngă condițiile de mai sus, agentul aeronautic a instituit, iar autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a aprobat, un sistem eficace de raportare continuă către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile cu privire la performanța în materie de siguranță și la conformitatea cu reglementările a agentului însăși.

(5) Pentru realizarea atribuțiilor de supraveghere economică, fiecare agent aeronautic prezintă autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, trimestrial, pînă în data de 30 a lunii următoare, informația economico-financiară, pentru a oferi imaginea reală a elementelor contabile (active, pasive, capital propriu, cheltuieli, venituri, rezultate financiare) ale entității conform cerințelor de formă și de conținut aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile, la propunerea autorității publice de reglementare în domeniul aviației civile.

Articolul 12. Neconformitățile cerințelor aplicabile

(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile dispune de un sistem de analiză a neconformităților sub raportul semnificației lor în materie de siguranță:

1) o neconformitate de nivelul 1 se constată de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile atunci cînd se atestă orice neconformitate semnificativă cu cerințele aplicabile din prezentul Cod și din normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele agentului aeronautic sau cu condițiile unei aprobări sau ale unui certificat, care reduce nivelul de siguranță sau reprezintă un risc major pentru siguranța zborului. Neconformitățile de nivelul 1 includ, dar nu se limitează la:

a) neacordarea accesului inspectorilor autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile la baza materială a agentului aeronautic în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise;

b) cazurile în care agentul aeronautic a prezentat acte confirmative false în scopul obținerii și/sau menținerii valabilității certificatului de agent aeronautic;

c) dovada unor practici nereglementare sau a utilizării frauduloase a certificatului agentului aeronautic;

d) prestația nesatisfăcătoare a conducătorilor responsabili din cadrul agentului aeronautic, în conformitate cu cerințele stabilite de **actele normative în vigoare**;

e) efectuarea schimbărilor care necesită o aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea din partea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

2) o neconformitate de nivelul 2 se constată de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației

civile atunci cînd se atestă orice neconformitate cu cerințele aplicabile din prezentul Cod și din normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele agentului aeronautic sau cu condițiile unei aprobări sau ale unui certificat, care ar putea reduce nivelul de siguranță sau ar putea periclita siguranța zborului.

3) clasificarea neconformităților constatate în cadrul inspecțiilor la platformă a aeronavelor exploatate de operatorii aerieni din alte state este stabilită de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

(2) Cînd se face o constatare a neconformității în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile comunică respectiva neconformitate în scris agentului aeronautic și solicită acțiuni corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate. Pentru aeronavele străine, în cazurile prevăzute de actele normative, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile informează statul în care este înmatriculată aeronava.

(3) În cazul neconformităților de nivelul 1, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ia măsuri imediate și adecvate pentru a interzice sau pentru a limita activitățile și, dacă este cazul, în funcție de amploarea neconformității, revocă certificatul sau aprobarea specifică sau ia măsuri în vederea limitării ori suspendării complete sau parțiale a certificatului sau aprobării specifice, pînă cînd agentul aeronautic a întreprins acțiuni corective corespunzătoare.

(4) În cazul neconformităților de nivelul 2, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile:

a) acordă agentului aeronautic un termen pentru prezentarea către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a planului de acțiuni corective și implementarea acțiunilor corective corespunzătoare naturii neconformității, care, inițial, nu depășește trei luni, termen care curge din momentul aprobării planului de acțiuni corective. La finalul acestei perioade și în funcție de natura neconformității, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate prelungi perioada de trei luni sub rezerva existenței unui plan satisfăcător de acțiuni corective, aprobat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile; și

b) evaluează acțiunile corective și planul de implementare propus de agentul aeronautic și, dacă evaluarea concluzionează că acestea sînt suficiente pentru a soluționa neconformitatea (neconformitățile), le acceptă.

(5) În cazul în care agentul aeronautic nu depune un plan de acțiuni corective acceptabil sau nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, neconformitatea se transformă în neconformitatea de nivelul 1 și se iau măsurile prevăzute la alineatul (3).

(6) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației

civile găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține un certificat, o calificare sau un atestat eliberat în conformitate cu prezentul Cod și cu normele sale de aplicare, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile acționează în modul următor:

1) semnalează o neconformitate, o înregistrează, o comunică în scris titularului certificatului, calificării sau atestatului și efectuează o investigație;

2) în cazul în care neconformitatea este confirmată:

a) limitează, suspendă sau revocă certificatul, calificarea sau atestatul, după caz, atunci când s-a identificat o problemă de siguranță; și

b) ia orice alte măsuri necesare pentru a preveni menținerea neconformității;

3) informează persoana sau organizația care a eliberat certificatul medical sau atestatul, dacă este cazul.

(7) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care face obiectul cerințelor prevăzute în prezentul Cod și în normele sale de aplicare și care nu deține un certificat, o calificare sau un atestat eliberat în conformitate cu respectivul Cod și normele sale de aplicare, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ia toate măsurile executorii necesare pentru a preveni menținerea acelei neconformități.

(8) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ține evidența tuturor neconformităților pe care le-a făcut sau care i-au fost comunicate și, după caz, a măsurilor executorii pe care le-a aplicat, precum și a tuturor acțiunilor corective și a datei încheierii acțiunilor întreprinse în legătură cu neconformitățile.

Articolul 13. Inspectori aeronautici

(1) Inspectorii aeronautici sînt independenți în derularea activității de inspecție (audit, expertiză, control) față de orice persoană fizică și juridică, inclusiv la emiterea prescripțiilor inspectoriale **aeronautice**.

(2) **Inspectorii aeronautici au dreptul, în exercitarea atribuțiilor de serviciu:**

a) să aibă acces nelimitat, necondiționat și fără formalități adiționale pe teritoriul și la obiectele care aparțin sau se află sub controlul agenților aeronautici, situate pe teritoriul Republicii Moldova sau în afară, precum și la bordul aeronavelor (inclusiv în cabina piloților, cu permisiunea comandantului) înmatriculate în Republica Moldova **și/sau operate de operatorii aerieni ai Republicii Moldova** pe durata zborului;

b) să aplice măsuri prevăzute de prezentul Cod, alte acte normative, precum și reglementările aeronautice civile menite să asigure nivelul corespunzător de siguranță, inclusiv în cazul în care există un pericol iminent pentru siguranța zborului, care nu poate fi înlăturat imediat;

c) să suspende neîntârziat operațiunea specifică agentului și/sau personalului aeronautic inspectat care reprezintă pericol pentru siguranța aeronautică, pînă la remedierea corespunzătoare a deficiențelor constatate;

d) să oprească operarea aeronavei în cazul în care sînt depistate încălcări care pot pune în pericol viața sau sănătatea oamenilor ori pot conduce la pagube materiale.

(3) Prescripțiile inspectoriale aeronautice sînt executorii pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile. Neîndeplinirea prescripției inspectoriale aeronautice în cazul unei neconformități de nivelul 2, în termenul stabilit, aceasta devine neconformitate de nivelul 1 și servește drept temei pentru suspendarea sau revocarea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a autorizației de activitate în domeniul aviației civile.

(4) În situația în care agentul aeronautic, obiectele, facilitățile pasibile inspectării, certificării sau autorizării de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile se află pe teritoriul unui aerodrom/aeroport/heliport certificat, operatorul de aerodrom este obligat să asigure accesul inspectorilor spre ele fără unele formalități suplimentare.

(5) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile solicită de la agenții aeronautici, în scopul menținerii calificării inspectorilor săi, admiterea acestora la îndeplinirea atribuțiilor funcționale determinate de certificatul personalului aeronautic pe care îl deține inspectorul, fără remunerare din partea agenților aeronautici.

(6) Inspectorii aeronautici contractați de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ad-hoc nu pot efectua inspecții aeronautice în privința agenților aeronautici cu care se află în raporturi de muncă, altele decît cele prevăzute de alineatul (5) al prezentului articol.

Articolul 14. Suspendarea și reluarea valabilității certificatelor/autorizațiilor

(1) Suspendarea activității în domeniul aviației civile are ca efect suspendarea (sistarea) unor genuri de activitate, a unor lucrări concrete, a altor acțiuni necesare activității aeronautice civile.

(2) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile va suspenda certificatul dacă în urma rezultatelor investigației, controlului, inspecțiilor de supraveghere asupra activității deținătorului de certificate/autorizație/aprobare s-au depistat următoarele:

a) nu sînt respectate prevederile cadrului normativ în vigoare, iar personalul/agentul aeronautic nu înlătură neconformitățile depistate, conform articolului 12;

b) nu sînt respectate cerințele în baza cărora a fost acordat certificatul;

c) nu sînt înlăturate deficiențele depistate în procesul desfășurării inspecțiilor aeronautice și supravegherii continue;

d) neachitarea plăților de supraveghere de cel puțin 2 luni consecutive.

(3) În alte cazuri decât cele prevăzute la alineatul (2), autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile suspendă certificatul la solicitarea deținătorului de certificat.

(4) Decizia și motivele suspendării în cazurile stabilite la alineatul (2) vor fi comunicate în scris deținătorului certificatului/autorizației/permisului, urmînd ca, în termen de 3 zile lucrătoare, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile să se adreseze în instanța de judecată. În caz de nerespectare a termenului stabilit, suspendarea se anulează. Decizia autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile privind suspendarea activității în domeniul aviației civile se aplică pînă la adoptarea de către instanța de judecată a hotărîrii definitive și irevocabile.

(5) Termenul maxim de suspendare a activității este de 6 luni.

(6) Decizia privind suspendarea activității, în cazurile prevăzute la alineatul (2), își încetează acțiunea după constatarea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a lichidării încălcării pentru care a fost aplicată suspendarea sau în cazul expirării termenului suspendării în cazul prevăzut la alineatul (3) din prezentul articol. Dacă, în termen de 6 luni, încălcările pentru care a fost suspendat certificatul nu au fost înlăturate, certificatul se revocă.

Articolul 15. Revocarea certificatelor/autorizațiilor

(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile va revoca certificatul/**autorizația** în cazul în care:

a) se vor depista date neautentice în documentele prezentate **autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;**

b) deținătorul certificatului a fost radiat din registrul persoanelor juridice și **întreprinzătorilor individuali;**

c) se atestă nerespectarea a doua oară consecutiv a prescripțiilor inspectoriale **aeronautice** privind lichidarea încălcărilor ce țin de condițiile ce au stat la baza eliberării certificatului;

d) nu sînt achitate plățile de supraveghere mai mult de 6 luni;

e) nu sînt înlăturate, în termenul stabilit, care nu poate depăși 6 luni, a circumstanțelor care au dus la suspendarea temporară a certificatului;

f) se depistează efectuarea activităților la care dă dreptul certificatul în timpul suspendării acestuia.

(2) Titularul certificatului este obligat, în decurs de 5 zile lucrătoare de la data adoptării **deciziei de revocare** a certificatului, să depună la autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile originalul acestuia.

Articolul 16. Inspecții la platformă a aeronavelor străine. Reținerea la sol

(1) Inspecțiile la platformă se efectuează într-o manieră **standardizată**.

(2) Dacă în urma inspecției la platformă se constată sau există o bănuială rezonabilă că aeronava intenționează să efectueze un zbor fără ca operatorul **aerian** să fi executat acțiunea corectivă corespunzătoare, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile notifică pilotul comandant/comandantul sau operatorul **aerian** că aeronava nu are permisiunea de a începe zborul pînă la noi dispoziții și reține aeronava la sol.

(3) În cazul în care aeronava este reținută la sol, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile comunică în scris neconformitatea operatorului **aerian**, solicitîndu-i acestuia să facă dovada acțiunilor corective întreprinse și informează imediat autoritatea competentă a statului operatorului **aerian** și a statului în care este înmatriculată aeronava. În colaborare cu aceste autorități, se stabilesc condițiile necesare în care aeronava poate primi permisiunea de decolare.

(4) Dacă neconformitatea afectează valabilitatea certificatului de navigabilitate a aeronavei, reținerea la sol este ridicată de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile numai în momentul în care operatorul **aerian** face dovada că:

a) se conformează cerințelor aplicabile;

b) deține o autorizație de zbor sau un document echivalent emis de autoritatea competentă a statului de înmatriculare sau a statului operatorului **aerian** în urma constatării că aeronava și restricțiile aferente corespunzătoare care compensează abaterile de la cerințe permit aeronavei să efectueze un zbor în condiții de siguranță;

c) a obținut permisiunea țărilor terțe care vor fi survolate, dacă este cazul.

(5) Prevederi detaliate privind inspecțiile la platformă și reținerea aeronavelor la sol se conțin în reglementări aeronautice civile **aprobrate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile și documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile**.

Articolul 17. Transferul responsabilităților de supraveghere continuă

(1) În cazul unei aeronave înmatriculate într-un alt stat și operate de un operator aerian din Republica Moldova, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate încheia, conform **articolului 83bis al Convenției de la Chicago** și atribuțiilor ce îi revin prin prezentul Cod, acorduri bilaterale cu autoritățile aeronautice din acel stat, prin care se preiau, în totalitate sau în parte, funcțiile și obligațiile ce revin statului de înmatriculare a aeronavei.

(2) În cazul unei aeronave înmatriculate în Registrul aerian al Republicii Moldova și operate de un operator aerian dintr-un alt stat, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației

civile poate încheia, conform **articolului 83bis al** Convenției de la Chicago și potrivit atribuțiilor ce îi revin prin prezentul Cod, acorduri bilaterale cu autoritățile aeronautice din acel stat prin care se transferă, în totalitate sau în parte, funcțiile și obligațiile ce revin statului de înmatriculare a aeronavei.

(3) Acordurile de transfer de responsabilitate încheiate între statele parte la Convenția de la Chicago, în baza articolului 83bis al Convenției, se recunosc de Republica Moldova.

Articolul 18. Excepții și derogări

(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate acorda, în conformitate cu prevederile cadrului normativ național și internațional, excepții și derogări de la prevederile reglementărilor aeronautice civile sau standardului numai în cazurile când aceasta nu contravine normei legale aplicabile și numai în condițiile în care prin aceasta nu este afectată siguranța zborurilor, securitatea aeronautică sau interesul public.

(2) Acordarea **excepțiilor și derogărilor** se efectuează în baza analizei riscurilor asociate. Procedura de acordare a **excepțiilor și derogărilor** este aprobată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

Capitolul IV CERINȚE ESENȚIALE DE NAVIGABILITATE

Articolul 19. Înmatricularea aeronavelor

(1) Registrul aerian al Republicii Moldova este documentul administrativ în care sînt înmatriculate aeronavele civile aflate în proprietate sau, în baza unor **clauze contractuale** prevăzute de legislația civilă în vigoare, în posesia și folosința persoanelor fizice sau juridice din Republica Moldova.

(2) O aeronava civilă poate fi înmatriculată în Registrul aerian numai dacă:

- a) nu este înmatriculată în alt stat;
- b) posedă un certificat de tip valid, emis, acceptat sau validat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;
- c) posedă un certificat de navigabilitate de export valid sau **alt document echivalent**.

(3) Certificatul de înmatriculare emis de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile trebuie să conțină datele de identificare ale aeronavei civile, însemnul de naționalitate și de înmatriculare, datele de identificare a deținătorului și/sau a proprietarului. Inscricționarea datelor de identificare pe aeronava civilă se efectuează în conformitate cu cerințele tehnice aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(4) Prin înmatricularea în Registrul aerian, aeronava respectivă capătă naționalitatea Republicii Moldova.

(5) Certificatul de înmatriculare este document obligatoriu la bordul aeronavelor.

(6) Prin excepție de la prevederile alineatului (5), în cazul aeronavelor fără pilot la bord, certificatul de înmatriculare trebuie să se afle în permanență la persoana care asigură controlul de la distanță al aeronavei.

(7) Înmatricularea unei aeronave civile în Registrul aerian al Republicii Moldova și certificatul de înmatriculare nu constituie dovada deținerii legale sau a proprietății asupra aeronavei civile în nici o acțiune juridică în care deținerea sau proprietatea aeronavei respective este în litigiu.

(8) Actele de proprietate sau de transmitere a proprietății, de constituire de gaj sau a altor **drepturi** reale care privesc o aeronavă civilă sînt reglementate de legislația națională și se înscriu în Registrul aerian.

(9) O aeronavă se radiază din Registrul aerian al Republicii Moldova în următoarele situații:

a) aeronava este transferată către autoritățile militare, vamale sau de poliție ale Republicii Moldova;

b) aeronava a fost distrusă și nu poate fi restabilită;

c) aeronava este declarată dispărută;

d) aeronava este scoasă din folosință sau casată;

e) operatorul aerian (titular al certificatului de înmatriculare), cu acordul proprietarului aeronavei, a depus o cerere de radiere a aeronavei;

f) proprietarul aeronavei, cu notificarea operatorului aerian, a depus o cerere de radiere a aeronavei;

g) este adoptată o decizie de radiere a comisiei formate în cadrul autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul **aviației civile**;

h) lipsa certificatului de navigabilitate pentru o perioadă mai mare de 3 luni consecutive, cu excepția cazului în care aeronava este în proces de reparație și se află la producător sau la o altă întreprindere autorizată în modul corespunzător, dacă perioada nu depășește 2 ani consecutivi.

(10) În cazul solicitării înmatriculării în Registrul aerian a unui nou tip de aeronavă, costurile legate de instruirea personalului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile vor fi suportate de către solicitant. La înmatricularea ulterioară a aeronavelor de același tip în Registrul aerian, solicitanții ulteriori vor compensa solidar costurile pentru instruirea personalului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(11) Prevederile detaliate referitoare la înmatriculare, radiere și administrarea Registrului aerian al Republicii Moldova vor fi expuse în **acte normative aprobate de Guvern, reglementări aeronautice civile aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile și documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.**

Articolul 20. Navigabilitatea

(1) Aeronavele menționate la articolul 1 alineatul (2) literele (a), (b) și (c) se conformează cerințelor esențiale de navigabilitate din anexa nr.1 la prezentul Cod. Prin excepție de la acest alineat, aeronavele din anexa nr.2 la prezentul Cod se conformează cerințelor de navigabilitate stabilite în reglementările aeronautice civile.

(2) Conformarea aeronavelor prevăzute la articolul 1 alineatul (2) litera (b), precum și a produselor, pieselor și echipamentelor instalate pe acestea se stabilește în conformitate cu următoarele dispoziții:

a) produsele dețin un certificat de tip sau alt document echivalent, eliberat, **acceptat**, recunoscut sau validat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile. Certificatul de tip și certificarea modificărilor aduse la respectivul certificat de tip, inclusiv certificatele de tip suplimentare, se eliberează în cazul în care solicitantul demonstrează că produsul se conformează unei baze de certificare de tip, stabilită pentru asigurarea conformării cu cerințele esențiale menționate la alineatul (1), și că produsul nu prezintă trăsături sau caracteristici care să îi afecteze siguranța în operare. Certificatul de tip se referă la produs, precum și la toate piesele și echipamentele instalate pe acesta;

b) măsurile prevăzute la alineatul (5) pot defini o cerință de certificare în domeniul pieselor și al echipamentelor. Certificatele pentru piese și echipamente se eliberează atunci când solicitantul a demonstrat că piesele și echipamentele sînt conforme cu specificațiile detaliate în materie de navigabilitate, instituite pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale menționate la alineatul (1);

c) o aeronavă este operată doar dacă posedă un certificat de navigabilitate valid, eliberat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile. Certificatul se eliberează atunci când solicitantul demonstrează că aeronava este conformă cu proiectul de tip aprobat în certificatul său de tip și că documentele, inspecțiile și încercările relevante demonstrează că aeronava este în condiție de operare în siguranță. Acest certificat de navigabilitate rămîne valabil atît timp cît nu este suspendat, revocat sau anulat și atît timp cît aeronava este întreținută în conformitate cu cerințele esențiale din anexa nr.1 la prezentul Cod, precum și cu măsurile adoptate în temeiul alineatului (5);

d) organizațiile responsabile pentru întreținerea produselor, a pieselor și a echipamentelor demonstrează că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de privilegiile de care dispun. În afara unor dispoziții contrare, aceste capacități și mijloace sînt recunoscute prin emiterea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a unei aprobări organizației. În cadrul aprobării se specifică privilegiile acordate organizației autorizate și domeniul de aplicare al respectivei aprobări;

e) organizațiile responsabile pentru proiectarea și fabricarea produselor, pieselor și echipamentelor demonstrează că dispun de capacitatea și mijloacele

necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de privilegiile de care dispun. În afara unor dispoziții contrare, aceste capacități și mijloace sînt recunoscute prin emiterea unei aprobări organizației. În cadrul aprobării se specifică privilegiile acordate organizației autorizate și domeniul de aplicare al respectivei aprobări;

f) personalul responsabil cu punerea în serviciu a unui produs, a unei piese sau a unui echipament după întreținere trebuie să dețină un certificat al personalului de întreținere, eliberat, recunoscut sau validat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

g) capacitatea organizațiilor de instruirea personalului de întreținere de a-și asuma răspunderea legată de privilegiile de care dispun în privința eliberării certificatelor menționate la litera (f) se recunoaște prin emiterea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a unei aprobări.

(3) Aeronavele menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (a) și produsele, piesele și echipamentele montate în cadrul acestora respectă dispozițiile alineatului (2) literele (a), (b) și (e) din prezentul articol.

(4) Prin derogare de la alineatele (1) și (2):

a) se poate elibera un permis de zbor dacă se demonstrează că aeronava este în măsură să efectueze un zbor normal în condiții de siguranță deplină. Permisul de zbor se eliberează cu restricțiile corespunzătoare, în special pentru garantarea siguranței terților;

b) se poate elibera un certificat de navigabilitate restrictiv unei aeronave căreia nu i s-a eliberat un certificat de tip în conformitate cu dispozițiile de la alineatul (2) litera (a). În acest caz, se demonstrează că aeronava se conformează specificațiilor de navigabilitate specifice, iar existența unor abateri de la cerințele esențiale prevăzute la alineatul (1) nu afectează siguranța utilizării aeronavei pentru scopul vizat. Aeronavele care sînt eligibile pentru a obține astfel de certificate restrictive, precum și restricțiile privind utilizarea acestora se definesc conform măsurilor prevăzute la alineatul (5);

c) dacă numărul de aeronave de același tip care beneficiază de certificate de navigabilitate restrictive justifică acest lucru, se poate elibera un certificat de tip restrictiv și se poate stabili o bază de certificare de tip corespunzătoare.

(5) În vederea aplicării corespunzătoare a prevederilor prezentului articol, Guvernul aprobă acte normative, organul central de specialitate aprobă reglementări aeronautice civile, iar autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aprobă specificații de certificare și alte documente tehnice subordonate necesare.

(6) La aprobarea actelor normative menționate în alineatul (5), Guvernul și autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile asigură că acestea:

a) reflectă starea actuală a tehnicii și cele mai bune practici aplicate la nivel internațional în domeniul navigabilității;

b) țin cont de experiența acumulată la nivel mondial în operarea aeronavelor, precum și de progresele tehnico-științifice;

c) permit să se ia măsuri imediate în legătură cu cauzele constatate ale accidentelor și ale incidentelor grave;

d) nu impun aeronavelor menționate la articolul 1 alineatul (3) litera (c) cerințe care ar fi incompatibile cu obligațiile care revin statelor membre ale Organizației Aviației Civile Internaționale.

Capitolul V PROTECȚIA MEDIULUI

Articolul 21. Protecția mediului

(1) În sensul prezentului Cod, protecția mediului reunește toate activitățile ce au ca scop reducerea impactului aviației civile asupra mediului, datorat zgomotului produs de aeronavele civile, emisiilor motoarelor de aviație, substanțelor folosite în cadrul activităților aeronautice civile și reziduurilor rezultate în urma desfășurării acestor activități.

(2) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile stabilește, împreună cu organul central de specialitate din domeniul mediului, politici și reglementări specifice în domeniul protecției mediului.

(3) În scopul protecției mediului, **autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile** poate restricționa operarea aeronavelor civile pe aeroporturile/aerodromurile din Republica Moldova sau în spațiul aerian național, în conformitate cu normele și procedurile aprobate de Guvern.

(4) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile, în comun cu organul central de specialitate din domeniul mediului, stabilește acțiunile de protecție a mediului, care, în urma derulării activităților specifice, au un impact semnificativ asupra mediului înconjurător.

(5) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile asigură procedura de evaluare a impactului asupra mediului a activităților planificate în domeniul aeronauticii civile și domenii conexe, în conformitate cu Legea nr. 86 din 29 mai 2014 cu privire la evaluarea impactului asupra mediului.

(6) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile, la solicitarea operatorului aeroportului, poate aproba măsuri temporare și derogări ce permit operarea aeronavelor civile, care au impact semnificativ asupra mediului.

(7) Prevederile alineatului (3) nu se aplică următoarelor categorii de aeronave civile:

a) aeronavele de stat;

b) aeronavele Republicii Moldova care execută misiuni oficiale, prezidențiale sau guvernamentale, iar în cazul celor străine, pe bază de reciprocitate;

c) aeronavele ce operează în folosul Organizației Națiunilor Unite, Crucii Roșii și Semilunii Roșii;

d) aeronavele civile care efectuează misiuni de căutare și de salvare ori care transportă personal sau materiale în cadrul acestor misiuni;

e) aeronavele care efectuează misiuni umanitare și de ajutorare urgentă;

f) aeronavele care sînt nevoite să aterizeze din cauze tehnice, din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile sau a unor situații de forță majora;

g) aeronavele care aterizează din dispoziția autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și/sau a organului central de specialitate în domeniul apărării.

(8) În cazul apariției necesității minimizării efectelor nocive asupra sănătății umane și pentru menținerea calității zgomotului ambiental, operatorii aerodromurilor din Republica Moldova vor asigura efectuarea cartografierii acustice a zonei în care se află aerodromul, în baza cerințelor aprobate de Guvern, a actelor normative aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile în comun cu organul central de specialitate din domeniul mediului. Pentru acoperirea costurilor suportate de operatorii aerodromurilor pentru asigurarea măsurilor de atenuare sau prevenire a nivelului sporit de zgomot ambiental se aplică tariful pe zgomot ambiental aeroportuar, în conformitate cu Metodologia privind baza de calcul și aprobarea taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană aprobată de Guvern.

(9) În baza rezultatelor obținute prin cartografierea acustică, operatorii aerodromurilor din Republica Moldova vor elabora hărțile acustice și planurile de acțiuni de diminuare a zgomotului și vor întreprinde măsurile necesare de planificare acustică.

(10) Hărțile acustice, precum și planurile de acțiuni vor fi aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile, în vederea diminuării zgomotului și vor fi puse la dispoziția publicului, inclusiv prin intermediul tehnologiilor informaționale disponibile.

Capitolul VI PERSONALUL AERONAUTIC

Articolul 22. Personalul aeronautic

(1) Personalul aeronautic se compune din persoane fizice cu un grad satisfăcător de sănătate, avînd o pregătire specială, confirmată printr-un certificat eliberat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în **domeniul aviației civile și cuprinde** personalul aeronautic navigant și personal aeronautic nenavigant.

(2) Personalul aeronautic navigant și cel nenavigant trebuie să dețină certificate valabile eliberate de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației **civile, după caz, și certificate medicale valabile, eliberate** de examinatori de medicină aeronautică sau de centre de medicină aeronautică.

(3) Cerințele esențiale privind autorizarea personalului aeronautic, precum și persoanelor și organizațiilor implicate în instruirea, testarea, verificarea și evaluarea medicală a acestora, inclusiv și a simulatoarelor de zbor se conțin în

anexa nr.4 la prezentul Cod. Cerințele pentru personalul care operează aeronavele conținute în anexa nr.2 la prezentul Cod, sînt aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile

(4) Cerințele și procedura de autorizare a personalului aeronautic se stabilește de **organul central de specialitate în domeniul aviației civile** prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate.

Articolul 23. Personal aeronautic navigant

(1) Personalul aeronautic navigant este constituit din echipajul de zbor (piloți, ingineri naviganți) și echipajul de cabină.

(2) Echipajul aeronavei civile este constituit din personal certificat, care desfășoară activități la bord în conformitate cu reglementările specifice aplicabile.

(3) Membrii echipajului aeronavei au obligația ca, pe întreaga perioadă a misiunii de zbor, să aibă asupra lor documentele de certificare individuale obligatorii prevăzute de reglementările specifice aplicabile.

(4) Echipajul se află în subordinea comandantului de aeronavă civilă.

Articolul 24 Comandantul aeronavei

(1) Comandantul aeronavei civile este desemnat de operatorul aerian, pentru fiecare zbor, cu excepția cazului în care prin reglementări specifice, se prevede altfel.

(2) Funcția de comandant de aeronavă civilă este îndeplinită de pilotul comandant, certificat pentru categoria, clasa sau tipul aeronavei civile respective și avînd autorizația corespunzătoare în termen de valabilitate.

(3) Persoana care este **responsabil pentru cele** prevăzute la alineatul (6) are funcția de comandant de aeronavă din momentul începerii misiunii de zbor și pînă în momentul terminării acesteia.

(4) Comandantul aeronavei civile care remorchează alte aeronave este comandantul acestora pînă la declanșarea lor.

(5) Prin derogare de la prevederile alineatelor (2) - (3), operatorul poate desemna în funcția de comandant de aeronavă civilă și o altă persoană decît pilotul comandant.

(6) Comandantul aeronavei civile răspunde de pregătirea și executarea în siguranță a fiecărui zbor, precum și de comportamentul și disciplina echipajului la bord și la sol, cu respectarea prevederilor prezentului Cod, a reglementărilor aeronautice civile aprobate de **organul central de specialitate în domeniul aviației civile**, și altor documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(7) Comandantul aeronavei refuză decolarea atunci când constată nereguli în legătură cu îndeplinirea sarcinilor ce îi revin, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.

(8) În timpul misiunii sale de zbor, comandantul de aeronavă civilă poate delega atribuții, dar nu poate să își delege responsabilitățile.

(9) În cazul în care acesta este împiedicat, din orice cauză, în cursul zborului sau la sol, să își îndeplinească funcția, în lipsa desemnării prealabile a unei alte persoane pentru a-l înlocui, funcția de comandant de aeronavă civilă va fi exercitată de unul dintre ceilalți membri ai echipajului de zbor, în ordinea stabilită prin reglementările specifice aplicabile.

(10) Comandantul unei aeronave civile aflate în zbor are autoritatea asupra întregului personal aeronautic civil la bord.

(11) Indicațiile date de comandantul de aeronavă civilă în timpul zborului, în scopul asigurării siguranței zborului, sînt obligatorii pentru toate persoanele aflate la bord.

(12) Comandantul de aeronavă civilă poate debarca orice membru al echipajului și orice pasager la o escală intermediară, pentru motive determinate de siguranța zborului și de păstrare a ordinii în aeronava civilă.

(13) În caz de pericol, comandantul de aeronavă civilă va lua măsurile necesare pentru salvarea pasagerilor, a echipajului, a încărcăturii, precum și a aeronavei.

(14) În cazul unui accident, comandantul de aeronavă civilă își menține toate împuternicirile pînă în momentul când autoritatea competentă îl eliberează de atribuțiile ce îi revin în legătură cu operarea **aeronavei**.

(15) **Obligațiile** și responsabilitățile pentru executarea misiunii de zbor se împart între comandantul de aeronavă civilă și pilotul comandant, după cum urmează:

a) pilotul comandant poartă răspundere, de la începerea și pînă la finalizarea operațiunii de zbor cu aeronava civilă, de conducerea tehnică și de siguranța aeronavei și poate întreprinde orice măsură pentru realizarea siguranței zborului;

b) comandantul de aeronavă răspunde, în conformitate cu dispozițiile prezentului Cod, de executarea misiunii de zbor în bune condiții, pentru toate celelalte aspecte care nu privesc conducerea tehnică și operarea în siguranță a aeronavei.

Articolul 25. Personalul aeronautic nenavigant

(1) Personalul aeronautic nenavigant cuprinde:

a) controlorii de trafic aerian;

b) personalul tehnic calificat care lucrează direct la proiectarea, certificarea, fabricația, inspecția, întreținerea, reparația și operarea tehnicii aeronautice;

c) dispeceri operațiuni de zbor;

d) personalul de aerodrom care execută activități cu impact asupra siguranței zborurilor;

e) personalul care furnizează sau exercită alte servicii de navigație aeriană, altul decît cel prevăzut la lit. a);

f) personalul tehnic-ingineresc, care asigură întreținerea și repararea mijloacelor de navigație aeriană aflate la sol și a celor necesare serviciilor de dirijare, control și informare aeronautică și meteorologică a zborurilor, precum și a telecomunicațiilor aeronautice.

(2) Personalul aeronautic nenavigant trebuie să corespundă, după caz, cerințelor esențiale conținute în anexa nr.5 la prezentul Cod și să dețină certificate valabile eliberate de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și, după caz, certificate medicale sau avize medicale valabile, eliberate în conformitate cu prevederile reglementărilor aeronautice civile.

Capitolul VII Operațiunile de zbor

Articolul 26. Operațiunile aeriene civile

(1) Orice zbor al unei aeronave civile trebuie executat astfel încît să se asigure siguranța aeronavei, a pasagerilor și a echipajului, a altor aeronave, precum și securitatea persoanelor și bunurilor aflate la sol.

(2) Decolarea și aterizarea aeronavelor civile se efectuează pe aerodromuri **certificate și/sau înregistrate, heliporturi**, precum și pe alte terenuri sau suprafețe de apă, în condițiile stabilite prin hotărîre de Guvern.

(3) Operațiunile **aeriene civile se clasifică** astfel:

- a) operațiuni de transport aerian comercial;
- b) operațiuni necomerciale (aviație generală);
- c) operațiuni comerciale specializate (lucru aerian).

(4) Răspunderea operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave care efectuează operațiuni aeriene civile pentru daunele cauzate pasagerilor, bagajelor, mărfurilor, poștei și terțelor părți, precum și cerințe minime de asigurare pentru acoperirea corespunzătoare a răspunderii se stabilesc printr-o lege specială.

(5) Operațiunile aeriene civile menționate la alineatul (3) se conformează, după caz, cerințelor esențiale referitoare la operațiuni de zbor prevăzute în anexa nr.3 și, dacă este cazul, în anexa nr.5 la prezentul Cod;

Articolul 27. Operațiunile de transport aerian comercial

(1) Operațiunile de transport aerian comercial sînt transporturile de pasageri, bagajele, mărfurile și/sau poșta, efectuate pe baze comerciale, prin curse regulate sau neregulate, de către operatorii aerieni.

(2) Operatorii aerieni pot efectua transport aerian comercial numai în condițiile deținerii unui certificat de operator aerian și autorizației eliberate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(3) **Operațiunile de transport aerian comercial se conformează cerințelor esențiale referitoare la operațiuni prevăzute în anexa nr.3 și, dacă este cazul, în anexa nr.5 la prezentul Cod.**

(4) Operatorii care efectuează operațiuni comerciale de transport aerian comercial demonstrează capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de privilegiile de care dispun. Aceste capacități și mijloace se recunosc prin eliberarea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a unui certificat de operator aerian. Certificatul specifică privilegiile acordate operatorului și sfera operațiunilor.

(5) Operațiunile de transport aerian comercial se execută pe bază de contract de transport aerian încheiat între transportatorul aerian și beneficiarul transportului.

(6) Prin contractul de transport aerian, operatorul aerian se obligă să transporte la destinație pasagerii, bagajele, marfa și/sau poșta, iar beneficiarul să achite prețul transportului. Asupra contractului de transport aerian se aplică legislația civilă în partea în care nu este reglementat de tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte și alte acte normative speciale.

Articolul 28. Cursele regulate

Operațiunile de transport aerian comercial efectuate prin curse regulate sînt transporturile aeriene executate după orare publicate și rute prestabilite, destinate să asigure legătura dintre două sau mai multe aeroporturi și în care capacitatea comercială disponibilă este pusă la dispoziție publicului contra cost.

Articolul 29. Cursele neregulate

(1) Operațiunile de transport aerian comercial, altele decît cele prevăzute la articolul 28, se efectuează prin curse neregulate.

(2) Operațiunile de transport aerian comercial prin curse neregulate includ și zborurile care nu implică transportul pasagerilor între două sau mai multe aerodromuri, efectuate pe baze comerciale, cu unul sau mai mulți pasageri la bord.

Articolul 30. Autorizarea operațiunilor de transport aerian comercial

(1) Operatorii aerieni din Republica Moldova pot efectua operațiuni de transport aerian comercial pe rute interne sau internaționale, prin curse regulate sau neregulate, numai în condițiile deținerii unui certificat de operator aerian în termen de valabilitate eliberat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(2) Transporturile aeriene internaționale de pasageri, bagaje, mărfuri și poșta sînt supuse acordurilor și convențiilor internaționale în domeniul transporturilor aeriene la care Republica Moldova este parte.

(3) Operatorii aerieni ai Republicii Moldova, cu condiția respectării prevederilor articolului 27, controlul efectiv asupra cărora este **exercitat de Republica Moldova și/sau cetățenii Republicii Moldova**, sau în cazurile

speciale prevăzute de tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte, operatorii aeriени ai altor state, au dreptul de a exercita servicii aeriene internaționale dintre teritoriul Republicii Moldova și alte state, fără anumite limitări de capacități, frecvențe de zbor, destinații, aeronave, dacă în tratatele internaționale la care Republica Moldova nu este prevăzut altfel.

(4) Operatorul aerian al Republicii Moldova care are sediu în Republica Moldova și/sau controlul efectiv asupra căruia este exercitat de Republica Moldova și/sau cetățeni ai acesteia are dreptul de a exercita servicii aeriene internaționale regulate dintre teritoriul Republicii Moldova și alte state decât cele indicate la alineatul (2), în baza autorizației de operare a rutei emise de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor din domeniul aviației civile cu condiția că satisface următoarele cerințe minime:

a) sediul principal se află în Republica Moldova;

b) în cazul rutelor cu drepturi limitate este desemnat de către organul central de specialitate din domeniul aviației civile, în conformitate cu acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte.

(5) În cazul în care operatorul aerian al Republicii Moldova cere desemnarea pe o rută cu drepturi limitate de trafic, distribuirea drepturilor de trafic între operatorii aeriени se efectuează pe bază de concurs în condițiile prevăzute de Guvern.

(6) Operatorul aerian al Republicii Moldova care operează o rută regulată poate opera curse aeriene pe aceeași rută, cu aeronave închiriate în sistem „wet lease”, cu condiția obținerii unei aprobări prealabile din partea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor din domeniul aviației civile, în baza unui Regulament aprobat de Guvern.

(7) Un operator aerian străin, altul decât cel indicat la alineatul (2), poate efectua serviciu aerian regulat înspre și dinspre teritoriul Republicii Moldova în baza unei autorizații de operare a rutei emise de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor din domeniul aviației civile în conformitate cu acordul internațional la care Republica Moldova este parte sau în interes public, conform condițiilor aprobate Guvern.

(8) Autorizația de operare poate fi suspendată sau revocată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor din domeniul aviației civile dacă operatorul aerian nu respectă cerințele în baza cărora aceasta a fost eliberată, în condițiile prezentului Cod.

(9) Operatorii aeriени străini, alți decât cei indicați la alineatul (2) au dreptul de a exercita servicii aeriene internaționale neregulate (se admit liber pe teritoriul Republicii Moldova, în scopul îmbarcării sau debarcării traficului), între Republica Moldova și alte state decât cele indicate la alineatul (2) al prezentului articol, fără impunerea reglementărilor, conform condițiilor aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile.

(10) Operatorii aeriени străini, alții decât cei indicați la alineatul (2) al prezentului articol, exercită servicii aeriene internaționale neregulate între Republica Moldova și alte state decât cele indicate la alineatul (2) al prezentului articol, în baza permisiunii de zbor emise de autoritatea administrativă de

implementare și realizare a politicilor din domeniul aviației civile, conform condițiilor aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile.

(11) Condițiile privind eliberarea autorizației pentru operațiunile de transport aerian comercial se stabilesc în conformitate cu prevederile articolului 4 alineatul (6) din prezentul Cod.

Articolul 31. Operațiunile necomerciale (aviație generală)

(1) Operațiunile necomerciale (aviație generală) cuprind:

a) transporturile aeriene în interes propriu și operațiunile necomerciale specializate;

b) zborurile în interes propriu;

c) zborurile particulare;

d) zborurile-școală;

e) zborurile de competiție, demonstrații de zbor, introductive, lansări cu parașuta, remorcări ale planoarelor sau zborurile acrobatice.

(2) Operatorii implicați în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate demonstrează capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de operarea aeronavelor în cauză.

(3) Transporturile aeriene în interes propriu și operațiunile necomerciale specializate reprezintă operațiunile necomerciale executate de o persoană juridică, fără perceperea unui tarif sau a echivalentului acestuia în bunuri ori servicii, utilizându-se aeronave civile proprii sau închiriate, care constituie accesoriul unei alte activități economice executate de persoana respectivă, beneficiarul transportului.

(4) Zborurile în interes propriu reprezintă operațiunile necomerciale, altele decât transporturile în interes propriu și operațiunile necomerciale specializate, efectuate de persoane fizice sau juridice, cu aeronave civile proprii sau închiriate, pentru și în susținerea necesităților activităților proprii, fără obținerea de beneficii economice. Zborurile în interes propriu includ și zborurile efectuate exclusiv în scop sportiv.

(5) Zborurile particulare reprezintă operațiunile necomerciale efectuate de deținătorii de aeronave civile, persoane fizice, exclusiv în scop necomercial.

(6) Zborurile-școală reprezintă operațiunile aeriene civile organizate de persoane fizice sau juridice în scopul pregătirii personalului aeronautic civil navigant.

(7) Zborurile de competiție, demonstrații de zbor, introductive, lansări cu parașuta, remorcări ale planoarelor sau zborurile acrobatice reprezintă operațiunile necomerciale efectuate de deținătorii de aeronave civile, persoane fizice, exclusiv în scop necomercial.

(8) Zborurile menționate la alineatele (6) și (7) efectuate în scop comercial trebuie să fie autorizate conform prevederilor articolului 32 alineatul (2).

(9) Persoanele fizice și juridice, inclusiv cele străine, care intenționează să efectueze operațiuni necomerciale (aviație generală) pe teritoriul Republicii Moldova trebuie să prezinte către autoritatea administrativă de implementare și

realizare a politicilor în domeniul aviației civile o declarație înainte de începerea operațiunilor.

(10) Prevederile speciale privind operațiunile necomerciale (aviație generală) se stabilesc prin reglementări aeronautice civile aprobate de **organul central de specialitate în domeniul aviației civile** și prin documente tehnice subordonate, aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile

Articolul 32. Operațiunile comerciale specializate (lucru aerian)

(1) Operațiunile comerciale specializate (lucru aerian) sînt operațiunile aeriene, altele decît transportul aerian comercial, în cadrul cărora aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, silvicultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană etc.

(2) Operatorii aeriени care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale specializate trebuie să obțină o autorizație de operator aerian, eliberată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(3) Prevederile specifice privind operațiunile comerciale specializate, precum și modul și condițiile de autorizare a acestora se stabilesc de **organul central de specialitate în domeniul aviației civile** în reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile în documente tehnice subordonate.

Articolul 33. Alte zboruri

(1) Zborurile aeronavelor din anexa nr.2 la prezentul Cod pot fi efectuate fără permisiunea prealabilă a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile doar în zonele special rezervate.

(2) **Prevederile privind zborurile aeronavelor menționate în anexa nr. 2 la prezentul Cod se stabilesc în acte normative aprobate de Guvern, reglementări aeronautice civile aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile și în alte documente tehnice aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.**

Articolul 34. Reglementări speciale

(1) În vederea aplicării corespunzătoare a prevederilor prezentului capitol, Guvernul aprobă acte normative, **organul central de specialitate în domeniul aviației civile aprobă** reglementări aeronautice civile, iar autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aprobă cerințe tehnice și alte acte tehnice subordonate necesare.

(2) La adoptarea actelor normative menționate la alineatul (1), Guvernul și autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile asigură că acestea:

- a) reflectă starea actuală a tehnicii și bunele practici aplicate la nivel internațional în domeniul operațiunilor aeriene;
- b) definesc tipurile de operațiuni și iau în considerare cerințele aferente și demonstrațiile de conformitate proporțional cu complexitatea operațiunilor și cu riscul respectiv;
- c) țin cont de experiența acumulată la nivel mondial în operarea aeronavelor, precum și de progresele tehnico-științifice;
- d) se bazează pe o evaluare a riscului și sînt proporționale cu amploarea și domeniul operațiunii;
- e) permit să se ia măsuri imediate cu privire la cauzele dovedite ale accidentelor și incidentelor grave;
- f) nu impun aeronavelor menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c) cerințe care ar fi incompatibile cu obligațiile ce le revin statelor membre în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale;
- g) iau în considerare aspectele privind siguranța referitoare la managementul traficului aerian/serviciile de navigație aeriană.

Capitolul VIII

AERODROMURI, AEROPORTURI ȘI HELIPORTURI

Articolul 35. Certificarea și exploatarea aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor

(1) **Aerodromurile/aeroporturile/heliporturile** civile pot fi proprietate publică sau proprietate privată, deschise ori închise utilizării publice, precum și deschise ori închise traficului aerian internațional.

(2) **Aerodromurile/aeroporturile/heliporturile**, inclusiv echipamentele acestora, amplasate pe teritoriul Republicii Moldova, deschise publicului și antrenate în operațiuni de transport aerian comercial și activități de lucru aerian pe bază comercială pot fi operate doar dacă au fost înregistrate și certificate de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, dacă nu e menționat altfel expres în lege, și trebuie să corespundă cerințelor esențiale stabilite în anexa nr.6 la prezentul Cod.

(3) **Aerodromurile/aeroporturile/heliporturile** de pe care se efectuează zboruri internaționale, indiferent de condițiile specificate în alineatul (2) al prezentului articol, se certifică în mod obligatoriu în conformitate cu cerințele esențiale stabilite în anexa nr.6 la prezentul Cod.

(4) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile înregistrează toate aerodromurile civile menționate în alineatul (2) și terenurile pentru decolare/aterizare a aeronavelor ușoare și a aparatelor de zbor ultraușoare situate pe teritoriul Republicii Moldova și ține **Registrul aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor** civile și terenurilor pentru decolare/aterizare a aeronavelor ușoare și a aparatelor de zbor ultraușoare. Nu sînt supuse certificării, dar se înregistrează terenurile, în scopuri necomerciale, pentru decolare/aterizare a aeronavelor ușoare sau ultraușoare destinate utilizării în timp de zi după regulile de zbor la vedere.

(5) Pentru a proteja aerodromurile împotriva activităților și evenimentelor din vecinătatea acestora care pot provoca riscuri inacceptabile pentru aeronavele ce folosesc aerodromul, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aprobă cerințe tehnice și alte acte tehnice subordonate necesare.

(6) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile limitează, suspendă sau revocă certificatul de aerodrom dacă constată că aerodromul nu întrunește cerințele de certificare.

(7) Toate aeronavele care execută zboruri internaționale spre și de pe teritoriul Republicii Moldova trebuie să decoleze și să aterizeze pe un aeroport internațional, unde există servicii de control de frontieră, de vamă, serviciu sanitar și alte servicii de control. Aeronavele pot decola și ateriza de pe alte suprafețe decât un aeroport internațional, în cazurile de urgență sau dacă sînt autorizate de autoritățile competente.

(8) Condițiile de utilizare a aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor civile de către aeronavele de stat, precum și condițiile în care aeronavele civile pot folosi aerodromurile militare vor fi stabilite de Guvern.

(9) Cerințele și procedura de certificare a aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor sînt stabilite în actele normative aprobate de Guvern, reglementările aeronautice civile aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile și alte documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile..

Articolul 36. Utilizarea infrastructurii aeroportuare

(1) Mărimea tarifelor pentru serviciile aeroportuare sînt aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile în baza metodologiei aprobate de Guvern. Utilizatorii aerodromului/aeroportului/heliportului au obligația de a achita operatorului aerodromului/aeroportului/heliportului tarifele pentru utilizarea aerodromului/aeroportului/heliportului. Operatorul aerodromului/aeroportului/heliportului sau reprezentantul său are dreptul de a reține decolarea oricărei aeronave pînă în momentul cînd operatorul aeronavei achită sau prezintă o garanție adecvată de plată, acceptabilă pentru operatorul aerodromului/aeroportului/heliportului, a tarifelor aeroportuare și datoriilor restante pentru serviciile prestate.

(2) Scutirile de la achitarea tarifelor prevăzute la alineatul (1) și modul de compensare a cheltuielilor legate de prestarea serviciilor aeroportuare pentru zborurile aeronavelor scutite se stabilesc de către Guvern.

(3) În cazul în care un aeroport din Republica Moldova este supraîncărcat sau întâmpină probleme de capacitate, organul central de specialitate din domeniul aviației civile asigură că alocarea sloturilor orare se efectuează pe baza principiilor transparenței, neutralității și nediscriminării. Condițiile și modul de alocare a sloturilor orare se aprobă de către Guvern.

(4) **În scopul asigurării unui mediu concurențial, operatorul aeroportului este obligat să asigure o modalitate nediscriminatorie a tratării utilizatorilor aeroportuari, în conformitate cu bunele practici internaționale și cu legislația concurențială.**

(5) **Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile certifică toate activitățile de deservire la sol (handling).**

(6) **Organul central de specialitate din domeniul aviației civile ia măsurile necesare pentru a asigura:**

a) **accesul liber pe piață al prestatorilor de servicii de handling la sol unor terțe părți, care dețin un certificat eliberat de Autoritatea Aeronautică Civilă;**

b) **libertatea handling-ului propriu al transportatorului aerian.**

(7) **Dacă pentru un aeroport, anumite constrângeri specifice spațiului sau capacității disponibile, ce apar din cauza aglomerației și a procentului de utilizare a spațiului, fac imposibilă deschiderea pieței și/sau punerea în aplicare a handling-ului, organul central de specialitate din domeniul aviației civile poate introduce unele limitări, în temeiul prevederilor stabilite de Guvern.**

(8) **Alte activități decât cele prevăzute de prezentul Cod și actele normative subordonate pot fi desfășurate în zone de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor cu condiția respectării cerințelor în domeniul securității aeronautice și a transportului aerian al bunurilor periculoase. Inițierea activităților de întreprinzător în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor este posibilă cu notificarea prealabilă a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.**

Articolul 37. Operatorul de aerodrom/aeroport/heliport

(1) **Aerodromurile specificate în articolul 35 alineatul (2) din prezentul Cod vor fi administrate de operatori de aerodromuri/aeroporturi/heliporturi certificați în conformitate cu cerințele esențiale din anexa nr.6 la prezentul Cod și reglementările aeronautice civile.**

(2) **Condițiile și procedura de eliberare, suspendare și revocare a certificatului de operator de aerodrom/aeroport/heliport se aprobă de către organul central de specialitate în domeniul aviației civile prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate**

(3) **Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile va limita, va suspenda sau va anula certificatul de operator al aerodromului/aeroportului/heliportului dacă se descoperă că acesta nu întrunește cerințele esențiale prevăzute în alineatul (1).**

(4) **Operatorii de aerodrom/aeroport/heliport se vor asigura ca personalul său nominalizat corespunde cerințelor stabilite de Guvern și actele normative**

subordonate pentru a fi acceptat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(5) Statutul de aeroport internațional se acordă de Guvern, la propunerea organului central de specialitate din domeniul aviației civile.

(6) Operatorii de aerodrom/aeroport/heliport monitorizează activitățile și evenimentele care pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației în vecinătatea aerodromurilor/aeroporturilor/**heliporturilor** și, în limitele competențelor lor, adoptă măsurile de atenuare corespunzătoare.

(7) Operatorul aerodromului/aeroportului/heliportului are obligația de a asigura condițiile prevăzute de reglementările aplicabile privind aterizarea și decolarea în siguranță a aeronavelor, securitatea aeronautică, serviciile necesare aeronavelor la sol, serviciile de pompieri și salvatori, de ambulanță și, după caz, a celor de vamă, frontieră, fitosanitare, sanitar-veterinare și alte servicii de control.

(8) Operatorul **aeroportului internațional** trebuie să asigure încăperi necesare și locuri special amenajate, facilități adecvate și măsuri organizatorice necesare pentru efectuarea de către autoritățile competente a controalelor la trecerea frontierei de stat.

Articolul 38. Construcția sau reconstrucția aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor și obiectelor speciale

(1) Construcția sau reconstrucția aerodromurilor/aeroporturilor/**heliporturilor** și obiectelor speciale se efectuează în condiția avizului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul **aviației civile**.

(2) **Documentele** de construcție sau reconstrucție a aerodromurilor/aeroporturilor/**heliporturilor și obiectelor speciale** vor fi examinate și avizate de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sub aspectele de asigurare a siguranței zborurilor, securității aeronautice și securității populației, de protecție a mediului, precum și de necesitățile de infrastructură (drumuri și alte căi terestre de comunicație, telecomunicații etc.) care deservește aeroportul și asigură exploatarea acestuia în condiții de siguranță și eficiență.

(3) Termenul pentru examinarea documentelor în vederea avizării construcției sau reconstrucției aerodromurilor/aeroporturilor/**heliporturilor și obiectelor speciale** nu poate depăși 90 de zile calendaristice din momentul depunerii pachetului integral de documente de către solicitant.

(4) Avizul privind construcția sau reconstrucția aerodromurilor **aeroporturilor/heliporturilor și obiectelor speciale** își pierde valabilitatea în cazul în care într-un termen de 2 ani de la eliberarea acestuia, solicitantul nu a început lucrările corespunzătoare.

(5) Cerințele și procedura de eliberare a avizului privind construcția sau reconstrucția aerodromurilor/aeroporturilor/**heliporturilor și obiectelor speciale** se aprobă de către **organul central de specialitate în domeniul aviației civile** prin reglementări aeronautice civile, și de autoritatea administrativă de

implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate.

Articolul 39. Amplasarea construcțiilor, instalațiilor și echipamentelor în zonele supuse servituțiilor de aeronautică

(1) În zonele supuse servituțiilor de aeronautică civilă aferente aerodromurilor și amplasării echipamentelor de navigație aeriană se interzice amplasarea de noi construcții, instalații, obiecte, sisteme inginerești sau de comunicație sau efectuarea lucrărilor la acestea fără avizul prealabil eliberat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, prin intermediul ghișeului unic.

(2) Limitele și atributele specifice zonelor supuse servituțiilor aeronautice se stabilesc în conformitate cu prevederile reglementărilor aeronautice civile.

(3) Procedura și modul de eliberare a avizului pentru amplasarea construcțiilor, instalațiilor și echipamentelor se stabilesc în reglementările aeronautice civile aprobate de **organul central de specialitate în domeniul aviației civile** și în documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(4) Termenul de examinare și eliberare a avizului nu poate depăși 30 de zile calendaristice din momentul depunerii pachetului integral de documente de către solicitant.

(5) Furnizorii de servicii de navigație aeriană asigură monitorizarea amplasării construcțiilor, instalațiilor și echipamentelor pe tot teritoriul Republicii Moldova, cu excepția zonelor aflate în responsabilitatea operatorilor aerodromurilor/aeroporturilor/**heliporturilor**.

(6) Proprietarii construcțiilor, instalațiilor și a altor obiecte care prezintă un pericol pentru siguranța zborurilor aeronavelor civile trebuie să plaseze pe acestea, pe cont propriu, marcaje și semnalizări în conformitate cu reglementările aeronautice civile aprobate de **organul central de specialitate în domeniul aviației civile și documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile**.

(7) **Fără avizul prealabil eliberat gratuit de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile se interzice:**

a) **amplasarea de noi construcții, instalații, obiecte, sisteme inginerești și sisteme de comunicații sau efectuarea lucrărilor la acestea, în zonele care se află în perimetrul a 15 km față de punctul de referință al aerodromurilor și a căror înălțimea este de 45 m sau mai mare față de nivelul solului, indiferent de locul planificat de amplasare a acestora;**

b) **amplasarea turbinelor eoliene, indiferent de locul planificat de amplasare a acestora;**

(8) **La distanța mai mică de 15 km față de punctul de referință al aerodromurilor se interzice amplasarea obiectelor de activitate umană și**

folosință a pământului, care prezintă pericol pentru operarea în siguranță și eficiență a aerodromurilor (aeroporturilor), inclusiv:

- a) care utilizează lumini periculoase, confuze și înșelătoare;
- b) care provoacă orbire cauzată de surse de iluminare cu intensitate mare sau cu capacitate reflectorizantă înaltă;
- c) care ar putea încuraja concentrarea animalelor sălbatice și păsărilor în vecinătatea aerodromului;
- d) a surselor de radiație invizibilă sau prezența obiectelor mobile sau fixe care pot afecta în mod negativ performanța sistemelor de comunicație aeronautică, navigație și supraveghere.

(9) Întreprinderile, instituțiile și organizațiile, precum și persoanele fizice care au încălcat regulile de construcție/reconstrucție sau au admis alte acțiuni interzise în zonele aerodromurilor (aeroporturilor), sunt obligate, la cererea operatorului de aerodrom (aeroport) sau persoanelor împuternicite de acesta să stopeze construcția sau altă activitate din zona adiacentă aerodromului și să înlăture toate încălcările admise în termenul stabilit și din cont propriu.

Capitolul IX

MANAGEMENTUL TRAFICULUI AERIAN ȘI SERVICIILE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

Articolul 40. Managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană

(1) Serviciile de navigație aeriană în spațiul aerian al Republicii Moldova sînt asigurate de furnizori certificați și desemnați de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(2) Entitatea abilitată cu funcții de management al traficului aerian în spațiul aerian al Republicii Moldova este desemnată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(3) Realizarea funcțiilor de management al traficului aerian și furnizarea serviciilor de navigație aeriană trebuie asigurate în conformitate cu cerințele esențiale conținute în anexa nr.5 la prezentul Cod.

(4) Cerințele și procedura de certificare a furnizorilor de servicii de navigație aeriană sînt stabilite prin reglementări aeronautice civile aprobate de **organul central de specialitate în domeniul aviației civile** și documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(5) Mărimea tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană se aprobă de organul central de specialitate din domeniul aviației civile în conformitate cu Metodologia aprobată de Guvern și asigură recuperarea completă a cheltuielilor legate de furnizarea acestor servicii. Aeronavele care survolează teritoriul Republicii Moldova au obligația achitării tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană. Furnizorul de servicii de navigație este în drept să interzică decolarea

oricărei aeronave pînă cînd operatorul aeronavei nu va achita tariful pentru serviciile de navigație aeriană și datoriile la serviciile prestate.

(6) Scutirile de la achitarea tarifelor prevăzute la alineatul (5) și modul de compensare a cheltuielilor legate de prestarea serviciilor de navigație aeriană pentru zborurile aeronavelor scutite se stabilesc de către Guvern.

Capitolul X

MANAGEMENTUL SIGURANȚEI ZBORURILOR ȘI SECURITATEA AERONAUTICĂ

Articolul 41. Programul național de siguranță a zborurilor

(1) Programul național de siguranță a zborurilor reprezintă un sistem de management în domeniul reglementării și gestionării siguranței în aviația civilă la nivel de stat. Acesta stabilește cadrul de reglementare necesar pentru elaborarea și aprobarea strategiilor și politicilor în domeniul siguranței, precum și pentru stabilirea, aprobarea și monitorizarea unui nivel acceptabil de siguranță la nivel național, adoptînd o strategie proactivă de îmbunătățire continuă a performanțelor de siguranță în aviația civilă.

(2) Programul național de siguranță a zborurilor se elaborează de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, se promovează de către organul central de specialitate din domeniul aviației civile și se aprobă de către Guvern.

(3) Programul național de siguranță a zborurilor include următoarele componente:

- a) politica și obiectivele în domeniul siguranței la nivel național;
- b) managementul riscului aferent siguranței la nivel național;
- c) asigurarea siguranței aviației civile la nivel național;
- d) promovarea siguranței aviației civile la nivel național.

(4) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile va întreprinde măsurile necesare pentru implementarea Programului național de siguranță, prin aprobarea actelor tehnico-normative corespunzătoare.

(5) În vederea informării publicului cu privire la nivelul general de siguranță, organul central de specialitate din domeniul aviației civile va publica anual o analiză a siguranței zborurilor. Această analiză trebuie să fie cât se poate de clară și exhaustivă, specificînd existența unor riscuri sporite de siguranță. Analiza nu prevede dezvăluirea surselor de informare.

Articolul 42. Sistemul de management al siguranței

(1) Pentru gestionarea siguranței tuturor serviciilor furnizate, pericolelor și riscurilor de siguranță aferente activităților desfășurate, agenții aeronautici au obligația de a stabili, de a implementa și de a menține un sistem de management al siguranței la nivel de organizație, în funcție de volumul, natura și complexitatea activităților autorizate/certificate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

- (2) Sistemul de management al siguranței va include cel puțin:
- a) un proces de identificare a pericolelor de siguranță actuale și potențiale, precum și de evaluare a riscurilor aferente;
 - b) un proces de stabilire și implementare a acțiunilor de remediere în scopul de a menține un nivel acceptabil de siguranță;
 - c) un proces de monitorizare continuă și evaluare regulată a eficienței activităților de management al siguranței;
 - d) un proces corespunzător de colectare, analiză, protecție și diseminare a informației referitoare la siguranța zborurilor.
- (3) Agenții aeronautici și conducătorii responsabili nominalizați în cadrul acestora poartă răspundere pentru asigurarea siguranței zborurilor și respectarea prevederilor actelor normative aplicabile în partea obligațiilor și cerințelor ce le revin.

Articolul 43. Securitate aeronautică

Măsurile pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită se stabilesc de Legea nr.92/2007 privind securitatea aeronautică.

Articolul 44. Facilități aeronautice

(1) Facilitățile aeronautice se realizează în conformitate cu procedurile, standardele și practicile recomandate, emise de organizațiile internaționale de aviație civilă la care Republica Moldova este parte.

(2) Agenții aeronautici și autoritățile administrației publice implicate au obligația să asigure condițiile pentru implementarea și asigurarea funcționării sistemului de facilități aeronautice.

(3) Simplificarea formalităților legate de transportul aerian nu trebuie să afecteze măsurile necesare menținerii securității aeronautice, controlului la trecerea frontierei de stat și evitării importului și exportului de mărfuri interzise.

(4) În scopul înlesnirii și accelerării transporturilor aeriene și al evitării întârzierilor nejustificate ale aeronavelor, echipajelor, pasagerilor și mărfurilor, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile propune organului central de specialitate din domeniul aviației civile pentru aprobare de către Guvern Programul național de facilitare a transporturilor aeriene care va conține prevederi speciale de simplificare a formalităților legate de controlul frontierei, vamal, sanitar și a altor formalități.

Articolul 45. Căutarea și salvarea aeronavelor civile

(1) În spațiul aerian național, precum și pe teritoriul Republicii Moldova, operațiunile de căutare și salvare a aeronavelor civile aflate în primejdie și a supraviețuitorilor unui accident de aviație se realizează în modul stabilit de Guvern.

(2) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile este autoritatea de stat pentru reglementarea și organizarea activităților de căutare și salvare.

(3) Asistența de căutare și de salvare se acordă tuturor aeronavelor civile și supraviețuitorilor unui accident de aviație.

(4) Toate autoritățile publice, precum și persoanele fizice și juridice solicitate au obligația de a acorda asistență în cazul operațiunilor de căutare și de salvare, urmărindu-se prioritar salvarea vieților omenești, precum și prevenirea amplificării daunelor și conservarea dovezilor esențiale pentru anchetarea adecvată a accidentelor.

Articolul 46. Prevederi generale privind investigația tehnică a incidentelor și a accidentelor

(1) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile este autoritatea de stat pentru reglementarea și organizarea investigării tehnice a accidentelor și a incidentelor din aviația civilă, precum și de organizarea sistemului de raportare obligatorie și voluntară a evenimentelor de aviație.

(2) Desfășurarea activităților privind investigația tehnică a incidentelor și a accidentelor din aviația civilă se face în conformitate cu Legea cu privire la investigația accidentelor și incidentelor în transporturi.

(3) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile emite reglementări specifice cu privire la investigarea incidentelor și accidentelor de aviație civilă, precum și raportarea, colectarea, prelucrarea și arhivarea informațiilor referitoare la evenimentele de aviație civilă, în conformitate cu **cerințele și recomandările organizațiilor internaționale de aviație civilă.**

Articolul 47. Răspundere

(1) Încălcarea prevederilor prezentului Cod și a documentelor de implementare a acestuia atrage, după caz, răspunderea disciplinară, civilă, contravențională sau penală a persoanelor fizice sau juridice vinovate.

(2) Survenirea răspunderii menționate la alineatul (1) nu degreveză de obligația lichidării încălcărilor depistate. Acestea urmează să fie lichidate în termen de o lună dacă autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile nu a stabilit un alt termen, cu notificarea obligatorie a acesteia despre lichidare.

(3) Răspunderea pentru comiterea actelor de intervenție ilicită împotriva aviației civile se stabilește conform legislației în vigoare.

(4) Răspunderea pentru daunele provocate în cazul transporturilor aeriene în spațiul aerian al Republicii Moldova se stabilește conform convențiilor internaționale la care Republica Moldova este parte, precum și legislației în vigoare.

(5) Persoanele fizice și juridice a căror activitate este legată de utilizarea spațiului aerian al Republicii Moldova, de proiectarea, fabricarea, reparația și exploatarea tehnicii aeronautice și a aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor, de furnizarea serviciilor de trafic aerian, de asigurarea siguranței zborurilor și securității aeronautice, de efectuarea altor activități în domeniul aviației civile pe teritoriul Republicii Moldova,

precum și de administrarea și supravegherea acestora poartă răspundere pentru încălcarea prevederilor prezentei legi conform legislației în vigoare.

Capitolul XI DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII

Articolul 48. Intrarea în vigoare

Prezentul Cod intră în vigoare din data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova și se pune în aplicare la expirarea a 12 luni de la data intrării în vigoare.

Articolul 49. Îndatoririle Guvernului

Guvernul, pînă la punerea în aplicare a prezentului Cod:

- va prezenta Parlamentului propuneri privind aducerea legislației în vigoare în concordanță cu prezenta lege;
- va aduce propriile acte normative în concordanță cu prezenta lege;
- va asigura modificarea sau abrogarea de către organele centrale de specialitate și departamente a actelor lor normative ce contravin prezentei legi;
- **va aproba actele normative necesare conform prezentei legi;**
- **va asigura aprobarea de către autoritățile responsabile subordonate a actelor normative necesare conform prezentei legi;**

Articolul 50. Actele care se abrogă

La data intrării în vigoare a prezentului Cod se abrogă Legea aviației civile nr. 1237-XIII din 9 iulie 1997 (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2010, nr. 98-99, art. 292), cu modificările și completările ulterioare.

Președintele Parlamentului

CERINȚE ESENȚIALE DE NAVIGABILITATE

I. Integritatea produsului

1. Integritatea produsului trebuie să fie asigurată pentru toate condițiile de zbor anticipate pe durata operațională a aeronavei. Conformarea cu toate cerințele trebuie să fie demonstrate prin evaluări sau analize susținute, după caz, de teste.

2. Structuri și materiale: integritatea structurii trebuie să fie asigurată în interiorul anvelopei operaționale a aeronavei și suficient în exteriorul acesteia, inclusiv în sistemul său de propulsie, și trebuie să fie menținută pe toată durata operațională a aeronavei.

1) Toate piesele aeronavei a căror cedare ar putea reduce integritatea structurală trebuie să îndeplinească următoarele condiții, fără deformări sau cedări periculoase. Acestea cuprind toate elementele de masă semnificativă și mijloacele lor de siguranță.

a) Trebuie avute în vedere toate combinațiile de sarcini ce pot surveni în interiorul și suficient dincolo de domeniul maselor, centrul de greutate, anvelopa operațională și durata operațională a aeronavei. Aceasta include sarcinile datorate rafalelor, manevrelor, presurizării, suprafețelor mobile, sistemelor de comandă și de propulsie, atât în zbor, cât și la sol.

b) Se iau în considerare și sarcinile, și cedările posibile provocate de aterizările sau amerizările de urgență.

c) Efectele dinamice trebuie să fie acoperite de răspunsul structural la aceste sarcini.

2) Aeronava trebuie să fie scutită de orice instabilitate aeroelastică sau vibrații excesive.

3) Procesele de fabricație și materialele utilizate la construirea unei aeronave trebuie să conducă la proprietăți structurale cunoscute și reproductibile. Orice modificare în performanțele unui material legate de mediul operațional trebuie justificată.

4) Efectele încărcării ciclice, degradarea mediului, daunele accidentale sau care au o sursă discretă nu trebuie să reducă integritatea structurală sub un nivel acceptabil de rezistență reziduală. Se difuzează toate instrucțiunile necesare pentru asigurarea continuității navigabilității în acest sens.

3. Propulsia: integritatea sistemului de propulsie (și anume motorul și, după caz, elicea) trebuie să fie demonstrată în interiorul anvelopei operaționale a sistemului de propulsie și suficient în exteriorul acesteia și trebuie menținută pe toată durata operațională a sistemului de propulsie.

1) Sistemul de propulsie trebuie să producă, în limitele declarate, tracțiunea sau puterea solicitată în toate condițiile de zbor, luându-se în considerare efectele și condițiile de mediu.

2) Procesul de fabricație și materialele utilizate la construirea sistemului de propulsie trebuie să conducă la un comportament structural cunoscut și reproductibil. Orice modificare în performanțele unui material legate de mediul operațional trebuie justificată.

3) Efectele încărcării ciclice, degradarea de mediu și operațională, precum și posibilele cedări ulterioare ale unor piese nu trebuie să reducă integritatea sistemului de propulsie sub nivelele acceptabile. Se difuzează toate instrucțiunile necesare pentru asigurarea continuității navigabilității în acest sens.

4) Se difuzează toate instrucțiunile, informațiile și cerințele necesare pentru ca interfața dintre sistemul de propulsie și aeronavă să fie sigură și corectă.

4. Sisteme și echipamente

1) Aeronava nu trebuie să prezinte caracteristici sau detalii de concepție pe care experiența le-a demonstrat a fi periculoase.

2) Aeronava, inclusiv sistemele, echipamentele și dispozitivele cerute pentru certificarea de tip sau de norme de operare, trebuie să funcționeze în orice condiții de operare previzibile, așa cum a fost prevăzut în configurația operațională a aeronavei și dincolo de aceasta, acordându-se atenția cuvenită mediului operațional al sistemului, echipamentului sau dispozitivului. Alte sisteme, echipamente sau dispozitive care nu sînt cerute de certificarea de tip sau de norme de operare fie că funcționează în mod corespunzător, fie nu, nu trebuie să diminueze siguranța și să compromită funcționarea corespunzătoare a oricărui alt sistem, echipament sau dispozitiv. Sistemele, echipamentele și dispozitivele trebuie să fie operabile fără ca acest lucru să necesite o îndemînare sau o forță excepționale.

3) Sistemele, echipamentele și dispozitivele asociate ale aeronavei, analizate atît separat, cît și în relație între ele, trebuie să fie proiectate în așa fel încît să nu se ajungă la o situație dezastruoasă de cedare din cauza unei singure cedări, nedemonstrată ca fiind extrem de improbabilă, și trebuie să existe o relație inversă între probabilitatea unei situații de cedare și gravitatea efectului său asupra aeronavei și a ocupanților acesteia. Referitor la criteriul de cedare unică de mai sus, se admite că trebuie să se țină cont de mărimea și de configurația globală a aeronavei și că astfel se previne aplicarea acestui criteriu de cedare unică la anumite piese și sisteme ale elicopterelor și avioanelor mici.

4) Informațiile necesare pentru efectuarea în siguranță a zborului și informațiile referitoare la condițiile de nesiguranță trebuie să fie puse la dispoziția echipajului sau, după caz, a personalului de întreținere, într-un mod clar, coerent și lipsit de ambiguitate. Sistemele, echipamentele și comenzile, inclusiv semnalizările și anunțurile, trebuie să fie proiectate și amplasate în așa fel încît să reducă la minimum erorile care pot contribui la crearea de riscuri.

5) Trebuie luate măsuri de precauție din faza de proiectare pentru a diminua riscurile care ar putea rezulta pentru aeronavă și ocupanții acesteia, din cauza unor amenințări rezonabil previzibile, atât în interiorul, cât și în exteriorul aeronavei, inclusiv protecția împotriva riscului unei cedări semnificative sau al unei rupeți a vreunui dispozitiv al aeronavei.

5. Continuitatea navigabilității

1) Trebuie elaborate instrucțiuni referitoare la continuitatea navigabilității care să asigure că standardul de navigabilitate al certificării de tip este menținut pe toată durata operațională a aeronavei.

2) Trebuie prevăzute mijloacele care să permită inspecția, reglarea, lubrifierea, scoaterea sau înlocuirea de piese și echipamente, în măsura în care este necesar pentru continuitatea navigabilității.

3) Instrucțiunile referitoare la continuitatea navigabilității trebuie să se prezinte sub forma unui manual sau a mai multe manuale, după caz, în funcție de volumul informațiilor care trebuie furnizate. Manualele trebuie să conțină instrucțiuni de întreținere și de reparație, informații privind asistența tehnică, procedurile de remediere a defectelor și de inspecție, într-o formă care să fie ușor de utilizat.

4) Instrucțiunile referitoare la continuitatea navigabilității trebuie să conțină restricțiile de navigabilitate care precizează toate termenele de înlocuire obligatorii, intervalele de inspecție obligatorii și procedurile de inspecție obligatorii aferente.

II. Aspectele de navigabilitate legate de operarea produsului

6. Trebuie să se demonstreze că au fost luate în considerare următoarele elemente pentru a se asigura un nivel de siguranță satisfăcător pentru persoanele aflate la bordul aeronavei sau la sol în timpul operării produsului:

1) trebuie stabilite tipurile de operare pentru care aeronava a fost aprobată, precum și restricțiile și informațiile necesare pentru a se asigura operarea în siguranță, inclusiv limitările de mediu și de performanță;

2) aeronava trebuie să fie controlabilă și manevrabilă în siguranță în toate condițiile de operare previzibile, inclusiv ca urmare a cedării unuia sau, după caz, a mai multe sisteme de propulsie. Trebuie să se acorde atenția cuvenită unor aspecte cum ar fi forța pilotului, mediul cabinei de pilotaj, volumul de lucru al pilotului și alte aspecte privind factorul uman, precum și faza de zbor și durata acesteia;

3) trebuie să existe posibilitatea unei tranziții ușoare de la o fază de zbor la alta fără a fi nevoie, în materie de pilotaj, de o îndemânare, vigilență, forță sau volum de muncă excepționale în orice condiție de operare probabilă;

4) aeronava trebuie să prezinte gradul de stabilitate necesar pentru ca exigențele impuse pilotului să nu fie excesive, luând în considerare faza de zbor și durata sa;

5) trebuie stabilite proceduri pentru condițiile de operare normală, de cedare și de urgență;

6) trebuie asigurate elementele de avertizare sau alte elemente de prevenire care să împiedice depășirea anvelopei normale de zbor, în funcție de tipul aeronavei;

7) caracteristicile aeronavei și ale sistemelor sale trebuie să permită o revenire în siguranță din extremele configurației de zbor atunci când această situație are loc.

7. Restricțiile de operare și alte informații necesare operării în siguranță a aeronavei trebuie puse la dispoziția membrilor echipajului.

8. Operarea produselor trebuie să fie protejată de riscurile care decurg din condițiile externe și interne adverse, inclusiv condițiile de mediu.

1) În special, nici o situație de nesiguranță nu trebuie să rezulte din expunerea la fenomene, cum ar fi condițiile meteorologice nefavorabile, fulgere, impactul cu păsări, câmpuri de radiații de înaltă frecvență, ozon și altele asemenea, a căror apariție este previzibilă în mod obișnuit în timpul operării produsului.

2) Compartimentele cabinei trebuie să asigure călătorilor condiții de transport corespunzătoare și protecție adecvată împotriva tuturor riscurilor previzibile care apar în timpul operărilor în zbor sau care provoacă situații de urgență, cum ar fi incendii, emanații de fum, gaze toxice sau depresurizarea rapidă. Trebuie luate măsuri pentru a asigura ocupanților toate condițiile posibile de evitare a rănilor grave și de evacuare rapidă a aeronavei și pentru a-i proteja de efectul forțelor de decelerație în caz de aterizare sau amerizare de urgență. Trebuie prevăzute, după caz, semnalizări și anunțuri clare și lipsite de ambiguitate pentru instruirea ocupanților cu privire la comportamentul corespunzător din punctul de vedere al siguranței și la amplasamentul și utilizarea corectă a echipamentului de siguranță. Echipamentul de siguranță necesar trebuie să fie ușor accesibil.

3) Compartimentele echipajului trebuie să fie amplasate astfel încât să faciliteze operările în zbor, inclusiv mijloacele care să permit conștientizarea diferitor situații, precum și gestionarea tuturor situațiilor și a cazurilor de urgență previzibile. Mediul din compartimentele echipajului nu trebuie să periclitizeze capacitatea acestuia de a-și îndeplini atribuțiile și trebuie conceput astfel încât să asigure evitarea interferențelor în timpul zborului și al manevrării incorecte a comenzilor.

III. Organizațiile (inclusiv persoanele fizice angajate în activitatea de proiectare, construcție sau întreținere)

9. Aprobările pentru organizații se eliberează după ce sînt îndeplinite următoarele condiții:

1) organizația dispune de toate mijloacele necesare pentru realizarea activităților din domeniul său de activitate. Printre aceste mijloace se numără, nelimitîndu-se însă la acestea, următoarele: facilități, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentație referitoare la sarcini, responsabilități și proceduri, accesul la date relevante și realizarea de înregistrări;

2) organizația pune în aplicare și menține un sistem de gestiune care să asigure conformarea cu aceste cerințe esențiale de navigabilitate și urmărește îmbunătățirea permanentă a acestui sistem;

3) organizația încheie acorduri cu alte organizații relevante, dacă este necesar, în scopul de a asigura menținerea conformării cu aceste cerințe esențiale de navigabilitate;

4) organizația trebuie să instituie un sistem de raportare și/sau de analiză a evenimentelor, care trebuie utilizat în cadrul sistemului de gestiune menționat la punctul 9 subpunctul 2) și al acordurilor menționate la punctul 9 subpunctul 3), în scopul de a contribui la realizarea obiectivului de îmbunătățire permanentă a siguranței produselor.

10. Condițiile menționate la punctul 9 subpunctele 3) și 4) nu se aplică în cazul organizațiilor de instruire în domeniul întreținerii.

CATEGORIILE DE AERONAVE

Prezenta Anexă include următoarele categorii de aeronave:

1. Aeronavele istorice care îndeplinesc următoarele criterii:
 - 1) aeronavele necomplexe:
 - (a) al căror proiect inițial a fost realizat înainte de 1.1.1955; și
 - (b) a căror producție a încetat înainte de 1.1.1975; sau
 - 2) aeronavele care au o importanță istorică evidentă, din următoarele motive:
 - (a) au participat la un eveniment istoric marcant; sau
 - (b) au marcat o etapă importantă în dezvoltarea aviației; sau
 - (c) au jucat un rol important în forțele armate.
2. Aeronavele special proiectate sau modificate în scopuri experimentale, științifice sau de cercetare, care sînt produse cel mai probabil în număr foarte limitat.
3. Aeronavele construite în proporție de cel puțin 51% de un amator sau de o asociație de amatori fără scop lucrativ, pentru folosință proprie și fără scopuri comerciale.
4. Aeronavele care s-au aflat în serviciul forțelor militare, cu excepția cazului în care aparțin unui tip de aeronave pentru care Agenția Europeană de Siguranță a Aviației a adoptat standarde de proiectare.
5. Avioane, elicoptere și parașute propulsate avînd cel mult două locuri și o masă maximă la decolare (MTOM), de maximum:
 - 1) 300 kg pentru un avion/elicopter terestru monoloc; sau
 - 2) 450 kg pentru un avion/elicopter terestru biloc; sau
 - 3) 330 kg pentru un avion amfibie sau un hidroavion/elicopter cu flotoare monoloc; sau
 - 4) 495 kg pentru un avion amfibie sau un hidroavion/elicopter cu flotoare biloc, cu condiția ca, atunci cînd funcționează atît ca hidroavion/elicopter cu flotoare, cît și ca avion/elicopter terestru, să aibă o masă inferioară ambelor valori ale masei maxime la decolare, după caz;
 - 5) 472,5 kg pentru un avion terestru biloc echipat cu un sistem de recuperare totală cu parașută, montat în structură;
 - 6) 315 kg pentru un avion terestru monoloc echipat cu un sistem de recuperare totală cu parașută, montat în structură; și pentru avioanele a căror viteză limită sau viteză minimă în zbor stabilizat în configurație de aterizare nu depășește o viteză calibrată de 35 de noduri (CAS).
6. Autogirele monoloc și biloc cu o masă maximă la decolare de maximum 560 kg.

7. Planoarele a căror masă maximă gol nu depășește 80 kg în versiune monoloc sau 100 kg în versiune biloc, inclusiv cele care sînt lansate din alergare.

8. Replici de aeronave care îndeplinesc criteriile de la punctele 1 sau 4 de mai sus și al căror proiect structural este similar cu cel al aeronavei inițiale.

9. Aeronavele fără pilot la bord a căror masă de operare este de maximum 150 kg.

10. Orice altă aeronavă a cărei masă maximă gol, inclusiv combustibilul, nu depășește 70 kg.

Anexa nr. 3
la Codul aerian
al Republicii Moldova

**CERINȚE ESENȚIALE PRIVIND
OPERAȚIUNILE DE ZBOR**

I. Generalități

1. Un zbor nu poate fi efectuat dacă membrii echipajului și, după caz, restul personalului operațional implicat în pregătirea și executarea zborului nu cunosc legile, normele și procedurile aplicabile, care sînt relevante pentru îndeplinirea sarcinilor lor și care au fost stabilite pentru zonele care urmează să fie traversate, pentru aerodromurile a căror folosire este prevăzută și mijloacele de navigație aeriană aferente.

2. Un zbor trebuie efectuat astfel încît să fie urmate procedurile operaționale stabilite în Manualul de zbor, sau, după caz, în Manualul de operațiuni, în vederea pregătirii și executării zborului. Pentru a facilita acest lucru, membrii echipajului trebuie să aibă la dispoziție un sistem de liste de verificare pe care să-l poată folosi, după caz, în toate fazele operării aeronavei, în condiții și situații normale, anormale și de urgență. Trebuie stabilite proceduri pentru orice situație de urgență previzibilă în mod rezonabil.

3. Înainte de fiecare zbor trebuie definite rolurile și obligațiile fiecărui membru al echipajului. Pilotul comandant trebuie să răspundă de operarea și siguranța aeronavei, precum și de siguranța tuturor membrilor echipajului, a călătorilor și a încărcăturii aflate la bord.

4. Articolele sau substanțele care pot prezenta un risc semnificativ pentru sănătate, siguranță, bunuri sau mediu, cum ar fi mărfurile periculoase, armele și munițiile, nu pot fi transportate de nici o aeronavă, cu excepția cazului în care se aplică instrucțiuni și proceduri de diminuare a riscurilor aferente.

5. Toate datele, documentele, înregistrările și informațiile necesare care țin evidența respectării condițiilor stabilite la secțiunea V punctul 3 din prezenta anexă trebuie să fie păstrate pentru fiecare zbor în parte și să rămîină disponibile pentru o perioadă de timp minimă, compatibilă cu tipul operațiunii.

II. Pregătirea zborului

1. Un zbor nu poate fi început înainte de a se fi demonstrat că sînt satisfăcute toate condițiile următoare, folosindu-se toate modalitățile rezonabile disponibile:

1) facilitățile adecvate necesare în mod direct pentru zbor și pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavei, inclusiv mijloacele de comunicare și echipamentele de navigație, sînt disponibile pentru efectuarea zborului, avînd în vedere documentația disponibilă a serviciilor de informare aeronautică;

2) echipajul trebuie să cunoască, iar călătorii trebuie să fie informați cu privire la amplasarea și folosirea echipamentelor de urgență. Echipajului și călătorilor trebuie să li se pună la dispoziție informații suficiente privind procedurile de urgență și folosirea echipamentului de siguranță din cabină, folosind mijloace de informare specifice;

3) pilotul comandant trebuie să se asigure că:

(a) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate, în conformitate cu secțiunea VI din prezenta anexă;

(b) dacă este cazul, aeronava este înmatriculată corespunzător și că certificatele doveditoare necesare se află la bordul aeronavei;

(c) instrumentele și echipamentele specificate la secțiunea V din prezenta anexă, necesare pentru efectuarea zborului, sînt instalate în aeronavă și sînt operaționale, cu excepția cazului în care în lista echipamentului minim (MEL) sau într-un document echivalent este prevăzută o derogare de la această cerință;

(d) masa aeronavei și amplasarea centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;

(e) toate bagajele transportate în cabină și în cală, precum și încărcătura au fost încărcate și fixate corespunzător; și

(f) restricțiile în operarea aeronavei prevăzute la secțiunea IV din prezenta anexă nu vor fi depășite în niciun moment al zborului.

2. Trebuie să fie puse la dispoziția echipajului informații privind condițiile meteorologice pentru aerodromurile de origine, de destinație și, după caz, cele de rezervă, precum și condițiile pentru ruta urmată. Trebuie să se acorde o atenție deosebită condițiilor atmosferice cu potențial de risc.

3. În cazul zborurilor efectuate în condiții de givraj, cunoscute sau prevăzute, aeronava trebuie să fie certificată, echipată și/sau tratată pentru operarea în siguranță în asemenea condiții.

4. În cazul zborurilor bazate pe regulile de zbor la vedere, condițiile meteorologice de-a lungul rutei care va fi urmată trebuie să permită respectarea acestor reguli de zbor. În cazul zborurilor bazate pe regulile de zbor instrumental, trebuie selectate o destinație și, dacă este cazul, un aerodrom/aerodrom/heliport de rezervă unde poate ateriza aeronava, ținînd seama, în special, de prognozele meteorologice, disponibilitatea echipamentului de navigație aeriană, disponibilitatea mijloacelor la sol și procedurile privind zborul instrumental aprobate de statul pe teritoriul căruia se află aeroportul de destinație și/sau cel de rezervă.

5. Cantitatea de combustibil și de ulei aflată la bord trebuie să fie suficientă pentru efectuarea zborului în condiții de siguranță, ținînd seama de condițiile meteorologice, de orice element care poate afecta funcționarea aeronavei și de orice întârzieri care sînt prevăzute în timpul zborului. De asemenea, trebuie transportată o rezervă de combustibil pentru cazurile neprevăzute. Dacă este cazul, trebuie stabilite proceduri pentru gestionarea combustibilului în timpul zborului.

III. Operațiunile de zbor

1. În ceea ce privește operațiunile de zbor, trebuie respectate toate condițiile următoare:

1) în funcție de tipul aeronavei, în timpul decolării și aterizării, precum și atunci când pilotul comandant o consideră necesar din motive de siguranță, fiecare membru al echipajului trebuie să fie așezat la postul său și să folosească sistemele de asigurare prevăzute, ținând seama de tipul aeronavei;

2) în funcție de tipul de aeronavă, toți membrii echipajului care sînt de serviciu în cabina de pilotaj trebuie să se afle și să rămîină la posturi, cu centurile fixate, cu excepția deplasărilor pentru satisfacerea necesităților fiziologice sau soluționarea celor operaționale;

3) în funcție de tipul de aeronavă și de tipul de operațiune, înainte de decolare și de aterizare, în timpul rulării pe pistă și în orice moment în care se consideră necesar din motive de siguranță, pilotul comandant trebuie să se asigure că fiecare călător este așezat și are centura fixată în mod corespunzător;

4) zborurile trebuie efectuate astfel încît să se mențină distanța necesară față de alte aeronave și să se asigure evitarea obstacolelor în toate fazele zborului. Distanța dintre aeronave trebuie să fie cel puțin egală cu cea cerută de normele aeronautice aplicabile;

5) este interzisă continuarea zborului în cazul în care condițiile cunoscute nu mai sînt cel puțin echivalente cu cele de la secțiunea II din prezenta anexă. De asemenea, în cazul unui zbor efectuat pe baza regulilor de zbor instrumental, este interzisă continuarea apropierii de un aerodrom sub anumite înălțimi specificate sau după atingerea unei anumite poziții, în cazul în care nu se întrunesc criteriile de vizibilitate prevăzute;

6) în caz de urgență, pilotul comandant trebuie să se asigure că toți călătorii sînt informați cu privire la procedura de urgență aplicabilă pentru circumstanțele date;

7) pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile necesare în vederea reducerii consecințelor pe care un comportament perturbator al călătorilor îl poate avea asupra zborului;

8) este interzisă rularea aeronavelor în zona de manevră a unui aerodrom sau punerea în funcțiune a rotorului acestora, dacă persoana aflată la comandă nu deține calificările necesare;

9) trebuie folosite procedurile aplicabile pentru gestionarea combustibilului în timpul zborului, dacă este cazul.

IV. Performanțele aeronavelor și restricțiile privind operarea acestora

1. Aeronava trebuie operată în conformitate cu documentația sa de navigabilitate și cu toate procedurile operaționale și limitările aferente, astfel cum sînt descrise acestea în manualul de zbor aprobat sau în documentația

echivalentă, după caz. Manualul de zbor sau documentația echivalentă trebuie puse la dispoziția echipajului și actualizate pentru fiecare aeronavă.

2. Aeronava trebuie operată în conformitate cu documentația aplicabilă privind protecția mediului.

3. Este interzisă începerea sau continuarea unui zbor dacă performanțele necesare aeronavei, calculate ținând seama de toți factorii care afectează în mod semnificativ nivelul său de performanță, nu permit executarea tuturor fazelor zborului în limitele distanțelor/zonelor de zbor și ale distanțelor de ocolire a obstacolelor, stabilite pentru masa operațională prevăzută. Factorii de performanță care influențează în mod semnificativ decolarea, zborul pe rută și apropierea/aterizarea sînt, în special:

- 1) procedurile operaționale;
- 2) altitudinea barometrică a aerodromului;
- 3) temperatura;
- 4) vîntul;
- 5) dimensiunea, înclinația și starea zonei de decolare/aterizare; și
- 6) starea fuzelajului, a grupului motopropulsor sau a sistemelor, ținând seama de posibilele deteriorări.

4. Astfel de factori trebuie luați în considerare fie în mod direct, ca parametric operaționali, fie în mod indirect, ca toleranțe sau marje, care pot fi prevăzute în cursul planificării datelor privind performanța, în funcție de tipul operațiunii.

V. Instrumente, date și echipamente

1. O aeronavă trebuie să fie echipată cu toate echipamentele de navigație, de comunicare și alte echipamente necesare pentru zborul planificat, ținând seama de reglementările de trafic aerian și de normele aeronautice aplicabile în toate fazele zborului.

2. Dacă este cazul, aeronava trebuie să fie echipată cu toate echipamentele de siguranță, medicale, de evacuare și de supraviețuire necesare, ținând seama de riscurile asociate zonelor de operare, rutelor de zbor, altitudinii de zbor și duratei zborului.

3. Toate datele necesare pentru efectuarea zborului de către echipaj trebuie să fie actualizate și să fie disponibile la bordul aeronavei, ținând seama de normele de trafic aerian aplicabile, de normele aeronautice aplicabile, de altitudinile de zbor și de zonele de operare.

VI. Continuitatea navigabilității

1. Aeronava poate fi operată doar dacă:
 - 1) aeronava se află în stare de navigabilitate;
 - 2) echipamentul operațional și echipamentul de salvare necesare pentru zborul planificat sînt în stare de funcționare;
 - 3) documentul care atestă navigabilitatea aeronavei este valabil; și
 - 4) întreținerea aeronavei este efectuată în conformitate cu programul său de întreținere.

2. Înaintea fiecărui zbor sau a fiecărei serii de zboruri consecutive, aeronava trebuie verificată, prin intermediul unui control înaintea zborului, pentru a determina dacă este aptă pentru zborul planificat.

3. Programul de întreținere trebuie să conțină, în special, sarcini și interval de întreținere, în special cele declarate obligatorii în instrucțiunile referitoare la continuitatea navigabilității.

4. Aeronava poate fi operată doar dacă este întreținută și repusă în serviciu de persoane sau organizații calificate în acest sens. Documentul semnat de repunere în serviciu trebuie să conțină, în special, detaliile principale privind operațiile de întreținere efectuate.

5. Toate înregistrările care demonstrează navigabilitatea aeronavei trebuie păstrate pînă în momentul în care informațiile pe care le conțin sînt înlocuite cu informații noi, echivalente ca arie de acoperire și nivel de detaliere, dar nu mai puțin de 24 de luni în cazul documentelor de întreținere detaliate. În cazul aeronavelor închiriate, toate documentele care demonstrează navigabilitatea aeronavei trebuie păstrate cel puțin pe durata perioadei de închiriere.

6. Toate modificările și reparațiile trebuie să respecte cerințele esențiale de navigabilitate. Datele justificative care demonstrează respectarea cerințelor de navigabilitate trebuie păstrate.

VII. Membrii echipajului

1. Numărul membrilor și componența echipajului trebuie stabilite ținînd seama de:

1) limitările de certificare a aeronavei, inclusiv, dacă este aplicabil, demonstrația de evacuare de urgență relevantă;

2) configurația aeronavei; și

3) tipul și durata operațiunilor.

2. Membrii echipajului de cabină trebuie:

1) să fie pregătiți și verificați periodic în vederea atingerii și menținerii unui nivel adecvat de competență în îndeplinirea atribuțiilor lor legate de asigurarea siguranței; și

2) să fie verificați periodic în ceea ce privește aptitudinea medicală de a-și îndeplini în condiții de siguranță atribuțiile legate de siguranță. Conformitatea trebuie demonstrată printr-o verificare adecvată, bazată pe cele mai bune practici de medicină aeronautică.

3. Pilotul comandant trebuie să dețină autoritatea de a da toate comenzile și de a lua toate măsurile necesare pentru a asigura operarea și siguranța aeronavei și a persoanelor și/sau a bunurilor transportate de aceasta.

4. Într-o situație de urgență care pune în pericol operarea sau siguranța aeronavei și/sau a persoanelor aflate la bord, pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile pe care le consideră necesare în interesul siguranței. Atunci cînd aceste măsuri presupun încălcarea normelor sau a procedurilor locale, pilotul comandant trebuie să fie responsabil de informarea fără întârziere a autorității locale competente.

5. Este interzisă simularea situațiilor anormale de urgență dacă aeronava transportă călători sau mărfuri.

6. Nici un membru al echipajului nu trebuie să permită deteriorarea capacității sale de a-și îndeplini atribuțiile sau de a lua decizii în măsura în care siguranța zborului ar putea fi pusă în pericol de efectele oboselii, ținând seama, *inter alia*, de oboseala acumulată, privarea de somn, numărul de sectoare zburate, turele de noapte sau schimbările de fus orar. Perioadele de odihnă trebuie să acorde timp suficient pentru ca membrii echipajului să-și revină după efectele turelor anterioare și să fie odihniți la începutul următoarei perioade de serviciu pentru zbor.

7. Membrii echipajului nu trebuie să-și îndeplinească sarcinile la bordul aeronavei dacă se află sub influența unor substanțe psihotrope sau a alcoolului sau dacă nu sînt apti să le îndeplinească din cauza unei răni, a oboselii, a acțiunii unor medicamente, a unei boli sau în alte asemenea cazuri.

VIII. Cerințe suplimentare privind operarea în scopuri comerciale și operarea aeronavelor complexe motorizate

1. Operarea în scopuri comerciale și operarea aeronavelor complexe motorizate poate avea loc doar dacă sînt întrunite următoarele condiții:

1) operatorul trebuie să dețină, direct sau indirect, prin intermediul unor contracte, mijloacele necesare pentru amploarea și sfera operațiunilor. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: aeronave, facilități, structură de administrare, personal, echipamente, documentație referitoare la sarcini, responsabilități și proceduri, accesul la date relevante și realizarea de înregistrări;

2) operatorul trebuie să folosească doar personal calificat și pregătit în mod corespunzător, să pună în aplicare și să mențină programe de pregătire și de verificare pentru membrii echipajului și pentru alte categorii de personal implicate;

3) operatorul trebuie să stabilească lista echipamentului minim sau un document echivalent, ținând seama de următoarele:

(a) documentul trebuie să prevadă funcționarea aeronavei, în condiții specifice, în care anumite instrumente, echipamente sau funcțiuni sînt inoperative la începutul zborului;

(b) documentul trebuie pregătit separat pentru fiecare aeronavă, ținând seama de condițiile operaționale și de întreținere ale operatorului; și

(c) lista echipamentului minim trebuie să se bazeze pe lista master a echipamentului minim, în cazul în care aceasta este disponibilă, și nu trebuie să fie mai puțin restrictivă decît lista master a echipamentului minim;

4) operatorul trebuie să creeze și să mențină un sistem de administrare pentru a garanta respectarea acestor cerințe esențiale de operare și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem; și

5) operatorul trebuie să dezvolte și să mențină un program de siguranță și de prevenire a accidentelor, care să includă un program de raportare a

evenimentelor și care trebuie folosit de sistemul de administrare pentru a contribui la îmbunătățirea permanentă a siguranței operațiunilor.

2. Operarea în scopuri comerciale și operarea aeronavelor complexe motorizate trebuie să fie efectuată doar în conformitate cu manualul de operațiuni al operatorului respectiv. Un astfel de manual trebuie să conțină toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru toate aeronavele operate și pentru ca personalul implicat în operațiuni să-și îndeplinească atribuțiile. Trebuie specificate limitările privind timpul de zbor, timpul de serviciu pentru zbor și timpul de odihnă pentru membrii echipajului. Manualul de operațiuni și reviziile acestuia trebuie să fie conforme cu manualul de zbor aprobat și trebuie modificate ori de câte ori este necesar.

3. Operatorul trebuie să instituie procedurile adecvate pentru a reduce consecințele pe care un comportament perturbator al călătorilor le poate avea asupra operării în condiții de siguranță a aeronavei.

4. Operatorul trebuie să dezvolte și să mențină programe de securitate adaptate aeronavei și tipului de operațiuni, care să includă în special:

- 1) securitatea compartimentului echipajului de zbor;
- 2) o listă de verificare pentru procedura de cercetare a aeronavei;
- 3) programe de pregătire;
- 4) protejarea sistemelor electronice și computerizate pentru a preveni interferențele și perturbarea intenționată a sistemului; și
- 5) raportarea actelor de intervenție ilegală.

În cazul în care măsurile de securitate pot afecta negativ siguranța operațiunilor, trebuie evaluate riscurile și trebuie găsite procedurile adecvate pentru a reduce riscurile în ceea ce privește siguranța; în acest sens, ar putea fi necesară folosirea unui echipament specializat.

5. Operatorul trebuie să desemneze un pilot comandant din cadrul echipajului de zbor.

6. Prevenirea oboselii trebuie asigurată prin folosirea unei planificări. Pentru fiecare zbor sau serie de zboruri, o astfel de planificare trebuie să conțină timpul de zbor, timpul de serviciu pentru zbor, timpul de serviciu și de odihnă adaptate. Limitele stabilite în cadrul planificării trebuie să țină seama de toți factorii relevanți care contribuie la starea de oboseală cum ar fi, în special, numărul de sectoare parcurse, schimbarea fusului orar, privarea de somn, dereglarea ritmului circadian, orele de noapte, poziționarea, perioadele de serviciu cumulate într-o anumită perioadă de timp, distribuția atribuțiilor alocate între membrii echipajului, precum și punerea la dispoziție a unui echipaj mai numeros.

7. Atribuțiile specificate punctele 1, 4 și 5 ale secțiunii VI din prezenta anexă trebuie să fie controlate de o organizație responsabilă de continuitatea navigabilității, care trebuie să îndeplinească, pe lângă cerințele din numărul 9 al anexei nr.1, următoarele condiții:

- 1) organizația trebuie să fie calificată pentru întreținerea produselor, pieselor și echipamentelor de care este responsabilă sau trebuie să fi încheiat un contract cu o organizație calificată pentru întreținerea acestora; și

2) organizația trebuie să întocmească un manual al organizației care să furnizeze, în vederea utilizării de către și a orientării personalului implicat, o descriere a tuturor procedurilor de menținere a navigabilității ale organizației și care să includă, dacă este cazul, o descriere a procedurilor administrative stabilite între organizație și organizația de întreținere autorizată.

CERINȚE ESENȚIALE PENTRU ACORDAREA CERTIFICATELOR DE PILOT

I. Instruirea

1. Generalități

1) O persoană care participă la un curs de instruire de piloți de aeronave trebuie să aibă un nivel suficient de educație și de aptitudini fizice și mentale pentru a dobîndi, a reține și a demonstra cunoștințele teoretice și competențele practice necesare.

2. Cunoștințele teoretice

1) Un pilot trebuie să dobîndească și să mențină un nivel de cunoștințe corespunzător funcțiilor exercitate la bordul aeronavei și proporțional cu riscurile asociate tipului de activitate în cauză. Cunoștințele trebuie să includă cel puțin următoarele aspecte:

- (a) legislație în domeniul aviației civile;
- (b) cunoștințe generale privind aeronavele;
- (c) aspecte tehnice privind categoria a căreia îi aparține aeronava;
- (d) planificarea și executarea zborului;
- (e) performanțele și limitele umane;
- (f) meteorologie;
- (g) navigație;
- (h) proceduri operaționale, inclusiv gestiunea resurselor;
- (i) principiile de zbor;
- (j) comunicațiile; și
- (k) aptitudini, altele decît cele tehnice, cum ar fi recunoașterea și gestionarea pericolelor și erorilor.

3. Demonstrarea și menținerea cunoștințelor teoretice

1) Dobîndirea și reținerea cunoștințelor teoretice trebuie demonstrată prin evaluarea continuă în cursul formării și, după caz, prin examinări.

2) Trebuie menținut un nivel adecvat de cunoștințe teoretice. Conformitatea trebuie demonstrată prin evaluări, examinări, testări sau verificări periodice. Frecvența unor astfel de examinări, teste sau verificări trebuie să fie proporțională cu nivelul de risc asociat activității.

4. Competențele practice

1) Un pilot trebuie să dobîndească și să mențină competențele practice adecvate pentru exercitarea funcțiilor sale la bordul aeronavei. Competențele în cauză trebuie să fie proporționale cu riscurile asociate tipului de activitate respectiv și să includă, avînd în vedere, după caz, funcțiile exercitate la bordul aeronavei, următoarele aspecte:

- (a) activitățile dinainte și din cursul zborului, inclusiv funcționarea aeronavei, determinarea masei și a echilibrului, inspectarea și serviciile la sol ale

aeronavei, gestionarea carburantului, evaluarea condițiilor meteorologice, planificarea rutei, restricțiile aplicabile spațiului aerian și disponibilitatea pistelor;

- (b) manevre standard în aerodrom și în zbor;
- (c) precauții și proceduri de evitare a coliziunilor;
- (d) controlul aeronavei prin referință vizuală externă;
- (e) manevre de zbor, inclusiv în situații critice, și manevre conexe de „pierdere a controlului”, în funcție de fezabilitatea tehnică;
- (f) decolări și aterizări normale și cu vânt din lateral;
- (g) zbor cu utilizarea exclusivă a instrumentelor, în funcție de tipul de activitate;
- (h) proceduri operaționale, inclusiv tehnici de echipă și gestionarea resurselor, în funcție de tipul de operațiune, indiferent dacă echipajul este format din una sau mai multe persoane;
- (i) navigarea și punerea în aplicare a normelor aeronautice și a procedurilor aferente folosind, după caz, referințe vizuale sau echipamente de navigație auxiliare;
- (j) operațiuni anormale și de urgență, inclusiv prin simularea unor defecțiuni la echipamentul aeronavei;
- (k) respectarea serviciilor de trafic aerian și a procedurilor de comunicații;
- (l) aspecte specifice categoriei sau tipului de aeronavă;
- (m) cursuri de formare a altor competențe practice care ar putea fi necesare pentru reducerea riscurilor legate de activitățile specifice; și
- (n) aptitudini, altele decât cele tehnice, cum ar fi recunoașterea și gestionarea pericolelor și erorilor, cu ajutorul unei metodologii de evaluare adecvate combinată cu evaluarea aptitudinilor tehnice.

5. Demonstrarea și menținerea competențelor practice

1) Un pilot trebuie să demonstreze capacitatea de a efectua procedurile și manevrele necesare la un nivel de competență adecvat funcțiilor exercitate la bordul aeronavei, prin:

- (a) operarea aeronavei în limitele sale operaționale;
- (b) efectuarea tuturor manevrelor cu ușurință și precizie;
- (c) demonstrarea unei bune judecăți și abilități de zbor;
- (d) aplicarea cunoștințelor aeronautice;
- (e) menținerea controlului asupra aeronavei în orice moment, pentru a asigura reușita procedurilor și a manevrelor de zbor; și
- (f) aptitudini, altele decât cele tehnice, cum ar fi recunoașterea și gestionarea pericolelor și erorilor, cu ajutorul unei metodologii de evaluare adecvate combinată cu evaluarea aptitudinilor tehnice.

2) Abilitățile practice trebuie menținute la un nivel adecvat. Conformitatea trebuie demonstrată prin evaluări, examinări, testări sau verificări periodice. Frecvența unor astfel de examinări, teste sau verificări trebuie să fie proporțională cu nivelul de risc asociat activității.

6. Competențele lingvistice

1) Un pilot trebuie să demonstreze competențele sale lingvistice la un nivel adecvat funcțiilor exercitate la bordul aeronavei. Aceste competențe sînt demonstrate prin:

(a) capacitatea de a înțelege documentele care cuprind informații meteorologice;

(b) folosirea hărților de zbor pe rută, de decolare și apropiere și a documentelor aeronautice de informare conexe; și

(c) capacitatea de a comunica cu alte echipaje de zbor și servicii de navigație aeriană în toate fazele zborului, inclusiv în faza de pregătire a acestuia.

7. Simulatoarele de zbor folosite pentru instruire

Atunci cînd un simulator de zbor (FSTD) este folosit pentru instruire sau pentru a demonstra dobîndirea sau menținerea unor abilități practice, acesta trebuie să fie certificat pentru un anumit nivel de performanță în domeniile care sînt relevante pentru îndeplinirea sarcinii reale aferente. În special configurația, manevrabilitatea, performanțele aeronavei și comportamentul sistemelor trebuie să fie replicate astfel încît să reprezinte aeronava în mod adecvat.

8. Cursul de pregătire

1) Instruirea trebuie să fie realizată printr-un curs de pregătire.

2) Cursul de pregătire trebuie să respecte următoarele condiții:

(a) trebuie să existe o programă analitică pentru fiecare curs; și

(b) cursul de pregătire trebuie să includă atît cunoștințe teoretice, cît și instrucțiuni practice de zbor (inclusiv instruire la simulator), după caz.

9. Instructori

1) Pregătire teoretică

Pregătirea teoretică trebuie realizată de instructori cu calificări adecvate.

Aceștia trebuie:

(a) să dețină cunoștințe adecvate în domeniul în care se face pregătirea; și

(b) să fie capabili să folosească tehnici de pregătire adecvate.

2) Pregătirea pentru zbor și simulare de zbor.

Pregătirea pentru zbor și simulare de zbor trebuie efectuată de instructor care dețin calificările adecvate, după cum urmează:

(a) întrunesc cerințele privind cunoștințele teoretice și nivelul de experiență necesare pentru tipul de pregătire pe care o oferă;

(b) sînt capabili să folosească tehnici de pregătire adecvate;

(c) au practicat tehnicile de pregătire privind manevrele și procedurile de zbor care urmează a fi predate în cadrul cursului de zbor;

(d) și-au demonstrat capacitatea de a oferi pregătire în domeniile care fac obiectul cursului, inclusiv privind procedurile dinaintea zborului, după zbor și la sol; și

(e) participă periodic la cursuri de formare recapitulative, pentru a asigura menținerea la zi a standardelor de pregătire.

De asemenea, instructorii de zbor trebuie să fie abilitați să acționeze în calitate de pilot comandant pe aeronava pentru care se oferă pregătirea, cu excepția pregătirii pentru tipuri noi de aeronave.

10. Examinatori

1) Persoanele însărcinate cu evaluarea abilităților piloților trebuie:

(a) să îndeplinească cerințele pentru instructorii de zbor și de simulator de zbor;

(b) să fie capabili să evalueze performanțele pilotului și să facă verificări și teste de zbor.

II. Cerințe privind nivelul de experiență

Orice persoană care acționează în calitate de membru al echipajului de zbor, instructor de zbor sau examinator trebuie să dobândească și să mențină o experiență suficientă în vederea exercitării funcțiilor care îi revin, cu excepția cazului în care normele de aplicare prevăd necesitatea demonstrării competențelor, în conformitate cu punctul 5 din prezenta anexă.

III. Organizațiile de instruire

1. Cerințe privind organizațiile de instruire

1) O organizație de instruire care pregătește piloți trebuie să întrunească următoarele cerințe:

(a) să dispună de toate mijloacele necesare în vederea îndeplinirii responsabilităților asociate activității lor. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: instalații, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentație referitoare la sarcini, responsabilități și proceduri, accesul la date relevante și realizarea de înregistrări;

(b) să pună în aplicare și să mențină un sistem de administrare privind siguranța și standardele pregătirii și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem; și

(c) să încheie acorduri cu alte organizații implicate, după caz, pentru a asigura respectarea neînteruptă a cerințelor menționate anterior.

IV. Aptitudinea medicală

1. Criterii medicale

1) Toți piloții trebuie să-și demonstreze periodic aptitudinea medicală de a-și îndeplini funcțiile în mod satisfăcător, ținându-se seama de tipul de activitate pe care o exercită. Conformitatea trebuie să fie demonstrată prin evaluări adecvate, bazate pe cele mai bune practici din domeniul medicinei aeronautice, ținându-se seama de tipul de activitate și de posibila degradare mentală și fizică datorată vârstei.

Aptitudinea medicală, care cuprinde aptitudinea fizică și aptitudinea mentală, presupune că pilotul nu suferă de nici o boală sau dizabilitate care să-l împiedice:

(a) să execute sarcinile necesare în vederea operării unei aeronave; sau

(b) să îndeplinească în orice moment sarcinile primite; sau

(c) să perceapă mediul înconjurător în mod corect.

2) În cazul în care aptitudinea medicală nu poate fi complet demonstrată, pot fi aplicate măsuri de atenuare a riscului care să ofere o siguranță a zborului echivalentă.

2. Examinatori de medicină aeronautică

1) Un examinator de medicină aeronautică trebuie:

(a) să fie calificat și autorizat pentru a practica medicina;

(b) să fi beneficiat de pregătire în domeniul medicinei aeronautice și să fi participat în mod periodic la cursuri de formare recapitulative în acest domeniu, pentru a menține standardele de evaluare la zi;

(c) să fi dobândit cunoștințe practice și experiență privind condițiile în care piloții își îndeplinesc sarcinile.

3. Centre de medicină aeronautică

1) Centrele de medicină aeronautică trebuie să întrunească următoarele condiții:

(a) să dispună de toate mijloacele necesare pentru îndeplinirea responsabilităților asociate privilegiilor pe care le dețin. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: instalații, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentație referitoare la sarcini, responsabilități și proceduri, accesul la date relevante și realizarea de înregistrări;

(b) să pună în aplicare și să mențină un sistem de administrare privind siguranța și standardele evaluării medicale și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem;

(c) să încheie acorduri cu alte organizații implicate, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a cerințelor menționate anterior.

Anexa nr. 5
la Codul aerian
al Republicii Moldova

**CERINȚE ESENȚIALE PENTRU MANAGEMENTUL TRAFICULUI
AERIAN/SERVICIILE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ ȘI PENTRU
CONTROLORII DE TRAFIC AERIAN**

I. Utilizarea spațiului aerian

1. Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 1 alineatul (4) litera a), în toate fazele zborului sau care se află pe suprafața de mișcare a unui aerodrom, vor fi operate în conformitate cu regulile generale comune de operare și cu orice procedură aplicabilă specificată pentru utilizarea spațiului aerian respectiv.

2. Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 1 alineatul (4) litera (a), sînt echipate cu componentele necesare și sînt operate corespunzător. Componentele folosite în sistemul managementului traficului aerian/serviciile de navigație aeriană trebuie să respecte, de asemenea, cerințele de la **Secțiunea III**.

II. Servicii

3. Informarea și datele aeronautice furnizate utilizatorilor spațiului aerian, în scopul navigației aeriene

1) Datele folosite ca sursă pentru informarea aeronautică sînt de o calitate corespunzătoare, complete, actualizate și sînt furnizate la timp.

2) Informarea aeronautică este exactă, completă, actualizată, lipsită de ambiguități, prezintă un nivel adecvat de integritate într-un format adecvat pentru utilizatori.

3) Diseminarea unor astfel de informații aeronautice în rîndul utilizatorilor de spațiu aerian se produce la timp și folosește modalități de comunicare suficient de fiabile și de rapide, protejate de interferențe și perturbări.

4. Informarea meteorologică

1) Datele folosite ca sursă pentru informarea meteorologică aeronautică sînt de o calitate corespunzătoare, complete și actualizate.

2) În măsura posibilităților, informarea meteorologică aeronautică este precisă, completă, actualizată, prezintă un nivel adecvat de integritate și este lipsită de ambiguități pentru a îndeplini nevoile utilizatorilor spațiului aerian.

3) Diseminarea unor astfel de informații aeronautice în rîndul utilizatorilor de spațiu aerian se produce la timp și folosește modalități de comunicare suficient de fiabile și de rapide, protejate de interferențe și perturbări.

5. Serviciile de trafic aerian

1) Datele folosite ca sursă pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian sînt corecte, complete și actualizate.

2) Serviciile de trafic aerian sînt suficient de precise, complete, actualizate și lipsite de ambiguitate pentru a îndeplini nevoile de siguranță ale utilizatorilor.

3) Instrumentele automatizate care furnizează informație și consiliere utilizatorilor sînt adecvat proiectate, fabricate și întreținute pentru a putea asigura îndeplinirea scopului pentru care au fost create.

4) Serviciile de control al traficului aerian și procesele adiacente asigură o distanță adecvată între aeronave și, dacă este cazul, contribuie la protejarea de obstacole și de alte pericole aeropurtate și asigură o coordonare promptă și la timp cu toți utilizatorii relevanți și cu volumele adiacente ale spațiului aerian.

5) Comunicarea dintre serviciile de trafic aerian și aeronavă și dintre unitățile relevante ale serviciilor de trafic aerian se face la timp și trebuie să fie clară, corectă și lipsită de ambiguități, protejată de interferențe și înțeleasă și, dacă este cazul, acceptată de toți actorii implicați.

6) Sînt instituite metode de detectare a posibilelor urgențe și, cînd este nevoie, este inițiată o acțiune de căutare și salvare eficientă. Astfel de metode cuprind, cel puțin, mecanismele adecvate de alertă, măsuri și proceduri de coordonare, mijloacele și personalul necesar pentru a acoperi în mod eficient zona de responsabilitate.

6. Serviciile de comunicații

Serviciile de comunicații ating și mențin un nivel de performanță satisfăcător în ceea ce privește disponibilitatea, integritatea, continuitatea și adecvarea temporală. Acestea sînt rapide și protejate de perturbări.

7. Serviciul de navigație

Serviciul de navigație atinge și menține un nivel satisfăcător al performanței în ceea ce privește informațiile referitoare la ghidare, poziționare și, cînd este cazul, adecvare temporală. Criteriile de performanță includ exactitate, integritate, disponibilitate și continuitatea serviciului.

8. Serviciul de supraveghere

Serviciul de supraveghere determină poziția respectivă a aeronavei în aer și a altor aeronave și a vehiculelor de suprafață pe suprafața aerodromului, la un nivel suficient de performanță în ceea ce privește exactitatea, integritatea, continuitatea și probabilitatea de detectare.

9. Managementul fluxului de trafic aerian

Gestionarea tactică a fluxurilor de trafic aerian utilizează și furnizează informații suficient de precise și de actualizate asupra volumului și naturii furnizării de servicii planificate care afectează traficul aerian și coordonează și negociază redirecționarea sau amînarea fluxurilor de trafic în scopul de a reduce riscul de supraaglomerare în aer sau pe aerodrom.

10. Gestionarea spațiului aerian

Desemnarea unor volume specifice de spațiu aerian este monitorizată, coordonată și promulgată la timp în scopul de a reduce riscul unei pierderi de distanță între aeronave în toate împrejurările.

1) Configurarea spațiului aerian

Structurile spațiului aerian și procedurile de zbor sînt concepute în mod adecvat, studiate și validate înainte de a putea fi introduse și utilizate de aeronavă.

III. Sistemele și componentele

11. Cerințe generale

Sistemele și componentele managementului traficului aerian/serviciilor de navigație aeriană care furnizează informații relevante către și din aeronavă și la sol sînt adecvat proiectate, fabricate, instalate, întreținute și operate pentru a se asigura adecvarea lor pentru utilizarea în scopul prevăzut.

12. Integritatea, performanța și fiabilitatea sistemelor și a componentelor

Performanța sistemelor și a componentelor în domeniul integrității și al siguranței la bordul aeronavei, la sol sau în spațiu este adecvată pentru îndeplinirea scopului lor specific. Acestea ating nivelul cerut de performanță operațională impus de conceptele operaționale pentru toate condițiile previzibile de operare și pentru întreaga lor viață operațională.

13. Proiectarea sistemelor și a componentelor

1) Sistemele și componentele sînt proiectate astfel încît să îndeplinească cerințele de siguranță aplicabile.

2) Sistemele și componentele, considerate colectiv, separat și în relație unele cu altele, sînt proiectate în așa fel încît să existe o relație inversă între probabilitatea apariției unei defecțiuni și gravitatea efectului său asupra siguranței serviciilor.

3) Sistemele și componentele, considerate individual și în combinație unele cu altele, sînt proiectate luînd în considerare limitările capacităților și ale performanței umane.

4) Sistemele și componentele sînt proiectate într-o manieră care să le protejeze de interacțiuni involuntare și dăunătoare cu elemente externe.

5) Informația necesară fabricării, instalării, operării și întreținerii sistemelor și componentelor, precum și informația referitoare la condițiile nesigure sînt furnizate personalului într-o manieră clară, consecventă și lipsită de ambiguități.

14. Nivel constant de activitate a serviciului

Nivelul de siguranță al sistemelor și componentelor este menținut pe perioada serviciului și a oricăror modificări ale serviciului.

IV. Calificarea controlorilor de trafic aerian

15. Cerințe generale

O persoană care participă la un curs de instruire pentru a deveni controlor de trafic aerian sau controlor stagiar de trafic aerian este suficient de matură din punct de vedere educațional, fizic și mental pentru a dobîndi, reține și demonstra cunoștințele teoretice și abilitățile practice relevante.

16. Cunoștințe teoretice

1) Un controlor de trafic aerian dobîndește și menține un nivel al cunoștințelor adecvat pentru funcțiile exercitate și proporțional cu riscurile asociate acestui tip de serviciu.

2) Dobîndirea și reținerea cunoștințelor teoretice sînt demonstrate prin evaluarea continuă în cursul instruirii sau prin examinări adecvate.

3) Se menține un nivel adecvat de cunoștințe teoretice. Respectarea acestei cerințe se demonstrează prin evaluări sau examinări periodice. Frecvența examinărilor este proporțională cu nivelul de risc asociat tipului de activitate.

17. Abilități practice

1) Un controlor de trafic aerian dobândește și își menține abilitățile practice care sînt corespunzătoare exercitării funcțiilor sale. Aceste abilități sînt proporționale cu riscurile asociate acestui tip de serviciu și acoperă cel puțin următoarele elemente:

- a) proceduri operaționale;
- b) aspecte legate de sarcinile specifice;
- c) situații anormale și de urgență; și
- d) factori umani.

2) Un controlor de trafic aerian își demonstrează capacitatea de a îndeplini procedurile și sarcinile care îi revin la un nivel de competență adecvat funcțiilor exercitate.

3) Se menține un nivel satisfăcător al competenței în domeniul abilităților practice. Respectarea acestei cerințe se verifică prin evaluări periodice. Frecvența acestor examinări este proporțională cu complexitatea și nivelul de risc asociat tipului de activitate și sarcinilor îndeplinite.

18. Competența lingvistică

1) Un controlor de trafic aerian trebuie să-și demonstreze capacitatea de a vorbi și a înțelege limba engleza, pentru a comunica eficient atît în situațiile de comunicare în care interlocutorul nu este prezent (voice-only: telefon/radiotelefon), cît și în prezența interlocutorului pe subiecte concrete sau legate de muncă, inclusiv în situații de urgență.

2) Oricînd acest lucru este necesar într-un volum definit de spațiu aerian, în scopul furnizării serviciului managementului traficului aerian, un controlor de trafic aerian are, de asemenea, capacitatea de a vorbi și de a înțelege limba de stat în măsura descrisă mai sus.

19. Dispozitive pentru instruirea de zbor sintetic

Cînd un dispozitiv pentru instruirea de zbor sintetic este folosit pentru instruirea practică în scopuri de a permite conștientizarea diferitor situații și a factorilor umani sau de a demonstra că abilitățile sînt dobîndite și reținute, acesta se situează la un nivel de performanță care să permită o simulare adecvată a mediului de lucru și a situațiilor operaționale adecvate instruirii oferite.

20. Cursuri de instruire

1) Instruirea se efectuează în cadrul unui curs de instruire, care poate cuprinde instruire teoretică și practică, inclusiv instruire pe dispozitivele pentru instruirea de zbor sintetic, dacă este cazul.

2) Pentru fiecare tip de instruire se definește și se aprobă un curs de instruire.

21. Instructori

1) Pregătirea teoretică este efectuată de instructori cu calificări adecvate. Aceștia:

a) au cunoștințe adecvate în domeniul în care se desfășoară instruirea; precum și

b) își demonstrează capacitatea de a folosi tehnici de instruire adecvate.

2) Instruirea practică este oferită de instructori calificați în mod adecvat, care să aibă următoarele calificări:

a) să îndeplinească cerințele privind cunoștințele teoretice și de experiență necesară pentru tipul de instruire pe care o oferă;

b) să își fi demonstrat capacitatea de a instrui și de a folosi tehnici de instruire adecvate;

c) să fi practicat tehnicile de instruire în cadrul acelor proceduri care fac obiectul instruirii; și

d) participă periodic la cursuri de instruire recapitulative, pentru a asigura menținerea la zi a competențelor dobândite în cadrul instruirii.

3) Instructorii în domeniul competențelor practice sînt, de asemenea, sau au fost autorizați să îndeplinească atribuții de controlori de trafic aerian.

22. Evaluatori

1) Persoanele responsabile de evaluarea abilităților controlorilor de trafic aerian:

a) și-au demonstrat capacitatea de a evalua performanța controlorilor de trafic aerian și de a-i supune la teste și la verificări; și

b) participă periodic la cursuri de perfecționare, pentru a asigura menținerea la zi a standardelor de evaluare.

2) De asemenea, evaluatorii competențelor practice sînt sau au fost autorizați să îndeplinească atribuțiile de controlor de trafic aerian în acele domenii pentru care se face evaluarea.

23. Aptitudinile psihofizice ale unui controlor de trafic aerian

1) Criterii medicale

a) Toți controlorii de trafic aerian își demonstrează periodic aptitudinile psihofizice care să le permită să își execute atribuțiile în mod satisfăcător. Conformitatea este demonstrată prin evaluări adecvate, ținîndu-se seama de posibila degradare mentală și fizică datorată vârstei.

b) Demonstrarea aptitudinilor psihofizice va include absența demonstrată a oricărei boli sau dizabilități, care să facă persoana ce furnizează un serviciu de control al traficului aerian incapabilă:

- să execute corespunzător sarcinile necesare furnizării serviciului de control al traficului aerian; sau

- să își îndeplinească în orice moment sarcinile primite; sau

- să perceapă mediul înconjurător în mod corect.

2) În cazul în care aptitudinile psihofizice nu pot fi demonstrate pe deplin, pot fi puse în aplicare măsuri atenuante care să ofere un grad echivalent de siguranță.

V. Furnizorii de servicii și organizațiile de instruire

24. Furnizarea de servicii nu este întreprinsă decît dacă sînt îndeplinite următoarele condiții:

1) furnizorul de servicii dispune, direct sau indirect prin contacte, de mijloacele necesare pentru importanța și domeniul de aplicare a serviciului. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: sisteme, instalații, inclusiv rețeaua electrică, structura de gestionare, personal, echipament și întreținerea acestuia, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, acces la datele relevante și evidența documentelor;

2) furnizorul de servicii elaborează și actualizează manuale de gestionare și de operare referitoare la furnizarea serviciilor sale și operează în conformitate cu aceste manuale. Astfel de manuale trebuie să conțină toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru operațiuni, pentru sistemul de gestionare și pentru ca personalul operațional să își îndeplinească îndatoririle;

3) furnizorul de servicii pune în aplicare și menține un sistem de gestionare a riscului pentru a asigura conformitatea cu cerințele esențiale din prezenta anexă și a viza îmbunătățirea proactivă și continuă a acestui sistem;

4) furnizorul de servicii folosește exclusiv personal calificat și instruit în mod adecvat și pune în aplicare și menține programe de instruire și verificare a personalului;

5) furnizorul de servicii trebuie să stabilească relații oficiale cu toți ceilalți participanți la furnizarea de servicii pentru a asigura conformitatea cu aceste cerințe esențiale;

6) furnizorul de servicii elaborează și pune în aplicare un plan de urgență care să acopere situațiile de urgență și anormale care pot apărea în legătură cu serviciile sale;

7) furnizorul de servicii elaborează și menține un program de prevenire a accidentelor și de siguranță care să includă un program de raportare a incidentelor și de analiză, ce trebuie folosit de sistemul de gestionare în scopul de a contribui la obiectivul îmbunătățirii continue a siguranței; și

8) furnizorul de servicii ia măsurile necesare pentru a verifica dacă cerințele de performanță a siguranței oricărui sistem și oricărei componente pe care le operează sînt îndeplinite în orice moment.

25. Furnizarea de servicii de control al traficului aerian nu are loc decît dacă sînt îndeplinite următoarele condiții:

1) prevenirea stării de oboseală a personalului care furnizează un serviciu de control al traficului aerian este gestionată printr-un sistem de planificare. Un astfel de sistem trebuie să includă perioadele de serviciu, timpul petrecut la serviciu și perioadele de odihnă adaptate. Limitările stabilite în cadrul sistemului de registre iau în considerare factori relevanți care contribuie la starea de oboseală, precum privarea de somn, întreruperea ciclurilor circadiene, programul din timpul nopții, timpul cumulativ muncit pe perioade date de timp și, de asemenea, distribuirea sarcinilor atribuite între membrii personalului;

2) prevenirea stresului personalului care furnizează servicii de control al traficului aerian este gestionată prin programe educaționale și de prevenire;

3) furnizorul serviciului de control al traficului aerian dispune de proceduri pentru a verifica dacă judecata cognitivă a personalului furnizor de

servicii de control al traficului aerian este afectată sau dacă aptitudinile psihofizice ale acestuia sînt insuficiente;

4) furnizorul de servicii de control al traficului aerian ia în considerare atît constrîngerile operaţionale şi tehnice, cît şi principiul factorului uman în planificarea şi executarea operaţiunilor.

26. Furnizarea de servicii de comunicare, navigaţie şi/sau supraveghere nu are loc decît dacă este îndeplinită următoarea condiţie:

Furnizorul de servicii se asigură că utilizatorii relevanţi ai spaţiului aerian şi unităţile de servicii de trafic aerian sînt informate în timp real asupra statutului operaţional (şi asupra evoluţiei acestuia) al serviciilor furnizate în scopuri de servicii de trafic aerian.

27. Organizaţiile de instruire

O organizaţie de instruire care oferă cursuri de instruire personalului care furnizează servicii de control al traficului aerian îndeplineşte următoarele cerinţe:

1) dispune de toate mijloacele necesare îndeplinirii responsabilităţilor asociate activităţii lor specifice. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: instalaţii, personal, echipament, metodologie, documentarea sarcinilor, a responsabilităţilor şi a procedurilor, acces la datele relevante şi evidenţa documentelor;

2) pune în aplicare şi menţine un sistem de gestionare a siguranţei şi al standardului instruirii şi vizează îmbunătăţirea continuă a acestui sistem; precum şi

3) încheie acorduri cu alte organizaţii implicate, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a acestor cerinţe esenţiale.

CERINȚE ESENȚIALE PRIVIND AERODROMURILE

A. Caracteristicile fizice, infrastructura și echipamentul

I. Zona de mișcare

1. Aerodromurile au o zonă destinată aterizării și decolării aeronavelor care îndeplinește următoarele condiții:

1) zona de aterizare și decolare are dimensiuni și caracteristici adaptate aeronavelor prevăzute să utilizeze instalația;

2) zona de aterizare și decolare, după caz, are o forță portantă suficientă pentru a suporta operarea repetitivă a aeronavelor prevăzute. Suprafețele care nu sînt destinate operațiunilor repetitive trebuie să fie capabile doar să suporte greutatea aeronavelor;

3) zona de aterizare și decolare este proiectată pentru a se asigura scurgerea apei și pentru a se evita ca apa reținută să devină un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;

4) panta și schimbările de pantă de pe zona de aterizare și decolare nu creează un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;

5) caracteristicile suprafeței zonei respective sînt adecvate utilizării de către aeronavele prevăzute; și

6) pe zona respectivă nu există obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor.

2. În cazul în care sînt stabilite mai multe zone de aterizare și decolare, acestea sînt proiectate astfel încît să nu creeze un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor.

3. Zona de decolare și aterizare stabilită este înconjurată de zone definite.

Aceste zone sînt prevăzute pentru a proteja aeronava care le survolează pe durata operațiunilor de decolare și aterizare sau pentru a reduce consecințele unei aterizări scurte, ieșirii laterale sau depășirii accidentale a zonei de decolare și aterizare și îndeplinesc următoarele condiții:

1) aceste zone au dimensiuni adecvate pentru operarea prevăzută a aeronavelor;

2) panta și schimbările de pantă din aceste zone nu creează un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;

3) în aceste zone nu există obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor. Acest lucru nu trebuie să excludă echipamentele fragile ce urmează să fie amplasate în zonele respective în cazul în care acestea sînt necesare pentru operarea aeronavelor; și

4) în acest scop, fiecare suprafață are o forță portantă suficientă.

4. Zonele unui aerodrom și împrejurimile imediat aferente, care urmează să fie utilizate pentru rularea sau staționarea aeronavelor, sînt proiectate astfel

încît să permită operarea în siguranță a aeronavelor prevăzute să folosească respectiva instalație în toate condițiile prevăzute în acest scop și îndeplinesc următoarele condiții:

1) aceste zone au o forță portantă suficientă pentru a suporta operarea repetată a aeronavelor prevăzute, cu excepția zonelor prevăzute doar pentru utilizare ocazională, care trebuie să fie capabile doar să suporte greutatea aeronavelor;

2) aceste zone sînt proiectate pentru a se asigura scurgerea apei și pentru a se evita ca apa reținută să devină un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;

3) panta și schimbările de pantă din aceste zone nu creează un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;

4) caracteristicile suprafeței acestor zone sînt adecvate utilizării de către aeronavele prevăzute; și

5) în aceste zone nu există obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru aeronavă. Acest lucru nu trebuie să excludă amplasarea, în poziții sau zone special definite, a echipamentelor necesare pentru zona respectivă.

5. Celelalte infrastructuri prevăzute a fi utilizate de aeronave sînt proiectate astfel încît prin folosirea acestora să nu se creeze un risc inacceptabil pentru aeronavele care le folosesc.

6. Construcțiile, clădirile, echipamentele sau zonele de depozitare sînt amplasate și proiectate astfel încît să nu creeze un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor.

7. Sînt prevăzute mijloace adecvate pentru a împiedica intrarea pe suprafața de mișcare a persoanelor neautorizate, a vehiculelor neautorizate sau a animalelor suficient de mari pentru a constitui un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor, fără a aduce atingere dispozițiilor naționale și internaționale privind protecția animalelor.

II. Înălțimea de ocolire a unui obstacol

8. Pentru a proteja aeronavele care înaintează pe un aerodrom în scopul aterizării sau al decolării, sînt stabilite rute sau zone de sosire și de plecare. Aceste rute sau zone asigură aeronavelor înălțimea necesară pentru ocolirea obstacolelor amplasate în zona din jurul aerodromului, ținînd seama de caracteristicile fizice locale.

9. Această înălțime de ocolire a obstacolelor este adecvată fazei de zbor și tipului de operațiune în curs de realizare. De asemenea, sînt luate în considerare echipamentele folosite la stabilirea poziției aeronavelor.

III. Mijloacele vizuale și de altă natură și echipamentele de aerodrom

10. Mijloacele sînt adecvate scopului, ușor de recunoscut și oferă informații clare utilizatorilor în toate condițiile operaționale prevăzute.

11. Echipamentele de aerodrom funcționează astfel cum s-a preconizat în condițiile de operare prevăzute. În condiții de operare sau în caz de defecțiune,

echipamentele de aerodrom nu provoacă un risc inacceptabil pentru siguranța aviației.

12. Mijloacele și sistemele de alimentare cu energie electrică ale acestora sînt proiectate astfel încît defectarea acestora să nu conducă la furnizarea de informații neadecvate, înșelătoare sau insuficiente utilizatorilor sau la întreruperea unui serviciu esențial.

13. Sînt asigurate mijloace adecvate de protecție pentru a se evita deteriorarea sau perturbarea acestor mijloace.

14. Sursele de radiație sau prezența obiectelor mobile sau fixe nu împiedică și nu afectează în mod negativ performanța sistemelor de comunicație aeronautică, navigație și supraveghere.

15. Sînt puse la dispoziția personalului competent informații privind operarea și utilizarea echipamentelor de aerodrom, inclusiv indicații clare privind condițiile care pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației.

IV. Date privind aerodromul

16. Sînt stabilite și actualizate date privind aerodromul și serviciile disponibile.

17. Datele sînt precise, lizibile, complete și clare. Sînt păstrate niveluri adecvate de integritate.

18. Datele sînt puse la dispoziția utilizatorilor și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză la timp, folosind o metodă de comunicare suficient de sigură și rapidă.

B. Operarea și administrarea

I. Operatorul de aerodrom este responsabil de operarea unui aerodrom

Responsabilitățile unui operator de aerodrom sînt după cum urmează:

19. Operatorul de aerodrom dispune, direct sau pe bază de contracte, de toate mijloacele necesare pentru a garanta operarea în siguranță a aerodromului. Aceste mijloace includ, dar fără a se limita la acestea: instalații, personal, echipamente și materiale, documentarea cu privire la atribuții, responsabilități și proceduri, accesul la date relevante și păstrarea evidenței contabile.

20. Operatorul de aerodrom verifică dacă cerințele din secțiunea A sînt întotdeauna îndeplinite sau ia măsuri adecvate pentru a reduce riscul asociat neconformității. Sînt stabilite și aplicate proceduri pentru a aduce la timp la cunoștința tuturor utilizatorilor aceste măsuri.

21. Operatorul de aerodrom trebuie să stabilească și să pună în aplicare un program de gestionare a riscurilor legate de animalele sălbatice.

22. Operatorul de aerodrom garantează că circulația vehiculelor și a persoanelor pe suprafața de mișcare și pe alte suprafețe operaționale este coordonată cu mișcarea aeronavei, pentru evitarea coliziunilor și a deteriorării aeronavei.

23. Operatorul de aerodrom garantează că sînt stabilite și puse în aplicare proceduri de reducere a riscurilor conexe operării aerodromului pe timp de iarnă, în condiții meteorologice nefavorabile, de vizibilitate redusă sau pe timp de noapte, după caz.

24. Operatorul de aerodrom trebuie să încheie contracte cu alte organizații competente pentru a asigura conformitatea continuă cu aceste cerințe esențiale pentru aerodromuri. Aceste organizații includ, dar fără a se limita la aceștia, operatori de aeronave, prestatori de servicii de navigație aeriană, prestatori de servicii de asistență la sol și alte organizații ale căror activități sau produse pot afecta siguranța aviației.

25. Operatorul de aerodrom garantează, fie el însuși, fie prin contracte cu părți terțe, că există proceduri de alimentare a aeronavei cu combustibil necontaminat și conform specificației corecte.

26. Manuale de întreținere a echipamentelor de aerodrom trebuie puse la dispoziție și aplicate în practică și trebuie să conțină instrucțiunile de întreținere și reparație, informațiile privind asistența tehnică, procedurile de depanare și inspecție.

27. Operatorul de aerodrom trebuie să stabilească și să pună în aplicare un plan de urgență pe aerodrom, care să includă situații de urgență ce pot apărea pe aerodrom sau în imediata apropiere a acestuia. Acest plan este coordonat, după caz, cu planul de urgență al comunității locale.

28. Operatorul de aerodrom garantează că sînt asigurate servicii adecvate de salvare și stingere a incendiilor pe aerodrom. Aceste servicii acționează în cazul unui incident sau accident cu urgența convenită și trebuie să includă cel puțin echipamente, produse de stingere și personal în număr suficient.

29. Operatorul de aerodrom utilizează numai personal instruit și calificat pentru operarea și întreținerea aerodromului și pune în aplicare și actualizează programe de instruire și verificare a competenței întregului personal relevant.

30. Operatorul de aerodrom garantează că orice persoană căreia îi este permis accesul neînsoțit pe suprafața de mișcare sau pe alte suprafețe operaționale este instruită și calificată în mod adecvat în acest scop.

31. Personalul de salvare și stingere a incendiilor trebuie să fie instruit și calificat în mod adecvat pentru a opera în împrejurimile aerodromului. Operatorul de aerodrom trebuie să pună în aplicare și să mențină programe de instruire și verificare pentru a menține nivelul de competență al acestuia; și

32. Întreg personalul de salvare și stingere a incendiilor care poate fi însărcinat să acționeze în situații de urgență aviatică își demonstrează cu regularitate aptitudinile psihofizice de a-și îndeplini în mod satisfăcător atribuțiile, avînd în vedere tipul de activitate. În acest context, aptitudinile psihofizice, adică aptitudinile psihice și fizice, înseamnă a nu suferi de nici o boală sau dizabilitate care ar putea pune acest personal în incapacitatea:

1) de a-și îndeplini atribuțiile necesare pentru a acționa în situații de urgență aviatică;

2) de a-și îndeplini sarcinile atribuite în orice moment; sau

3) de a percepe corect mediul său.

II. Sistemele de administrare

33. Operatorul de aerodrom pune în aplicare și menține un sistem de administrare pentru a garanta conformitatea cu aceste cerințe esențiale privind aerodromurile și pentru a urmări îmbunătățirea continuă și proactivă a siguranței. Sistemul de administrare trebuie să includă structuri organizaționale, răspunderi, competențe, politici și proceduri.

34. Sistemul de administrare trebuie să includă un program de prevenire a incidentelor și a accidentelor care să conțină un sistem de raportare și de analiză a incidentelor. Analiza trebuie să implice părțile de la punctul 24 din prezenta anexă, după caz.

35. Operatorul de aerodrom elaborează un manual al aerodromului și operează în conformitate cu manualul. Acest manual conține toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru aerodrom, sistemul de administrare și pentru ca personalul de operare să își îndeplinească atribuțiile.

C. Împrejurimile aerodromului

36. Spațiul aerian din jurul suprafețelor de mișcare ale aerodromului este protejat împotriva obstacolelor, astfel încât să se permită ca aeronavele prevăzute să fie operate pe aerodromuri fără a se crea un risc inacceptabil din cauza existenței obstacolelor în jurul aerodromului. Prin urmare, sînt dezvoltate, puse în aplicare și în mod continuu monitorizate suprafețe de monitorizare a obstacolelor pentru identificarea oricărei intruziuni neautorizate.

37. Pătrunderea pe aceste suprafețe va impune o evaluare pentru a se identifica dacă obiectul constituie sau nu un risc inacceptabil. Orice obiect care constituie un risc inacceptabil este înlăturat sau sînt luate măsuri adecvate de atenuare a riscurilor pentru a proteja aeronava care utilizează aerodromul.

38. Oricare obstacol rămas este notificat și, dacă este necesar, marcat și, după caz, prevăzut cu balize luminoase.

39. Pericolele asociate activităților umane și operării terenurilor, ca de exemplu articolele din următoarea listă, dar fără a se limita la acestea, trebuie monitorizate. Riscul provocat de acestea trebuie evaluat și redus după caz:

1) orice construcție sau schimbare în operarea terenurilor din zona aerodromului;

2) posibilitatea turbulențelor induse de obstacole;

3) utilizarea de lumini periculoase, confuze și înșelătoare;

4) orbirea cauzată de suprafețe mari și foarte reflectorizante;

5) crearea de zone care pot încuraja activitatea animalelor sălbatice în împrejurimile suprafeței de mișcare a aerodromului;

6) sursele de radiație invizibilă sau prezența obiectelor mobile sau fixe care pot împiedica sau afecta în mod negativ performanța sistemelor de comunicație aeronautică, navigație și supraveghere.

40. Este stabilit un plan de urgență la nivelul comunității locale pentru situații de urgență aviatică care se produc în zona locală a aerodromului.

D. Alte aspecte

41. Cu excepția situațiilor de urgență la bordul unei aeronave, în momentul devierii către un aerodrom alternativ sau în alte condiții specificate în fiecare caz, nu este permisă utilizarea unui aerodrom sau a unor părți ale acestuia de o aeronavă pentru care proiectarea și procedurile de operare ale aerodromului nu sînt în mod normal prevăzute.

**obiecțiilor și propunerilor la proiectul Codului aerian al Republicii Moldova
(nr.36 din 21.02.2017), II lectură**

Proiectul codului	Amendamentele deputaților, obiecțiile și propunerile Direcției generale Juridice a Secretariatului Parlamentului și conținutul acestora	Rezultatul examinării obiecției sau propunerii
<p>CODUL AERIAN</p> <p>AL REPUBLICII MOLDOVA</p> <p>Prezentul Cod transpune Regulamentul (CE) nr.216/2008 al Parlamentului european și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 79 din 19 martie 2008.</p> <p>Articolul 1. Domeniul de aplicare</p> <p>(1) Prevederile prezentului Cod se aplică activităților aeronautice civile și activităților aeronautice conexe, precum și persoanelor fizice și juridice care desfășoară aceste activități în spațiul aerian și pe teritoriul Republicii Moldova, după cum urmează:</p> <p>a) proiectării, fabricării, întreținerii și exploatării produselor, pieselor și dispozitivelor aeronautice, precum și personalului și organizațiilor implicate în proiectarea, fabricarea și întreținerea produselor, pieselor și dispozitivelor respective;</p> <p>b) personalului și organizațiilor implicate în operarea aeronavelor;</p> <p>c) proiectării, întreținerii și exploatării aerodromurilor/heliporturilor, precum și personalului și</p>	<p>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</p> <p>Articolul 1, alineatul (2), litera d) – se abrogă;</p> <p>La articolul 1, alineatul (2), litera d) se propune de a abroga, din motivul că dacă activitatea de supraveghere este delegată altei țări, are loc dublarea supravegherii din partea Republicii Moldova și reprezintă o încălcare, ca și dubla impunere. Dubla supraveghere poate fi folosită ca instrument de extorcare și corupție.</p> <p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Art. 1 alin. (1):</p> <ul style="list-style-type: none"> - se impune unificarea terminologiei „aerodrom/aeroport”, deoarece la lit. d) se utilizează – „aerodrom (aeroport)”, iar la lit. g) – „aerodrom/aeroport”. Observația este valabilă și pentru tot cuprinsul proiectului de lege; - lit. j), constatăm scrierea greșită a cuvântului „pun”, fiind necesară efectuarea corecturii de rigoare. <p><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></p> <p>Articolul 1 alin. (2) se completează cu litera e) cu următorul conținut:</p> <p>„e) închiriate în condițiile stabilite prin reglementări aeronautice civile aprobate de</p>	<p>Nu se susține.</p> <p>Articolul 83 bis din Convenția privind aviația civilă internațională prevede delegarea activității de supraveghere a siguranței unei altei autorități competente din alt stat, în baza unui Acord 83bis notificat și înregistrat de către Organizația Aviației Civile Internaționale.</p> <p>Se susține, unificarea terminologiei pe tot textul aerodrom/aeroport/heliport.</p> <p>Se susține.</p>

<p>organizațiilor implicate în aceste activități, fără a aduce atingere legislației din domeniul mediului și al amenajării teritoriului, din domeniul protejării împrejurilor aerodromurilor;</p> <p>d) proiectării, fabricării și întreinerii echipamentelor de aerodrom (aeropot)/heliport, precum și personalului și organizațiilor implicate;</p> <p>e) proiectării, fabricării și întreinerii sistemelor și componentelor pentru managementul traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană (ATM/ANS), precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități;</p> <p>f) managementului traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități;</p> <p>g) serviciilor de deservire la sol (handling), necesare pentru sosirea și plecarea aeronavelor pe/de pe aerodrom/aeropot, deservirii transporturilor aeriene, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități;</p> <p>h) serviciilor prestate în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități;</p> <p>i) pregătirii și examinării medicale a personalului aeronautic, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități;</p> <p>j) activităților care nu intră în categoria activităților aeronautice civile și activităților aeronautice conexe, având drept efect ajungerea în spațiul aerian a diverselor corpuri materiale care pot constitui un pericol pentru siguranța zborurilor aeronavelor sau în alt mod pot pun în pericol siguranța zborurilor și securitatea aeronautică.</p> <p>(2) Codul se aplică aeronavelor, inclusiv produselor, pieselor și echipamentelor instalate pe acestea, care sînt:</p> <p>a) proiectate sau fabricate de o organizație pentru care</p>	<p>organul central de specialitate în domeniul aviației civile.”</p> <p><i>În textul proiectului există mai multe trimiteri la operarea aeronavelor închiriate, dar nu există prevederi referitor la procedura de închiriere și tipurile închirierii. În domeniul aviației civile internaționale există mai multe tipuri sau sisteme de închirieri a aeronavelor și anume:</i></p> <p><i>Wet-lease - închirierea unei aeronave care este operată în baza AOC/AOA al operatorului care a dat în chirie aeronava. De regulă este o închiriere de aeronavă cu echipaj</i></p> <p><i>Dry-lease - închirierea unei aeronave care este operată în baza AOC/AOA al operatorului care a luat în chirie aeronava. De regulă este o închiriere de aeronavă fără echipaj;</i></p> <p><i>Damp-lease - închirierea unei aeronave cu echipaj incomplet pentru operare în baza AOC/AOA, eliberat operatorului aerian care închiriază sau dă cu chirie aeronava.</i></p> <p><i>La moment prevederile privind procedura de închirie sunt stabilite în RAC – LS (Reglementări aeronautice civile: Închirieri aeronave) aprobate de către Administrația de Stat a Aviației Civile în anul 1999, de atunci ramura a cunoscut o dezvoltare exponențială motiv pentru care acest document necesită a fi revizuit și adoptată o nouă ediție. Prezența unui imperativ în cod prin care este stabilită necesitate elaborării unui document ce reglementează procedurile de închiriere a aeronavelor ar fi una binevenită și ar servi drept temelie pentru adoptarea acestuia. În conformitate cu legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător (nr. 235 din 2006) și a legii (nr.317 din 2003)</i></p>
--	---

autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile asigură controlul siguranței;

b) înmatriculate în Republica Moldova, în afară de situația în care activitatea reglementată de supraveghere a siguranței a fost delegată unei țări terțe și nu sînt operate de către un operator din Republica Moldova;

c) înmatriculate într-o țară terță și operate de un operator pentru care supravegherea operațiunilor este asigurată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

d) înmatriculate într-o țară terță sau înmatriculate în Republica Moldova pentru care a fost delegată activitatea reglementată de supraveghere a siguranței unei țări terțe și utilizate de către un operator dintr-o țară terță spre, în interiorul sau în afara Republicii Moldova.

(3) Prezentul Cod nu aduce atingere drepturilor unor țări terțe, astfel cum sînt specificate în tratatele internaționale, în special în Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago, la 7 decembrie 1944, ratificată prin Hotărîrea Parlamentului nr. 97-XIII din 12 mai 1994 (Convenția de la Chicago).

(4) Prezentul Cod nu se aplică:

a) produselor, pieselor, dispozitivelor, personalului și organizațiilor în cazul îndeplinirii unor servicii sau activități militare, vamale, polițienești ori alte activități sau servicii similare;

b) aerodromurilor sau părților componente ale acestora, precum și echipamentelor, personalului și organizațiilor, în cazul în care sînt controlate și operate de forțele sistemului național de apărare;

c) managementului traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, inclusiv sistemelor și componentelor, personalului și organizațiilor, în cazul în care sînt furnizate

<p>sau puse la dispoziție de către forțele sistemului național de apărare.</p>	<p>Articolul 2. Obiective</p> <p>(1) Obiectivul prezentului Cod este stabilirea și menținerea unui nivel ridicat de siguranță a aviației civile în Republica Moldova.</p> <p>(2) În domeniile vizate de prezentul Cod se au în vedere și următoarele obiective:</p> <p>a) asigurarea unui nivel ridicat de protecție a mediului;</p> <p>b) facilitarea liberei circulații a mărfurilor, persoanelor și serviciilor, precum și asigurarea accesului liber la piața serviciilor în domeniul aviației civile;</p> <p>c) îndeplinirea obligațiilor care decurg din Convenția de la Chicago, alte tratate internaționale în domeniu la care Republica Moldova este parte, prin asigurarea unei bune reprezentări a acestor dispoziții în prezentul Cod și în normele sale de aplicare;</p> <p>d) stabilirea unei cooperări corespunzătoare cu țări terțe și organizații internaționale.</p> <p>(3) Mijloacele pentru realizarea obiectivelor menționate la alineatele (1) și (2) sînt următoarele:</p> <p>a) elaborarea, adoptarea și aplicarea tuturor actelor necesare;</p> <p>b) recunoașterea, fără cerințe suplimentare, a certificatelor, licențelor, aprobărilor sau a altor documente emise pentru produse, personal sau organizații de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (EASA), de către autoritățile aeronautice ale altor state membre ale Uniunii Europene sau a altor organizații internaționale din domeniul aviației civile, conform tratatelor internaționale;</p> <p>c) asigurarea independenței funcționale a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în</p>	<p>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</p> <p>Articolul 2, alineatul (1) va avea următoarea redacție:</p> <p>(1) Prezentul Cod are obiectivul de a stabili și menține un nivel ridicat de siguranță a aviației civile, cît și a dezvolta în Republica Moldova aviația ușoară, ultraușoară, sportivă, retro și experimentală;</p> <p>Articolul 2, alineatul (3), litera b) va avea următoarea redacție:</p> <p>b) Recunoașterea implicită, fără cerințe suplimentare, a certificatelor, licențelor, aprobărilor sau a altor documente emise pentru produse, personal sau organizații, eliberate de către Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (EASA), de către autoritățile aeronautice ale statelor membre ale Uniunii Europene și ale CSI, a altor organizații internaționale din domeniul aviației civile, conform tratatelor internaționale.</p>	<p>Nu se sustine.</p> <p>Codul stabilește prevederi generale referitoare la aviația ușoară. Cerințele detaliate vor fi stabilite în acte normative subordonate.</p> <p>Nu se sustine, deoarece statele CSI sunt membre ale organizațiilor internaționale din domeniul aviației (OACI) pentru care se aplică aceleași prevederi.</p> <p>Nu se sustine, deoarece pentru realizarea obiectivelor prezentului cod este necesară asigurarea independenței funcționale a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</p> <p>Se sustine.</p> <p>Articolul 2, alineatul (3), litera c) – se abrogă;</p> <p>La articolul 2, alineatul (3), litera c) se propune de a abroga, deoarece independența funcțională presupune și independența administrativă, iar aceasta este o contradicție cu prevederile legislative despre verticalitatea puterii executive.</p> <p>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</p> <p>La articolul 2 alin. (3) lit. b) după cuvintele „domeniul aviației civile,” se completează cu „dacă astfel este prevăzut”;</p> <p>„Convenția privind aviația civilă internațională</p>
--	---	---	--

<p>domeniul aviației civile.</p>	<p><i>(HP RM nr. 97 din 12.05.1994) în art. 33 prevede: Certificatele de navigabilitate, precum și documentele de calificare și autorizațiile eliberate sau validate de statul contractant în care este înmatriculată aeronava, vor fi recunoscute valabile de celelalte state contractante, cu condiția însă ca cerințele prevăzute pentru eliberarea sau validarea acestor autorizații sau documente să fie echivalente sau superioare cerințelor minime care ar putea să fie stabilite periodic în temeiul prezentei Convenții.</i></p> <p><i>Recunoașterea fără cerințe suplimentare poate avea loc dacă există între 2 părți (state, sau stat și organizație internațională) un tratat (acord) internațional cu privire la recunoașterea reciprocă a certificatelor ș.a. ”</i></p>	
<p>Articolul 3. Suveranitatea asupra spațiului aerian Aplicarea prezentului Cod aerian se face fără a aduce atingere suveranității depline și exclusive asupra spațiului aerian al Republicii Moldova, precum și reglementărilor specifice apărării, ordinii publice și securității naționale.</p>		
<p>Articolul 4. Spațiul aerian național (1) Spațiul aerian național reprezintă coloana de aer situată deasupra teritoriului de suveranitate al Republicii Moldova, până la limita inferioară a spațiului extraatmosferic. (2) În spațiul aerian național se pot desfășura: a) trafic aerian general; b) trafic aerian operațional; c) activități civile sau militare legate de utilizarea spațiului aerian. (3) Spațiul aerian național cuprinde: a) spațiul de trafic aerian ce reprezintă porțiunea din spațiul aerian național unde se permite activitatea aeronautică,</p>	<p>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament Articolul 4, alineatul (6) va avea următoarea redacție: (6) Cerințele și procedura de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național, când este necesară obținerea acestora, se aprobă de Guvern; Articolul 4, alineatul (10) va avea următoarea redacție: (10) Zborurile în spațiul aerian de clasa G (spațiul aerian necontrolat) se efectuează fără autorizare specială; La articolul 4, alineatul (10) se propune ca zborurile în spațiul aerian de clasa G (spațiul aerian necontrolat) să fie efectuate fără</p>	<p>Nu se susține. Art.4, alineatul (6): Cerințele și procedura de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național se aprobă de Guvern. Acestea vor stabili clar cazurile când este necesară/sau nu este necesară autorizarea, având în vedere clasele de clasificare a spațiului aerian. Nu se susține. Articolul 4, alineatul (10) Utilizatorii aeronavelor ușoare și ultralușoare, folosite în activitățile de aviație generală, pot efectua zboruri în spațiul aerian necontrolat fără autorizare, doar cu notificarea prealabilă a unității</p>

<p>precum și terenurile destinate decolărilor și aterizărilor, indiferent de apartenența și de natura activității de zbor;</p> <p>b) zonele rezervate ce reprezintă porțiunile din spațiul aerian național, destinate unor activități aeronautice militare, activităților aeronautice de școală, de sport aeronautic, de încercare și de omologare a aeronavelor, de natură utilitară și altele similare, precum și altor activități stabilite prin reglementari specifice;</p> <p>c) zonele reglementate constituite din zone periculoase, zone restricționate sau zone interzise, precum și căile aeriene condiționale și zonele de activitate comună în zona de frontieră de stat.</p> <p>(4) Clasificarea spațiului aerian național din punct de vedere al asigurării serviciilor de trafic aerian se stabilește în conformitate cu standardele elaborate de organizațiile internaționale de aviație civilă la care Republica Moldova este parte contractantă.</p> <p>(5) În timp de pace, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, împreună cu Organul central de specialitate din domeniul apărării, organizează spațiul aerian național și stabilește principiile și regulile de folosire a acestuia pentru activitățile aeronautice civile sau militare, după caz.</p> <p>(6) Cerințele și procedura de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național se aprobă de Guvern.</p> <p>(7) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sau organul central de specialitate din domeniul apărării poate restricționa sau interzice temporar desfășurarea traficului aerian general într-o porțiune ori în întreg spațiul aerian național din motive ce ar amenința capacitatea de apărare, ordinea publică și securitatea națională, conform atribuțiilor ce le revin.</p> <p>(8) Spațiul aerian național poate fi integrat din punctul de vedere al furnizării serviciilor de navigație aeriană în unul sau mai multe blocuri funcționale de spațiu aerian stabilite</p>	<p>autorizare specială, deoarece convenția internațională ICAO stabilește că zborurile în spațiul aerian necontrolat se efectuează fără careva autorizații și cereri (Anexa 11, capitolul 2, punctul 2.6). Această regulă se aplică tuturor tipurilor de aeronave și aparate de zbor, nu doar celor mici și foarte mici (micro).</p> <p><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u> La articolul 4 alineatul (10) se exclude;</p> <p>Aeronavele ușoare și ultraușoare sunt incluse în Anexa 2 la Cod. Pentru a nu crea confuzie prin reglementarea diferită în Cod a aeronavelor ușoare și ultraușoare și aeronavelor din Anexa 2 se consideră corect excluderea din Cod a aeronavelor ușoare și ultraușoare. În special alin. (10) contravine art. 33 alin. (1).</p>	<p>de apărare antiaeriană a organului central de specialitate din domeniul apărării.</p> <p><u>Se sustine.</u></p>
--	---	---

<p>prin tratate încheiate de Republica Moldova cu alte state, în baza reglementărilor specifice aplicabile.</p> <p>(9) Modul de acțiune împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spațiul aerian al Republicii Moldova este determinat de Legea nr. 143 din 21 iunie 2012 privind controlul spațiului aerian (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2012, nr. 155-159, art. 512).</p> <p>(10) Utilizatorii aeronavelor ușoare și ultralușoare, folosite în activitățile de aviație generală, pot efectua zboruri în spațiul aerian necontrolat fără autorizare, doar cu notificarea prealabilă a unității de apărare antiaeriană a organului central de specialitate din domeniul apărării.</p> <p>(11) Aeronavele de stat care operează într-o porțiune de spațiu aerian aflată sub controlul serviciilor de trafic aerian civile trebuie să opereze ca trafic aerian general. Guvernul aprobă reglementări pentru aeronavele de stat, care asigură siguranța zborurilor aeronavelor civile.</p> <p>(12) Orice activitate care nu intră în categoria activităților aeronautice civile, având drept efect ajungerea în spațiul aerian a diverselor corpuri materiale care pot constitui un pericol pentru siguranța zborurilor aeronavelor, poate fi efectuată numai cu condiția coordonării prealabile cu autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p> <p>(13) Este interzisă lansarea în aer a obiectelor în zonele serviciilor aeronautice sau utilizarea unor dispozitive de iluminare îndreptate spre aeronavă, cabina piloților în orice fază a zborului, precum și alte acțiuni similare ce prezintă pericol pentru siguranța zborurilor.</p>		
<p>Articolul 5. Definiții</p> <p>(1) În sensul prezentului Cod se definesc următoarele noțiuni:</p> <p><i>accident</i> – eveniment legat de utilizarea aeronavei, produs din momentul în care o persoană urcă la bordul aeronavei cu</p>	<p>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</p> <p>În articolul 5, definiția „aeronavă” de expus în redacție nouă:</p> <p><i>Aeronava</i> - aparat de zbor, care se menține în atmosferă ca urmare a reacțiilor aerodinamice, altele decât reacțiile aerului cu suprafața terestră,</p>	<p>Nu se susține.</p> <p>Definiția de „aeronavă” utilizată în proiectul codului este identică cu cea utilizată în toate anexele la Convenția privind aviația civilă internațională (Convenția de la Chicago, 1944).</p>

<p>intenția efectuării unui zbor pînă în momentul în care toate persoanele aflate la bordul aeronavei părăsesc aeronava, pe parcursul căruia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) persoana este rănită grav sau mortal în urma: <ol style="list-style-type: none"> a) aflării la bordul aeronavei; b) contactului nemijlocit cu una dintre părțile aeronavei, inclusiv cele care s-au desprins de aceasta; c) expunerii directe fluxului de gaze a motorului cu reacție, cu excepția cazurilor în care leziunile corporale sînt provocate de cauze naturale, de sine însuși sau de alte persoane, ori în cazul în care leziunile sînt provocate călătorilor fără bilet, ascunși în zonele inaccesibile pasagerilor și membrilor echipajului; 2) aeronava este deteriorată sau are loc dezmembrarea construcției acesteia, în urma cărui fapt: <ol style="list-style-type: none"> a) se reduce durabilitatea construcției, se înrăutățesc caracteristicile tehnice sau aerodinamice; și b) se cere o reparație generală sau înlocuirea părții componente deteriorate; c) cu excepția cazurilor de deteriorare sau oprire a motorului, dacă se deteriorează numai motorul, capota sau accesoriile, sau deteriorarea se reduce la elice, extremitățile aripilor, antenă, pneuri, frîne, carenaj, mici urme de lovituri ori perforări în învelișul aeronavei; <p>3) aeronava a dispărut sau este inaccesibilă;</p> <p><i>aerodrom</i> – orice suprafață definită (inclusiv orice clădiri, instalații și echipamente) de teren sau apă sau aflată pe o structură fixă, structură fixă off-shore sau structură plutitoare, destinată a fi utilizată fie integral, fie parțial în scopul sosirii, plecării și mișcărilor la suprafață a unei aeronave;</p> <p><i>activități aeronautice civile</i> – totalitate a activităților legate</p>	<p>sau curentii termici, are o construcție rigidă a carcasei, este dotată cu instalație energetică care-i permite să se deplaseze independent în atmosferă și să mențină înălțimea predeterminată, este destinată transportării omului;</p> <p>Articolul 5 de completat cu următoarea definiție „aeronavă ușoară”:</p> <p><i>Aeronava ușoară</i> – categorie de aeronave cu masă maximă de decolare: Avion – cu masa mai mică de 5700 kg. Elicoptere – cu masa mai mică de 1300 kg. Aeronavele ușoare care au caracteristicile tehnice specificate în Anexa 2 la prezentul Cod, sunt supuse unui regim simplu de certificare, înregistrare și administrare;</p> <p>Articolul 5, de completat cu definiția: <i>Înregistrare</i> - înscrierea, fixarea datelor/faptelor, obiectelor, subiecților sau evenimentelor cu scopul evidenței și oferindu-le un statut ca fiind oficial recunoscute;</p> <p>Articolul 5 de completat cu definiția: <i>Aparat de zbor ultraușor</i> – reprezentă complexul a diverselor construcții care permit aparatului deplasarea în atmosferă cu om sau fără, care poate fi cu motor (instalație energetică) sau fără, care se evidențiază prin construcție ușoară și masă mică, nu cade sub caracteristicile specificate în Anexa 2, nu are statut de aeronavă, nu necesită înregistrare, certificare și administrare.</p> <p>În articolul 5, definiția „aeronave fără pilot” de expus în redacție nouă: <i>Aeronave fără pilot</i> - aparate de zbor, avînd caracteristicile unor aeronave, care nu sînt destinate transportului omului și sînt ghidate fie</p>	<p>Nu se sustine. Categoriile de aeronave ce cad sub incidența aeronavelor ușoare sunt indicate în anexa nr. 2 la prezentul cod.</p> <p>Nu se sustine, deoarece este de prisos, or această operațiune este una firească și obligatorie conform normelor.</p> <p>Nu se sustine. În anexa 2 la cod sunt prevăzute toate detaliat tipurile de aeronave</p> <p>Nu se sustine. Avînd în vedere ritmurile de dezvoltarea acestui segment în viitorul apropiat aeronavele fără pilot ar putea fi utilizate și în transportul de pasageri.</p>
---	---	---

<p>de proiectarea, construcția, atestarea, reparația, întreținerea și operarea aeronavelor civile, a aerodromurilor și a altor obiective de infrastructură de aeronautică civilă, de servicii de navigație aeriană, de pregătirea personalului aeronautic civil, precum și a activităților aeronautice civile conexe acestora;</p> <p><i>activități aeronautice civile conexe</i> – totalitate a serviciilor care contribuie direct la asigurarea desfășurării activităților aeronautice civile;</p> <p><i>aeropot</i> – ansamblu constituit din aerodrom, aerogară și alte instalații destinate primirii și expedierii aeronavelor, deservirii transporturilor aeriene;</p> <p><i>aeronavă</i> – orice aparat care se menține în atmosferă ca urmare a reacțiilor aerodinamice, altele decât reacțiile aerului cu suprafața terestră;</p> <p><i>aeronavă de stat</i> – aeronavă folosită pentru servicii militare, vamale sau de poliție;</p> <p><i>aeronave fără pilot</i> – aeronave ghidate fie de către un pilot automat de la bordul lor, fie prin telecomandă de la un centru de control de la sol sau dintr-o altă aeronavă pilotată de echipaj uman;</p> <p><i>aeropot internațional</i> – orice aeropot de pe teritoriul Republicii Moldova desemnat de către Guvern ca aeropot de intrare și de ieșire pentru traficul aerian internațional, unde se îndeplinesc formalitățile de frontieră, vamale, de sănătate publică, fitosanitare și veterinară, precum și orice alte proceduri similare;</p> <p><i>agent aeronautic</i> – orice persoană juridică certificată să desfășoare activități în domeniul aviației civile;</p> <p><i>management al traficului aerian(ATM)/serviciile de navigație aeriană (ANS)</i> – funcțiile din domeniul managementului traficului aerian, serviciile de navigație aeriană, astfel cum sînt definite în actele normative, și serviciile care constau în generarea, prelucrarea, formatarea</p>	<p>de către un pilot automat de pe bordul aeronavei sau prin telecomandă de la centru de control de la sol sau dintr-o altă aeronavă pilotată de echipaj uman;</p> <p>În articolul 5, la definiția „teren pentru decolare/aterizarea aeronavelor ușoare și aparatelor de zbor ultraușoare” după sintagma „aeronave” de completat cu sintagma „și aparate de zbor”;</p> <p><u>DI Iurie Tap, deputat în Parlament</u></p> <p>La Cap.I, art. 5 se introduce două noțiuni noi conform ordinii alfabetic:</p> <p><i>Servicii aeroportuare și de navigație aeriană</i> – servicii puse la dispoziția operatorului aerian legate de aterizarea, decolarea, iluminarea, gararea, securizarea aeronavelor, precum și servicii aferente deservirii pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei;</p> <p><i>Tarife pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană</i> – prelevare obținută în beneficiul entității de administrare a aeropotului și plătită de către utilizatorii aeropotului pentru utilizarea facilităților și a serviciilor legate de aterizarea, decolarea, iluminarea, gararea, securizarea aeronavelor, precum și servicii aferente deservirii pasagerilor, mărfurilor și poștei;</p> <p><i>Motivare:</i> <i>Introducerea la Cap. I, art.5 a noțiunilor: servicii aeroportuare și de navigație aeriană și tarife pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, a fost necesară deoarece pe tot parcursul proiectului aceste sintagme sunt folosite dar nu sunt definite conform cerințelor.</i></p>	<p>Din aceste motive considerăm reglementarea propusă drept una excesivă.</p>
		<p><u>Nu se sustine.</u> Tipurile serviciilor aeroportuare, dar și a celor de navigație aeriană vor fi definite prin acte normative subordonate. Incluziunea acestora în cod duce la îngustarea tipurilor de activități ce pot fi atribuite la categoria de serviciu aeroportuar cum de exemplu ar fi s</p>

<p>și furnizarea de date către traficul aerian general în scopul navigației aeriene critice pentru siguranță;</p> <p><i>autoritate administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</i> – Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova;</p> <p><i>autorizație de operator aerian</i> – act permisiv care atestă autorizarea unui operator aerian de a efectua operațiuni comerciale specializate (lucru aerian);</p> <p><i>bloc de spațiu aerian</i> – spațiu aerian cu dimensiuni stabilite în spațiu și timp, în interiorul căruia sînt prestate servicii de navigație aeriană;</p> <p><i>bloc funcțional de spațiu aerian</i> – bloc de spațiu aerian care se bazează pe cerințe operaționale și care este stabilit indiferent de frontierele de stat, în care furnizarea de servicii de navigație aeriană și funcțiile conexe sînt bazate pe performanță și optimizate cu scopul de a consolida, în fiecare bloc funcțional de spațiu aerian, cooperarea dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană și, după caz, furnizorul integrat;</p> <p><i>cartografie acustică</i> – prezentare, pentru o anumită zonă, a datelor privind situațiile existente sau prognozate referitoare la zgomot, în funcție de un indicator de zgomot, și care evidențiază depășirile valorilor-limită în vigoare, numărul de persoane afectate dintr-o anumită zonă sau numărul de locuințe expuse la anumite valori ale indicatorului de zgomot;</p> <p><i>cerințe tehnice</i> – act tehnico-normativ care conține prevederi, cerințe sau standarde specifice unui domeniu sau unui element distinct al acestuia, aprobat de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;</p> <p><i>certificare</i> – orice formă de recunoaștere care atestă că un produs, piesă sau echipament, organizație sau persoană respectă cerințele aplicabile, inclusiv dispozițiile prezentului Cod și normele sale de aplicare, precum și eliberarea unui</p>	<p><u>Comisia cultură, educație, cercetare, tineret, sport și mass-media</u></p> <p>Se propune de completat articolul 5 cu următoarea noțiune:</p> <p>„drone – aparate de zbor fără pilot uman la bord, ghidat de la distanță”.</p> <p>Această noțiune este necesară pentru o descifrare largă a acestui tip de aparat, condițiile și regulile corespunzătoare. etc.</p> <p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Art. 5;</p> <ul style="list-style-type: none"> - întrucât acest articol este structurat într-o singură ipoteză juridică, este necesară eliminarea marcajului (1); - la noțiunea „accident” cuvântul „urcă” sugerăm a fi substituit cu cuvântul „îmbarcă”, noțiune utilizată în Legea privind securitatea aeronautică, nr. 92-XVI din 05.04.2007; - la noțiunea „heliport” reiterăm, că Legea privind controlul spațiului aerian, nr. 143 din 21.06.2012 utilizează noțiunea „helidrom” care semnifică „aerodrom sau aeroport utilizat exclusiv pentru decolarea, aterizarea și manevrarea la sol a elicopterelor”. <p><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u></p> <p><u>La articolul 5 alin. (3) următoarele noțiuni se modifică după cum urmează:</u></p> <p><u>la noțiunea „agent aeronautic” după cuvintele „orice persoană” se introduce cuvintele „fizică sau” și după cuvintele „domeniul aviației civile,” se introduce „cu excepția personalului aeronautic;”</u></p>	<p><u>Nu se susține.</u></p> <p>Dronele reprezintă unul din tipurile de aeronave din acest motiv includerea în textul proiectului a noțiunii de dronă este de prisos. Reglementarea acestora este prevăzută în anexa nr.2</p>
		<p><u>Se susține.</u></p> <p><u>Nu se susține.</u></p> <p>Anexa 14 vol. 2 la Convenția de la Chicago prevede doar definiția de heliport. Helidrom – este denumirea în limba rusă a heliport-urilor.</p>
		<p><u>Se susține.</u></p>

<p>certificat corespunzător care atestă conformitatea;</p> <p><i>certificat</i> – orice aprobare, autorizație sau alt document eliberat ca rezultat al certificării;</p> <p><i>certificat de navigabilitate</i> – document prin care, în urma unei inspecții, revizii, reparații, modificări sau instalări, se dovedește că aeronava sau părțile ei componente corespund normelor de navigabilitate în vigoare;</p> <p><i>certificat de operator aerian</i> – document care atestă autorizarea unui operator aerian de a efectua activități de transport aerian comercial;</p> <p><i>control</i> – totalitatea acțiunilor de verificare a îndeplinirii de către agentul aeronautic a prevederilor actelor normative în vigoare, realizate de către reprezentanții împuterniciți ai autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin vizitarea agenului aeronautic sau prin invitarea reprezentanților acestuia la autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;</p> <p><i>coordonator</i> – persoană fizică sau juridică responsabilă pentru alocarea și monitorizarea folosirii sloturilor orare pe un aeroport coordonat, în conformitate cu condițiile și modul de alocare a sloturilor orare, aprobate de Guvern;</p> <p><i>directivă de navigabilitate</i> – cerință scrisă, obligatorie, emisă sau validată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile către operatorii de aeronave de un model/tip determinat, prin care se informează despre existența unor condiții care interferează navigabilitatea continuă a aeronavei, motorului, sistemelor, părți componente sau altor echipamente aeronautice și trebuie să fie înlăturate sub condiția pierderii navigabilității;</p> <p><i>directivă de siguranță aeronautică</i> – act normativ emis de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile către agenții aeronautici, în scopul prevenirii și/sau înlăturării neînfrizate</p>	<p><i>Este o omisiune în definiția agentului aeronautic (definiția nu este completă) În aviația civilă activează agenții aeronautici și personal aeronautic. Agenții aeronautici sunt operatorii aerieni, operatorii de aerodrom, furnizorii serviciilor de navigație aeriană, agenții de deservire la sol (handling) etc. După definiția de mai jos de ex., de operator:</i></p> <p><i>Operator - orice persoană fizică sau juridică care operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave sau a unui sau mai multor aerodromuri. (Poate fi de ex. Întreprindere Individuală).</i></p> <p><i>Dacă definiția nu va fi completată corespunzător se va crea o confuzie și nu vor putea fi aplicate corect normele din Cod ce se referă la agenții aeronautici.</i></p> <p><i>la noțiunea „organ central de specialitate în domeniul aviației civile” sintagma „Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor” se înlocuiește cu „Ministerul Economiei și Infrastructurii”;</i></p> <p><i>noțiunea „personal aeronautic” se modifică și se redă în următoarea redacție:</i></p> <p><i>„personal aeronautic” - personal aeronautic navigant și nenavigant;</i></p> <p><i>Articolul 22 stabilește lista exhaustivă a persoanelor care se atribuie la categoria de personal aeronautic. Redacția propusă a noțiunii personalului aeronautic urmărește scopul de a evita contradicțiile între norme în noțiunea „reglementări aeronautice civile” cuvântul „Guvern” se substituie cu cuvintele „organul central de specialitate în domeniul aviației civile.”;</i></p> <p><i>Reglementările aeronautice civile își trag originea din uzanțele și normele dreptului internațional. Art. 37 din Convenția privind</i></p>
---	--

<p>a unui risc inacceptabil, iminent și direct pentru siguranța zborurilor sau în scopul transpunerii a normelor de siguranță aplicabile;</p> <p><i>directivă operațională</i> – act normativ emis de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile către agenții aeronautici, prin intermediul cărora se realizează implementarea reglementărilor aeronautice civile, standardelor operaționale sau aplicarea normelor ce țin de operațiuni de zbor sau altă activitate operațională, și/sau prin care se interzic, se limitează anumite operațiuni de zbor sau sînt subiectul unor condiții impuse în interesul siguranței zborurilor;</p> <p><i>echipamente de aerodrom</i> – orice echipamente, aparate, dispozitive auxiliare, programe software sau accesorii care se utilizează sau sînt destinate utilizării, astfel încît să contribuie la operarea unei aeronave pe un aerodrom;</p> <p><i>expertiză</i> – examinarea și analiza documentelor efectuate de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile pentru stabilirea corespunderii condițiilor de formă și conținut aplicabile;</p> <p><i>heliport</i> – aerodrom sau suprafață definită pe o structură, utilizată total sau parțial în scopul aterizării, decolării și mișcării pe suprafața a elicopterelor;</p> <p><i>incident</i> – eveniment, altul decît accidentul, legat de utilizarea unei aeronave, care afectează sau ar putea afecta siguranța exploatații acesteia;</p> <p><i>informație aeronautică</i> – informație referitoare la siguranța zborurilor, la navigația aeriană, la alte chestiuni de ordin tehnic, administrativ sau juridic;</p> <p><i>inspector aeronautic</i> – persoană fizică care are o calificare corespunzătoare, confirmată prin documentele respective, împuternicită de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile să efectueze inspecții aeronautice;</p>	<p><i>Aviația Civilă Internațională stipulează obligația fiecărui stat contractant de a depune efort maxim în vederea omogenizării cerințelor, standardelor, procedurilor și organizării în problemele ce țin de navigația aeriană civilă. La Convenție sunt 19 Anexe care conțin standarde tehnice și practica recomandată pe domenii: licențierea personalului aeronautic, organizarea și utilizarea spațiului aerian, serviciile de navigație aeriană, operarea aeronavelor, înmatricularea și navigabilitatea aeronavelor, telecomunicații aeronautice, căutare-salvare, investigarea accidentelor, proiectarea și exploatarea aerodromurilor/heliporturilor, protecția mediului (emisii și zgomot), securitatea aeronautică, managementul siguranței zborurilor și.a.. Aceste Anexe se amendează permanent.</i></p> <p><i>Instrumentul care asigură transpunerea în cadrul normativ al statului standardelor Anexelor la Convenție, prin uzanță, s-a stabilit să fie „reglementările aeronautice civile” – instituit de drept ce există în majoritatea țărilor lumii.</i></p> <p><i>Documentele Organizației Aviației Civile Internaționale (Doc 9734 Partea A Crearea și managementul sistemului de stat de asigurare a siguranței zborurilor, Doc 8335 Manualul privind procedurile inspecției operaționale, certificării și supravegherii continue și.a.) stipulează expres că autoritatea aeronautică trebuie să aibă funcții de reglementare efective, precum și că standardele tehnice trebuie să fie aprobate la un nivel cel mai jos posibil din ierarhia cadrului normativ ca să poată fi ajustate permanent și prompt pe măsura necesității (soft-law), pentru a asigura conformarea permanentă standardelor de</i></p>
--	--

<p><i>inspecție aeronautică</i> – acțiuni de verificare a persoanelor fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile, a aeronavelor sau a componentelor lor în vederea stabilirii corespunderii acestora cu cerințele și standardele naționale și internaționale în domeniu;</p> <p><i>management al traficului aerian</i> – ansamblu al funcțiilor de la bordul aeronavelor și de la sol (servicii de trafic aerian, managementul spațiului aerian și managementul fluxurilor de trafic aerian) necesare pentru a asigura mișcarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare;</p> <p><i>masă maximă certificată a aeronavei la decolare (MTOW)</i> – greutatea aeronavei indicată în certificatul de navigabilitate al aeronavei sau în alt document care conține datele respective;</p> <p><i>materiale de îndrumare</i> – materiale fără caracter obligatoriu dezvoltate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, care ajută ilustrarea semnificației unei cerințe sau specificații și este utilizat în sprijinul interpretării prezentului Cod, a normelor sale de aplicare și a mijloacelor acceptabile de punere în conformitate;</p> <p><i>mărfuri</i> – orice bunuri materiale transportate la bordul aeronavei, cu excepția poștei, proviziilor de bord și a bagajelor însoțite sau a bagajelor expediate greșit;</p> <p><i>mijloace acceptabile de punere în conformitate</i> – recomandări emise de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, care au scopul de a ilustra esența conformării cu prevederile legale sau normative, reglementările aeronautice civile, specificațiile de certificare. Odată implementate de agenții aeronautici, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile conferă prezumpția de conformitate;</p> <p><i>operare comercială</i> – orice operare a unei aeronave, contra cost sau în schimbul altor valori, la dispoziția publicului sau,</p>	<p><i>siguranță care se modifică în mod continuu.</i></p> <p>„3.1.2 „Государственный полномочный орган должен иметь установленные функции регулирования в области безопасности полетов, цели и политику в отношении безопасности полетов”</p> <p>“3.1.2.2 Эксплуатационные нормы и правила, о которых говорится в п. 3.1.2.1 b), необходимо регулярно пересматривать с учетом развития гражданской авиации и аспектов безопасности полетов. Это возможно лишь в том случае, если существует механизм оперативного внесения изменений в такие нормы и правила. Один из возможных подходов в данном вопросе – отнести детальные эксплуатационные нормы и правила к компетенции ГДА и не включать их в национальное законодательство о гражданской авиации.”</p> <p>3.1.2 Основные законодательные документы, относящиеся к авиации</p> <p>3.1.2.1 Основные законодательные документы государства, относящиеся к авиации, должны:</p> <p>в понятие „serviute aeronautică” după cuvintele „obligatii impuse de reglementări aeronautice civile” se exclud;</p> <p>Condițiile, restricțiile și obligațiile pot fi impuse prin alte categorii de acte normative (legi, hotărâri de Guvern, alte acte normative cu caracter tehnic)</p> <p>în noțiunea „specificății de certificare” cuvintele „publică de reglementare” se modifică cu „administrativă de implementare și realizare a politicilor”;</p> <p>în noțiunea „teren pentru decolare/aterizarea aeronavelor ușoare și a aparatelor de zbor ultraușoare” cuvântul „utilizator” se</p>
---	---

<p>când nu este la dispoziția publicului, care face obiectul unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând nici un control asupra operatorului;</p> <p><i>operator</i> – orice persoană fizică sau juridică care operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave sau a unuia sau mai multor aerodromuri;</p> <p><i>organ central de specialitate în domeniul aviației civile</i> – Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor a Republicii Moldova;</p>	<p>înlocuiește cu cuvântul „operator”, iar cuvintele „acestor aeronave” se înlocuiește cu „aeronevelor din anexa 2 la prezentul Cod și aeronevelor cu masa maximă la decolare (MTOM) mai mică sau egală cu 2000 kg, care nu sunt clasificate drept aeronave cu motorizări complexe”</p> <p><i>Pentru a aduce a definiției în conformitate cu Anexa 2 din Cod (nu cad sub incidența cerințelor esențiale din anexele la Cod) și clasificarea europeană a aeronevelor ușoare (până la 2000 kg.) care din punct de vedere al personalului, navigabilității și operațiunilor cad sub incidența cerințelor esențiale din anexele la Cod. Doar terenurile pentru aterizare/decolare a acestor categorii de aeronave (până la 2000 kg) nu sunt certificate și li se impun cerințe simplificate.</i></p> <p><i>în noțiunea „zone supuse serviciilor aeronautice” cuvântul „certificate” se exclude;</i></p> <p><i>Servitiile aeronautice se impune în zonele aferente oricărui aerodromuri, nu numai celor certificate, dar și celor înregistrate (de ex., folosite pentru zboruri private). Normele respective din Cod sunt în art. 35.</i></p>	
<p><i>piese și echipamente</i> – orice instrumente, echipamente, mecanisme, piese, aparate, dispozitive auxiliare, programe software sau accesorii, inclusiv echipamente de comunicații, care se utilizează sau sînt destinate utilizării în operarea sau comanda unei aeronave în zbor; expresia cuprinde și părți ale unui corp de aeronavă, ale unui motor sau ale unei elice sau echipamentul utilizat în manevrarea aeronavei de la sol;</p> <p><i>plan de zbor</i> – informație specială referitoare la zborul preconizat sau la o porțiune a acestuia, prezentată organelor serviciilor de trafic aerian;</p>	<p><u>DI Serghei Sirbu, deputat în Parlament</u></p> <p>La noțiunea „personal aeronautic” Sintagma „personalul de la sol” se va substitui cu textul „personal nenavigant”.</p> <p>Deoarece, conținutul noțiunii de personal aeronautic vine în contradicție cu stipulările din Proiectul Codului aerian (A se vedea art.22, art.23 alin.(1), art.25).</p>	<p><u>Nu se sustine.</u></p> <p>Este o noțiune europeană. EASA emite anume cerințe de certificare, de ex., în domeniul navigabilității. Este o categorie concretă de acte normative emise de autoritatea competentă, reglementate în regulamentele europene, care AAC le va prelua (transpune) în continuare. Altfel (dacă acceptăm modificarea) nu corespundem structurii cadrului normativ european, care îl introducem</p>
<p><i>planificare acustică</i> – controlare a zgomotului viitor prin măsuri planificate, cum ar fi amenajarea teritoriului, ingineria sistemelor de gestionare a traficului, planificarea circulației, reducerea prin măsuri de izolare acustică a zgomotului și controlul surselor de zgomot;</p> <p><i>platformă</i> – o zonă definită care este destinată staționării aeronevelor în scopul îmbarcării sau debarcării pasagerilor, poștei sau mărfurilor, alimentării cu combustibil, staționării sau întreținerii;</p> <p><i>prescripție inspectorială aeronautică</i> – dispoziție cu caracter individual, emisă de către inspectorul aeronautic în urma efectuării inspecției aeronautice, în care sînt stabilite</p>	<p>În versiunea în limba rusă cuvîntul „платформа” se va înlocui cu cuvîntul „перрон”.</p>	

<p>încălcările cerințelor și standardelor în vigoare de către o persoană fizică sau juridică supusă inspecției aeronautice, precum și termenele de înlăturare a acestor încălcări;</p> <p><i>privilegii</i> – drepturi sau împuterniciri acordate deținătorului unui certificat;</p> <p><i>produs</i> – aeronavă, un motor sau o elice;</p> <p><i>reglementări aeronautice civile</i> – act tehnico-normativ, aprobat de către Guvern, în scopul aplicării cadrului normativ național și implementării reglementărilor internaționale, care conține norme specifice, standard, cerințe și proceduri și este executoriu pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile;</p> <p><i>securitate aeronautică</i> – complex de măsuri, resurse umane și materiale prevăzute pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită;</p> <p><i>serviciu de control al traficului aerian (ATC)</i> – serviciu furnizat în scopul:</p> <p>(a) de a împiedica coliziunile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dintre aeronave; și - în zona de manevră, între aeronave și obstacole; și <p>(b) de a accelera și a menține un flux ordonat al traficului aerian;</p> <p><i>servicii de navigație aeriană</i> – servicii de trafic aerian, servicii de comunicație, navigație și supraveghere, servicii meteorologice pentru navigația aeriană și servicii de informații aeronautice;</p> <p><i>servicii de trafic aerian (ATS)</i> – diferite servicii de informare cu privire la zbor, servicii de alertare, servicii de consultanță în domeniul traficului aerian și servicii de control al traficului aerian (servicii de control zonal, de abordare și aerodrom);</p>	<p>În documentele ICAO se aplică termenul „непон” în continuare în text se folosește cuvântul „непон”. Ex: pag.36 (9) 4) b)</p> <p>Termenul „cerințe de certificare” se va înlocui cu termenul „cerințe tehnice naționale”.</p> <p>Autoritatea administrativă emite cerințe tehnice care întrunește atât standarde cât și practici recomandate.</p> <p>Ex:</p> <p>Cerințe tehnice de proiectare și exploatare a aerodromurilor (AAC a RM. Ediția 03 / Octombrie 2016).</p> <p>Se propune introducerea în Cod definițiile indicate mai jos.</p> <p>Nivel de risc inacceptabil – nivel de risc, în circumstanțele căruia efectuarea operațiilor trebuie încetată până când riscul nu va fi diminuat, minimum până la un nivel admisibil.</p> <p>Pentru concretizarea definiției anterioare considerăm necesară includerea înca a unei definiții.</p> <p>Nivel de risc acceptabil – care semnifică faptul că persoanele care au tangențe cu acest risc sunt gata să admită riscul în cauză cu condiția că toate măsurile sunt luate pentru diminuarea acestuia.</p> <p>Deoarece această terminologie se regăsește sistemic în textul Proiectului și, de vreme ce generează consecințe juridice agenților aeronautici, este absolut obligatoriu de a formula definiția acestuia, indicând cel puțin criterii identificabile care ar putea asigura prezizibilitatea actorilor implicați în activități aeronautice.</p>	<p>în RM prin Cod.</p> <p>Nu se susține. Clasificarea nivelului de risc se conține la Art. 12 din proiectul Codului.</p>
--	---	---

serviciu aerian – orice serviciu aerian, regulat și neregulat, realizat cu ajutorul aeronavei în scopul transportului public de pasageri, poștă sau mărfuri;

servicii de deservire la sol (handling) – servicii necesare pentru sosirea și plecarea aeronavelor pe/de pe aerodrom/aeroport și/sau deservirii transporturilor aeriene;

serviute aeronautică – condiții, restricții, obligații impuse de reglementările aeronautice civile naționale și/sau internaționale, în interesul siguranței zborului;

sistem de management al siguranței – abordare sistemică pentru managementul siguranței, inclusiv al structurilor organizaționale necesare, al responsabilităților, politicilor și procedurilor;

slot – permisiune acordată de un coordonator, de utilizare a tuturor infrastructurilor aeroportuare necesare pentru prestarea unui serviciu aerian pe un aeroport coordonat la o dată și oră precise, în vederea aterizării sau decolării, potrivit alocării făcute de coordonator;

spațiu aerian național – spațiu aerian de deasupra teritoriului Republicii Moldova;

specificații de certificare – standarde tehnice aprobate de autoritatea publică de reglementare în domeniul aviației civile în scopul implementării prezentului Cod și altor documente tehnice subordonate și utilizate de către agentul aeronautic în procesul de certificare;

supraveghere continuă – totalitate a acțiunilor întreprinse de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile după acordarea certificatului/autorizației, ce constau în analiza continuă și sistematică a informațiilor obținute în cadrul expertizelor, controalelor sau inspecțiilor aeronautice, pentru a verifica, pe perioada valabilității certificatului/autorizației, dacă condițiile în baza cărora a fost acordat certificatul/autorizația, continuă să fie îndeplinite de către agentul aeronautic, precum și de luare a măsurilor de

<p>siguranță necesare;</p> <p><i>teren pentru decolare/aterizarea aeronavelor ușoare și a aparatelor de zbor ultraușoare</i> – orice suprafață terestră (acvatică) sau a unei construcții aleasă de către utilizator sub responsabilitatea sa pentru decolare și/sau aterizare după regulile de zbor la vedere și în conformitate cu caracteristicile de zbor și tehnice a acestor aeronave;</p> <p><i>trafic aerian</i> – toate aeronavele aflate în zbor și aeronavele care se deplasează pe suprafața de manevră a unui aerodrom;</p> <p><i>trafic aerian general</i> – toate deplasările aeronavelor civile, precum și toate deplasările aeronavelor de stat (inclusiv ale aeronavelor militare, vama și de poliție) atunci când aceste deplasări sînt realizate în conformitate cu procedurile Organizației Aviației Civile Internaționale;</p> <p><i>utilizatori ai spațiului aerian</i> – operatori de aeronave exploatare în traficul aerian general;</p> <p><i>zonă interzisă</i> – spațiu aerian de dimensiuni stabilite în care zborul aeronavelor este interzis;</p> <p><i>zonă cu restricții</i> – spațiu aerian de dimensiuni stabilite în care zborul aeronavelor este limitat de anumite condiții;</p> <p><i>zone supuse serviciilor aeronautice</i> – zone aferente aerodromurilor certificate și echipamentelor serviciilor de navigație aeriană aflate sub incidența serviciilor aeronautice.</p>		
<p>Capitolul II ADMINISTRAREA PUBLICĂ ÎN DOMENIUL AVIAȚIEI CIVILE</p> <p>Articolul 6. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale organului central de specialitate în domeniul aviației civile</p>	<p><u>DI Iurie Tap, deputat în Parlament</u></p> <p>La Cap. II, art.6, alin. (3) lit.g) sintagma „taxelor” se substituie cu sintagma „tarifelor”;</p>	<p><u>Se sustine.</u></p>

<p>(1) Misiunea organului central de specialitate constă în elaborarea și promovarea politicii Guvernului în domeniul aviației civile.</p> <p>(2) Funcțiile de bază ale organului central de specialitate în domeniul aviației civile sînt elaborarea, asigurarea implementării, monitorizarea, evaluarea și raportarea asupra realizării politicii Guvernului pentru dezvoltarea durabilă a ramurii aviației civile în condițiile siguranței zborurilor, securității aeronautice și calității serviciilor prestate.</p> <p>(3) În scopul realizării funcțiilor sale de bază, organul central de specialitate din domeniul aviației civile are următoarele atribuții principale:</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Art. 6:</p> <p>a) redacția acestui articol nu conține o unificare referitoare la denumirea organului central de specialitate din domeniul aviației civile, fiindcă, spre exemplu, la alin. (2) se utilizează – „organul central de specialitate în domeniul aviației civile”, iar la alin. (3) – „organul central de specialitate din domeniul aviației civile. Observația este valabilă pentru tot cuprinsul proiectului de lege;</p>	<p><u>Se susține.</u></p>
<p>a) elaborează și propune Guvernului pentru aprobare documente de politici care să conțină vectorii de dezvoltare a aviației civile, precum și proiecte de acte legislative și normative de implementare a acestora;</p>	<p>b) alin. (3): - lit. d), urmează a fi exclusă sursa publicării Legii nr. 595/1999. Reiterăm observația pentru toate cazurile similare din conținutul proiectului de lege;</p>	<p><u>Se susține.</u></p>
<p>b) propune Guvernului pentru aprobare, la propunerea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, politica de siguranță și Programul Național de Siguranță a Aviației, emite reglementări specifice privind raportarea și investigarea tehnică a evenimentelor de aviație civilă, precum și desfășurarea activităților de căutare – salvare a aeronavelor civile în cazul accidentelor și incidentelor aeronautice produse pe teritoriul Republicii Moldova;</p>	<p>- lit. e), apare întrebarea dacă textul „operațiunile de căutare – salvare și investigație tehnică în cazul accidentelor și incidentelor din aviația civilă” se referă atât la accidentele și incidentele aeronautice produse pe teritoriul Republicii Moldova, cât și la cele produse pe teritoriul altor state în care sunt implicate aeronavele civile înmatriculate în Republica Moldova;</p>	<p><u>Se susține.</u> Organul central de specialitate din domeniul aviației civile este responsabil pentru investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă produse pe teritoriul RM și participă la investigarea acestora pe teritoriul altor state în care sunt implicate aeronavele civile înmatriculate în Republica Moldova, la solicitarea autorității respective din statul respectiv.</p>
<p>c) elaborează și propune Guvernului pentru aprobare proiecte de acte legislative și normative, precum și emite acte normative de punere în aplicare, în domeniile facilitării transporturilor aeriene, protecției consumatorilor, protecției mediului și accesului la piața serviciilor în domeniul aeronautic;</p> <p>d) înaintează spre aprobare Guvernului proiectele tratatelor internaționale în domeniul aviației civile, conform Legii nr. 595-XIV din 24 septembrie 1999 privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova (Monitorul Oficial al</p>	<p>c) alin. (5), pentru o exprimare normativă adecvată, propunem înlocuirea cuvintelor „trebuie să aibă” cu cuvintele „dispone de o”.</p>	<p><u>Se susține.</u></p>

Republicii Moldova, 2000, nr.24-26, art. 137);

e) reprezintă Republica Moldova în relațiile cu organismele internaționale ale aviației civile și autoritățile similare străine pe sarcinile ce țin de elaborarea și promovarea politicii în domeniul aviației civile și/sau în domeniul desfășurării operațiunilor de căutare – salvare și investigație tehnică în cazul accidentelor și incidentelor din aviația civilă;

f) adoptă măsurile necesare pentru asigurarea desfășurării operațiunilor de căutare-salvare și a investigației tehnice în cazul accidentelor și incidentelor din aviația civilă produse pe teritoriul Republicii Moldova, precum și a participării la investigația accidentelor și incidentelor din aviația civilă produse pe teritoriul altor state în care sînt implicate aeronavele civile înmatriculate în Republica Moldova;

g) aprobă, la propunerea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, în conformitate cu metodologia aprobată de Guvern, mărimile taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, cu excepția cazurilor prevăzute de alte acte normative;

h) adoptă măsurile necesare privind protecția consumatorilor în domeniul aviației civile;

i) asigură supravegherea administrării patrimoniului statului transmis în gestiunea operativă a întreprinderilor ale căror fondator este.

(4) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile poate delega unele dintre funcțiile sau atribuțiile sale către autoritățile administrative din subordine, precum și organismelor tehnice specializate.

(5) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile trebuie să aibă subdiviziune specializată pentru realizarea competențelor stabilite de prezentul Cod, dotat cu personal de calificare corespunzătoare.

<p>Articolul 7. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</p> <p>(1) Misiunea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile constă în implementarea politicilor în domeniul aviației civile și în supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a cadrului normativ în acest domeniu pentru asigurarea siguranței zborurilor și securității aeronautice.</p> <p>(2) Funcțiile de bază ale autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sînt:</p> <p>a) realizarea politicii de stat în domeniul aviației civile;</p> <p>b) asigurarea executării obligațiilor și realizării drepturilor Republicii Moldova care rezultă din prevederile tratatelor internaționale în domeniu și urmărirea executării acestora, în special a cerințelor, standardelor și recomandărilor Organizației Aviației Civile Internaționale;</p> <p>c) asigurarea aplicării cadrului normativ prin activitatea de certificare, supraveghere continuă și control în domeniu.</p> <p>(3) În vederea executării misiunii și a funcțiilor de bază, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile exercită următoarele atribuții principale:</p> <p>1) de reglementare normativ-juridică:</p> <p>a) propune organului central de specialitate pentru promovare și/sau aprobare proiecte de acte legislative și normative în domeniul aviației civile;</p> <p>b) aprobă, în limitele competențelor, cerințe tehnice și standarde de certificare, alte acte normative cu caracter tehnic conforme cu reglementările, standardele, practicile recomandate și procedurile elaborate de Organizația Aviației Civile Internaționale și de alte organisme internaționale de aviație civilă la care Republica Moldova este parte;</p> <p>c) emite, în limitele competențelor, specificații de certificare, directive de siguranță aeronautică, directive</p>	<p>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament În articolul 7, alineatul (3), punctul 3), litera b) sintagma „și aparate de zbor ultraușoare” - de eliminat;</p>	<p>Nu se susține. Conform definiției de: teren pentru decolare/aterizare a aeronavelor ușoare și a aparatelor de zbor ultraușoare – orice suprafață terestră (acvatică) sau a unei construcții aleasă de către utilizator sub responsabilitatea sa pentru decolare și/sau aterizare după regulile de zbor la vedere și în conformitate cu caracteristicile de zbor și tehnice a acestor aeronave;</p> <p>Utilizatorul sub propria răspundere alege orice suprafață pentru decolare/aterizare după regulile de zbor la vedere.</p> <p>În cazul în care aceste suprafețe, terenuri pentru decolare/aterizare sunt utilizate în mod regulat în diverse scopuri de către utilizatorii aparatelor de zbor ultraușoare (conferinții, antrenamente, zboruri demonstrative etc.), AAC urmează să le înregistreze/să țină Registrul pentru a se asigura că zborurile acestor aparate de zbor ultraușoare nu pun în pericol/nu vin în conflict cu operațiunile aeriene de lucru aerian, comercial, căile aeriene care traversează spațiul aerian respectiv.</p>
		<p>Se susține.</p>
	<p>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</p> <p>Art. 7:</p> <p>a) alin. (2) lit. c), textul proiectului de lege operează cu „activitatea de certificare”, iar la alin. (3) subpunctul 5) - „certificare/autorizare”,</p>	

<p>operaționale, directive de navigabilitate care se vor aplica pentru o perioadă de până la 12 luni calendaristice de la data emiterii, termen în care prevederile lor vor fi transferate în reglementări aeronautice civile, aprobate de către Guvern;</p> <p>d) emite acte administrative, mijloace acceptabile de punere în conformitate și materiale de îndrumare, implementarea cărora conferă prezumția de conformitate, decizii privind acceptarea sau revocarea acceptării conducătorilor responsabili nominalizați ai agenților aeronautici, executorii pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile;</p> <p>2) de organizare și supraveghere a utilizării spațiului aerian:</p> <p>a) stabilește zonele interzise, zonele cu restricții, zonele periculoase și zonele rezervate din spațiul aerian al Republicii Moldova și alte aspecte de organizare a spațiului aerian;</p> <p>b) aprobă căile aeriene și regulile de zbor în spațiul aerian al Republicii Moldova;</p> <p>c) stabilește, în comun cu organul central de specialitate din domeniul apărării, modul de coordonare a zborurilor civile și militare în spațiul aerian al Republicii Moldova;</p> <p>d) eliberează permisiuni de zbor pentru zboruri internaționale neregulate, autorizații de operare pentru zboruri internaționale regulate, supraveghează efectuarea zborurilor regulate și neregulate;</p> <p>e) supraveghează respectarea regulilor de utilizare a spațiului aerian la efectuarea zborurilor de către aeronavele civile și aparatele de zbor;</p> <p>3) de exercitare a activităților de registru în aviația civilă:</p> <p>a) ține Registrul aerian al Republicii Moldova;</p> <p>b) ține Registrul aerodromurilor/aeroporturilor civile, heliporturilor și terenurilor pentru decolare/aterizare a aeronavelor ușoare și a aparatelor de zbor ultraușoare;</p>	<p>pentru care motiv se impune o uniformizare a invocării termenilor respectivi;</p> <p>b) alin. (3):</p> <p>- subpunctul 5) și subpunctul 10) se propune, ca autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor din domeniul aviației civile să certifice și să supravegheze exploatarea aerodromurilor/aeroporturilor, precum și să avizeze construcția și reconstrucția lor. Sugerăm a fi efectuată o concretizare în sensul, dacă norma respectivă urmează a fi atribuită și heliporturilor, ținând cont că potrivit art. 1 alin. (1) lit. c) și d) din proiect, prevederile Codului se vor aplica asupra proiectării, întreținerii și exploatării aerodromurilor, heliporturilor, precum și asupra proiectării, fabricării și întreținerii echipamentelor de aerodrom (aeroport/heliport)”;</p> <p>- subpunctul 9), întru asigurarea unității terminologice cu art. 6, cuvintele „administrației publice centrale de specialitate” urmează a fi substituite cu cuvintele „organul central de specialitate din domeniul aviației civile”.</p> <p><u>DI Ștefan creangă, deputat în Parlament</u> <u>Articolul 7, alineatul (3):</u> <u>punctul 1):</u> <u>litera a) după cuvintele „central de specialitate” se introduce „din domeniul aviației civile”;</u> <u>litera b) după sintagma „standarde de certificare,” se introduce „specificații de certificare”;</u> <u>Conform definiției de specificații de certificare din art. 5:</u></p>	<p><u>Se sustine.</u></p> <p><u>Se sustine.</u></p> <p><u>Se sustine.</u></p> <p><u>Se sustine.</u></p>
--	---	---

<p>4) de reprezentare și cooperare internațională:</p> <p>a) reprezintă Republica Moldova în organizațiile internaționale în domeniul aviației civile, inclusiv Organizația Aviației Civile Internaționale, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației, Conferința Europeană a Aviației Civile și Eurocontrol, precum și în raport cu autoritățile similare din alte state, cu excepția domeniilor care se află în responsabilitatea administrației publice centrale de specialitate;</p> <p>b) menține relații de colaborare cu organismele internaționale specializate și autoritățile similare din alte state;</p> <p>c) elaborează și propune administrației publice centrale de specialitate pentru promovare proiectele tratatelor internaționale, precum și propuneri de aderare a Republicii Moldova la tratatele internaționale în domeniul aviației civile;</p> <p>d) încheie acorduri de colaborare, schimb de experiență și informație de specialitate cu organismele internaționale specializate și autoritățile similare din alte state, în condițiile Legii nr. 595-XIV din 24 septembrie 1999 privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova;</p> <p>e) încheie acorduri privind transferul de competențe cu autoritățile aeronautice ale altor state în baza articolului 83bis al Convenției de la Chicago;</p> <p>f) desemnează companiile aeriene conform acordurilor bilaterale în condițiile stabilite de către Guvern;</p> <p>5) de certificare/autorizare, supraveghere continuă și control:</p> <p>a) supraveghează asigurarea siguranței zborurilor aeronavelor civile și securității aeronautice de către operatorii aerieni, operatorii de aerodromuri/ aeroporturi, furnizorii serviciilor de navigație aeriană, alte persoane fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile;</p>	<p><i>specificații de certificare – standarde tehnice aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor publice în domeniul aviației civile în scopul implementării prezentului Cod și alor documente tehnice subordonate și utilizate de către agentul aeronautic în procesul de certificare.</i></p> <p><i>Asfel după conținutul noțiunii, specificațiile de certificare trebuie transferate de la litera c) la litera b)</i></p> <p>Litera c) după cuvintele „directive operaționale” semnul „, ” se înlocuiește cu „și”, iar textul „care se vor aplica pentru o perioadă de până la 12 luni calendaristice de la data emiterii, termen în care prevederile lor vor fi transmise în reglementări aeronautice civile, aprobate de Guvern” se exclude;</p> <p><i>După definițiile de directive din art. 5:</i></p> <p>directivă de navigabilitate – cerință scrisă, obligatorie, emisă sau validată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile către operatorii de aeronave de un model/tip determinat, prin care se informează despre existența unor condiții care interferează navigabilitatea continuă a aeronavei, motorului, sistemelor, părți componente sau altor echipamente aeronautice și trebuie să fie înlăturate sub condiția pierderii navigabilității;</p> <p>directivă de siguranță aeronautică – act normativ emis de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile către agenții aeronautici, în scopul prevenirii și/sau înlăturării neîntârziată a unui risc inacceptabil, iminent și direct pentru siguranța zborurilor sau</p>
---	---

Se susține.

<p>b) supraveghează implementarea sistemelor de management al siguranței zborurilor ale agenților aeronautici;</p> <p>c) certifică și supraveghează exercitarea activităților aeronautice civile și activităților aeronautice civile conexe;</p> <p>d) supraveghează respectarea normelor de navigabilitate de către operatorii aerieni și întreprinderile care execută lucrări de reparație și întreținere a tehnicii aeronautice;</p> <p>e) verifică, eliberează, validează, suspendă și revocă certificatele de navigabilitate pentru aeronavele civile și pentru altă tehnică aeronautică;</p> <p>f) certifică, exercită supravegherea continuă și desemnează organele responsabile pentru serviciile de trafic aerian, de informare aeronautică, de proiectare a procedurilor de zbor, de telecomunicații aeronautice, meteorologie aeronautică, securitate aeronautică, precum și instituțiile medicale care efectuează examenul medical al personalului aeronautic;</p> <p>g) acordă, prelungeste valabilitatea, validează, acceptă, modifică, limitează, suspendă sau revocă documentele de autorizare a personalului aeronautic, a utilizatorilor aeronavelor ușoare și ultraușoare, a examinatorilor de medicină aeronautică, certificatele (autorizațiile) agenților aeronautici care desfășoară activități aeronautice civile și activități aeronautice civile conexe, certificatele (autorizațiile) pentru serviciile prestate în zonele de securitate cu acces limitat ale aeroporturilor;</p> <p>h) certifică și supraveghează exploatarea aerodromurilor/aeroporturilor și alte servicii de deservire la sol;</p> <p>i) eliberează, validează, acceptă, recunoaște, suspendă și revocă documentele de certificare a produselor, dispozitivelor și mijloacelor tehnice utilizate în aviația civilă;</p> <p>j) autorizează și supraveghează transportul bunurilor</p>	<p>în scopul transpunerii normelor de siguranță aplicabile;</p> <p>directivă operațională – act normativ emis de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile către agenții aeronautici, prin intermediul cărora se realizează implementarea reglementărilor aeronautice civile, standardelor operaționale sau aplicarea normelor ce țin de operațiuni de zbor sau altă activitate operațională, și/sau prin care se interzic, se limitează anumite operațiuni de zbor sau sînt subiectul unor condiții impuse în interesul siguranței zborurilor.</p> <p>Deci, după ierarhie directivele sunt acte de nivel inferior, de executare a reglementărilor aeronautice civile, standardelor tehnice etc.</p> <p>Directive conțin cerințe care după conținutul lor nu sunt de nivelul reglementărilor aeronautice civile (se aplică situațiilor concrete, sau unui număr determinat de persoane, sau conțin prevederi pentru a asigura executarea unei norme concrete din reglementările aeronautice civile, sau prevăd acțiunile necesare în situații de urgență pentru înlăturarea unui risc pentru siguranța zborurilor).</p> <p>punctul 5):</p> <p>litera a) după cuvintele „operatorii de aerodromuri/aeroporturi” se introduce „/heliporturi.”;</p> <p>În textul Codului în unele locuri sunt omise heliporturile. Ne referim la art. 37 din Cod care este intitulat Operatorul de aerodrom/aeroport/heliport</p> <p>litera d) după cuvintele „lucrări de reparație și întreținere a tehnicii” se introduce „ale aeronavelor/componentelor și tehnicii”;</p>	<p><u>Se susține.</u></p> <p><u>Se susține.</u></p>
---	---	---

<p>periculoase la bordul aeronavelor;</p> <p>k) asigură managementul frecvențelor de telecomunicații alocate aviației civile, autorizează instalarea și exploatarea radioemitoarelor în benzile de frecvențe acordate aviației civile, supraveghează utilizarea acestora și ține baza de date naționale pentru radioemitoarele din domeniul aviației civile;</p> <p>l) autorizează instalarea echipamentului de radiocomunicații la bordul aeronavelor civile înmatriculate în Republica Moldova și supraveghează utilizarea acestora;</p> <p>m) supraveghează respectarea reglementărilor speciale de simplificare a formalităților legate de facilitarea transporturilor aeriene internaționale;</p> <p>n) supraveghează exploatarea aeronavelor civile;</p> <p>o) supraveghează asigurarea metrologică în aviația civilă;</p> <p>p) constată și examinează contravențiile în domeniul aviației civile, precum și aplică sancțiuni contravenționale în conformitate cu prevederile Codului contravențional;</p> <p>6) asigură realizarea activităților de informare aeronautică;</p> <p>7) aprobă programele de instruire a personalului aeronautic;</p> <p>8) asigură colectarea de la persoanele fizice și juridice care efectuează activități în domeniul aviației civile a datelor statistice, a altor date necesare pentru analiza activității în domeniu, precum și transmite aceste date organismelor internaționale în domeniu, conform cerințelor de formă și de conținut indicate de acestea;</p> <p>9) verifică corectitudinea formării și propune pentru aprobare administrației publice centrale de specialitate mărimile tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană;</p> <p>10) avizează construcția și reconstrucția</p>	<p>Corect este utilizarea denumirii de întreprinderi de întreținere a aeronavelor /componentelor, deoarece întreținerea se efectuează nu numai la aeronave, dar și la componente separate. (Pentru mai multe detalii: Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu).</p>	<p><u>Se susține.</u></p> <p>litera g) textul „a utilizatorilor aeronavelor ușoare și ultraușoare” și „certIFICATELE (autorizațiile) pentru serviciile prestate în zonele de securitate cu acces limitat ale aeroporturilor” se exclude;</p> <p>În cadrul reformei de reducere a numărului actelor permise eliberate de autoritățile publice pentru practicarea activității de întreprinzător (Legea nr. 185 din 31 septembrie 2017) s-a ajuns ca pentru serviciile prestate în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor nu este necesar un certificat/autorizație eliberată de AAC. Norma modificată prevede că aceste activități (altele decât activitățile aeronautice civile și activitățile aeronautice civile conexe) pot fi desfășurate în zone de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor cu condiția respectării cerințelor în domeniul securității aeronautice și a transportului aerian al bunurilor periculoase. Inițierea activităților de întreprinzător în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor va fi posibilă doar cu notificarea prealabilă a Autorității Aeronautice Civile.</p> <p>litera h) după cuvintele „aerodromurilor”</p> <p><u>Se susține.</u></p>
---	---	--

<p>aerodromurilor/aeroporturilor civile;</p> <p>11) avizează amplasarea construcțiilor, instalațiilor și echipamentelor în zonele supuse serviciilor de aeronautică civilă aferente aerodromurilor și amplasării echipamentelor de navigație aeriană;</p> <p>12) exercită funcțiile și atribuțiile de asigurare a securității aeronautice stabilite de cadrul normativ în domeniul securității aeronautice;</p> <p>13) propune organului central de specialitate pentru aprobare structura și condițiile de retribuție a muncii personalului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile în conformitate cu cerințele și practica internațională în domeniu;</p> <p>14) propune Guvernului pentru aprobare Regulamentul de organizare și funcționare al autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, precum și efectivul-limită, în conformitate cu cerințele și practica internațională în domeniu.</p> <p>(4) În cazul în care autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile nu dispune de capacități necesare pentru certificări specifice, ea poate, cu acordul solicitantului, să contracteze o entitate internațională calificată în certificările respective. Totodată, această prevedere nu limitează drepturile solicitanților rezidenți de a contracta direct servicii de certificare de la entitățile internaționale calificate.</p>	<p>/aeroporturilor” se introduce se introduce ”/heliporturilor”; În textul Codului în unele locuri sunt omise heliporturile. Ne referim la art. 37 din Cod care este intitulat Operatorul de aerodrom/aeroport/heliport</p> <p>punctul 5) se completează cu un nouă literă „9)”</p> <p>„9) supraveghează din punct de vedere a securității aeronautice activitatea de întreținător desfășurată în zona de securitate cu acces limitat ale aeroporturilor”</p> <p>punctul 10) după cuvintele „aerodromurilor /aeroporturilor” se introduce ”/heliporturilor”;</p> <p>DI Serghei Sîrbu, deputat în Parlament Propun varianta lit.a) art.7 alineatul (3) de reglementare normativ-juridică: a),„propune organului central de specialitate, după o consultare/conlucrare prealabilă cu agenții aeronautici, pentru promovare și/sau aprobare proiecte de acte legislative și normative în domeniul aviației civile” Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile elaborează avize, specificații de certificare, mijloace acceptabile de punere în conformitate și documente orientative numai cu consultarea prealabilă cu agenții aeronautici implicate. O astfel de abordare va da rezultate mai bune și va coresponde metodelor de lucru transparente descrise în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului european și al Consiliului din 20 februarie 2008 SECȚIUNEA III <i>Metode de</i></p>	<p>Se susține în următoarea redacție: „9) supraveghează respectarea cerințelor în domeniul securității aeronautice de către agenții economici care desfășoară activitatea de întreținător în zona de securitate cu acces limitat ale aeroporturilor.”</p> <p>Se susține.</p> <p>Nu se susține. Procesul de consultare publică a proiectelor de acte normative este detaliat reglementat de legislație. De fapt este o condiție obligatorie. Conform Art. 38 din Legea nr. 317/2003 privind actele normative ale Guvernului și ale altor autorități ale administrației publice centrale și locale înainte de a fi prezentat spre aprobare organului competent, proiectul de act normativ se avizează în mod obligatoriu de autoritățile și instituțiile implicate direct în soluționarea problemelor incluse în proiect, de alte autorități și instituții interesate, de autoritățile în a căror sarcină este pusă avizarea obligatorie, precum și se consultă public.”</p>
---	---	---

lucru Articolul 52 M2 (2)

Propunem expunerea punctului c) în următoarea redacție:
„emite, în limitele competențelor, specificații de certificare, directive de siguranță aeronautică, directive operaționale, directive de navigabilitate care se vor aplica pentru o perioadă de până la 12 luni calendaristice de la data emiterii, termen în care prevederile lor vor fi transferate în reglementări aeronautice civile, aprobate de către Guvern. **Emitte acte administrative, metode de stabilire a corespunderii și materiale de îndrumare, implementarea cărora conferă prezumția de conformitate normelor stabilite, aprobate de către Guvern.**”

Prin urmare, propunem excluderea lit.d).

Autoritatea administrativă pentru implementarea și realizarea politicii în domeniul aviației civile este organul de control, conform funcțiilor de bază a organului, indicate în proiectul Codului este asigurarea implementării bazei normative.

La alin.(3) pct.2) lit.d) în versiunea în limba rusă lipsește eliberarea de către autoritatea administrativă a permisiunii de zbor pentru zboruri regulate. A aduce versiunea în rusă în corespundere cu versiunea în limba română.

La alin.(3) pct. 5) lit. i) se propune următoarea redacție:
„eliberează, validează, acceptă, recunoaște, suspendă și revocă, în limitele competenței, documentele de certificare a produselor,

Mai mult, acesta mecanism este stabilit și prin Legea privind transparența în procesul decizional.

Nu se susține.

AAC nu este doar un organ de control, dar are competențe mai largi, ceea ce este reflectat și în denumire autoritatea administrativă pentru implementarea și realizarea politicii, funcții de bază și atribuții principale.

Emiterea actelor nominalizate este o atribuție indispensabilă oricărei autorități aeronautice conform documentelor internaționale, și în special europene (lit. d).

Se susține.

Nu se susține.

AAC nu emite documente de certificare pentru produsele utilizate în alte domenii, fiind autoritate competentă în aviația civilă. Doar că unul și același produs poate fi utilizat și în alte domenii de ex: Scanerele X-Ray. Cu alte cuvinte, AAC va emite certificatul respectiv atunci când produsul va fi utilizat în aviația civilă, în limitele competenței concret

	<p>dispozitivelor și mijloacelor tehnice utilizate <u>exclusiv</u> în aviația civilă”</p> <p>La alin.(3) pct.8) se propune a expune punctul în următoarea redacție: „în limitele competenței sale prescise expres prin legi, acte normative aprobate de Guvern, asigură colectarea de la persoanele fizice și juridice care efectuează activități în domeniul aviației civile a datelor statistice, a altor date necesare pentru analiza activității în domeniu, precum și transmite aceste date organismelor internaționale în domeniu, conform cerințelor de formă și de conținut indicate de acestea.”</p> <p>La alin.(3) pct.9) se propune a expune punctul în următoarea redacție: „ în baza Metodologiei, aprobate de Guvern verifică corectitudinea formării și propune pentru aprobare administrației publice centrale de specialitate mărimile tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană.”</p> <p>La alin.(3) pct.12) se propune a expune punctul în următoarea redacție: „exercită funcțiile și atribuțiile de asigurare a</p>	<p>stabilite de Cod, alte legi (ex. privind securitatea aeronautică) și actele normative subordonate. Este clar că AAC nu poate depăși competențele sale și nu va emite certificate pentru alte domenii, respectiv sintagma în limitele competenței este de prisos.</p> <p><u>Nu se sustine.</u> Legea la care se face trimitere se referă la documentele ce pot fi solicitate la eliberarea licențelor, autorizațiilor și altor acte privind activitatea de întreprinzător și nicidecum la actele ce oferă date statistice sau a altor date necesare pentru analiza activității acesteia.</p> <p>Colectarea de către autoritatea competentă (AAC) a datelor statistice și a altor date necesare este prevăzută de documente internaționale, ceea ce indirect este prevăzut și în textul acestui punct: transmite aceste date organismelor internaționale în domeniu, conform cerințelor de formă și de conținut indicate de acestea.</p> <p><u>Nu se sustine.</u> Prevederea dată este prevăzută la art. 36 din prezentul cod.</p> <p><u>Nu se sustine.</u> Cadrul normativ în domeniul securității aeronautice cuprinde și alte</p>
--	---	---

	<p>securității aeronautice stabilite de către „Legea cu privire la securitatea aeronautică;” Art. 43 al prezentului Cod indică faptul că măsurile pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită se stabilesc de Legea privind securitatea aeronautică.</p> <p>Alineatul (5), lit.i) se expune în felul următor:</p> <p>eliberează, validează, acceptă, recunoaște, suspendă și revocă documentele de certificare a produselor, dispozitivelor și mijloacelor tehnice utilizate în aviația civilă, care sunt subiecte ale certificării în cauză conform cerințelor legislației în vigoare a Republicii Moldova.</p> <p>În redacția curentă poate fi solicitat orice produs, dispozitiv sau mijloc tehnic pentru verificare în vederea eliberării documentelor de certificare.</p>	<p>acte normative subordonate, inclusiv cu caracter tehnic elaborate și aprobate în scopul asigurării securității aeronautice.</p> <p>Nu se sustine. În redacția curentă NU poate fi solicitat orice produs, dispozitiv sau mijloc tehnic, doar cele utilizate în aviația civilă. Impunerea condiției de certificare de către autoritatea competentă (AAC) a produsului, dispozitivului ... utilizat în aviația civilă se stabilește nu de legislația RM, dar conform cerințelor internaționale, care prevăd existența obligatorie a unor astfel de certificate. Altfel, AAC nu emite certificate care nu sunt reglementate la nivel internațional, deoarece nu dispune de bază de certificare internă. În special, conform acestui punct, AAC inclusiv validează, acceptă, recunoaște documentele de certificare a produselor, dispozitivelor emise de autorități competente ale altor state, care nicidecum nu pot fi conform cerințelor legislației în vigoare a Republicii Moldova.</p>
<p>Articolul 8. Organizarea activității autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</p> <p>(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile este o autoritate</p>	<p>DI Oleg Lipski, deputat în Parlament Articolul 8, alineatul (4), litera a) și litera b) de expus în următoarea redacție:</p> <p>a) este cetățean doar al Republicii Moldova; b) are studii universitare/postuniversitare în domeniul aeronauticii;</p>	<p>Nu se sustine. Având în vedere că constituția Republicii Moldova nu interzice deținerea dublei cetățenii, această normă ar fi ce ar discriminație și ce ar contravine prevederilor</p>

<p>publică autonomă de certificare, supraveghere și control în domeniul aviației civile, care are statut de persoană juridică de drept public, subordonată organului central de specialitate, cu buget autonom. Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile își desfășoară activitatea pe baza principiului autogestunii și autonomiei financiare.</p> <p>(2) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile își exercită funcțiile și atribuțiile în baza unui Regulament aprobat de către Guvern.</p> <p>(3) Directorul autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile este selectat în urma unui concurs public, organizat de către organul central de specialitate și numit în funcție prin ordin al ministrului. Directorii adjuncți ai autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sunt selectați în conformitate cu Regulamentul de organizare și funcționare a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și sunt numiți în funcție prin ordin al ministrului, la propunerea directorului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p> <p>(4) Candidat la funcția de director și director adjunct al autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate fi persoana care corespunde următoarelor cerințe generale:</p> <p>a) este cetățean al Republicii Moldova;</p> <p>b) are studii universitare/postuniversitare în domeniul economic, juridic, tehnic sau este deținător de certificat de personal aeronautic;c) are o experiență de muncă în domeniul aviației civile sau domenii conexe de cel puțin 5 ani, dintre care 3 ani în funcție de conducere;</p> <p>d) se bucură de o reputație ireproșabilă;</p> <p>e) cunoaște limba de stat, limba rusă și limba engleza la un</p>	<p>Articolul 8, alineatul (6) de expus în următoarea redacție:</p> <p>(6) Asigurarea finanțării activității autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile se efectuează din bugetul de stat.</p> <p>La articolul 8, se propune abrogarea alineatului (6). Acest alineat al articolului transferă în practică întreprinderile de stat în categoria celor comerciale, acordându-le puterea absolută a statului și instrument de extorcare a banilor. Întreprinderile de stat, ca și CAA, ar trebui să fie finanțate direct din bugetul de stat, iar mijloacele financiare primite de către această întreprindere în procesul îndeplinirii atribuțiilor sale legale, trebuie direcționate în bugetul de stat.</p>	<p>constituționale.</p> <p>Referitor la art. 8 alineatul (6) comunicăm că finanțarea activității autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile din contul bugetului de stat este problematică din următoarele motive: Republica Moldova este membră a Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) – organ internațional care elaborează standarde și norme în domeniul aviației civile internaționale.</p> <p>Astfel, în conformitate cu Documentul OACI 9734 “Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Manual” crearea unui organ abilitat cu funcțiile de stat în domeniul certificării și supravegherii continue a agenților aeronautici este imperativă. În cazul Republicii Moldova, în proiectul Codului Aeronautic este Autoritatea Aeronautică Civilă. De asemenea conform documentului OACI indicat, autoritatea trebuie să dispună de resurse financiare pentru recrutarea personalului calificat cât și instruirea periodică a acestuia.</p> <p>În conformitate cu documentul OACI 8335 „Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance” capacitatea unui stat de a supraveghea</p>
--	--	---

<p>nivel de comunicare fluentă și redactare a textelor;</p> <p>(5) Nu poate candida la funcția de director și director adjunct persoana care are antecedente penale pentru infracțiuni grave, deosebit de grave și excepțional de grave săvârșite cu intenție, precum și persoana care are antecedente penale pentru săvârșirea infracțiunilor contra bunei desfășurări a activității în sfera publică.</p> <p>(6) Asigurarea finanțării activității autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile se efectuează prin încasarea plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a serviciilor de navigație aeriană, a operatorilor aeriieni și a aerodromurilor.</p> <p>(7) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile elaborează anual, până la data de 15 noiembrie, proiectul bugetului pentru anul următor, care constă din:</p>	<p>în mod eficient și controla operațiunile de transport aerian comercial în interesul public depinde de competența inspectorilor AAC. Calificările inspectorilor trebuie să fie comparabile cu cele ale agentului aeronautic certificat, inspectat sau supravegheat în cadrul inspecțiilor, dar nici într-un caz nu mai joase decât nivelul de pregătire al personalului inspectat. Personalul AAC trebuie să beneficieze de condițiile de muncă, precum și retribuie a muncii echivalente (comparabile) cu cele ale personalului agentului aeronautic din ramură a căruia activitate se va certifica, inspecta și supraveghea.</p>
<p>a) plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a serviciilor de navigație aeriană;</p> <p>b) plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a aerodromurilor în funcție de Codul atribuit;</p> <p>c) plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a operatorilor aeriieni care efectuează transporturi în afara teritoriului Republicii Moldova;</p> <p>d) alte surse financiare prevăzute de lege.</p> <p>(8) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile propune Guvernului, prin intermediul organului central de specialitate din domeniul aviației civile, pentru aprobare bugetul anual, în limitele necesităților de asigurare a unei activități conforme și a independenței financiare a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile. În caz că bugetul autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației</p>	<p>Prin prisma celor indicate în documentele OACI este evident necesitatea unui aport financiar considerabil din contul bugetului de stat pentru a menține un personal calificat pentru executarea certificării și supravegherii continue. E necesar de menționat că ultimul audit OACI a indicat despre insuficiența nivelului de salarizare a inspectorilor în comparație cu ramura aviației civile din Republica Moldova.</p> <p>Nu se sustine. În textul proiectului este indicată data de 15 noiembrie ca termen pentru prezentarea bugetului autorității.</p>

<p>civile nu este aprobat pînă la începutul anului financiar, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile își va limita cheltuielile lunare la mărimea 1/12 din cheltuielile stabilite pentru anul precedent. Anual, pînă la data de 1 mai, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile transmite Guvernului raportul financiar. Evidența contabilă se efectuează în conformitate cu cerințele standardelor naționale de contabilitate. Executarea anuală a bugetului se verifică printr-un audit independent, al cărui raport este transmis Guvernului spre informare pînă la data de 1 iunie.</p>	<p>să elaboreze proiectul bugetului pentru anul următor, deoarece bugetul întreprinderii trebuie calculat reieșind din costurile necesare pentru perioada curentă operațională și se finanțează din bugetul de stat.</p>	<p>Nu se sustine. În conformitate cu prevederile art. 15 a Convenției OACI agentul aeronautic urmează să achite doar pentru serviciile care îi sunt prestate. În acest sens taxele achitate care includ implicit și plățile de supraveghere vor fi transferate în bugetul de stat, în acest fel fiind încălcat principiul că mijloacele financiare transferate de agenții aeronautici urmează a fi utilizate în ramura aviației civile.</p>
<p>(9) Cuantumul plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a serviciilor de navigație aeriană este stabilit de Guvern în mărime de pînă la 1 euro/tonă/MTOW aeronavă la decolare/aterizare. Cuantumul plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a aerodromurilor este stabilit de Guvern în mărime de: pînă la 0,5 euro/pasager la plecare și la sosire – pentru aerodrom Cod 2; pînă la 2 euro/pasager la plecare și la sosire – pentru aerodrom Cod 3 și Cod 4. Cuantumul plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a operatorilor aerieni care efectuează transporturi în afara teritoriului Republicii Moldova este stabilit de Guvern în mărime de pînă la 1 euro tonă/MTOW aeronavă la decolare.</p>	<p>Articolul 8, alineatul (10) va avea următoarea redacție: (10) Plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare se transferă de către agenții economici certificați direct în bugetul de stat pînă la data de 25 inclusiv a lunii următoare. De asemenea, la articolul 8, în alineatul (10) se propune de a înscrie ca Plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare se transferă de către agenții economici certificați direct în buget pînă la data de 25 inclusiv a lunii următoare. Dacă activitatea de supraveghere nu este obiectul relațiilor comerciale, atunci plata pentru supraveghere face parte din categoria taxelor/impozitelor de stat și trebuie să fie direcționată către bugetul local sau central. Transferul funcției de trezorerie altor întreprinderi de stat și organizații cu drept “exclusiv” de utilizare a fondurilor publice este ilegală.</p>	<p>Nu se sustine. Aplicarea penalităților pentru neachitarea plăților de supraveghere este o formă de responsabilizare a agenților aeronautici.</p>
<p>(10) Plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare se transferă lunar de către agenții economici certificați pe contul curent al autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile pînă la data de 25 inclusiv a lunii imediat următoare. Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile deține dreptul exclusiv de a utiliza mijloacele de pe contul său conform bugetului aprobat. Mijloacele neutilizate în anul financiar curent se transferă în bugetul anului următor. Dacă în cursul anului financiar curent se formează un deficit de mijloace bănești, autoritatea administrativă de implementare și realizare a</p>	<p>Articolul 8, alineatul (11) va avea următoarea redacție: (11) Un transfer incomplet sau înfriat al plăților lunare de supraveghere atrage după sine penalitate în mărimea stabilită de Guvern. Neachitarea plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare în termen de 60 de zile calendaristice, servește temei pentru suspendarea, pînă la achitarea datoriei, a certificatelor/autorizațiilor emise de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p>	<p>Nu se sustine. Aplicarea penalităților pentru neachitarea plăților de supraveghere este o formă de responsabilizare a agenților aeronautici.</p>

politicilor în domeniul aviației civile are dreptul să-l compenseze din contul bugetului anului următor, propunând administrației publice centrale de specialitate pentru promovare rectificarea corespunzătoare a cuantumului plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare în limitele prevăzute la alineatul (7). Pentru cheltuielile curente ce nu pot fi acoperite din plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile are dreptul să contracteze împrumuturi bancare cu dobânzi rezonabile. Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile rambursează împrumuturile din mijloacele obținute de la plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare colectate ulterior.

(11) Un transfer incomplet sau întârziat pe contul autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare atrage după sine penalitate în mărime stabilită de Guvern. Neachitarea plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare, scadente la perioada de 60 de zile calendaristice, servește temei pentru suspendarea, pînă la achitarea datoriei, a certificatelor/autorizațiilor emise de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(12) Excepție de la prevederile prezentului articol o vor constitui mijloacele financiare încasate de la solicitant de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile exclusiv în mărimea și în scopul achitării onorariilor regulamentare ale entităților internaționale care au fost contractate și/sau cărora le-a fost delegată de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile atribuția de certificare. Aceste mijloace financiare și cheltuieli se reflectă separat la executarea bugetului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în

Articolul 8, alineatul (13) – se abrogă;

La articolul 8, alineatele (12) și (13) necesită a fi abrogate din motivul că, în alineatul (12) există posibilitate pentru spălare de bani prin retragerea acestora prin articolul cheltuieli de reprezentanță, iar alineatul (13) contravine legislației fiscale și anticorupție.

DI Iurie Tap, deputat în Parlament

La Cap. II, art. 8, alin. (7) lit.d) se exclude;

DI Valerian Bejan, deputat în Parlament

La art.8 alin. (4):

lit. e), sintagma „limba rusă” se exclude.

după lit. e) se completează cu o nouă litera f) în următoarea redacție: „f) nu are antecedente penale”.

Art. 8 alin. (5) se exclude.

DI Stefan Creangă, deputat în Parlament

Articolul 8:

la alineatul (1) după cuvintele „organului central de specialitate” se introduce „din domeniul aviației civile”;

la alineatul (3) în prima frază cuvintele „ordin al ministrului” se substituie cu „Hotărâre de

Nu se sustine.

Ținem să menționăm că asemenea facilități fiscale sunt necesare și conforme practicii internaționale. Totodată, ulterior aceste norme urmează a fi transferate în Codul fiscal.

Nu se sustine, deoarece alte surse financiare privind formarea bugetului pot fi interne cât și externe.

Se sustine.

Nu se sustine, în varianta expusă în proiectul de lege se face o delimitare clară a antecedentelor penale pe categorii de infracțiuni pe cînd în varianta propusă se prevăd toate antecedentele penale, care poate fi și un accident rutier soldat cu traume deosebit de grave sau decesul persoanei

Nu se sustine, deoarece nu este argumentată suficient pentru a fi exclusă norma.

Se sustine.

domeniul aviației civile, nefiind calificate ca excedent de venituri și cheltuieli.

(13) Patrimoniul și mijloacele financiare obținute din plățile de supraveghere ale autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sînt scutite de impozite și taxe.

Gubern”;

la alineatul (5) după cuvântul „penale” se introduce cuvântul „nestinse”, iar textul „precum și persoana care are antecedente penale pentru savârșirea infracțiunilor contra bunei desfășurări a activității în sfera publică” se exclude.

la alineatul (7) litera c) cuvintele „efectuează transporturi” se substituie cu cuvântul „activează”;

În afara teritoriului Republicii Moldova activează operatorii aeriени care efectuează nu numai transporturi (de pasageri, bagaje, mărfuri și poștă), dar și cei care efectuează operațiuni comerciale specializate (lucru aerian) care sînt operațiunile aeriene, altele decît transportul aerian comercial, în cadrul cărora aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, silvicultură, construcții, fotografie, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană etc. (art. 32 din Cod), care la fel sunt supravegheate de către AAC.

Aceștea nu sînt mulți, doar 2 operatori aeriени la moment. Pe cînd operatorii aeriени care efectuează transporturi în afara teritoriului Republicii Moldova sînt 8. /sursa:

http://www.caa.md/rom/ops_aoc_aoa_holders/ Oricum, norma nu trebuie să fie discriminatorie, modificarea se cere pentru a asigura o echitate, a exclude impunerea la plata de supraveghere doar a operatorilor aeriени care efectuează transporturi

la alineatul (9) cuvintele „efectuează transporturi” se substituie cu cuvântul „activează”;

În afara teritoriului Republicii Moldova activează operatorii aeriени care efectuează nu numai transporturi (de pasageri, bagaje,

mărfuri și poștă), dar și cei care efectuează operațiuni comerciale specializate (lucru aerian) care sînt operațiunile aeriene, altele decît transportul aerian comercial, în cadrul cărora aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultura, silvicultură, construcții, fotografie, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană etc. (art. 32 din Cod), care **la fel sunt supravegheate de către AAC.** Acestea nu sunt mulți, doar 2 operatori aeriени la moment. Pe cînd operatori aeriени care efectuează transporturi în afara teritoriului Republicii Moldova sunt 8. /sursa: http://www.caa.md/rom/ops_aoc_aoa_holders/ **Oricum, norma nu trebuie să fie discriminatorie, modificarea se cere pentru a asigura o echitate, a exclude impunerea la plata de supraveghere doar a operatorilor aeriени care efectuează transporturi la alineatul (10) cuvintele „administrației publice centrale de specialitate” se substituie cu cuvîntul „organului central de specialitate în domeniul aviației civile”;**

DI Serghei Sîrbu, deputat în Parlament

Dacă prin art.8 alin.(1) din Proiect se acordă statut de autoritate publică autonomă Autorității Aeronautice Civile, atunci ar trebuie să se intervină cu completări sistemice și în alte acte normative.

Propunere:

Capitolul I, secțiunea a II-a (Autoritățile publice autonome) din Anexa nr.1 la Hotărîrea Guvernului nr. 1001 din 26 decembrie 2011, urmează să fie completată cu pct.12) cu următorul conținut:

Pct.12) Autoritatea Aeronautică Civilă.

Nu se sustine.

AAC nu cade sub incidența prevederilor prezentei Hotărîri de Guvern.

Nu este subiectul discuției la moment, dat fiind Guvernul, ulterior, în temeiul Dispozițiilor finale și tranzitorii din Cod, în caz de necesitate, va aduce actele sale normative în conformitate cu prevederile acestuia.

Propunem a expune alineatul (6) în următoarea redacție:

„(6) Asigurarea finanțării activității autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile se efectuează prin încasarea plăților pentru efectuarea atribuțiilor prevăzute în art. 7, pct. (3) 5) al prezentului Cod.”

Nu se susține.

Prin intermediul plăților de supraveghere companiile aeriene la fel contribuie la finanțarea autorității aeronautice civile pentru certificarea / supravegherea siguranței companiilor aeriene. Perceperea directă a plăților de supraveghere și de la companiile aeriene va crea un climat inechitabil, deoarece compania va fi obligată să achite către AAC în baza acestor prevederi și către aeroport având în vedere contractul de concesiune (taxare dubla).

Principiul OACI pomenit privind echitabilitatea suportării cheltuielilor relevante serviciilor utilizate de către operatorii aeronautici se referă anume la servicii, în special serviciile prestate de operatorul aeroportuar (a vedea pct. 15 sub pct.2) și a. din Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 din 20.04.2016).

AAC nu prestează servicii, dar exercită funcțiile statale privind certificarea și supravegherea agenților aeronautici, iar statul în Lege (Cod) stabilește sursa de finanțare a acesteia (în cazul AAC din plăți de supraveghere prevăzute).

Atragem atenția că plățile de supraveghere achitate de către operatorul aeroportuar și furnizorul serviciilor de navigație aeriană către AAC sunt incluse în baza de cost și se percep de către aceștia de la beneficiarii serviciilor - companiile aeriene (a vedea Metodologia privind

	<p><u>DI Serghei Sîrbu, deputat în Parlament</u> La alineatul (7) după lit. c) completat cu litera d) cu următorul conținut:</p> <p>„d) plățile pentru efectuarea atribuțiilor prevăzute în art. 7, pct. (3) 5) al prezentului Cod, cu excepția celor indicate în subpunctele a)-c). Prin urmare, subp. d) devine e).”</p> <p>În scopul asigurării echitabilității suportării cheltuielilor relevante serviciilor utilizate de către operatorii aeronautici - principiu de bază promovat de Organizația Aviației Civile Internațională (OACI).</p> <p>Conform art.7 alin.(3) 5) și art.8 atribuțiile principale ale Agenției Aeronautice Civile de certificare/autorizare, supraveghere continuă și control revin asupra mai multor agenți economici, inclusiv și asupra companiilor aeriene, însă în cazul stabilirii cuantumului</p>	<p>baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin HG nr. 476 din 20.04.2016).</p> <p>Suplimentar, prevederile respective din Cod sunt preluate din Legea aviației civile în vigoare, care se aplică din 2013.</p> <p>Propunerea este o modificare esențială, care atrage consecințe economice pentru mai mulți agenți aeronautici, de fapt o modificare de sistem care afectează toată ramura. În aceste condiții modificarea în cauză în mod obligatoriu trebuie supusă consultărilor publice. Ceea ce înseamnă un proiect nou care va urma procedura de la început, și nu poate fi acceptat, având în vedere că prezentul proiect deja a fost aprobat în prima lectură.</p> <p><u>Nu se sustine.</u></p> <p>În cazul în care se diminuează taxa de supraveghere pentru aeroport va dispărea baza de încasare <i>indirectă</i> a taxei impuse de AAC în cazul operatorilor aerieni străini.</p> <p>Aceasta va duce la scăderea cu 40% a veniturilor statului, respectiv cca 11 milioane lei anual.</p> <p>Totodată pasagerii vor fi obligați indirect să achite aceste taxe de supraveghere urmare a includerii lor în prețul biletului de avion. În același timp, odată cu „<i>migrarea</i>” acestei taxe de supraveghere de la aeroport la companiile aeriene naționale, taxele aeroportuare nu se vor modifica în sensul diminuării, deoarece nivelul</p>
--	--	--

	<p>limită a plășilor de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare, cheltuielile suportate pentru asigurarea supravegherii acestor categorii de entități nu vor fi acoperite de aceste entități, iar partea leului va fi suportată de furnizorul serviciilor de navigație aeriană și de operatorii de aerodrom, ce va contrazice principiului echității.</p> <p><u>DL Serghei Sîrbu, deputat în Parlament</u> Se propune varianta art.8. alineatul (9) Cuantumul plășilor de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a aerodromurilor este stabilit de Guvern în mărime de: ...; pînă la 2 euro/pasager la plecare și la sosire – pentru aerodrom Cod 3 și Cod 4., cu excepție a pasagerilor scutiți de plata a tarifului pentru servicii aeroportuare. Sursa plășilor de supraveghere este tariful servicii pentru pasageri la plecare sau sosire.</p> <p>De modificat: Cuantumul plășilor de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a serviciilor de navigație aeriană, a operatorilor de aerodrom, a organizațiilor de servicii la sol și organizațiilor ce prestează servicii în zonele de securitate cu acces limitat pe aeroport, a menținerii condițiilor de certificare/ autorizare a operatorilor aeriени, etc. se va stabili după cum urmează: (a) Organul Central de specialitate în domeniul aviației civile propune Guvernului pentru aprobare, în conformitate cu prevederile metodologiei, aprobate de Guvern, cuantumul anual al plășilor de supraveghere. Cuantumul plășilor de supraveghere este stabilit prin hotărîre de Guvern în conformitate cu prevederile metodologiei de calcul a plășilor de supraveghere.</p>	<p>minim obligatoriu al taxelor aeroportuare este fixat în Contractul de concesiune sub formă de angajament al Statului față de concesionar.</p> <p><u>Nu se sustine.</u> Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile încasează plăți pentru supravegherea condițiilor de certificare care nu sunt legate de tarifele pe care le încasează operatorul aeroportuar pentru serviciile sale prestate ca un agent economic. Aceste tarife și condiții de aplicare a lor sunt reglementate separat de Metodologia aprobată de Guvern. În cazul dat, euro/pasager este unitatea de măsura, care arată volumul și complexitatea operațiunilor operatorului aeroportuar de care depinde activitatea de supraveghere a AAC. Supravegherea depinde de codul aerodromului și nu de faptul căt a încasat operatorul aeroportuar pentru serviciile sale aeroportuare prestate. Cu alte cuvinte supravegherea de către AAC se efectuează indiferent de faptul a încasat operatorul aeroportuar bani pentru pasagerul concret sau nu. Este o reglementare de prisos, pasagerii scutiți de achitarea taxelor sunt menționați în Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de</p>
--	---	--

	<p>(b) Metodologia de calcul a plăților de supraveghere se va baza pe principiul de distribuire a cheltuielilor aferente supravegherii de certificare, nediscriminator, proporțional cheltuielilor efective suportate pentru prestarea, anumitor categorii de entități, a serviciilor de supraveghere prevăzute de funcțiile de bază și atribuțiile principale ale organului central de specialitate în domeniul aviației civile specificate în art. 7 punctul (3) 5) al prezentului cod.</p> <p>Conform art.7 alin.(3) 5) și art.8 atribuțiile principale ale Agenției Aeronautice Civile de certificare/autorizare, supraveghere continuă și control revin asupra mai multor agenți economici, inclusiv și asupra companiilor aeriene, însă în cazul stabilirii cuantumului limită a plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare, cheltuielile suportate pentru asigurarea supravegherii acestor categorii de entități nu vor fi acoperite de aceste entități, iar partea leului va fi suportată de furnizorul serviciilor de navigație aeriană și de operatorii de aerodrom, ce va contrazice principiului echității.</p>	<p>navigație aeriană (HG nr. 476 din 20.04.2016).</p> <p>Proiectul codului stabilește plafonul maxim al plăților de supraveghere și asigură claritatea necesară pentru planificarea cheltuielilor și elaborarea planurilor de afaceri pentru subiecții supuși reglementării.</p>
	<p><u>DL Serghei Sirbu, deputat în Parlament</u> A expune alineatul (10) în următoarea redacție: „(10) Plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare se transferă lunar de către agenții economici certificați din contul mijloacelor bănești achitate la rîndul său de către plătitorii corespunzători, pe contul curent al autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile pînă la data de 25 inclusiv a lunii imediat următoare.” În caz contrar, are loc solicitarea neîntemeiată privind avansarea plății autorității administrative</p>	<p><u>Nu se sustine.</u> Nu există un mecanism de verificare de către AAC a mijloacelor financiare percepute de la agenții aeronautici - datornici pentru serviciile prestate de alt agent economic. Or, instituirea unui astfel de mecanism va genera imixtiune în activitatea economică, financiară a agenților aeronautici, care este în afara competenței AAC (este o depășire a atribuțiilor AAC). De fapt, modificarea propusă impune un risc major (inacceptabil pentru stat</p>

de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

De fapt, prezența datoriei debitoare a operatorilor aerieni față de operatorul aerodromului, care pe parcursul termenului stabilit pentru achitare, nu poate fi stinsă, chiar și prin intermediul încasării forțate la adresa în instanțele judecătorești. Ceea ce permite executarea prezentei cerințe a Codului din partea operatorului aerodromului, doar în cazul respectării în termen, benevol și în totalitate a obligațiilor sale din partea companiilor aeriene, fapt care în realitate este extrem de problematic.

DI Serghei Sirbu, deputat în Parlament

Se propune expunerea alin. (11), art. 8 după cum urmează:

„(11) Neachitarea plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare, în lipsa motivelor întemeiate, scadente la perioada de 60 de zile calendaristice, servește temei pentru suspendarea, până la achitarea datoriei, a certificatelor/autorizațiilor emise de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.”

Orice întreprindere din domeniul aviației civile, execută anumite funcții și sarcini, îndreptate spre dezvoltarea sectorului respectiv.

Cerință privind achitarea penalității și achitarea acestei micșorează mijloacele financiare a întreprinderii respective, care puteau fi îndreptate pentru dezvoltarea și soluționarea

conform cerințelor internaționale) de neasigurare a finanțării, prin urmare a activității AAC, deoarece condiționează achitarea plăților de supraveghere de relațiile de plată între agenții economici independenți. Altfel spus, nu poate fi impus riscului de neexecutare a funcțiilor sale un organ de stat din cauza că unii agenții economici (plătitorii corespunzători) nu și-au onorat obligațiile sale de plată față de alți agenți economici care trebuie să achite plățile de supraveghere. Pentru aceste cazuri legislația stabilește alte pârghii – de ex., adresarea în instanța de judecată, prevederea în contracte a penalităților și dobânzilor de întârziere etc., dar nu neachitarea plăților către un organ de stat stabilite de lege.

Nu se susține.

Aplicarea penalităților pentru neachitarea în termen a plăților de supraveghere se încadrează în prevederile codului civil și este un instrument intermediar de disciplinare financiară a agenților aeronautici.

Activitatea de supraveghere a AAC trebuie finanțată la timp indiferent de motivele pe care le au careva agenți economici.

Mai mult, sintagma în lipsa motivelor întemeiate este foarte vagă, care va fi interpretată în mod subiectiv de către neplătitori, atrage un risc inacceptabil de neasigurare a finanțării activității AAC. Cine va stabili dacă motivele sunt întemeiate sau nu?

problemele întreprinderii, astfel aceasta cerință de achitarea penalității este una năimiteiată și inoportună, ceea ce poate duce la consecințele negative.

Totodată, cum este menționat în argumentarea din punctul precedent (pct. 22), neachitarea în termen de către operatorul de aerodrom a plăților de supraveghere, este consecință directă de neachitarea în termen a plăților vizate de către companiile aeriene. Prin urmare, operatorul de aeroport se găsește într-o situație, când urmează să avanseze/transfere lunar Autorității Aeronautice Civile acesteia mijloacele financiare din cont propriu, care nu au fost încă primite de la companiile aeriene, precum și să achite Autorității Aeronautice Civile penalitatea de înfrziere.

Totodată, este de menționat că, operatorul de aeroport are posibilitatea de a solicita încasarea penalității respective din contul companiilor aeriene, însă, avînd în considerare că penalitatea vizată nu se va achitat în mod benevol de companii aeriene, această penalitate nu va fi achitată, dar încasarea acestei prin intermediul instanțelor judecătorești durează o perioadă îndelungată.

Totodată, în cazul înaintării în adresa operatorului de aerodrom a unui litigiu privind încasarea penalității, vizavi de acesta pot fi aplicate măsuri de asigurarea acțiunii cum ar fi sechestrarea conturilor, bunurilor, ceea ce va afecta negativ activitatea operatorului de aerodrom.

La fel, este de menționat că, bugetul Autorității Aeronautice Civile se aprobă anual și este suficient pentru desfășurarea activității normale a instituției menționate. Respectiv, acest buget nu poate fi compus și din suma penalității încasate. Astfel, absența plății unei penalități nu

<p>Capitolul III ACTIVITATEA DE SUPRAVEGHERE A SIGURANȚEI ZBORURILOR</p> <p>Articolul 9. Dispoziții generale referitor la supravegherea continuă</p> <p>(1) În scopul realizării siguranței zborului, următoarele categorii de agenți aeronautici civili sînt supuși certificării și supravegherii continue:</p> <p>a) operatorii aerieni, corespunzător cu operațiunile aeriene civile pe care le desfășoară;</p> <p>b) agenții aeronautici civili care au ca obiect de activitate proiectarea, fabricarea și întreținerea aeronavelor, motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor asociate, precum și cei care au ca obiect de activitate procesele specializate, inclusiv încercările de tip, testările specializate și distribuirea produselor aeronautice;</p> <p>c) agenții aeronautici civili care desfășoară activități de proiectare, construcții, montaj, reparații pentru elemente de infrastructură și echipamente care concură direct la siguranța zborului;</p> <p>d) agenții aeronautici civili care au ca obiect de activitate furnizarea serviciilor de navigație aeriană, precum și activitățile aeroportuare;</p> <p>e) agenții aeronautici civili care se ocupă cu pregătirea personalului aeronautic civil;</p> <p>f) alte categorii de agenți aeronautici civili, potrivit reglementărilor specifice aplicabile;</p> <p>g) personalul aeronautic civil.</p> <p>(2) Prin eliberarea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a unui certificat, autorizație sau aprobare se atestă conformitatea solicitantului cerințelor și condițiilor stabilite</p>	<p>poate afecta negativ sarcinile AAC.</p> <p>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</p> <p>Art. 9 :</p> <p>- alin. (2), cu referire la invocarea „certificatului (permisiunii, atestatului, autorizației, aprobării, acceptării)” ca fiind documente eliberate ca rezultat al certificării, sugerăm ca trimiterea să se facă doar la certificat, iar celelalte documente similare certificatului să fie menționate la definiția „certificat” cuprinsă la art. 5;</p> <p>- nu sunt invocate uniforme denumirea actelor în baza cărora persoanele juridice și fizice pot desfășura activitate în domeniul aviației civile, fiindcă, la alin. (5) se face referire la „certIFICATE și autorizații” și la „certificare, autorizare și/sau permisiune”, iar la art. 7 alin. (3) subpunctul 5) lit. g) – „certIFICATE (autorizații)”. În acest sens, se cere o unificare a terminologiei respective. Obiecția este valabilă pentru toate situațiile similare din cadrul propunerii legislative;</p> <p>- având în vedere că din redacția alin. (2) reiese că există mai multe documente care certifică supravegherea continuă a siguranței zborului (certificat, permisiune, atestat, autorizație, aprobare, acceptare), sugerăm reglementarea distinctă a fiecărei categorii, cu invocarea expresă a activităților pentru care se eliberează fiecare din actele enumerate la acest alineat;</p> <p>- din conținutul art. 9 se desprinde concluzia existenței certificării în 2 situații:</p> <p>a) în scopul realizării siguranței zborului;</p> <p>b) în cazul desfășurării activității în domeniul aviației civile de către persoane fizice și juridice.</p> <p>Pentru a face claritate normei și pentru a nu</p>	<p>Nu se susține. Certificat – orice aprobare, autorizație sau alt document eliberat ca rezultat al certificării;</p> <p>Nu se susține. Conform Legii nr. 160 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător AAC eliberează Autorizații și Certificate.</p> <p>Nu se susține. În continuare pe cod sunt prevăzute expres activitățile pentru care se eliberează acte permise și tipului actului permisiv.</p> <p>Nu se susține. Condițiile detaliate vor fi aprobate prin acte normative subordonate dat fiind faptul că standardele internaționale în domeniul aviației civile se amendează constat de 1-2 ori pe an.</p>
--	--	---

<p>și specifică privilegiile acordate acestuia. Certificatul (permisiunea, atestatul, autorizarea, aprobarea, acceptarea) rămâne valabil atât timp cât personalul aeronautic sau agentul aeronautic demonstrează în cadrul supravegherii continue că îndeplinește cerințele și condițiile care au stat la baza certificării.</p> <p>(3) Pentru aceasta, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile verifică:</p>	<p>confunda „certIFICATELE” eliberate în condițiile enunțate la alin. (1) - (5), sugerăm divizarea articolului în 2 articole distincte. Necesitatea divizării se datorează și redacției alin. (6), fiindcă nu reiese cu certitudine, căror certificate li se vor atribui condițiile tehnice pentru emiterea, validarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor. Totodată, sugerăm ca aceste condiții tehnice să fie stabilite în Cod.</p>
<p>a) conformitatea cu cerințele aplicabile produselor, pieselor, echipamentelor, persoanelor sau organizațiilor care fac obiectul certificării înainte de a elibera un certificat/autorizație sau o aprobare, după caz;</p> <p>b) menținerea conformității cu cerințele aplicabile produselor, pieselor, echipamentelor, persoanelor sau organizațiilor pe care le-a certificat;</p> <p>c) aplicarea măsurilor corective care trebuie realizate și aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ca urmare a analizei informației relevante pe care a primit-o referitor la o problemă de siguranță ce implică produse, piese, echipamente, persoane sau organizații care fac obiectul prezentului Cod și al normelor sale de aplicare.</p> <p>(4) Verificarea prevăzută la alineatul (3) se realizează de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile în cadrul procesului de supraveghere continuă prin inspecții aeronautice, expertize și controale ale produselor, pieselor, echipamentelor, organizațiilor, persoanelor și activităților supuse procedurilor de certificare (permisiune, atestare, autorizare, aprobare, acceptare), conform prevederilor prezentului Cod și normelor sale de aplicare.</p> <p>(5) Persoanele fizice și juridice care desfășoară activități în domeniul aviației civile pe teritoriul sau în afara teritoriului Republicii Moldova în baza certificatelor și autorizațiilor</p>	<p style="text-align: center;"><u>Se susține.</u></p> <p><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u> Articolul 9:</p> <p>la alineatul (1) litera „(g)” se exclude; <i>în contextul modificărilor propuse la noțiunea de agent aeronautic și personal aeronautic este necesară adaptarea și a articolului dat.</i></p> <p>Prevederile privind certificarea personalului aeronautic sunt prevăzute în capitolul VI la alineatul (2) cuvintele „personalul aeronautic sau” se exclude; <i>Normele din alineatul respectiv se referă la certificarea și supravegherea agenților aeronautici („În scopul realizării siguranței zborului, următoarele categorii de agenți aeronautici civili sînt supuși certificării și supravegherii continue.”).</i></p> <p>Personalul aeronautic nu se include în categoria agenților aeronautici. În privința personalului aeronautic există cadrul normativ separat, care este reglementat la nivel internațional (Anexa I la Convenția privind aviația civilă internațională, Reg UE 1178/2011 ș.a). În proiectul Codului – Capitolul VI.</p> <p>alineatul (3): în preambul cuvântul „aceasta” se substituie cu „cele prevăzute la alineatul (2)”; la litera c) cuvintele „realizate și” se exclud, iar</p>

emise de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sînt obligate să prezinte autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile informația și documentele care confirmă respectarea continuă a condițiilor de certificare în exercitarea activității și să asigure accesul persoanelor împuternicite de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile la informațiile, documentele, produsele, piesele și echipamentele care fac parte din condițiile de certificare, autorizare și/sau permisiune, în locurile și zonele aflate sub jurisdicția sau controlul lor.

(6) Condițiile tehnice pentru emiterea, validarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor și efectuarea supravegherii continue se stabilesc prin reglementări aeronautice civile.

la final după cuvântul „aplicare” se introduce „și realizate în modul și termenii aprobați”;
Norma nu este formulată clar și corect. Din textul actual reiese că măsurile corective trebuie realizate de autoritatea administrativă. Pe când măsurile corective sunt aprobate de autoritate dar realizate de agentul aeronautic în modul și în termenii aprobați de autoritate. se completează cu un nou alineat „(7)” cu următorul cuprins:

„(7) Certificatelor/autorizațiilor prevăzute și înlocuite de prezentul Cod nu se aplică procedura aprobării tacite.”;

Condițiile, procedura, chiar și forma actelor permise (autorizații și certificate) acordate de AAC sunt dictate de normele dreptului internațional,

autorizarea de către AAC a agenților aeronautici se execută în scopul determinării capacității și pregătirii acestora de a desfășura activitatea operațională în condițiile siguranței zborurilor și securității aeronautice și confirmării respectării cerințelor de ordin tehnic stabilite de reglementările internaționale și naționale,

în afară de examinarea documentelor, procesul de autorizare în mod obligatoriu include etapele de consultări prealabile și inspecții, în cadrul cărora se colectează evidențe privind conformarea Solicitantului standardelor stabilite,

AAC nu are dreptul să emite autorizații dacă nu are dovezi că toate standardele sunt respectate, iar Solicitantul nu poate să efectueze nici o operațiune până nu dispune de autorizație emisă de AAC în original,

constatarea în cadrul auditiurilor internaționale a devierii de la standardele impuse de către OACI și UE pentru autorizarea agenților

	<p>aeronautici și emiterea autorizațiilor fără evidențe privind conformarea solicitanților, generează consecințe grave pentru sistemul de stat de supraveghere a siguranței zborurilor și prin urmare pentru industria aviației civile din Republica Moldova.</p> <p>Respectiv actelor permise eliberate de AAC nu poate fi aplicat principiul aprobării tacite.</p> <p>Suplimentar, proiectul de modificare și completare a Legii nr. 160 din 22 iulie 2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreținător art. 6² „Procedura aprobării tacite”, în alineatul (2) stipulează expres: Pentru toate actele permise din categoria licențelor și autorizațiilor procedura aprobării tacite se aplică <u>dacă legea care reglementează regimul juridic al actului permisiv în cauză nu stabilește în mod expres neaplicarea procedurii aprobării tacite.</u></p>	
<p>Articolul 10. Activitatea de supraveghere continuă</p> <p>(1) Sfera supravegherii continue trebuie să ia în considerare rezultatele activităților de supraveghere anterioare și prioritățile în materie de siguranță.</p> <p>(2) Autoritatea administrativă de implementare și</p>	<p>DI Serghei Sîrbu, deputat în Parlament</p> <p>Lit. (c), alin. (1), art. 9 a expune în următoare redacție:</p> <p>În scopul realizării siguranței zborului, următoarele categorii de agenți aeronautici civili sînt supuși certificării și supravegherii continue:</p> <p>c) agenții aeronautici civili care desfășoară activități de proiectare, construcții, montaj, reparații pentru elemente de infrastructură și echipamente care nemijlocit sînt implicați în procesul asigurării siguranței zborului;</p> <p>Formularea propusă este mai corectă, avînd în considerare scopurile supravegherii permanente.</p> <p>DI Serghei Sîrbu, deputat în Parlament</p> <p>Alin.(2), art. 10 a se expune în următoare redacție:</p> <p>„(2) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în</p>	<p>Nu se sustine.</p> <p>Sintagma din proiect care concură direct la siguranța zborului se referă la elemente de infrastructură și echipamente, nu la agenți aeronautici care nemijlocit sînt implicați în procesul asigurării siguranței zborului.</p> <p>Nu se sustine.</p> <p>Conform prevederilor Capitolului 5 din Anexa 19 la Convenția privind aviația civilă internațională (Convenția de la Chicago), statele semnatare sunt</p>

<p>realizare a politicilor în domeniul aviației civile colectează și prelucrează orice informație considerată utilă în procesul de supraveghere continuă.</p>	<p>domeniul aviației civile colectează și prelucrează informație, care nemijlocit are tangență la procesul de supraveghere continuă.” Formularea propusă în proiectul codului este foarte vagă și, în cadrul acestei formulări, Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate solicita orice informație care nu este legată de procesul de supraveghere. Totodată, textul Proiectului acordă prerogative excesive autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, apte de a instaura arbitrarul și abuzului de drept la colectarea și prelucrarea informațiilor în procesul de supraveghere a entităților în domeniu.</p>	<p>obligate de a institui un sistem de colectare și analiză a informației despre neajunsurile existente sau potențiale privind asigurarea siguranței zborurilor. De asemenea, conform punctului ADR.AR.C.005 (d) din Regulamentul (UE) nr. 139/2014 (care urmează a fi implementat în legislația națională) este stabilit expres că „<i>autoritatea competentă colectează și prelucrează orice informație considerată utilă pentru supraveghere, inclusiv inspecțiile neanunțate, după caz.</i>”</p>
<p>Articolul 11. Programul de supraveghere continuă</p> <p>(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile instituie și menține un program de supraveghere continuă care să cuprindă toate activitățile supuse certificării, autorizării sau aprobării de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p> <p>(2) Pentru agenții aeronautici certificați de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, programul de supraveghere este elaborat ținând cont de natura specifică a agentului aeronautic, de complexitatea activităților sale, de rezultatele activităților anterioare de certificare și/sau de supraveghere și se bazează pe evaluarea riscurilor asociate.</p> <p>(3) Programul de supraveghere include în cadrul fiecărui ciclu de planificare a supravegherii:</p> <p>a) înfățișări stabilite între cadrul de conducere responsabil și autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, pentru a se asigura că ambele părți rămân informate cu privire la</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Art. 11 alin. (3), lit. b) utilizează următoarea terminologie: „inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții inopinată”. Deși art. 16 reglementează modalitatea de efectuare a inspecțiilor la platformă, totuși art. 5 definește doar noțiunea „inspecție aeronautică”, nefiind definite și noțiunile de „inspecție la platformă” și „inspecție inopinată”. Întru aplicarea prevederilor cuprinse la lit. b), sugerăm definirea acestor termeni, precum și introducerea unor articole consacrate inspecțiilor inopinate, expertizelor, controalelor, auditurilor.</p>	<p><u>Se susține</u> introducerea definițiilor la art.5.</p> <p><i>inspecție la platformă</i> - inspectarea aeronavei, a calificărilor echipajului de zbor și de cabină și a documentelor de zbor pentru verificarea conformității cu cerințele aplicabile;</p> <p><i>inspecție inopinată</i> – inspecție care nu este inclusă în planul anual al inspecțiilor și care se efectuează cu scopul verificării respectării cerințelor stabilite de legislație;</p> <p>Prevederi detaliate privind inspecția la platformă și inspecțiile inopinate vor fi stabilite în acte normative subordonate.</p>
	<p><u>DL Serghei Sirbu, deputat în Parlament</u></p> <p>Alin. (1), art. 11 a se expune în următoarea redacție:</p> <p>„(1) Autoritatea administrativă de</p>	<p><u>Nu se sustine.</u></p> <p>Conform prevederilor punctului 3.2 din Anexa 19 la Convenția de la Chicago, statele semnatare sunt</p>

<p>aspectele importante;</p> <p>b) evaluarea capacității economico-financiare, expertize, controale, audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții inopinate, după caz;</p> <p>c) evidențe ale datelor la care trebuie să aibă loc audituri, inspecții și înfălmiri și ale datelor la care s-au derulat respectivele audituri, inspecții și înfălmiri.</p> <p>(4) Pentru agenții aeronautici certificați de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile se aplică un ciclu de planificare a supravegherii de 12 luni, care poate fi redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a agentului aeronautic a scăzut sau poate fi extins după cum urmează:</p>	<p>implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, după consultările prealabile cu operatorul de aeroport și agenții aeronautici, instituie și menține un program de supraveghere continuă care să cuprindă toate activitățile supuse certificării, autorizării sau aprobării de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.”</p> <p>Consultările sînt necesare, pentru a se asigura că programul are cerințe exacte și specifice și nu a încălcat capacitatea agenților de aviație de a-și desfășura activitatea.</p>	<p>obligate de a aproba un sistem de supraveghere a siguranței zborurilor care să cuprindă și activitatea de supraveghere continuă a deținătorilor de certificate, autorizări sau aprobări.</p> <p>Conform punctului ADR.AR.C.010 din Regulamentul (UE) nr. 139/2014 este prevăzută instituirea și menținerea unui program de supraveghere.</p>
<p>1) pînă la maximum 24 luni, dacă autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a constatat că, în decursul celor 12 luni anterioare:</p> <p>a) agentul aeronautic a demonstrat o identificare eficientă a pericolelor în materie de siguranță a aviației și un management eficace al riscurilor asociate;</p> <p>b) agentul aeronautic a demonstrat continuu că ține complet sub control toate schimbările;</p> <p>c) nu s-au emis neconformități de nivelul 1, prevăzute la articolul 12 alineatul (1) punctul 1) din prezentul Cod;</p> <p>d) toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p> <p>2) pînă la maximum 36 de luni dacă, pe lângă condițiile de mai sus, agentul aeronautic a instituit, iar autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a aprobat, un sistem eficace de raportare continuă către autoritatea administrativă de</p>	<p>Alin. (2), art. 11 a expune în următoare redacție:</p> <p>„(2) Pentru agenții aeronautici certificați de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, programul de supraveghere, după consultările prealabile cu operatorul de aeroport și agenții aeronautici, este elaborat ținînd cont de natura specifică a agentului aeronautic, de complexitatea activităților sale, de rezultatele activităților anterioare de certificare și/sau de supraveghere și se bazează pe evaluarea riscurilor asociate.”</p>	<p>Nu se sustine.</p> <p>Standardele ICAO sau regulamentele europene nu stabilesc că programul de supraveghere continuă se aprobă după consultările prealabile cu agenții aeronautici. Aceasta este prerogativa autorității administrative, după cum este prevăzut:</p> <p>Punctul ADR.AR.C.005 (c) din Regulamentul (UE) nr. 139/2014 stabilește expres că ”Sfera supravegherii trebuie să țină seama de rezultatele activităților de supraveghere anterioare și de prioritățile în materie de siguranță identificate”.</p> <p>De asemenea, punctul ADR.AR.C.010 (c) din Regulamentul (UE) nr. 139/2014 stabilește expres că ”Programul de supraveghere și ciclul de planificare a supravegherii reflectă performanța în materie de siguranță a operatorului de aerodrom și expunerea la riscuri a aerodromului”.</p>

implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile cu privire la performanța în materie de siguranță și la conformitatea cu reglementările a agentului însăși.

(5) Pentru realizarea atribuțiilor de supraveghere economică, fiecare agent aeronautic prezintă autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, trimestrial, până în data de 30 a lunii următoare, informația economico-financiară, pentru a oferi imaginea reală a elementelor contabile (active, pasive, capital propriu, cheltuieli, venituri, rezultate financiare) ale entității conform cerințelor de formă și de conținut aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile, la propunerea autorității publice de reglementare în domeniul aviației civile.

Se propune excluderea lit. (b) din alin. (3), art. 11.

Contravine principiilor stabilite în art. 3 al Legii nr.131 din 08.06.2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător // *Monitorul Oficial 181-184/595, 31.08.2012*
La fel nici un document internațional de ramură nu conține prevederi de evaluare sau control financiar-economic.

Atribuțiile principale ale organului central de specialitate în domeniul aviației civile specificate în art. 7 ale prezentului cod nu prevăd atribuții de supraveghere economică.
Au fost studiate documente analogice ale altor state:

Codul Aerian al României, consolidat cu Legea nr. 399/2005 Danish Air Navigation Act Order, *Consolidated Act no. 959 of 12 September 2011*
Aceste documente la fel nu conțin prevederi de evaluare sau control financiar-economic
Totodată, potrivit prevederilor Legii № 131 din 08.06.2012 «Privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător» // *Monitorul oficial 181-184/595, 31.08.2012*//, *domeniile de control de stat din partea AAC sînt:*

9. Autoritatea Aeronautică Civilă	Siguranța zborurilor. Calitatea serviciilor prestate de aviația civilă. Securitatea aeronautică.
-----------------------------------	--

Prin urmare, avîm în considerare că, legea sus-menționată reprezintă o lege specială în domeniul controlului de stat a activității de întreprinzător, informația poate fi solicitată exclusiv în domeniul menționat mai sus. Cu toate acestea, acest punct este mai bine de exclus.

Nu se susține.

Evaluarea economico-financiară a activității unui operator de aerodrom reprezintă unul din elementele cheie privind certitudinea din partea Statului că încasările de la agenții aeronautici vor fi utilizate doar pentru garantarea de către Stat a siguranței și securității zborurilor (Convenția de la Chicago), adică menținerea infrastructurii aeroportuare și a echipamentelor de securitate aeronautică la nivelul condițiilor de certificare stabilite de Stat.

De exemplu: Încasările de acest fel urmează a fi direcționate strict pentru activități specifice aviației civile, dar nu activități care nu au tangență cu aviația civilă (de ex. fabrică de bere)

Nu este vorba despre control economic sau financiar, dar exact despre evaluarea capacității economico-financiare a agentului aeronautic de a asigura siguranța zborului – o condiție obligatorie pentru certificare prevăzută de documentele internaționale.

În special avînd în vedere că siguranța zborurilor impune cheltuieli financiare considerabile (instruirea personalului, menținerea stării tehnice a aeronavelor, echipamentelor, infrastructurii etc.) (... să dispună de resurse financiare suficiente pentru a desfășura activitatea sa astfel ca să se asigure siguranța zborurilor ...- câteva exemple de astfel de cerință – sunt pentru

	<p>Propunem excluderea alin. (5) din art. 11 Potrivit prevederilor Legii № 131 din 08.06.2012 „Privind controlul de stat asupra activității de întreținător” // <i>Monitorul oficial 181-184/595, 31.08.2012</i>//, <i>domeniile de control de stat din partea AAC sînt:</i></p> <table border="1" data-bbox="475 741 616 1290"> <tr> <td data-bbox="475 1111 512 1290">9. Autoritatea Aeronautică Civilă</td> <td data-bbox="475 741 616 1111">Siguranța zborurilor. Calitatea serviciilor prestate de aviația civilă. Securitatea aeronautică.</td> </tr> </table> <p>Prin urmare, avîn în considerare că, legea sus-menționată reprezintă o lege specială în domeniul controlului de stat a activității de întreținător, informația poate fi solicitată exclusiv în domeniul menționat mai sus. Cu toate acestea, acest punct este mai bine de exclus.</p>	9. Autoritatea Aeronautică Civilă	Siguranța zborurilor. Calitatea serviciilor prestate de aviația civilă. Securitatea aeronautică.	<p>fiecare: operatori aerieni, aeroport, etc.)</p> <p>Nu se susține. Evaluarea economico-financiară a activității unui operator de aerodrom reprezintă unul din elementele cheie privind certitudinea din partea Statului că încasările de la agenții aeronautici vor fi utilizate doar pentru garantarea de către Stat a siguranței și securității zborurilor (Convenția de la Chicago), adică menținerea infrastructurii aeroportuare și a echipamentelor de securitatea aeronautică la nivelul condițiilor de certificare stabilite de Stat. De exemplu: Încasările de acest fel urmează a fi direcționate strict pentru activități specifice aviației civile, dar nu activități care nu au tangență cu aviația civilă.</p>
9. Autoritatea Aeronautică Civilă	Siguranța zborurilor. Calitatea serviciilor prestate de aviația civilă. Securitatea aeronautică.			
<p>Articolul 12. Neconformitățile cerințelor aplicabile (1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile dispune de un sistem de analiză a neconformităților sub raportul semnificației lor în materie de siguranță:</p> <p>1) o neconformitate de nivelul 1 se constată de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile atunci când se atestă orice neconformitate semnificativă cu cerințele aplicabile din prezentul Cod și din normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele agentului aeronautic sau cu condițiile unei aprobări sau ale unui certificat, care reduce nivelul de siguranță sau reprezintă un risc major pentru siguranța zborului. Neconformitățile de nivelul 1 includ, dar nu se limitează la:</p>	<p>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament Articolul 12: la alineatul (1) punctul 1) litera d) cuvîntul „Guvern” se înlocuiește cu „actele normative în vigoare”; <i>Prestațiile conducătorilor responsabili din cadrul agentului aeronautic sunt reglementate nu numai prin Hotărâri de Guvern, dar și prin acte normative cu caracter tehnic subordonate. În cazul dat concretizarea este de prisos și este într-o contradicție cu normele articolelor care stipulează acest lucru. De ex., la operațiuni de zbor art. 34 alin. (1) din Proiectul Codului stabilește:</i> <i>„(1) În vederea aplicării corespunzătoare a prevederilor prezentului capitol, Guvernul aprobă acte normative, reglementări</i></p>	<p>Se susține.</p>		

<p>a) neacordarea accesului inspectorilor autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile la baza materială a agentului aeronautic în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise;</p> <p>b) cazurile în care agentul aeronautic a prezentat acte confirmative false în scopul obținerii și/sau menținerii valabilității certificatului de agent aeronautic;</p> <p>c) dovada unor practici neregulate sau a utilizării frauduloase a certificatului agentului aeronautic;</p> <p>d) prestația nesatisfăcătoare a conducătorilor responsabili din cadrul agentului aeronautic, în conformitate cu cerințele stabilite de Guvern;</p> <p>e) efectuarea schimbărilor care necesită o aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea din partea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;</p> <p>2) o neconformitate de nivelul 2 se constată de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile atunci când se atestă orice neconformitate cu cerințele aplicabile din prezentul Cod și din normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele agentului aeronautic sau cu condițiile unei aprobări sau ale unui certificat, care ar putea reduce nivelul de siguranță sau ar putea periclita siguranța zborului.</p> <p>(2) Când se face o constatare a neconformității în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile comunică respectiva neconformitate în scris agentului aeronautic și solicită acțiuni corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate. Pentru aeronavele străine, în cazurile prevăzute de actele normative, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile informează statul în care este înmatriculată aeronava.</p>	<p>aeronautice civile, iar autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aprobă cerințe tehnice și alte acte tehnice subordonate necesare”</p> <p>dlineatul (1) se completează cu punctul „3)” cu următorul cuprins:</p> <p>„3) clasificarea neconformităților constatate în cadrul inspecțiilor la platformă a aeronavelor exploatate de operatorii aeriени din alte state este stabilită de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;”</p> <p><i>Inspecțiile la platformă a aeronavelor străine se efectuează în baza Reg. (UE) nr. 965/2012 unde sunt stabilite formulare tipizate pentru astfel de inspecții. Autoritatea Aeronautică Civilă a semnat un Acord de colaborare cu Agenția Europeană de Siguranță a Aviației pentru efectuarea inspecțiilor aeronavelor străine pe aeroporturile din RM.</i></p> <p><i>Reg. (UE) nr. 965/2012, care va fi transpus în cadrul normativ național, prevede clasificarea neconformităților constatate în cadrul inspecțiilor la platformă a aeronavelor exploatate de operatorii aeriени străini de 3 niveluri.</i></p>	<p><u>Se sustine.</u></p> <p><u>Nu se sustine.</u> Prevederea dată transpune direct prevederile punctului ARO.GEN 350 litera (b) din Anexa II la Regulamentul UE 965/2012 care este parte a Anexei III la Acordul privind Spațiul Aerian Comun RM – UE.</p>
<p>a) neacordarea accesului inspectorilor autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile la baza materială a agentului aeronautic în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise;</p> <p>b) cazurile în care agentul aeronautic a prezentat acte confirmative false în scopul obținerii și/sau menținerii valabilității certificatului de agent aeronautic;</p> <p>c) dovada unor practici neregulate sau a utilizării frauduloase a certificatului agentului aeronautic;</p> <p>d) prestația nesatisfăcătoare a conducătorilor responsabili din cadrul agentului aeronautic, în conformitate cu cerințele stabilite de Guvern;</p> <p>e) efectuarea schimbărilor care necesită o aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea din partea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;</p> <p>2) o neconformitate de nivelul 2 se constată de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile atunci când se atestă orice neconformitate cu cerințele aplicabile din prezentul Cod și din normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele agentului aeronautic sau cu condițiile unei aprobări sau ale unui certificat, care ar putea reduce nivelul de siguranță sau ar putea periclita siguranța zborului.</p> <p>(2) Când se face o constatare a neconformității în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile comunică respectiva neconformitate în scris agentului aeronautic și solicită acțiuni corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate. Pentru aeronavele străine, în cazurile prevăzute de actele normative, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile informează statul în care este înmatriculată aeronava.</p>	<p>aeronautice civile, iar autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aprobă cerințe tehnice și alte acte tehnice subordonate necesare”</p> <p>dlineatul (1) se completează cu punctul „3)” cu următorul cuprins:</p> <p>„3) clasificarea neconformităților constatate în cadrul inspecțiilor la platformă a aeronavelor exploatate de operatorii aeriени din alte state este stabilită de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;”</p> <p><i>Inspecțiile la platformă a aeronavelor străine se efectuează în baza Reg. (UE) nr. 965/2012 unde sunt stabilite formulare tipizate pentru astfel de inspecții. Autoritatea Aeronautică Civilă a semnat un Acord de colaborare cu Agenția Europeană de Siguranță a Aviației pentru efectuarea inspecțiilor aeronavelor străine pe aeroporturile din RM.</i></p> <p><i>Reg. (UE) nr. 965/2012, care va fi transpus în cadrul normativ național, prevede clasificarea neconformităților constatate în cadrul inspecțiilor la platformă a aeronavelor exploatate de operatorii aeriени străini de 3 niveluri.</i></p>	<p><u>Se sustine.</u></p> <p><u>Nu se sustine.</u> Prevederea dată transpune direct prevederile punctului ARO.GEN 350 litera (b) din Anexa II la Regulamentul UE 965/2012 care este parte a Anexei III la Acordul privind Spațiul Aerian Comun RM – UE.</p>
<p>a) neacordarea accesului inspectorilor autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile la baza materială a agentului aeronautic în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise;</p> <p>b) cazurile în care agentul aeronautic a prezentat acte confirmative false în scopul obținerii și/sau menținerii valabilității certificatului de agent aeronautic;</p> <p>c) dovada unor practici neregulate sau a utilizării frauduloase a certificatului agentului aeronautic;</p> <p>d) prestația nesatisfăcătoare a conducătorilor responsabili din cadrul agentului aeronautic, în conformitate cu cerințele stabilite de Guvern;</p> <p>e) efectuarea schimbărilor care necesită o aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea din partea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;</p> <p>2) o neconformitate de nivelul 2 se constată de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile atunci când se atestă orice neconformitate cu cerințele aplicabile din prezentul Cod și din normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele agentului aeronautic sau cu condițiile unei aprobări sau ale unui certificat, care ar putea reduce nivelul de siguranță sau ar putea periclita siguranța zborului.</p> <p>(2) Când se face o constatare a neconformității în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile comunică respectiva neconformitate în scris agentului aeronautic și solicită acțiuni corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate. Pentru aeronavele străine, în cazurile prevăzute de actele normative, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile informează statul în care este înmatriculată aeronava.</p>	<p>aeronautice civile, iar autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aprobă cerințe tehnice și alte acte tehnice subordonate necesare”</p> <p>dlineatul (1) se completează cu punctul „3)” cu următorul cuprins:</p> <p>„3) clasificarea neconformităților constatate în cadrul inspecțiilor la platformă a aeronavelor exploatate de operatorii aeriени din alte state este stabilită de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;”</p> <p><i>Inspecțiile la platformă a aeronavelor străine se efectuează în baza Reg. (UE) nr. 965/2012 unde sunt stabilite formulare tipizate pentru astfel de inspecții. Autoritatea Aeronautică Civilă a semnat un Acord de colaborare cu Agenția Europeană de Siguranță a Aviației pentru efectuarea inspecțiilor aeronavelor străine pe aeroporturile din RM.</i></p> <p><i>Reg. (UE) nr. 965/2012, care va fi transpus în cadrul normativ național, prevede clasificarea neconformităților constatate în cadrul inspecțiilor la platformă a aeronavelor exploatate de operatorii aeriени străini de 3 niveluri.</i></p>	<p><u>Se sustine.</u></p> <p><u>Nu se sustine.</u> Prevederea dată transpune direct prevederile punctului ARO.GEN 350 litera (b) din Anexa II la Regulamentul UE 965/2012 care este parte a Anexei III la Acordul privind Spațiul Aerian Comun RM – UE.</p>

<p>(3) În cazul neconformităților de nivelul 1, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ia măsuri imediate și adecvate pentru a interzice sau pentru a limita activitățile și, dacă este cazul, în funcție de amploarea neconformității, revocă certificatul sau aprobarea specifică sau ia măsuri în vederea limitării ori suspendării complete sau parțiale a certificatului sau aprobării specifice, pînă cînd agentul aeronautic a întreprins acțiuni corective corespunzătoare.</p> <p>(4) În cazul neconformităților de nivelul 2, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile:</p> <p>a) acordă agentului aeronautic un termen pentru prezentarea către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a planului de acțiuni corective și implementarea acțiunilor corective corespunzătoare naturii neconformității, care, inițial, nu depășește trei luni, termen care curge din momentul aprobării planului de acțiuni corective. La finalul acestei perioade și în funcție de natura neconformității, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate prelungi perioada de trei luni sub rezerva existenței unui plan satisfăcător de acțiuni corective, aprobat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile; și</p> <p>b) evaluează acțiunile corective și planul de implementare propus de agentul aeronautic și, dacă evaluarea concluzionează că acestea sînt suficiente pentru a soluționa neconformitatea (neconformitățile), le acceptă.</p> <p>(5) În cazul în care agentul aeronautic nu depune un plan de acțiuni corective acceptabil sau nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, neconformitatea se transformă în neconformitatea de nivelul 1 și se iau măsurile prevăzute la</p>	<p>(zona roșie).” Formularea propusă este bazată pe terminologie DOC 9859-AN 474 “Safety Management System”.</p> <p>Lit. (a), alin.(1), art.12 urmează a fi expusă în următoare redacție:</p> <p>(1), a) neacordarea accesului inspectorilor autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile la baza materială a agentului aeronautic, care are o tangență directă la asigurarea siguranței zborurilor, în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise; Formularea propusă în proiectul codului este foarte vagă și, în cadrul acestei formulări, Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate avea acces la orice bază materială, inclusiv care nu are nici-o atribuție la asigurarea siguranței zborurilor. Totodată, această formulare a punctului dat se propune reieșind din prevederile Legii № 131 din 08.06.2012 «Privind controlul de stat asupra activității de întreținător» //Monitorul oficial 181-184/595, 31.08.2012//.</p> <p>Se propune excluderea lit. (d), din alin. (1), art. 12</p> <p>Această clauză prevede competențe excesive ale AAC pentru controlul exhaustiv al directorilor înțelegerilor în conformitate cu cerințele stabilite de Guvern.</p>	<p><u>Nu se sustine.</u> Prevederea dată transpune direct prevederile punctului ARO.GEN 350 litera (b) alin. 1) din Anexa II la Regulamentul UE 965/2012 care este parte a Anexei III la Acordul privind Spațiul Aerian Comun RM – UE.</p>
<p>Propunem înlocuirea sintagmei „,poate</p>	<p>înlocuirea sintagmei „,poate</p>	<p><u>Nu se sustine.</u> Prevederea dată transpune direct prevederile punctului ARO.GEN 350 litera (b) alin. (4) din Anexa II la Regulamentul UE 965/2012 care este parte a Anexei III la Acordul privind Spațiul Aerian Comun RM – UE, dar și a prevederilor menționate în Anexa I la Regulament 139 ADR.AR.C.055, lit.b), pct.4.</p>

<p>alineatul (3).</p> <p>(6) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține un certificat, o calificare sau un atestat eliberat în conformitate cu prezentul Cod și cu normele sale de aplicare, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile acționează în modul următor:</p>	<p>prelungi” din art.12 alin.(4) lit.a) cu sintagma „va prelungi”.</p> <p>Norma indică asupra unei condiționări - rezerva existenței unui plan satisfăcător de acțiuni corective, aprobat de Autoritate, nu este oportun de a acorda un drept discreționar Autorității Aeronautice Civile în ceea ce privește prelungirea perioadei. Deoarece Autoritatea va aproba Planul, ea urmează obligatoriu să prelungescă perioada.</p>	<p>prevederile punctului ARO.GEN 350 litera (d) alin. (2) punctul (i) din Anexa II la Regulamentul UE 965/2012 care este parte a Anexei III la Acordul privind Spațiul Aerian Comun RM – UE.</p>
<p>1) semnalează o neconformitate, o înregistrează, o comunică în scris titularului certificatului, calificării sau atestatului și efectuează o investigație;</p>	<p>Propunem modificarea art. 12, alin. (5) după cum urmează:</p> <p>(5) În cazul în care agentul aeronautic nu depune un plan de acțiuni corective, în conformitate cu criteriile clar definite, elaborate și aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, sau nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, neconformitatea se transformă în neconformitatea de nivelul 1 și se iau măsurile prevăzute la alineatul (3).</p>	<p>Nu se sustine.</p> <p>Prevederea dată transpune direct prevederile punctului ARO.GEN 350 litera (d) alin. (3) din Anexa II la Regulamentul UE 965/2012 care este parte a Anexei III la Acordul privind Spațiul Aerian Comun RM – UE.</p>
<p>2) în cazul în care neconformitatea este confirmată:</p> <p>a) limitează, suspendă sau revocă certificatul, calificarea sau atestatul, după caz, atunci când s-a identificat o problemă de siguranță; și</p> <p>b) ia orice alte măsuri necesare pentru a preveni menținerea neconformității;</p>	<p>Formulara propusă în proiectul Codului este foarte vagă, ceea ce oferă autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile posibilitatea de a nu aproba în mod nejustificat planul de acțiuni corective furnizat de agentul aeronautic.</p>	<p>Planul acțiunilor corective este individual și depinde de situația concretă (neconformitățile constatate, acțiunile necesare etc.)</p>
<p>3) informează persoana sau organizația care a eliberat certificatul medical sau atestatul, dacă este cazul.</p> <p>(7) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care face obiectul cerințelor prevăzute în prezentul Cod și în normele sale de aplicare și care nu deține un certificat, o calificare sau un atestat eliberat în conformitate cu respectivul Cod și normele sale de aplicare, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ia toate măsurile executorii necesare pentru a preveni menținerea acelei neconformități.</p>	<p>Propunem alineatului (6) de expus în redacție nouă:</p> <p>„(6) „Dacă în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, care sunt clar stabilite de legislația în vigoare, Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în</p>	<p>Nu se sustine.</p> <p>Prevederea dată transpune direct prevederile punctului ARO.GEN 350 litera (d) alin. (3) din Anexa II la Regulamentul UE 965/2012 care este parte a Anexei III la Acordul privind Spațiul Aerian Comun RM – UE.</p>
<p>(8) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ține evidența tuturor neconformităților pe care le-a făcut sau care i-au fost</p>		

<p>comunicate și, după caz, a măsurilor executorii pe care le-a aplicat, precum și a tuturor acțiunilor corective și a datei încheierii acțiunilor întreprinse în legătură cu neconformitățile.</p>	<p>domeniul aviației civile găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține un certificat, o calificare sau un atestat eliberat în conformitate cu prezentul Cod și cu normele sale de aplicare, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile acționează în modul următor:”</p> <p>Formularea existentă „prin alte mijloace” propusă în proiectul codului este prea vastă, și sub această formulare Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate utiliza orice mijloace, inclusiv cele care nu corespund împuternicirilor acesteia.</p> <p>Totodată, potrivit art.53 alin.(3) al legii privind actele legislative, nr.780/2001, Codul trebuie să întrunească următoarele trăsături calitative:</p> <p>a) precizia; b) claritatea.</p> <p>Astfel, sintagma “prin alte mijloace” nu corespunde exigenței principiului <i>lex certa</i>, iar agenții aeronautici sunt lipsiți de previzibilitate.</p>
<p>Articolul 13. Inspectori aeronautici</p> <p>(1) Inspectorii aeronautici sînt independenți în derularea activității de inspecție (audit, expertiză, control) față de orice persoană fizică și juridică, inclusiv la emiterea prescripțiilor inspectoriale.</p> <p>(2) Inspectorii autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile au dreptul, în exercitarea atribuțiilor de serviciu:</p> <p>a) să aibă acces nelimitat, necondiționat și fără formalități adiționale pe teritoriul și la obiectele care aparțin sau se află sub controlul agenților aeronautici, situate pe teritoriul Republicii Moldova sau în afară, precum și la bordul aeronavelor (inclusiv în cabina piloților, cu permisiunea comandantului) înmatriculate în Republica</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Art. 13:</p> <p>a) alin. (1), pentru asigurarea unității terminologice cu alin. (3), sugerăm ca în finalul propoziției să fie adăugat cuvântul „aeronautice”;</p> <p>b) alin. (2), pentru rigoarea reglementării, propunem substituirea sintagmei „autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile” cu sintagma „aeronautici”, pe motiv, că potrivit noțiunii „inspector aeronautic” cuprinsă la art. 5 alin. (1) subpunctul 3), „inspectorul aeronautic</p>
	<p><u>Se susține.</u></p> <p>Se susține. în următoarea redacție a preambulului alin.(2):</p> <p>„(2) Inspectorii aeronautici au dreptul, în exercitarea atribuțiilor de serviciu:</p>

<p>Moldova pe durata zborului;</p> <p>b) să aplice măsuri prevăzute de prezentul Cod, alte acte normative, precum și reglementările aeronautice civile menite să asigure nivelul corespunzător de siguranță, inclusiv în cazul în care există un pericol iminent pentru siguranța zborului, care nu poate fi înlăturat imediat;</p> <p>c) să suspende neîntârziat operațiunea specifică agentului și/sau personalului aeronautic inspectat care reprezintă pericol pentru siguranța aeronautică, până la remedierea corespunzătoare a deficiențelor constatate;</p> <p>d) să oprească operarea aeronavei în cazul în care sînt depistate încălcări care pot pune în pericol viața sau sănătatea oamenilor ori pot conduce la pagube materiale.</p> <p>(3) Prescripțiile inspectoriale aeronautice sînt executorii pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile. Neîndeplinirea prescripției inspectoriale aeronautice în cazul unei neconformități de nivelul 2, în termenul stabilit, aceasta devine neconformitate de nivelul 1 și servește drept temei pentru suspendarea sau revocarea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a autorizației de activitate în domeniul aviației civile.</p> <p>(4) În situația în care agentul aeronautic, obiectele, facilitățile pasibile inspectării, certificării sau autorizării de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile se află pe teritoriul unui aerodrom/aeroport certificat, operatorul de aerodrom este obligat să asigure accesul inspectorilor spre ele fără unele formalități suplimentare.</p> <p>(5) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile solicită de la agenții aeronautici, în scopul menținerii calificării inspectorilor săi, admiterea acestora la îndeplinirea atribuțiilor funcționale determinate de certificatul personalului aeronautic pe care îl deține inspectorul, fără remunerare din partea agenților</p>	<p>este persoana împuternicită de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile”;</p> <p>c) alin. (3), pentru claritatea stilului normativ, sugerăm a se concretiza sintagma „în termenul stabilit”. Reiterăm observația pentru toate cazurile similare din conținutul propunerii legislative;</p> <p><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u> Articolul 13: <i>la alineatul (2) litera a) după cuvintele „înmatriculate în Republica Moldova” se introduce „și/sau operate de operatorii aerieni ai Republicii Moldova”;</i> <i>Inspecțiile în zbor (inspecțiile operaționale prin care se verifică operatorul aerian) se efectuează nu numai la aeronavele înmatriculate în RM dar și cele înmatriculate în alt stat dar care sunt operate de operatorii aerieni ai RM.</i></p> <p><u>DI Serghei Sîrbu, deputat în Parlament</u> Propunem alineatul (1) de a expune în redacție nouă: „(1) La derularea activității de inspecție (audit, expertiză, control), inclusiv la emiterea prescripțiilor inspectoriale, inspectorii aeronautici sînt independenți față de orice persoană fizică și juridică, și activează în limita strictă a sarcinilor, aprobate de conducătorul Autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.” Formularea propusă aduce punctul nominalizat în conformitate cu Legea Republicii Moldova №131/08.06.2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător //Monitorul Oficial 181-184/595, 31.08.2012.</p>	<p><u>Nu se sustine.</u> Termenul depinde de nivelul neconformității, riscului, capacitatea agentului aeronautic de a o înlătura, etc.</p> <p><u>Se sustine.</u></p>	<p><u>Nu se sustine.</u> Conform art.1 alin.(5) din Legea №131/08.06.2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător pentru controlul operațiunilor de transport, precum și pentru controlul vehiculelor rutiere, materialului rulant, aeronavelor și navelor, efectuate de organele de control în domeniul transporturilor în scopul supravegherii siguranței și securității, nu se aplică prevederile prezentei legi în partea ce ține de planificarea controlului, întocmirea planului controalelor și periodicitatea controalelor planificate, inițierea și notificarea controalelor,</p>
--	--	--	--

<p>aeronautici.</p> <p>(6) Inspectorii aeronautici contractați de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ad-hoc nu pot efectua inspecții aeronautice în privința agenților aeronautici cu care se află în raporturi de muncă, altele decât cele prevăzute de alineatul (5) al prezentului articol.</p>	<p>DI Serghei Sîrbu, deputat în Parlament Se propune ca alineatul (2) litera a) de a expune în redacție nouă:</p> <p>„a) avînd o justificare în formă scrisă, care nu contravine prevederilor legislației în vigoare, să aibă acces nelimitat, necondiționat și fără formalități adiționale pe teritoriul aerodromurilor și la obiectele aeronautice, care aparțin sau se află sub controlul agenților aeronautici, situate pe teritoriul Republicii Moldova sau în afară, precum și la bordul aeronavelor (inclusiv în cabina piloților, cu permisiunea comandantului) înmatriculate în Republica Moldova pe durata zborului;”</p> <p>Ținînd cont că formularea „să aibă acces</p>	<p>conținutul și procedura de emiterie/înregistrare a delegației de control.</p> <p>Celelalte aspecte sunt reglementate de Legea nr. 131 și nu necesită repetare (reproducere) în alte acte normative.</p> <p>Suplimentar, proiectul a fost supus examinării în cadrul Grupului de lucru de reglementare a activității de întreprinzător, care a verificat aspectele respective de corespundere inclusiv cerințelor Legii nr. 131.</p> <p>La fel conform cerințelor internaționale în cazul (la momentul) în care inspectorul aeronautic depistează încălcări care pot pune în pericol viața sau sănătatea oamenilor ori pot conduce la pagube materiale, el poate opri operarea aeronavei, indiferent de locul aflării acesteia. Chiar dacă el nu dispune la momentul respectiv de sarcini, aprobate de conducătorul Autorității.</p>
	<p>Nu se sustine. Inspectorul nu trebuie să aibă careva justificări scrise pentru a-și exercita atribuțiile funcționale. Conform cerințelor internaționale inspectorul aeronautic în exercitarea atribuțiilor sale anume trebuie să aibă acces nelimitat și necondiționat pe teritoriul și la obiectele care aparțin sau se află sub controlul agenților aeronautici.</p> <p>Atenționăm că după definiție inspector aeronautic – persoană împuternicită de Autoritate să efectueze inspecții aeronautice; inspecție aeronautică – acțiuni de</p>	

<p>Articolul 15. Revocarea (1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile va revoca certificatul în cazul în care:</p> <p>a) se vor depista date neautentice în documentele prezentate la eliberarea certificatului;</p> <p>b) deținătorul certificatului a fost radiat din registrul persoanelor juridice;</p> <p>c) se atestă nerespectarea a doua oară consecutiv a prescripțiilor inspectoriale privind lichidarea încălcărilor ce țin de condițiile ce au stat la baza eliberării certificatului;</p> <p>d) nu sînt achitate plățile de supraveghere mai mult de 6 luni;</p> <p>e) nu sînt înlăturate, în termenul stabilit, care nu poate depăși 6 luni, a circumstanțelor care au dus la suspendarea</p>	<p>nelimitat, necondiționat și fără formalități adiționale pe teritoriul și la obiectele care aparțin sau se află sub controlul agenților aeronautici”, propusă în proiectul codului, este foarte vastă și rezeșind din aceasta, Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate avea acces la orice obiect și la orice baza materială, chiar și cele nelegate de procesul de certificare, supraveghere sau siguranța zborurilor.</p>	<p>verificare a persoanelor fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile, a aeronavelor sau a componentelor lor în vederea stabilirii corespunderii acestora cu cerințele și standardele naționale și internaționale în domeniu.</p> <p>Prin urmare, inspectorul aeronautic nu verifică obiecte și baze materiale, nelegate de procesul de certificare, supraveghere sau siguranța zborurilor. El acționează în limita împuternicirilor (are domeniul său de inspectare în dependentă de calificare, atribuțiile funcționale etc.) acordate de Autoritate.</p> <p>Suplimentar, legislația în vigoare nu conține careva prevederi referitor la justificări în formă scrisă care să reglementeze situațiile date.</p>
<p>Articolul 15. Revocarea (1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile va revoca certificatul în cazul în care:</p> <p>a) se vor depista date neautentice în documentele prezentate la eliberarea certificatului;</p> <p>b) deținătorul certificatului a fost radiat din registrul persoanelor juridice;</p> <p>c) se atestă nerespectarea a doua oară consecutiv a prescripțiilor inspectoriale privind lichidarea încălcărilor ce țin de condițiile ce au stat la baza eliberării certificatului;</p> <p>d) nu sînt achitate plățile de supraveghere mai mult de 6 luni;</p> <p>e) nu sînt înlăturate, în termenul stabilit, care nu poate depăși 6 luni, a circumstanțelor care au dus la suspendarea</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Art. 15 alin. (1):</p> <p>- lit. c), pentru rigoarea reglementării, după cuvântul „inspectoriale” se va introduce cuvântul „aeronautice”, fiind, astfel, în unison cu terminologia utilizată la art.13;</p> <p><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></p> <p>Articolul 15: în <i>titlul</i> se introduce la final „certificatelor/autorizațiilor”; Se completează <i>titlul articolului pentru a exprima cu claritate conținutul acestuia la alineatul (1):</i> în <i>preambul</i> după cuvântul „certificatul” se completează cu „/autorizația”; la <i>litera a)</i> cuvintele „la eliberarea certificatului” se substituie cu textul</p>	<p><u>Se sustine.</u></p> <p><u>Se sustine.</u></p>

<p>temporară a certificatului.</p> <p>(2) Titularul certificatului este obligat, în decurs de 5 zile lucrătoare de la data adoptării deciziei de retragere sau revocare a certificatului, să depună la autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile originalul acestuia.</p>	<p>„autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile”;</p> <p><i>Temei servește prezentarea datelor neautentice nu numai la eliberarea certificatului, dar și în cadrul supravegherii continue.</i></p> <p>la litera b) se completează în final cu „și întreprinzătorilor individuali”;</p> <p><i>Completare</i></p> <p>alineatul (1) se completează cu litera „f” cu următorul cuprins:</p> <p>„f) se depistează efectuarea activităților la care dă dreptul certificatul în timpul suspendării acestuia.”;</p> <p><i>În timpul suspendării certificatului, originalul acestuia nu se întoarce autorității și rămâne la titular în original. Titularul poate să utilizeze în mod fraudulos acest fapt.</i></p> <p>la alineatul (2) cuvintele „retragere sau” se exclud.</p> <p><i>Retragere și revocare sunt sinonime. În tot textul Codului se utilizează „revocare”. Se propune utilizarea uniformizată a cuvântului „revocare”</i></p>	
<p>Articolul 16. Inspecții la platformă. Reținerea la sol</p> <p>(1) Inspecțiile la platformă se efectuează într-o manieră standardizată, stabilită în reglementările aeronautice civile.</p> <p>(2) Dacă în urma inspecției la platformă se constată sau există o bănuială rezonabilă că aeronava intenționează să efectueze un zbor fără ca operatorul să fi executat acțiunea corectivă corespunzătoare, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile notifică pilotul comandant/comandantul sau operatorul că aeronava nu are permisiunea de a începe zborul până la noi dispoziții și reține aeronava la sol.</p> <p>(3) În cazul în care aeronava este reținută la sol, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Art. 16 la alin. (2), precum și pe tot cuprinsul proiectului de lege se utilizează termenul „operator”, „operator aerian”, „operator de aerodrom”, „operatorii aerodromurilor din Republica Moldova”. Având în vedere, că art. 5 definește doar noțiunea de „operator” propunem revizuirea acestor termeni la fiecare caz invocat, precum și revizuirea noțiunii de „operator” din redacția art. 5.</p> <p><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u> <u>Articolul 16:</u></p>	<p>Se susține.</p> <p>la Art. 16 în toate cazurile după cuvântul „operator” în orice formă gramaticală se completează cu cuvântul „aerian”</p>

<p>domeniul aviației civile comunică în scris neconformitatea operatorului, solicitându-i acestuia să facă dovada acțiunilor corective întreprinse și informează imediat autoritatea competentă a statului operatorului și a statului în care este înmatriculată aeronava. În colaborare cu aceste autorități, se stabilesc condițiile necesare în care aeronava poate primi permisiunea de decolare.</p> <p>(4) Dacă neconformitatea afectează valabilitatea certificatului de navigabilitate a aeronavei, reținerea la sol este ridicată de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile numai în momentul în care operatorul face dovada că:</p> <p>a) se conformează cerințelor aplicabile;</p> <p>b) deține o autorizație de zbor sau un document echivalent emis de autoritatea competentă a statului de înmatriculare sau a statului operatorului în urma constatării că aeronava și restricțiile aferente corespunzătoare care compensează abaterile de la cerințe permit aeronavei să efectueze un zbor în condiții de siguranță;</p> <p>c) a obținut permisiunea țărilor terțe care vor fi survolate, dacă este cazul.</p> <p>(5) Prevederi detaliate privind inspecțiile la platformă și reținerea aeronavelor la sol se conțin în reglementări aeronautice civile.</p>	<p>în titlul după cuvântul „platformă” se introduce „a aeronavelor străine.”;</p> <p>la alineatul (1) textul „ , stabilită în reglementările aeronautice civile” se exclude;</p> <p><i>Alin. (5) din acest articol conține această prevedere.</i></p> <p>la alineatul (5) la final se completează cu „,aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile și documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile”.</p>	<p><u>Se sustine.</u></p>
<p>Articolul 17. Transferul responsabilităților de supraveghere continuă</p> <p>(1) În cazul unei aeronave înmatriculate într-un alt stat și operate de un operator aerian din Republica Moldova, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate încheia, conform Convenției de la Chicago și atribuțiilor ce îi revin prin prezentul Cod, acorduri bilaterale cu autoritățile aeronautice</p>	<p>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</p> <p>La articolul 17 alineatul (1) și (2) după cuvântul „conform” se introduce „articolului 83bis al”;</p> <p><i>Se face trimitere concretă la articolul din Convenție care reglementează transferul responsabilităților.</i></p>	<p><u>Se sustine.</u></p>

<p>din acel stat, prin care se preiau, în totalitate sau în parte, funcțiile și obligațiile ce revin statului de înmatriculare a aeronavei.</p> <p>(2) În cazul unei aeronave înmatriculate în Registrul aerian al Republicii Moldova și operate de un operator aerian dintr-un alt stat, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate încheia, conform Convenției de la Chicago și potrivit atribuțiilor ce îi revin prin prezentul Cod, acorduri bilaterale cu autoritățile aeronautice din acel stat prin care se transferă, în totalitate sau în parte, funcțiile și obligațiile ce revin statului de înmatriculare a aeronavei.</p> <p>(3) Acordurile de transfer de responsabilitate încheiate între statele parte la Convenția de la Chicago, în baza articolului 83bis al Convenției, se recunosc de Republica Moldova.</p>		
<p>Articolul 18. Excepții și derogări</p> <p>(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate acorda, în conformitate cu prevederile cadrului normativ național și internațional, excepții și derogări de la prevederile reglementărilor aeronautice civile sau standardului numai în cazurile când aceasta nu contravine normei legale aplicabile și numai în condițiile în care prin aceasta nu este afectată siguranța zborurilor, securitatea aeronautică sau interesul public.</p> <p>(2) Acordarea derogărilor/excepțiilor se efectuează în baza analizei riscurilor asociate. Procedura de acordare a derogărilor/excepțiilor este aprobată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Art. 18, pentru asigurarea unității terminologice, sugerăm a se revedeă sintagma „excepții și derogări”, fiindcă în titlu este indicat „excepții și derogări”, iar la alin. (2) – „derogări/excepții”.</p>	<p><u>Se susține.</u></p> <p>La alin. (2) sintagma „derogărilor/excepțiilor” în toate cazurile se modifică în „excepțiilor și derogărilor”</p>
<p>Capitolul IV NAVIGABILITATEA</p> <p>Articolul 19. Înmatricularea aeronavelor</p> <p>(1) Registrul aerian al Republicii Moldova este documentul administrativ în care sînt înmatriculate aeronavele civile</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Cap. IV, sugerăm expunerea denumirii acestuia în următoarea redacție: „Cerințe esențiale de navigabilitate”, fiind, astfel, în unison cu</p>	<p><u>Se susține.</u></p>

<p>aflate în proprietate sau, în baza unor aranjamente contractuale prevăzute de legislația civilă în vigoare, în posesia și folosința persoanelor fizice sau juridice din Republica Moldova.</p>	<p>terminologia utilizată la art. 20 alin. (1).</p> <p>Art. 19 alin. (1), cu referire la folosirea cuvintelor „aranjamente contractuale” relevăm, că Codul civil operează cu cuvintele „clauze contractuale”.</p>	<p>Se sustine. La alin. (1) sintagma „aranjamente contractuale” se modifică în „clauze contractuale”.</p>
<p>(2) O aeronava civilă poate fi înmatriculată în Registrul aerian numai dacă:</p>	<p>a) nu este înmatriculată în alt stat;</p> <p>b) posedă un certificat de tip valid, emis, acceptat sau validat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;</p> <p>c) posedă un certificat de navigabilitate de export valid.</p>	<p>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament Articolul 19: <i>alineatul (2) litera c)</i> se completează în final cu „sau alt document echivalent”;</p> <p><i>Se completează.</i></p>
<p>(3) Certificatul de înmatriculare emis de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile trebuie să conțină datele de identificare ale aeronavei civile, însemnul de naționalitate și de înmatriculare, datele de identificare a deținătorului și/sau a proprietarului. Inscriptionarea datelor de identificare pe aeronava civilă se efectuează în conformitate cu cerințele tehnice aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p>	<p>Anexa 8 la Convenția privind aviația civilă internațională „Navigabilitate”. Pct. 3.2.4 <i>Примечание. Некоторые Договаривающиеся государства содействуют переводу воздушного судна в реестр другого государства путем выдачи "экспортного сертификата летной годности" или документа с подобным названием.</i></p> <p>Doc.9760, 6.1.2 <i>При установлении процедур, упрощающих экспорт ВС или составных частей ВС, государства</i></p>	<p>Se sustine.</p>
<p>(4) Prin înmatricularea în Registrul aerian, aeronava respectivă capătă naționalitatea Republicii Moldova.</p>	<p><i>применяют различные наименования для экспортного документа, например "экспортный сертификат летной годности" или "сертификат летной годности для экспорта". Имея различные наименования, все такие удостоверения предназначены ...</i></p>	<p></p>
<p>(5) Certificatul de înmatriculare este document obligatoriu la bordul aeronavelor.</p>	<p><i>la alineatul (8) cuvântul „орегатиuni” se substituie cu cuvântul „drepturi”;</i></p> <p><i>Conform Codului civil Cartea a doua.</i></p>	<p></p>
<p>(6) Prin excepție de la prevederile alineatul (5), în cazul aeronavelor fără pilot la bord, certificatul de înmatriculare trebuie să se afle în permanență la persoana care asigură controlul de la distanță al aeronavei.</p>	<p><i>Prevederea respectivă completă este în alin. (11).</i></p>	<p></p>
<p>(7) Înmatricularea unei aeronave civile în Registrul aerian al Republicii Moldova și certificatul de înmatriculare nu constituie dovada deținerii legale sau a proprietății asupra aeronavei civile în nici o acțiune juridică în care deținerea</p>	<p><i>la alineatul (9) litera g)</i> textul „conform prevederilor stabilite în reglementări aeronautice civile” se exclude;</p>	<p></p>

<p>sau proprietatea aeronavei respective este în litigiu.</p> <p>(8) Actele de proprietate sau de transmitere a proprietății, de constituire de gaj sau a altor operațiuni reale care privesc o aeronavă civilă sînt reglementate de legislația națională și se înscriu în Registrul aerian.</p> <p>(9) O aeronavă se radiază din Registrul aerian al Republicii Moldova în următoarele situații:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) aeronava este transferată către autoritățile militare, vamale sau de poliție ale Republicii Moldova; b) aeronava a fost distrusă și nu poate fi restabilită; c) aeronava este declarată dispărută; d) aeronava este scoasă din folosință sau casată; e) operatorul aerian (titular al certificatului de înmatriculare), cu acordul proprietarului aeronavei, a depus o cerere de radiere a aeronavei; f) proprietarul aeronavei, cu notificarea operatorului aerian, a depus o cerere de radiere a aeronavei; g) este adoptată o decizie de radiere a comisiei formate în cadrul autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, conform prevederilor stabilite în reglementări aeronautice civile; h) lipsa certificatului de navigabilitate pentru o perioadă mai mare de 3 luni consecutive, cu excepția cazului în care aeronava este în proces de reparație și se află la producător sau la o altă întreprindere autorizată în modul corespunzător, dacă perioada nu depășește 2 ani consecutivi. <p>(10) În cazul solicitării înmatriculării în Registrul aerian a unui nou tip de aeronavă, costurile legate de instruirea personalului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile vor fi suportate de către solicitant. La înmatricularea ulterioară a aeronavelor de același tip în Registrul aerian, solicitanții</p>	<p>la alineatul (11) textul „reglementări aeronautice civile, aprobate de Guvern” se substituie cu textul „acte normative aprobate de Guvern, reglementări aeronautice civile aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile și documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile”;</p>
---	--

<p>ulteriori vor compensa costurile pentru instruirea personalului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p> <p>(11) Prevederile detaliate referitoare la înmatriculare, radiere și administrarea Registrului aerian al Republicii Moldova vor fi expuse în reglementări aeronautice civile aprobate de Guvern și documente tehnice subordonate, aprobate de autoritatea publică de reglementare în domeniul aviației civile.</p>		
<p>Articolul 20. Navigabilitatea</p> <p>(1) Aeronavele menționate la articolul 1 alineatul (2) literele (a), (b) și (c) se conformează cerințelor esențiale de navigabilitate din anexa nr.1 la prezentul Cod. Prin excepție de la acest alineat, aeronavele din anexa nr.2 la prezentul Cod se conformează cerințelor de navigabilitate stabilite în reglementările aeronautice civile.</p> <p>(2) Conformarea aeronavelor prevăzute la articolul 1 alineatul (2) litera (b), precum și a produselor, pieselor și echipamentelor instalate pe acestea se stabilește în conformitate cu următoarele dispoziții:</p> <p>a) produsele dețin un certificat de tip sau alt document echivalent, eliberat, recunoscut sau validat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile. Certificatul de tip și certificarea modificărilor aduse la respectivul certificat de tip, inclusiv certificatele de tip suplimentare, se eliberează în cazul în care solicitantul demonstrează că produsul se conformează unei baze de certificare de tip, stabilită pentru asigurarea conformării cu cerințele esențiale menționate la alineatul (1), și că produsul nu prezintă trăsături sau caracteristici care să îi afecteze siguranța în operare. Certificatul de tip se referă la produs, precum și la toate piesele și echipamentele instalate pe acesta;</p> <p>b) măsurile prevăzute la alineatul (5) pot defini o cerință de certificare în domeniul pieselor și al echipamentelor. Certificatele pentru piese și echipamente se eliberează atunci</p>	<p>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</p> <p>Articolul 20, alineatul (1) de completat cu sintagma: „Cerința de înregistrare și determinare a navigabilității nu se aplică aparatelor de zbor ultraușoare”;</p> <p>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</p> <p>Articolul 20: la <i>alineatul (2) litera a)</i> după cuvântul „eliberat” se introduce „acceptat.”; <i>alineatul (5)</i> se modifică și se expune în următoarea redacție: „(5) În vederea aplicării corespunzătoare a prevederilor prezentului articol, Guvernul aprobă acte normative, organul central de specialitate aprobă reglementări aeronautice civile, iar autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aprobă specificații de certificare și alte documente tehnice subordonate necesare.”;</p>	<p>Nu se susține.</p> <p>Modul de înregistrare a aparatelor de zbor ușoare și ultraușoare se va stabili prin acte normative subordonate. Evidența acestora este strict necesară.</p> <p>Se susține.</p>

cînd solicitantul a demonstrat că piesele și echipamentele sînt conforme cu specificațiile detaliate în materie de navigabilitate, instituite pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale menționate la alineatul (1);

c) o aeronavă este operată doar dacă posedă un certificat de navigabilitate valid, eliberat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a polițiilor în domeniul aviației civile. Certificatul se eliberează atunci cînd solicitantul demonstrează că aeronava este conformă cu proiectul de tip aprobat în certificatul său de tip și că documentele, inspecțiile și încercările relevante demonstrează că aeronava este în condiție de operare în siguranță. Acest certificat de navigabilitate rămîne valabil atît timp cît nu este suspendat, revocat sau anulat și atît timp cît aeronava este întreținută în conformitate cu cerințele esențiale din anexa nr.1 la prezentul Cod, precum și cu măsurile adoptate în temeiul alineatului (5);

d) organizațiile responsabile pentru întreținerea produselor, a pieselor și a echipamentelor demonstrează că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de privilegiile de care dispun. În afara unor dispoziții contrare, aceste capacități și mijloace sînt recunoscute prin emiterea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a polițiilor în domeniul aviației civile a unei aprobări organizației. În cadrul aprobării se specifică privilegiile acordate organizației autorizate și domeniul de aplicare al respectivei aprobări;

e) organizațiile responsabile pentru proiectarea și fabricarea produselor, pieselor și echipamentelor demonstrează că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de privilegiile de care dispun. În afara unor dispoziții contrare, aceste capacități și mijloace sînt recunoscute prin emiterea unei aprobări organizației. În cadrul aprobării se specifică privilegiile acordate organizației autorizate și domeniul de aplicare al respectivei

aprobări;

f) personalul responsabil cu punerea în serviciu a unui produs, a unei piese sau a unui echipament după întreținere trebuie să dețină un certificat al personalului de întreținere, eliberat, recunoscut sau validat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

g) capacitatea organizațiilor de instruirea personalului de întreținere de a-și asuma răspunderea legată de privilegiile de care dispun în privința eliberării certificatelor menționate la litera (f) se recunoaște prin emiterea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a unei aprobări.

(3) Aeronavele menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (a) și produsele, piesele și echipamentele montate în cadrul acestora respectă dispozițiile alineatului (2) literele (a), (b) și (e) din prezentul articol.

(4) Prin derogare de la alineatele (1) și (2):

a) se poate elibera un permis de zbor dacă se demonstrează că aeronava este în măsură să efectueze un zbor normal în condiții de siguranță deplină. Permisul de zbor se eliberează cu restricțiile corespunzătoare, în special pentru garantarea siguranței terților;

b) se poate elibera un certificat de navigabilitate restrictiv unei aeronave căreia nu i s-a eliberat un certificat de tip în conformitate cu dispozițiile de la alineatul (2) litera (a). În acest caz, se demonstrează că aeronava se conformează specificațiilor de navigabilitate specifice, iar existența unor abateri de la cerințele esențiale prevăzute la alineatul (1) nu afectează siguranța utilizării aeronavei pentru scopul vizat. Aeronavele care sînt eligibile pentru a obține astfel de certificate restrictive, precum și restricțiile privind utilizarea acestora se definesc conform măsurilor prevăzute la alineatul (5);

c) dacă numărul de aeronave de același tip care beneficiază

<p>de certificate de navigabilitate restrictive justifică acest lucru, se poate elibera un certificat de tip restrictiv și se poate stabili o bază de certificare de tip corespunzătoare.</p> <p>(5) În vederea aplicării corespunzătoare a prevederilor prezentului articol, Guvernul aprobă reglementări aeronautice civile, iar autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aprobă specificații de certificare și alte documente tehnice subordonate necesare.</p> <p>(6) La aprobarea actelor normative menționate în alineatul (5), Guvernul și autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile asigură că acestea:</p> <p>a) reflectă starea actuală a tehnicii și cele mai bune practici aplicate la nivel internațional în domeniul navigabilității;</p> <p>b) țin cont de experiența acumulată la nivel mondial în operarea aeronavelor, precum și de progresele tehnico-științifice;</p> <p>c) permit să se ia măsuri imediate în legătură cu cauzele constatate ale accidentelor și ale incidentelor grave;</p> <p>d) nu impun aeronavelor menționate la articolul 1 alineatul (3) litera (c) cerințe care ar fi incompatibile cu obligațiile care revin statelor membre ale Organizației Aviației Civile Internaționale.</p>		
<p>Capitolul V PROTECȚIA MEDIULUI</p> <p>Articolul 21. Protecția mediului</p> <p>(1) În sensul prezentului Cod, protecția mediului reunește toate activitățile ce au ca scop reducerea impactului aviației civile asupra mediului, datorat zgomotului produs de aeronavele civile, emisiilor motoarelor de aviație, substanțelor folosite în cadrul activităților aeronautice civile și reziduurilor rezultate în urma desfășurării acestor</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Art. 21 alin. (7) lit. g), pentru unitate în reglementarea actului normativ, sugerăm înserarea cuvântului „autorității” după cuvântul „dispoziția”.</p>	<p><u>Se sustine.</u> Alin. (7), lit. g) se redă în următoarea redacție: „g) aeronavele care aterizează din dispoziția autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și/sau a organului central de specialitate în domeniul apărării.”</p>

<p>activități.</p> <p>(2) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile stabilește, împreună cu organul central de specialitate din domeniul mediului, politici și reglementări specifice în domeniul protecției mediului.</p> <p>(3) În scopul protecției mediului, organul central de specialitate din domeniul aviației civile poate restricționa operarea aeronavelor civile pe aeroporturile din Republica Moldova sau în spațiul aerian național, în conformitate cu normele și procedurile aprobate de Guvern.</p> <p>(4) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile, în comun cu organul central de specialitate din domeniul mediului, stabilește acțiunile de protecție a mediului, care, în urma derulării activităților specifice, au un impact semnificativ asupra mediului înconjurător.</p> <p>(5) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile asigură procedura de evaluare a impactului asupra mediului a activităților planificate în domeniul aeronauticii civile și domenii conexe, în conformitate cu Legea nr. 86 din 29 mai 2014 cu privire la evaluarea impactului asupra mediului.</p> <p>(6) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile, la solicitarea operatorului aeroportului, poate aproba măsuri temporare și derogări ce permit operarea aeronavelor civile, care au impact semnificativ asupra mediului.</p> <p>(7) Prevederile alineatului (3) nu se aplică următoarelor categorii de aeronave civile:</p> <p>a) aeronavele de stat;</p> <p>b) aeronavele Republicii Moldova care execută misiuni oficiale, prezidențiale sau guvernamentale, iar în cazul celor străine, pe bază de reciprocitate;</p> <p>c) aeronavele ce operează în folosul Organizației Națiunilor Unite, Crucii Roșii și Semilunii Roșii;</p> <p>d) aeronavele civile care efectuează misiuni de căutare și de salvare ori care transportă personal sau materiale în cadrul</p>	<p>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament Articolul 21: la alineatul (3) textul „organul central de specialitate din domeniul aviației civile” se substituie cu textul „autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile” <i>Restricționarea operării anumitor aeronave va avea loc ca urmare a evaluării corespunderii stării tehnice a acestora la standardele internaționale, iar restricțiile se vor aplica în cazul în care aceste aeronave nu vor corespunde cerințelor privind emisiile de gaze, zgomot, etc. Stabilirea restricțiilor va avea la bază strict motive tehnice.</i></p> <p>DI Serghei Sîrbu, deputat în Parlament În capitolul V , Articolul 21, de a adăuga un punct suplimentar. Propunem următoarea redacție: „Organul central de specialitate din domeniul aviației civile în comun cu organul central de specialitate din domeniul mediului, la solicitarea operatorului aerodromului, poate aproba derogări care ar permite împușcarea faunei sălbatice pe teritoriul operatorului de aerodrom, în vederea asigurării siguranței traficului aerian și/sau în cazul existenței unui pericol real efectuării în siguranță, din punct de vedere a siguranței zborurilor, a operațiilor de decolare sau aterizare a aeronavelor. Pentru a compensa cheltuielile, din partea operatorilor aerodromurilor pentru asigurarea măsurilor de diminuare sau preîntâmpinare a pericolului cauzat de fauna sălbatică, se aplică taxa de asigurare a siguranței zborurilor, în conformitate cu Metodologia privind baza de calcul și aprobarea taxelor pentru serviciile aeroportuare</p>	<p>Se susține.</p> <p>Nu se susține. Conform Reg.139/2014, ADR.OPS.B.020 Reducerea riscului de impact cu animale sălbatice Operatorul de aerodrom trebuie: (a) să evalueze riscurile reprezentate de animalele sălbatice pe aerodrom și în vecinătatea acestuia; (b) să instituie mijloace și proceduri de reducere la minimum a riscului de coliziune între animalele sălbatice și aeronave, pe aerodrom; și nicidecum de împușcare. Reglementările europene în domeniul, în special, Regulamentul (CE) nr.216/2008, Anexa V a, prevăd că nu trebuie să se aducă atingere dispozițiilor naționale și internaționale privind protecția animalelor.</p>
--	--	--

<p>acestor misiuni;</p> <p>e) aeronavele care efectuează misiuni umanitare și de ajutorare urgentă;</p> <p>f) aeronavele care sînt nevoite să aterizeze din cauze tehnice, din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile sau a unor situații de forță majoră;</p> <p>g) aeronavele care aterizează din dispoziția administrației publice centrale de specialitate și/sau a organului central de specialitate în domeniul apărării.</p> <p>(8) În cazul apariției necesității minimizării efectelor nocive asupra sănătății umane și pentru menținerea calității zgomotului ambiental, operatorii aerodromurilor din Republica Moldova vor asigura efectuarea cartografierii acustice a zonei în care se află aerodromul, în baza cerințelor aprobate de Guvern, a actelor normative aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile în comun cu organul central de specialitate din domeniul mediului. Pentru acoperirea costurilor suportate de operatorii aerodromurilor pentru asigurarea măsurilor de atenuare sau prevenire a nivelului zgomot ambiental se aplică tariful pe zgomot ambiental aeroportuar, în conformitate cu Metodologia privind baza de calcul și aprobarea taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană aprobată de Guvern.</p> <p>(9) În baza rezultatelor obținute prin cartografierea acustică, operatorii aerodromurilor din Republica Moldova vor elabora hărțile acustice și planurile de acțiuni de diminuare a zgomotului și vor întreprinde măsurile necesare de planificare acustică.</p> <p>(10) Hărțile acustice, precum și planurile de acțiuni vor fi aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile, în vederea diminuării zgomotului și vor fi puse la dispoziția publicului, inclusiv prin intermediul tehnologiilor informaționale disponibile.</p>	<p>și de navigație aeriană aprobată de Guvern.”</p> <p>Existența unei justificări legale pentru efectuarea împușcării faunei sălbatice, în special a păsărilor, va oferi operatorului aerodromului o metodă efectivă de luptă cu fauna sălbatică, va spori semnificativ calitatea întregului complex de măsuri de descurăjare și dispersare, va diminua numărul impactelor dintre păsări și aeronave.</p> <p>Se propune alineat nou în următoarea redacție:</p> <p>„(..) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile, în comun cu organul central de specialitate din domeniul mediului, la solicitarea operatorului aerodromului, în vederea asigurării siguranței zborurilor și protecției mediului înconjurător, poate interzice organizarea depunerii autorizate a deșeurilor de uz casnic și de construcție în adiacența hotarelor aeroportului, precum și poate obliga lichidarea depunerilor neautorizate.”</p> <p>Existența unei justificări legale pentru închiderea/lichidarea gropilor de gunoi va spori eficiența colaborării dintre operatorul de aerodrom și primăriile comunelor, localizate lângă teritoriul aeroportului, va reduce semnificativ termenul de luare a deciziilor referitor la lichidarea gunoiștilor, precum și va diminua pericolul creat de faună și probabilitatea impactelor dintre păsări și aeronave.</p>	<p>Nu se susține.</p> <p>Această normă ar putea fi subiectul Legii cu privire la deșuri precum și Legilor ce reglementează competențele autorităților publice locale.</p>
--	--	--

<p>Capitolul VI PERSONALUL AERONAUTIC</p> <p>Articolul 22. Personalul aeronautic</p> <p>(1) Personalul aeronautic se compune din persoane fizice cu un grad satisfăcător de sănătate, avînd o pregătire specială, confirmată printr-un certificat eliberat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile în conformitate cu reglementările aeronautice civile în vigoare și cuprinde personalul aeronautic navigant și personal aeronautic nenavigant.</p> <p>(2) Personalul aeronautic navigant și cel nenavigant trebuie să dețină certificate valabile eliberate de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și certificate medicale valabile pentru operațiunea care trebuie efectuată, eliberate de examinatori de medicină aeronautică sau de centre de medicină aeronautică.</p> <p>(3) Cerințele esențiale privind autorizarea personalului aeronautic, precum și persoanelor și organizațiilor implicate în instruirea, testarea, verificarea și evaluarea medicală a acestora, inclusiv și a simulatoarelor de zbor se conțin în anexa nr.4 la prezentul Cod. Cerințele pentru personalul care operează aeronavele conținute în anexa nr.2 la prezentul Cod, sînt aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</p> <p>(4) Cerințele și procedura de autorizare a personalului aeronautic se stabilește de Guvern prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate.</p>	<p>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament Articolul 22, alineatul (3) de completat cu sintagma: „Autorizarea personalului aeronautic nu se aplică piloților aparatelor de zbor ultraușoare”;</p> <p>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament Articolul 22: <i>la alineatul (1) textul „în conformitate cu reglementările aeronautice civile în vigoare” se exclude;</i> <i>Alin. (4) din prezentul articol conține prevederea mai detaliată.</i> <i>la alineatul (2) după textul „aviației civile și” se introduce „, după caz,, iar textul „pentru operațiunea care trebuie efectuată” se exclude;</i> <i>Conform cerințelor internaționale certificatele medicale de clasa 1, clasa 2, clasa 3 (în dependență de categoria personalului navigant) se eliberează de examinatori de medicină aeronautică sau de centre de medicină aeronautică nenavigant cerințe privind certificarea medicală sunt doar pentru controlorii de trafic aerian (clasa 3). Astfel de categorii de examinare medicală ca avize medicale eliberate de examinatori de medicină aeronautică sau de centre de medicină aeronautică nu există.</i> <i>la alineatul (4) cuvîntul „Guvern” se înlocuiește cu „organul central de specialitate în domeniul aviației civile”.</i></p>	<p>Nu se susține. Prevederile privind autorizarea personalului aeronautic antrenat în utilizarea și mentenanța aeronavelor ce se conțin în anexa nr.2 inclusiv cele ușoare și ultraușoare va fi reglementată prin acte normative subordonate.</p> <p>Se susține.</p> <p>:</p>
<p>Articolul 23. Echipajul aeronavei civile</p> <p>Personalul aeronautic navigant este constituit din echipajul de zbor (piloți, ingineri naviganți) și echipajul de cabină.</p> <p>Echipajul aeronavei civile este constituit din personal</p>	<p>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament Titlul articolului 23 se modifică și va avea următorul cuprins: „Articolul 23. Personal aeronautic navigant”</p>	<p>Se susține.</p>

<p>certificat, care desfășoară activități la bord în conformitate cu regulamentele specifice aplicabile.</p> <p>Membrii echipajului aeronavei au obligația ca, pe întreaga perioadă a misiunii de zbor, să aibă asupra lor documentele de certificare individuale obligatorii prevăzute de regulamentele specifice aplicabile.</p> <p>Echipajul se află în subordinea comandantului de aeronavă civilă.</p>	<p><i>Schimbarea titlului articolului pentru a asigura corespunderea acestuia conținutului</i></p>	
<p>Articolul 24 Comandantul aeronavei</p> <p>(1) Comandantul aeronavei civile este desemnat de operatorul aerian, pentru fiecare zbor, cu excepția cazului în care prin reglementări specifice, se prevede altfel.</p> <p>(2) Funcția de comandant de aeronavă civilă este îndeplinită de pilotul comandant, certificat pentru categoria, clasa sau tipul aeronavei civile respective și avînd autorizația corespunzătoare în termen de valabilitate.</p> <p>(3) Persoana care îndeplinește condițiile prevăzute la alineatul (5) are funcția de comandant de aeronavă din momentul începerii misiunii de zbor și pînă în momentul terminării acesteia.</p> <p>(4) Comandantul aeronavei civile care remorchează alte aeronave este comandantul acestora pînă la declanșarea lor.</p> <p>(5) Comandantul aeronavei civile răspunde de pregătirea și executarea în siguranță a fiecărui zbor, precum și de comportamentul și disciplina echipajului la bord și la sol, cu respectarea prevederilor prezentului Cod, a reglementărilor aeronautice civile aprobate de Guvern, și altor documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p> <p>(6) Comandantul aeronavei refuză decolarea atunci cînd constată nereguli în legătură cu îndeplinirea sarcinilor ce îi revin, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.</p> <p>(7) În timpul misiunii sale de zbor, comandantul de aeronavă civilă poate delega atribuții, dar nu poate să își delege responsabilitățile.</p> <p>(8) În cazul în care acesta este împiedicat, din orice cauză, în cursul zborului sau la sol, să își îndeplinească funcția, în lipsa desemnării prealabile a unei alte persoane pentru a-l</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Art. 24:</p> <p>- întru consecutivitatea reglementării materiei, recomandăm plasarea alin. (14) după alin. (4);</p> <p><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></p> <p>Articolul 24:</p> <p>la alineatul (3) cuvintele „îndeplinește condițiile” se substituie cu „este responsabil pentru cele”</p> <p>la alineatul (5) cuvintele „Guvern,” se înlocuiește cu „organul central de specialitate în domeniul aviației civile”;</p> <p>la alineatul (14) textul „alineatelor (2)-(4)” se substituie cu „alineatului (2) – (3)”;</p>	<p><u>Se susține.</u></p> <p><u>Se susține.</u></p>

<p>înlocui, funcția de comandant de aeronavă civilă va fi exercitată de unul dintre ceilalți membri ai echipajului de zbor, în ordinea stabilită prin reglementările specifice aplicabile.</p> <p>(9) Comandantul unei aeronave civile aflate în zbor are autoritatea asupra întregului personal aeronautic civil la bord.</p> <p>(10) Indicațiile date de comandantul de aeronavă civilă în timpul zborului, în scopul asigurării siguranței zborului, sînt obligatorii pentru toate persoanele aflate la bord.</p> <p>(11) Comandantul de aeronavă civilă poate debarca orice membru al echipajului și orice pasager la o escală intermediară, pentru motive determinate de siguranța zborului și de păstrare a ordinii în aeronava civilă.</p> <p>(12) În caz de pericol, comandantul de aeronavă civilă va lua măsurile necesare pentru salvarea pasagerilor, a echipajului, a încărcăturii, precum și a aeronavei.</p> <p>(13) În cazul unui accident, comandantul de aeronavă civilă își menține toate împuternicirile pînă în momentul cînd autoritatea competentă îl eliberează de atribuțiile ce îi revin în legătură cu operarea aeronavei.</p> <p>(14) Prin derogare de la prevederile alineatelor (2) - (4), operatorul poate desemna în funcția de comandant de aeronavă civilă și o altă persoană decît pilotul comandant.</p> <p>(15) Obligațiile și responsabilitățile pentru executarea misiunii de zbor se împart între comandantul de aeronavă civilă și pilotul comandant, după cum urmează:</p> <p>a) pilotul comandant poartă răspundere, de la începerea și pînă la finalizarea operațiunii de zbor cu aeronava civilă, de conducerea tehnică și de siguranța aeronavei și poate întreprinde orice măsură pentru realizarea siguranței zborului;</p> <p>b) comandantul de aeronavă răspunde, în conformitate cu dispozițiile prezentului Cod, de executarea misiunii de zbor în bune condiții, pentru toate celelalte aspecte care nu privesc conducerea tehnică și operarea în siguranță a aeronavei.</p>		
<p>Articolul 25. Personalul aeronautic nenavigant (1) Personalul aeronautic nenavigant cuprinde:</p>	<p>DI Serghei Sîrbu, deputat în Parlament Propunem excluderea lit.b) și d) din alin.(1).</p>	<p>Nu se sustine. Regulamentul 216/2008 stabilește clar</p>

<p>a) controlorii de trafic aerian;</p> <p>b) personalul tehnic calificat care lucrează direct la proiectarea, certificarea, fabricația, inspecția, întreținerea, reparația și operarea tehnicii aeronautice;</p> <p>c) dispeceri operațiuni de zbor;</p> <p>d) personalul de aerodrom care execută activități cu impact asupra siguranței zborurilor;</p> <p>e) personalul care furnizează sau exercită alte servicii de navigație aeriană, altul decât cel prevăzut la lit. a);</p> <p>f) personalul tehnic-ingineresc, care asigură întreținerea și repararea mijloacelor de navigație aeriană aflate la sol și a celor necesare serviciilor de dirijare, control și informare aeronautică și meteorologică a zborurilor, precum și a telecomunicațiilor aeronautice.</p> <p>(2) Personalul aeronautic nenavigant trebuie să corespundă, după caz, cerințelor esențiale conținute în anexa nr.5 la prezentul Cod și să dețină certificate valabile eliberate de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și, după caz, certificate medicale sau avize medicale valabile, eliberate în conformitate cu prevederile reglementărilor aeronautice civile.</p>	<p>Personalul, indicat în acest punct nu este inclus în anexa nr.5 la prezentul cod.</p>	<p>domeniul de aplicare, art.1, lit.a) – f). La fel și proiectul Codului, art.1) lit.a) – i).</p> <p>La fel, conform Regulamentului 139/2014 care urmează a fi aprobat de Guvern, punctul ADR.OR.D.005 Sistemul de management</p> <p>a) Operatorul de aerodrom implementează și menține un sistem de management care să cuprindă un sistem de management al siguranței care include:</p> <p>7) un program de pregătire în domeniul siguranței care să garanteze că personalul implicat în operare, în salvare și lupta împotriva incendiilor, în mentenanța și în managementul aerodromului este pregătit și competent pentru a executa sarcinile din cadrul sistemului de management al siguranței.</p>
<p>Capitolul VII OPERAȚIUNILE DE ZBOR</p> <p>Articolul 26. Operațiunile aeriene civile</p> <p>Orice zbor al unei aeronave civile trebuie executat astfel încât să se asigure siguranța aeronavei, a pasagerilor și a echipajului, a altor aeronave, precum și securitatea persoanelor și bunurilor aflate la sol.</p> <p>Decolarea și aterizarea aeronavelor civile se efectuează pe aerodromuri certificate, precum și pe alte terenuri sau suprafețe de apă, în condițiile stabilite prin hotărâre de Guvern.</p> <p>Operațiunile aeriene civile care pot fi efectuate pe teritoriul Republicii Moldova se clasifică astfel:</p> <p>a) operațiuni de transport aerian comercial;</p> <p>b) operațiuni necomerciale (aviație generală);</p> <p>c) operațiuni comerciale specializate (lucru aerian).</p>	<p>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament Articolul 26, alineatul (2) va avea următoarea redacție:</p> <p>(2) Decolarea și aterizarea aeronavelor civile se efectuează pe aerodromuri certificate și necertificate, precum și pe alte terenuri sau suprafețe de apă, în conformitate cu cerințele tehnice pentru fiecare aeronavă sau aparat de zbor ultraușor.</p> <p>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament Articolul 26:</p> <p>la alineatul (2) după cuvântul „certificate” se introduce „și/sau înregistrate, heliporturi”;</p> <p>la alineatul (3) textul „care pot fi efectuate pe teritoriul Republicii Moldova” se exclude;</p> <p><i>Operațiunile aeriene civile pot fi efectuate de</i></p>	<p>Nu se sustine. Este o normă prea detaliată pentru includerea în Cod. Conform proiectului Codului criterele și condițiile detaliate vor fi aprobate prin Hotărâre de guvern.</p> <p>Se sustine.</p>

<p>Răspunderea operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave care efectuează operațiuni aeriene civile pentru daunele cauzate pasagerilor, bagajelor, mărfurilor, poștei și terțelor părți, precum și cerințe minime de asigurare pentru acoperirea corespunzătoare a răspunderii se stabilesc printr-o lege specială.</p>	<p><i>operatorii naționali nu numai pe teritoriul Republicii Moldova se completează cu alineatul (5) cu următorul cuprins:</i></p> <p>„(5) Operațiunile aeriene civile menționate la alineatul (3) se conformează, după caz, cerințelor esențiale referitoare la operațiuni de zbor prevăzute în anexa nr.3 și, dacă este cazul, în anexa nr.5 la prezentul Cod.”;</p>
<p>Articolul 27. Operațiunile de transport aerian comercial</p> <p>(1) Operațiunile de transport aerian comercial sînt transporturile de pasageri, bagajele, mărfurile și/sau poșta, efectuate pe baze comerciale, prin curse regulate sau neregulate, de către operatorii aerieni.</p> <p>(2) Operatorii aerieni pot efectua transport aerian comercial numai în condițiile deținerii unui certificat de operator aerian și autorizației eliberate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p> <p>(3) Operarea aeronavelor menționate la articolul 1 alineatul (2) literele (b) și (c) se conformează cerințelor esențiale referitoare la operațiuni prevăzute în anexa nr.3 și, dacă este cazul, în anexa nr.5 la prezentul Cod.</p> <p>(4) Operatorii care efectuează operațiuni comerciale demonstrează capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de privilegiile de care dispun. Aceste capacități și mijloace se recunosc prin eliberarea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a unui certificat de operator aerian. Certificatul specifică privilegiile acordate operatorului și sfera operațiunilor.</p> <p>(5) Operațiunile de transport aerian comercial se execută pe bază de contract de transport încheiat între transportatorul aerian și beneficiarul transportului.</p> <p>(6) Prin contractul de transport aerian, operatorul aerian se obligă să transporte la destinație pasagerii, bagajele, marfa și/sau poșta, iar beneficiarul să achite prețul transportului.</p>	<p><u>Se sustine.</u></p> <p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Art. 27 alin. (5), pentru un spor de rigoare normativă, sintagma „contract de transport” recomandăm a fi substituită cu sintagma „contract de transport aerian”, fiind astfel, în unison cu terminologia utilizată la alin. (6).</p> <p><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u></p> <p><u>Articolul 27:</u></p> <p><u>alineatul (3)</u> se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>„(3) Operațiunile de transport aerian comercial se conformează cerințelor esențiale referitoare la operațiuni prevăzute în anexa nr.3 și, dacă este cazul, în anexa nr.5 la prezentul Cod”;</p> <p><i>Pentru aducerea în concordanță a normei cu conținutul anexelor la Cod</i></p> <p><u>la alineatul (4)</u> cuvântul „comerciale” se substituie cu „de transport aerian comercial”;</p>

<p>Asupra contractului de transport aerian se aplică legislația civilă în partea în care nu este reglementat de tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte și alte acte normative speciale.</p>	
<p>Articolul 30. Autorizarea operațiunilor de transport aerian comercial</p> <p>(1) Operatorii aeriieni din Republica Moldova pot efectua operațiuni de transport aerian comercial pe rute interne sau internaționale, prin curse regulate sau neregulate, numai în condițiile deținerii unui certificat de operator aerian în termen de valabilitate eliberat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p> <p>(2) Transporturile aeriene internaționale de pasageri, bagaje, mărfuri și poștă sînt supuse acordurilor și convențiilor internaționale în domeniul transporturilor aeriene la care Republica Moldova este parte.</p> <p>(3) Operatorii aeriieni ai Republicii Moldova, cu condiția respectării prevederilor articolului 27, controlul efectiv asupra cărora este exercitat de Moldova și/sau cetățeni ai acesteia, sau în cazurile speciale prevăzute de tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte, operatorii aeriieni ai altor state, au dreptul de a exercita servicii aeriene internaționale dintre teritoriul Republicii Moldova și alte state, fără anumite limitări de capacități, frecvențe de zbor, destinații, aeronave, dacă în tratatele internaționale la care Republica Moldova nu este prevăzut altfel.</p> <p>(4) Operatorul aerian al Republicii Moldova care are sediul în Republica Moldova și/sau controlul efectiv asupra căruia este exercitat de Republica Moldova și/sau cetățeni ai acesteia are dreptul de a exercita servicii aeriene internaționale regulate dintre teritoriul Republicii Moldova și alte state decît cele indicate la alineatul (2), în baza autorizației de operare a rutei emise de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor din</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Art. 30: - alin. (3), pentru un spor de claritate în exprimare, sugerăm revederea cuvintelor „cetățeni ai acesteia”. De asemenea, propunem substituirea sintagmei „Moldova” cu sintagma „Republica Moldova”.</p> <p>- alin. (4) se utilizează termenul „autorizație de operare a rutei”, iar la alin. (7) - „autorizație de operare”, fapt ce impune revederea acestor termeni.</p> <p><u>Se susține.</u></p> <p>La alin. (3) sintagma „exercitat de Moldova și/sau cetățenii acesteia” se înlocuiește cu sintagma „exercitat de Republica Moldova și/sau cetățenii Republicii Moldova”</p> <p><u>Se susține.</u></p> <p>La art.30, alin.(7) se propune de completat sintagma „autorizație de operare” cu sintagma „a rutei”.</p>

domeniul aviației civile cu condiția că satisface următoarele cerințe minime:

a) sediul principal se află în Republica Moldova;

b) în cazul rutelor cu drepturi limitate este desemnat de către organul central de specialitate din domeniul aviației civile, în conformitate cu acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte.

(5) În cazul în care operatorul aerian al Republicii Moldova cere desemnarea pe o rută cu drepturi limitate de trafic, distribuirea drepturilor de trafic între operatorii aeriени se efectuează pe bază de concurs în condițiile prevăzute de Guvern.

(6) Operatorul aerian al Republicii Moldova care operează o rută regulată poate opera curse aeriene pe aceeași rută, cu aeronave închiriate în sistem „wet lease”, cu condiția obținerii unei aprobări prealabile din partea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor din domeniul aviației civile, în baza unui Regulament aprobat de Guvern.

(7) Un operator aerian străin, altul decât cel indicat la alineatul (2), poate efectua serviciu aerian regulat înspre și dinspre teritoriul Republicii Moldova în baza unei autorizații de operare emise de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor din domeniul aviației civile în conformitate cu acordul internațional la care Republica Moldova este parte sau în interes public, conform condițiilor aprobate Guvern.

(8) Autorizația de operare poate fi suspendată sau revocată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor din domeniul aviației civile dacă operatorul aerian nu respectă cerințele în baza cărora aceasta a fost eliberată, în condițiile prezentului Cod.

(9) Operatorii aeriени străini, alți decât cei indicați la alineatul (2) au dreptul de a exercita servicii aeriene internaționale neregulate (se admit liber pe teritoriul Republicii Moldova, în scopul îmbarcării sau debarcării traficului), între Republica Moldova și alte state decât cele indicate la alineatul (2) al prezentului articol, fără impunerea

<p>reglementărilor, conform condițiilor aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile.</p> <p>(10) Operatorii aerieni străini, alții decât cei indicați la alineatul (2) al prezentului articol, exercită servicii aeriene internaționale neregulate între Republica Moldova și alte state decât cele indicate la alineatul (2) al prezentului articol, în baza permisiunii de zbor emise de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor din domeniul aviației civile, conform condițiilor aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile.</p> <p>(11) Condiții privind eliberarea autorizației pentru operațiunile de transport aerian comercial se stabilesc în conformitate cu prevederile articolului 4 alineatul (6) din prezentul Cod.</p>		<p>reglementărilor, conform condițiilor aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile.</p> <p>(10) Operatorii aerieni străini, alții decât cei indicați la alineatul (2) al prezentului articol, exercită servicii aeriene internaționale neregulate între Republica Moldova și alte state decât cele indicate la alineatul (2) al prezentului articol, în baza permisiunii de zbor emise de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor din domeniul aviației civile, conform condițiilor aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile.</p> <p>(11) Condiții privind eliberarea autorizației pentru operațiunile de transport aerian comercial se stabilesc în conformitate cu prevederile articolului 4 alineatul (6) din prezentul Cod.</p> <p>Articolul 31. Operațiunile necomerciale (aviație generală)</p> <p>(1) Operațiunile necomerciale (aviație generală) cuprind:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) transporturile aeriene în interes propriu și operațiunile necomerciale specializate; b) zborurile în interes propriu; c) zborurile particulare; d) zborurile-școală; e) zborurile de competiție, demonstrații de zbor, introductive, lansări cu parașuta, remorcări ale planoarelor sau zborurile acrobatice. <p>(2) Operatorii implicați în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate demonstrează capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de operarea aeronavelor în cauză.</p> <p>(3) Transporturile aeriene în interes propriu și operațiunile necomerciale specializate prezintă operațiunile necomerciale executate de o persoană juridică, fără perceperea unui tarif sau a echivalentului acestuia în bunuri ori servicii, utilizându-se aeronave civile proprii sau închiriate, care constituie accesoriul unei alte activități</p>
<p>Nu se sustine.</p> <p>Noțiunea de „aeronavă complexă”, are o definiție consacrată în regulamentul 216/2006, iar cerințele detaliate privind aceste aeronave vor fi stabilite în acte normative subordonate.</p> <p>Demonstrarea capacității și mijloacelor necesare reprezintă niște condiții necesare nu doar în cadrul certificării dar și menținerii acestora urmare a procesului de certificare.</p>	<p>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</p> <p>Articolul 31, alineatul (2) – se abrogă;</p> <p>La articolul 31, se propune abrogarea alineatului (2). Alineatul articolului conține o definiție incertă „aeronave complexe”, necunoscută în practica internațională. De asemenea, condiția „demonstrează capacitatea” nu se include în condițiile standarde de examinare a personalului de zbor. Astfel, oricare aeronavă poate fi considerată ca fiind complexă și acest lucru poate fi folosit ca pîrghie pentru șantaj și speculații. În legătură cu activitatea comercială ce ține de condiția de demonstrare a profesionalismului, acesta este inclusă în condițiile certificării. Dar pentru zborurile necomerciale Codul nu ar trebui să prezinte obstacole.</p>	<p>Nu se sustine.</p> <p>Articolul 31, alineatul (9) – se abrogă;</p> <p>La articolul 31, se propune abrogarea alineatului (9), deoarece zborurile în spațiul aerian se efectuează în baza convențiilor internaționale și reglementărilor aeronautice. Cererea pentru efectuarea zborului este necesară doar pentru utilizarea spațiului aerian controlat, dar în cel</p>
<p>Nu se sustine.</p> <p>Articolul 31, alineatul (9) nu se referă la clasa G (spațiu aerian necontrolat), ci la întreg spațiul aerian.</p>		

<p>economice executate de persoana respectivă, beneficiarul transportului.</p> <p>(4) Zborurile în interes propriu reprezintă operațiunile necomerciale, altele decât transporturile în interes propriu și operațiunile necomerciale specializate, efectuate de persoane fizice sau juridice, cu aeronave civile proprii sau închiriate, pentru și în susținerea necesităților activităților proprii, fără obținerea de beneficii economice. Zborurile în interes propriu includ și zborurile efectuate exclusiv în scop sportiv.</p> <p>(5) Zborurile particulare reprezintă operațiunile necomerciale efectuate de deținătorii de aeronave civile, persoane fizice, exclusiv în scop necomercial.</p> <p>(6) Zborurile-școală reprezintă operațiunile aeriene civile organizate de persoane fizice sau juridice în scopul pregătirii personalului aeronautic civil navigator.</p> <p>(7) Zborurile de competiție, demonstrații de zbor, introductive, lansări cu parașuta, remorcări ale planoarelor sau zborurile acrobactice reprezintă operațiunile necomerciale efectuate de deținătorii de aeronave civile, persoane fizice, exclusiv în scop necomercial.</p> <p>(8) Zborurile menționate la alineatele (6) și (7) efectuate în scop comercial trebuie să fie autorizate conform prevederilor articolului 32 alineatul (2).</p> <p>(9) Persoanele fizice și juridice, inclusiv cele străine, care intenționează să efectueze operațiuni necomerciale (aviație generală) pe teritoriul Republicii Moldova trebuie să prezinte către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile o declarație înainte de începerea operațiunilor.</p> <p>(10) Prevederile speciale privind operațiunile necomerciale (aviație generală) se stabilesc prin reglementări aeronautice civile aprobate de Guvern și prin documente tehnice subordonate, aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației</p>	<p>necontrolat (de clasa G) zborurile aviației se efectuează fără careva cereri sau autorizații, solicitarea cărora contravine prevederilor IKAO.</p> <p><u>Direcția generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Art. 31 alin. (7), cuvintele „exclusiv în scop necomercial” sugerăm a fi excluse pe motiv că scopul necomercial rezultă din sintagma „operațiuni necomerciale” utilizată la acest alineat. De altfel, se poate rezuma, că alin. (8) constituie o derogare de la alin. (6) și alin. (7) prin stipularea sintagmei „efectuate în scop comercial”? Din considerentul, că acest articol reglementează operațiunile necomerciale, iar operațiunile comerciale sunt reglementate la art. 32, sugerăm excluderea alin. (8) din conținutul art. 31 și plasarea acestuia la art. 32.</p>	<p><u>Nu se susține.</u> Art. 31 alin. (7) enumeră tipurile de zboruri efectuate exclusiv în scop necomercial, dar care pot fi însă efectuate și în scopuri comerciale, după cum stabilește alin.(8) și în cazul în care sunt efectuate în scop comercial, acestea trebuie autorizate în conformitate cu prevederile documentelor normative subordonate.</p>
<p><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u> La articolul 31 alineatul (10) cuvântul „Guvern” se înlocuiește cu „organul central de specialitate în domeniul aviației civile”;</p> <p><u>DI Serghei Sîrbu, deputat în Parlament</u> Propunem alineatul (6) de expus în următoarea variantă: „(6) Zborurile-școală reprezintă operațiunile aeriene civile organizate de persoane fizice sau juridice în scopul pregătirii personalului aeronautic civil navigator, avînd un caracter necomercial.”</p>	<p><u>Se susține.</u></p>	<p><u>Nu se susține.</u> Denumirea articolului este – Operațiunile necomerciale</p>

<p>civile</p> <p>Articolul 32. Operațiunile comerciale specializate (lucru aerian)</p> <p>(1) Operațiunile comerciale specializate (lucru aerian) sînt operațiunile aeriene, altele decît transportul aerian comercial, în cadrul cărora aeronava este utilizată pentru activități specializate din domeniul precum agricultură, silvicultură, construcții, fotografie, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană etc.</p> <p>(2) Operatorii aerieni care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale specializate trebuie să obțină o autorizație de operator aerian, eliberată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p> <p>(3) Prevederile specifice privind operațiunile comerciale specializate, precum și modul și condițiile de autorizare a acestora se stabilesc de Guvern în reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile în documente tehnice subordonate.</p>	<p>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament Articolul 32, alineatul (4) de completat cu sintagma: „Operațiunile comerciale realizate de către piloții aparatelor de zbor ultraușoare nu sunt supuse reglementării speciale din partea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile”;</p> <p>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament La articolul 32 alineatul (3) cuîntul „Guvern” se înlocuiește cu „organul central de specialitate în domeniul aviației civile”;</p>	<p>Nu se susține. Toate operațiunile comerciale sunt supuse autorizării (AOA).</p> <p>Se susține.</p>
<p>Articolul 33. Alte zboruri</p> <p>(1) Zborurile aeronavelor din anexa nr.2 la prezentul Cod pot fi efectuate fără permisiunea prealabilă a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile doar în zonele special rezervate.</p> <p>(2) Prevederile detaliate privind zborurile aeronavelor menționate în anexa nr. 2 la prezentul Cod se stabilesc în reglementări aeronautice civile aprobate de Guvern, și în alte documente tehnice aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p>	<p>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament Articolul 33: alineatul (2) se expune în nouă redacție cu următorul conținut: „(2) Prevederile privind zborurile aeronavelor menționate în anexa nr. 2 la prezentul Cod se stabilesc în acte normative aprobate de Guvern, reglementări aeronautice civile aprobate de organul central de specialitate și în alte documente tehnice aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.”</p>	<p>Se susține.</p>
<p>Articolul 34. Reglementări speciale</p> <p>(1) În vederea aplicării corespunzătoare a prevederilor prezentului capitol, Guvernul aprobă acte normative, reglementări aeronautice civile, iar autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul</p>	<p>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament Articolul 34, <i>la alineatul (1) după cuvintele</i> „acte normative” <i>se completează cu textul</i> „, organul central de specialitate în domeniul aviației civile aprobă”;</p>	<p>Se susține.</p>

<p>aviației civile aprobă cerințe tehnice și alte acte tehnice subordonate necesare.</p> <p>(2) La adoptarea actelor normative menționate la alineatul (1), Guvernul și autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile asigură că acestea:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) reflectă starea actuală a tehnicii și bunele practici aplicate la nivel internațional în domeniul operațiunilor aeriene; b) definesc tipurile de operațiuni și iau în considerare cerințele aferente și demonstrațiile de conformitate proporțional cu complexitatea operațiunilor și cu riscul respectiv; c) țin cont de experiența acumulată la nivel mondial în operarea aeronavelor, precum și de progresele tehnico-științifice; d) se bazează pe o evaluare a riscului și sînt proporționale cu amploarea și domeniul operațiunii; e) permit să se ia măsuri imediate cu privire la cauzele dovedite ale accidentelor și incidentelor grave; f) nu impun aeronavelor menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c) cerințe care ar fi incompatibile cu obligațiile ce le revin statelor membre în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale; g) iau în considerare aspectele privind siguranța referitoare la managementul traficului aerian/serviciile de navigație aeriană. 	<p>Capitolul VIII AERODROMURI, AEROPORTURI ȘI HELIPORTURI</p> <p>Articolul 35. Certificarea și exploatarea aerodromurilor</p> <p>(1) Aerodromurile civile pot fi proprietate publică sau proprietate privată, deschise ori închise utilizării publice, precum și deschise ori închise traficului aerian internațional.</p> <p>(2) Aerodromurile, inclusiv echipamentele acestora, amplasate pe teritoriul Republicii Moldova, deschise publicului și antrenate în operațiuni de transport</p>
	<p>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</p> <p>În articolul 35, alineatul (2) de exclus sintagma „activități de lucru aerian pe bază comercială”, La articolul 35, în alineatul (2) se propune excluderea sintagmei „activități de lucru aerian pe bază comercială”, deoarece activitățile de lucru aerian pe bază comercială presupun o mulțime de servicii, inclusiv lansările parașutiștilor, operațiuni în domeniul agriculturii. Dacă păstrăm acest alineat, atunci</p>
	<p>Nu se sustine.</p> <p>Certificarea aeroportului internațional Chișinău se va face în conformitate cu regulamentul european 139/2014. Aeroportul de la Vadul lui Vodă nu cade sub incidența regulamentului respectiv. Pentru astfel de aerodromuri/terenuri de decolare/aterizare a aeronavelor ușoare se vor prevedea/elabora acte normative subordonate cu cerințe de</p>

<p>aerian comercial și activități de lucru aerian pe bază comercială pot fi operate doar dacă au fost înregistrate și certificate de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, dacă nu e menționat altfel expres în lege, și trebuie să corespundă cerințelor esențiale stabilite în anexa nr.6 la prezentul Cod.</p>	<p>activitatea respectivă va fi efectuată doar de către Aeroportul Internațional Chișinău. Certificarea aerodromului Vadul lui Vodă sau a oricărui teren care poate fi utilizat în calitate de pistă de decolare, inclusiv a celor private, în practică nu este posibil de realizat.</p>	<p>certificare/înregistrare asigurând și aerodromurilor mai mici simplificate, dezvoltarea</p>
<p>(3) Aerodromurile de pe care se efectuează zboruri internaționale, indiferent de condițiile specificate în alineatul (2) al prezentului articol, se certifică în mod obligatoriu în conformitate cu cerințele esențiale stabilite în anexa nr.6 la prezentul Cod.</p>	<p>Articolul 35, alineatul (4) va avea următoarea redacție:</p>	
<p>(4) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile înregistrează toate aerodromurile civile menționate în alineatul (2) și terenurile pentru decolare/aterizare a aeronavelor ușoare și a aparatelor de zbor ultraușoare situate pe teritoriul Republicii Moldova și ține Registrul aerodromurilor/ aeroporturilor civile, heliporturilor și terenurilor pentru decolare/aterizare a aeronavelor ușoare și a aparatelor de zbor ultraușoare. Nu sînt supuse certificării, dar se înregistrează terenurile, în scopuri necomerciale, pentru decolare/aterizare a aeronavelor ușoare sau ultraușoare destinate utilizării în timp de zi după regulile de zbor la vedere.</p>	<p>(4) Aerodromurile, terenurile pentru decolare/aterizare a aeronavelor ușoare, deschise utilizării publicului și antrenate în operațiuni de transport aerian comercial specializat sînt supuse înregistrării obligatorii, dar fără a fi supuse certificării obligatorii, dacă sînt operate în conformitate cu regulile de zbor la vedere. Aerodromurile private și terenurile pentru decolare/aterizare destinate aeronavelor ușoare, închise utilizării publice, dar și terenurile pentru decolare/aterizare destinate aparatelor de zbor ultraușoare nu sînt supuse înregistrării obligatorii.</p>	
<p>(5) Pentru a proteja aerodromurile împotriva activităților și evenimentelor din vecinătatea acestora care pot provoca riscuri inacceptabile pentru aeronavele care folosesc aerodromul, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aprobă cerințe tehnice și alte acte tehnice subordonate necesare.</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p>	<p><u>Se sustine.</u> aerodrom/aeroport/heliport</p>
<p>(6) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile limitează, suspendă sau revocă certificatul de aerodrom dacă constată că aerodromul nu întrunește cerințele de certificare.</p>	<p>Art. 35: - deși capitolul VIII utilizează terminologia „aerodromuri, aeroporturi și heliporturi”, redacția acestui articol folosește doar „aerodrom/aeroport” fapt ce impune revederea prevederilor articolului respectiv; - alin. (4), relevăm, că în redacția acestui alineat se face trimitere la Registrul aerodromurilor/aeroporturilor civile/heliporturilor, iar alin. (2) și alin. (9) prevăd doar înregistrarea și certificarea aerodromurilor, precum și procedura de certificare a aerodromurilor(aeroporturilor) din</p>	
<p>(7) Toate aeronavele care execută zboruri internaționale spre și de pe teritoriul Republicii Moldova trebuie să decoleze și să aterizeze pe un aeroport internațional, unde există servicii de control de frontieră, de</p>		

<p>vamă, serviciu sanitar și alte servicii de control. Aeronavele pot decola și ateriza de pe alte suprafețe decât un aeroport internațional, în cazurile de urgență sau dacă sînt autorizate de autoritățile competente.</p> <p>(8) Condițiile de utilizare a aerodromurilor/aeroporturilor civile de către aeronavele de stat, precum și condițiile în care aeronavele civile pot folosi aerodromurile militare vor fi stabilite de Guvern.</p> <p>Cerințele și procedura de certificare a aerodromurilor (aeroporturilor) sînt stabilite de Guvern prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate</p>	<p>reglementarea cărora lipsesc înregistrarea și certificarea heliporturilor. Sugerăm revizuirea prevederilor respective;</p> <p>- cu titlu de obiecție generală, reiterăm că inițiativa legislativă propune spre reglementare activitatea aeroporturilor/aerodromurilor/heliporturilor. Însă, în marea majoritate, proiectul de lege instituie reglementări referitoare la aerodromuri/aeroporturi, iar în privința heliporturilor se conțin doar unele articole, fapt ce impune revizuirea în ansamblu a tuturor prevederilor consacrate „aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor”.</p>	<p><u>Se sustine.</u></p>
	<p><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u> Titlul Articolului 35 se modifică și va avea următorul conținut: „Articolul 35. Certificarea și exploatarea aerodromurilor/aeroporturilor/ heliporturilor</p>	<p>alineatul (9) se expune în redacție nouă după cum urmează: „(9) Cerințele și procedura de certificare a aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor sînt stabilite în actele normative aprobate de Guvern, reglementările aeronautice civile aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile și alte documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.”;</p>
	<p><i>Se propune delimitarea clară între aerodromurile care sînt certificate și cele care sînt înregistrate. Pentru categoria de aerodromuri care va fi certificată condițiile sînt mai exigente și corespund celor stabilite în Reg.216/2008 și Reg.139/2014 (aerodromuri).</i></p>	

	<p><i>Pentru categoria de aerodromuri înregistrate care nu corespund exigențelor Reg.216/2008 și Reg.139/2014 vor fi stabilite condiții mai simplificate, reieșind din operațiunile desfășurate, astfel favorizând și dezvoltarea aerodromurilor mai mici.</i></p> <p><u>DI Serghei Sîrbu, deputat în Parlament</u> Propunem alineatul (6) de expus următoarea formulare: “Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile limitează, suspendă sau revocă certificatul de aerodrom dacă s-a constatat în baza unor dovezi incontestabile că aerodromul nu întrunește cerințele de certificare”. Descriere completă în p.(2) al Articolului 14. Suspendarea și restabilirea termenului de valabilitate a certificatelor/autorizațiilor,</p>	<p><u>Nu se sustine.</u> Cerințele și procedura de certificare vor fi stabilite într-un document separat aprobat la nivel de Hotărâre de Guvern. Prin urmare, în documentul respectiv vor fi detaliate și cazurile care pot conduce la suspendarea certificatului. În cazul dat, sintagma propusă - dovezi incontestabile - nu aduce careva claritate. Poate fi interpretată subiectiv.</p>
<p>Articolul 36. Utilizarea infrastructurii aeroportuare (1) Tarifele pentru serviciile aeroportuare sînt aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile în baza metodologiei aprobate de Guvern. Operatorii aeronavelor au obligația de a achita operatorului aerodromului (aeroportului) taxele pentru utilizarea aerodromului (aeroportului). Operatorul aerodromului (aeroportului) sau reprezentantul său are dreptul de a reține decolarea oricărei aeronave pînă în momentul cînd operatorul aeronavei achită sau prezintă o garanție adecvată de plată, acceptabilă pentru operatorul aerodromului (aeroportului), a taxelor aeroportuare și a altor datorii restante pentru serviciile prestate. (2) Scutirile de la achitarea tarifelor prevăzute la alineatul (1) și modul de compensare a cheltuielilor legate de prestarea serviciilor aeroportuare pentru zborurile aeronavelor scutite se stabilesc de către Guvern. (3) În cazul în care un aeroport din Republica Moldova este supraîncărcat sau întîmpină probleme de</p>	<p><u>DI Iurie Tap, deputat în Parlament</u> La Cap. VIII, art.36, alin. (1) se modifică după cum urmează: „Tarifele pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană sînt aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile în baza metodologiei aprobate de Guvern. Operatorii aeronavelor au obligația de a achita operatorului aerodromului (aeroportului) plățile pentru utilizarea aerodromului (aeroportului). Operatorul aerodromului (aeroportului) sau reprezentantul său are dreptul de a reține decolarea oricărei aeronave pînă în momentul cînd operatorul aeronavei achită sau prezintă o garanție adecvată de plată, acceptabilă pentru operatorul aerodromului (aeroportului), a tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană.”</p>	<p><u>Se sustine partial.</u> Sintagma din art.36, alin. (1) ultima propoziție „...a taxelor aeroportuare ...” se va substitui cu sintagma „...a tarifelor aeroportuare....”</p>

capacitate, organul central de specialitate din domeniul aviației civile asigură că alocarea sloturilor orare se efectuează pe baza principiilor transparenței, neutralității și nediscriminării. Condițiile și modul de alocare a sloturilor orare se aprobă de către Guvern.

(4) Agenții aeronautici ai Republicii Moldova – prestatorii serviciilor de deservire la sol unor țări terțe au acces liber pe piața acestor servicii pe toate aeroporturile Republicii Moldova deschise traficului comercial indiferent de volumul traficului.

(5) Operatorii aerieni ai Republicii Moldova – utilizatorii aeroporturilor din Republica Moldova deschise traficului comercial, indiferent de volumul traficului, au dreptul să recurgă la deservire la sol proprie.

(6) Drepturile recunoscute prin alin.(4)-(5) se aplică prestatorilor de servicii de deservire la sol din țări terțe și operatorilor aerieni din țări terțe numai în condiții stricte de reciprocitate (în conformitate cu acordul internațional la care Republica Moldova este parte sau în interes public).

(7) Gestionarea infrastructurilor centralizate, utilizate pentru prestarea serviciilor de deservire la sol, a căror complexitate, costuri sau impact asupra mediului nu permit diviziunea sau duplicarea acestora, se efectuează de către operatorul aeroportului sau o altă entitate selectată în condițiile prezentului Cod, în mod transparent, obiectiv și nediscriminatoriu. Operatorul aerodromului și a infrastructurilor centralizate asigură accesul la acestea a prestatorilor de servicii de deservire la sol sau operatorilor aerieni care recurg la deservire la sol proprie, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

(8) Pentru un aeroport care, din motive de siguranță, securitate sau anumite constrângeri specifice spațiului sau capacității disponibile, ce apar, în special, din cauza aglomerației și a procentului de utilizare a spațiului, este imposibilă deschiderea pieței și/sau punerea în aplicare a deservirii la sol proprii în măsura prevăzută de alin.(4)-(5), poate fi limitat numărul prestatorilor serviciilor de deservire la sol, dar nu la mai puțin de doi pentru fiecare categorie de serviciu de deservire la sol – utilizatori ai aeroportului.

Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului

Art. 36:

- alin. (9), pentru un spor de precizie normativă, sintagma „(excepții de la prevederile prezentului articol)” suferă să fi sub substituită cu cuvintele „de la prevederile prezentului articol”. Se va revedea, în acest sens, și alin. (1) al acestui articol;

- alin. (11) subpunctul 1), privind la utilizarea sintagmei „organismul de gestionare a aeroportului” recomandăm a fi corelată cu alin. (7) al acestui articol, care prevede că „gestionarea infrastructurilor centralizate se efectuează de către operatorul aeroportului sau o altă entitate selectată în condițiile prezentului Cod”. Obiecția este valabilă și pentru alin. (13) lit. a) și lit. c);

- întrucât redacția acestui articol conține mai multe ipoteze juridice, reiterăm necesitatea divizării acestuia în mai multe articole.

DI Serghei Sîrbu, deputat în Parlament

Este necesar de a rescrie alineatul (1) în următoarea redacție:

„(1) Tarifele pentru serviciile aeroportuare sînt aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile, în baza **Metodologiei privind baza de calcul și aprobarea taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană** aprobată de Guvern. Operatorii aeronavelor au obligația de a achita operatorului aerodromului (aerodromului) taxele pentru utilizarea aerodromului (aerodromului). Operatorul aerodromului (aerodromului) sau reprezentantul său, are dreptul de a reține decolarea oricărei aeronave pînă în momentul

Nu se susține.

Alineatele 4-13 se exclud întrucît Regulamentul privind accesul la piața serviciilor de Handling la sol a fost aprobat la data de 4 octombrie și respectiv nu mai e cazul de a include aceste prevederi și în Codul aerian.

Nu se susține.

Denumirea actului normativ poate fi modificată oricînd din acest motiv considerăm că corect este să rămână expresia „în baza metodologiei aprobate de Guvern”.

<p>(9) Dacă numărul prestatorilor de servicii la sol (handling) sau al operatorilor aerieni care recurg la servicii la sol proprie este limitat în conformitate cu alin. (8), organul central de specialitate din domeniul aviației civile, la solicitarea operatorului aeroportului, poate impune următoarele restricții (exceptări de la prevederile prezentului articol):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) să limiteze numărul prestatorilor pentru una sau mai multe categorii de servicii de servicii la sol în tot aeroportul sau într-o parte a acestuia; 2) să rezerve pentru un singur furnizor una sau mai multe dintre categoriile de servicii de servicii la sol; 3) să rezerve servirea la sol proprie pentru un număr limitat de utilizatori ai aeroportului pentru categoriile de servicii de servicii la sol; 4) să interzică servirea la sol proprie sau să restricționeze această activitate pentru un singur utilizator al aeroportului, pentru următoarele categorii de servicii de servicii la sol: <ol style="list-style-type: none"> a) servicii la sol (handling) al bagajelor; b) servicii la sol (handling) al rampei; c) servicii la sol (handling) al combustibilului și uleiului; d) servicii la sol (handling) al mărfurilor și corespondenței, în ceea ce privește servicii la sol (handling)ul fizic al mărfurilor și corespondenței care intră, iese sau este transferată între terminalul aeroportului și aeronavă. <p>(10) Toate restricțiile (exceptările) impuse în temeiul alineatului (9) se stabilesc pentru o perioadă strict determinată și trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) să specifice categoria sau categoriile de servicii de servicii la sol pentru care se acordă restricția și constrîngerile specifice spațiului sau capacității disponibile care o justifică; b) să fie însoțite de un plan de măsuri adecvate pentru a depăși aceste constrîngeri; c) să nu depășească perioada stabilită și să nu fie prelungite mai mult decît este necesar. 	<p>cînd operatorul aeronavei achită sau prezintă o garanție adecvată de plată, acceptabilă pentru operatorul aerodromului (aeroportului), a taxelor aeroportuare și a altor datorii restante pentru serviciile prestate.”</p> <p><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u> Articolul 36:</p> <p>La alineatul (1) cuvîntul „Tarifele” se substituie cu „Mărimea tarifelor”, la propoziția a doua cuvintele „Operatorii aeronavelor” se substituie cu „Utilizatorii aerodromului (aeroportului)”, iar cuvîntul „taxele” se substituie cu „tarifele”, la fraza a treia cuvîntul „taxelor” se substituie cu „tarifelor” și cuvintele „altor datorii” se substituie cu „datoriilor”;</p> <p><i>Noțiunea corectă este tarife.</i></p>	<p><u>Se sustine.</u> Art.36 alin.(1) în următoarea redacție: „(1) Mărimea tarifelor pentru serviciile aeroportuare sînt aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile în baza metodologiei aprobate de Guvern. Utilizatorii aerodromului/aeroportului/heliportului au obligația de a achita operatorului aerodromului/aeroportului/heliportului tarifele pentru utilizarea aerodromului/aeroportului/heliportului. Operatorul aerodromului/aeroportului/heliportului sau reprezentantul său are dreptul de a reține decolarea oricărei aeronave pînă în momentul cînd operatorul aeronavei achită sau prezintă o garanție adecvată de plată, acceptabilă pentru operatorul aerodromului/aeroportului/heliportului, a tarifelor aeroportuare și datorii restante pentru serviciile prestate.”</p>
	<p><u>DI Serghei Sîrbu, deputat în Parlament</u> Propunem alineatul (3) în următoarea redacție: „(3) În cazul în care un aeroport din Republica Moldova este supraîncărcat sau înfîmîpînă probleme de capacitate, care se confirmă prin documente corespunzătoare, precum și norme stabilite de lege în domeniul nominalizat, organul central de specialitate din domeniul aviației civile asigură că alocarea sloturilor orare se efectuează pe baza principiilor</p>	<p><u>Nu se sustine.</u> Guvernul urmează să aprobe Hotărârea de Guvern care să transpună Reg.95/1993 care va conține prevederi detaliate. De altfel art.36, alin.3 stabilește „Condițiile și modul de alocare a sloturilor orare se aprobă de către Guvern.,,</p>

<p>(11) Prestatorii autorizați să ofere servicii de deservire la sol într-un aeroport în care numărul lor este limitat sînt selectați pentru o perioadă maximă de șapte ani:</p> <p>1) în cazurile anurilor constrîngerii specifice spațiului sau capacității disponibile, de către organismul de gestionare a aeroportului, cu condiția că acesta cumulativ:</p> <p>a) nu prestează servicii de deservire la sol similare;</p> <p>b) nu exercită un control direct sau indirect asupra nici unei întreprinderi care prestează asemenea servicii;</p> <p>c) nu este implicat în nici o întreprindere de acest fel;</p> <p>d) a consultat în prealabil utilizatorii aeroportului;</p> <p>2) în toate celelalte cazuri de către organul central de specialitate din domeniul aviației civile— cu consultarea prealabilă a utilizatorilor aeroportului și operatorului aeroportului.</p> <p>(12) În cazurile în care numărul prestatorilor de servicii de deservire la sol sau al operatorilor aeriieni care recurg la deservire la sol proprie este limitat, selectarea acestora are loc în conformitate cu procedura stabilită de organul central de specialitate din domeniul aviației civile. Această procedură trebuie să respecte următoarele principii:</p> <p>a) stabilirea, în urma consultării utilizatorilor aeroportului, a unui caiet de sarcini sau a unor specificații tehnice;</p> <p>b) criteriile de selecție stabilite în caietul de sarcini sau specificațiile tehnice trebuie să fie pertinente, obiective, transparente și nediscriminatorii;</p> <p>c) posibilitatea includerii în caietul de sarcini sau specificațiile tehnice a obligației de furnizare de servicii publice cu privire la aeroporturile care deservesc regiuni care nu sînt de interes comercial;</p> <p>d) publicitatea cererii de oferte, la care să poată răspunde orice prestator de servicii de deservire la sol interesat.</p> <p>(13) Cel puțin unul dintre prestatorii de servicii de deservire la sol autorizați nu poate să fie controlat direct sau indirect de către:</p>	<p>transparenței, neutralității și nediscriminării. Condițiile și modul de alocare a sloturilor orare se aprobă de către Guvern.,,</p> <p>Propunerea de față evidențiază că formularea „aeroportul este supraîncărcat sau înfrîpînă probleme de capacitate” din proiectul codului este vastă și nu poartă un caracter concret.</p>	<p><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u> Articolul 36: alineatele (4) – (13) se exclud;</p>	<p><u>Se sustine.</u></p>
<p><i>Art. 37 din proiectul Codului aerian a fost completat cu cerințe detaliate privind accesul la piața serviciilor de handling la sol (alin. 4-13). Aceste cerințe au fost preluate selectiv din Directiva 96/67/CE privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității. Această Directivă stabilește un mecanism unitar și complex de măsuri, a căror implementare a fost preconizată prin proiectul regulamentului aprobat prin Hotărîre de Guvern (care a trecut deja procesul de avizare). În cazul în care cerințele Directivei 96/67/CE vor fi divizate în proiectul Codului aerian și în Hotărîre de Guvern, atunci va fi afectat mecanismul unitar stabilit în Directivă. La nivel european este un proiect care modifică Directiva 96/67/CE</i></p> <p><i>Regulamentul privind accesul la piața serviciilor de Handling la sol a fost aprobat la data de 4 octombrie și respectiv nu mai e cazul de a include aceste prevederi și în Codul aerian.</i></p>	<p><u>se completează cu alineatele (15) – (18) cu următorul cuprins:</u> „(15) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile certifică toate</p>	<p><u>Se sustine.</u></p>	

<p>a) organismul de gestionare a aeroportului;</p> <p>b) un operator aerian care a transportat mai mult de 25% din numărul de pasageri sau din cantitatea de încărcătură înregistrată la aeroport în anul anterior celui în care au fost selectați prestatorii;</p> <p>c) un sau mai multe organisme care controlează sau este controlat direct sau indirect de operatorul aeroportului sau orice asemenea utilizator.</p> <p>(14) În scopul asigurării unui mediu concurențial, operatorul aeroportului este obligat să asigure o modalitate nediscriminatorie a tratării utilizatorilor aeroportuari, în conformitate cu bunele practici internaționale și cu legislația concurențială.</p>	<p>activitățile de deservire la sol (handling).</p> <p>(16) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile ia măsurile necesare pentru a asigura:</p> <p>a) accesul liber pe piață al prestatorilor de servicii de handling la sol unor terțe părți, care dețin un certificat eliberat de Autoritatea Aeronautică Civilă;</p> <p>b) libertatea handling-ului propriu al transportatorului aerian.</p> <p>(17) Dacă pentru un aeroport, anumite constrângeri specifice spațiului sau capacității disponibile, ce apar din cauza aglomerației și a procentului de utilizare a spațiului, fac imposibilă deschiderea pieței și/sau punerea în aplicare a handling-ului, organul central de specialitate din domeniul aviației civile poate introduce unele limitări, în temeiul prevederilor stabilite de Guvern.</p> <p>(18) Alte activități decât cele prevăzute de prezentul Cod și actele normative subordonate pot fi desfășurate în zone de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor cu condiția respectării cerințelor în domeniul securității aeronautice și a transportului aerian al bunurilor periculoase. Inițierea activităților de întreținător în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor este posibilă cu notificarea prealabilă a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.”;</p> <p><i>În cadrul reformei de reducere a numărului actelor permise eliberate de autoritățile publice pentru practicarea activității de întreținător (modificarea legilor speciale în diferite domenii și Legii nr. 160 din 22.07.2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreținător) s-a ajuns ca pentru serviciile prestate în zonele de securitate cu</i></p>
---	---

<p>Articolul 37. Operatorul de aerodrom/aeroport/heliport</p> <p>(1) Aerodromurile specificate în articolul 35 alineatul (2) din prezentul Cod vor fi administrate de operatori de aerodromuri/aeroporturi/heliporturi certificați în conformitate cu cerințele esențiale din anexa nr.6 la prezentul Cod și reglementările aeronautice civile.</p> <p>(2) Condițiile și procedura de eliberare, suspendare și revocare a certificatului de operator de aerodrom/aeroport/heliport se aprobă de către Guvern prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate</p> <p>(3) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile va limita, va suspenda sau va anula certificatul de operator al aerodromului/aeroportului/heliportului dacă se descoperă că acesta nu întrunește cerințele esențiale prevăzute în alineatul (1).</p> <p>(4) Operatorii de aerodrom/aeroport/heliport se vor asigura ca personalul său nominalizat corespunde cerințelor stabilite de Guvern și actele normative subordonate pentru a fi acceptat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p> <p>(5) Statutul de aeroport internațional se acordă de Guvern, la propunerea organului central de specialitate din</p>	<p><i>acces restricționat ale aeroporturilor nu este necesar un certificat/autorizație eliberată de AAC. Norma modificată va prevedea că aceste activități (altele decât activitățile aeronautice civile și activitățile aeronautice civile conexe) pot fi desfășurate în zone de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor cu condiția respectării cerințelor în domeniul securității aeronautice și a transportului aerian al bunurilor periculoase. Inițierea activităților de întreținător în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor va fi posibilă doar cu notificarea prealabilă a Autorității Aeronautice Civile.</i></p>	
<p>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</p> <p>Art. 37:</p> <p>- alin. (6), pentru un spor de precizie normativă, după sintagma „aerodromurilor/aeroporturilor” se va introduce cuvântul „heliporturilor” fiind, astfel, în acord cu teza inițială a acestui alineat;</p> <p>- alin. (8), apare întrebarea, dacă norma ce se propune a fi instituită se referă doar la operatorul de aerodrom sau și la operatorul de aeroport/heliport, ținând cont, că articolul este intitulat „operatorul de aerodrom/aeroport/heliport”.</p> <p>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament Articolul 37:</p> <p><i>la alineatul (2) cuvântul „Guvern” se înlocuiește cu „organul central de specialitate în domeniul aviației civile”</i></p> <p><i>la alineatul (8) cuvântul „aerodrom” se substituie cu „aeroport internațional”;</i> <i>A vedea definiția de aeroport internațional din</i></p>	<p>Se sustine.</p> <p>Se sustine partial. Art.37, alin.(8) în următoarea redacție: „(8) Operatorul aeroportului internațional trebuie să asigure,”</p> <p>Se sustine.</p>	

<p>domeniul aviației civile.</p> <p>(6) Operatorii de aerodrom/aeroport/heliport monitorizează activitățile și evenimentele care pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației în vecinătatea aerodromurilor/aeroporturilor și, în limitele competențelor lor, adoptă măsurile de atenuare corespunzătoare.</p> <p>(7) Operatorul aerodromului/aeroportului/heliportului are obligația de a asigura condițiile prevăzute de reglementările aplicabile privind aterizarea și decolarea în siguranță a aeronavelor, securitatea aeronautică, serviciile necesare aeronavelor la sol, serviciile de pompieri și salvatori, de ambulanță și, după caz, a celor de vamă, frontieră, fitosanitare, sanitare, veterinare și alte servicii de control.</p> <p>(8) Operatorul de aerodrom trebuie să asigure încăperi necesare și locuri special amenajate, facilități adecvate și măsuri organizatorice necesare pentru efectuarea de către autoritățile competente a controalelor la trecerea frontierei de stat.</p>	<p><i>art. 5 din Cod.</i></p> <p>DI Serghei Sîrbu, deputat în Parlament</p> <p>Se propune excluderea alineatului (4) din art.37. Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile nu are competențe de acceptare a personalului operatorilor de aerodrom/aeroport/heliport, este o imixtiune în selectarea cadrelor.</p>	<p>Nu se susține.</p> <p>1. Doc.9774, Capitolul 2, punctul 2.2 „Sistemul de certificare al aerodromurilor”; prevede: ...</p> <p>d) ca AAC, în calitate de autoritate de certificare desemnată, trebuie să se asigure că deținătorul certificatului de aerodrom este competent în asigurarea siguranței aerodromului, spațiului aerian aferent acestuia și procedurilor de operare sigure utilizate de aeronave;</p> <p>2) Doc. 9774, Capitolul 4, „Procedura de certificare a aerodromurilor” punctul.4.4 „Evaluarea cererii oficiale pentru eliberarea certificatului de aerodrom” subp. "4.4.1 stabilește:</p> <p>4.4.1 Reglementările cadru 3B.3.2 stabilesc responsabilitățile AAC înainte ca AAC să acorde certificatul de aerodrom. Acestea stabilesc cerințele referitoare la certificarea aerodromului și necesitatea luării în considerațiune a condițiilor de operare în siguranță a zborurilor.</p> <p>AAC trebuie să se asigure că operatorul aerodromului dispune de calificarea și experiența necesară pentru a executa prevederile normative, indicațiile și directivele AAC.</p> <p>Prin urmare, AAC trebuie să dispună de anumite mecanisme/pârghii pentru a verifica/supraveghea aceste domenii.</p>
<p>Articolul 38. Construcția sau reconstrucția aerodromurilor/aeroporturilor și obiectelor speciale</p> <p>(1) Construcția sau reconstrucția aerodromurilor/aeroporturilor și obiectelor speciale se efectuează în condiția avizului autorității administrative de</p>	<p>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</p> <p>Art. 38: - instituie reglementări privitoare la construcția</p>	<p>Se susține.</p> <p>Art.7, alin.(3) subp.10) se expune în următoarea redacție:</p>

<p>implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, prin intermediul ghișeului unic.</p> <p>(2) Orice planuri de construcție sau reconstrucție a aerodromurilor/aeroporturilor vor fi examinate și avizate de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sub aspectele de asigurare a siguranței zborurilor, securității aeronautice și securității populației, de protecție a mediului, precum și de necesitățile de infrastructură (drumuri și alte căi terestre de comunicație, telecomunicații etc.) care deservesc aeroportul și asigură exploatarea acestuia în condiții de siguranță și eficiență.</p> <p>(3) Termenul pentru examinarea documentelor în vederea avizării construcției sau reconstrucției aerodromurilor/aeroporturilor nu poate depăși 90 de zile calendaristice din momentul depunerii pachetului integral de documente de către solicitant.</p>	<p>sau reconstrucția aerodromurilor/aeroporturilor și obiectelor speciale, iar la alin. (1) se concretizează că construcția sau reconstrucția aerodromurilor/aeroporturilor și obiectelor speciale se va efectua în condiția avizului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile. În acest sens, art. 7 alin. (2) subpunctul 10) prevede, că autoritatea respectivă avizează construcția sau reconstrucția aerodromurilor/aeroporturilor civile, nefiind specificată și construcția „obiectelor speciale”. În plus, deși titlul articolului, precum și alin. (1) se referă la construcția sau reconstrucția obiectelor speciale, conținutul articolului instituie prevederi consacrate doar construcției sau reconstrucției aerodromurilor/aeroporturilor, fiind excluse din reglementare „obiectele speciale”;</p> <p>- alin. (2) și alin. (3) sugerăm a fi revăzute, fiindcă la alin (2) se prevede, că vor fi examinate „orice planuri de construcție”, iar la alin. (3) - vor fi examinate „documentele”, precum și instituie un termen de examinare de 90 de zile calendaristice din momentul depunerii a „pachetului integral de documente”.</p>	<p>„10) avizează construcția și reconstrucția aerodromurilor/aeroporturilor civile și obiectelor speciale”;</p> <p>Se sustine. La art.38, alin.(2) se propune substituirea sintagmei „Orice planuri”, cu sintagma „Documentele”, iar după sintagma „reconstrucție a aerodromurilor/aeroporturilor se completează cu sintagma „/helipoturilor și obiectelor speciale”.</p> <p>La alineatul (3) după sintagma „reconstrucției aerodromurilor/aeroporturilor” se completează cu sintagma „/helipoturilor și obiectelor speciale”.</p>
<p>(4) Avizul privind construcția sau reconstrucția aerodromurilor își pierde valabilitatea în cazul în care într-un termen de 2 ani de la eliberarea acesteia, solicitantul nu a început lucrările corespunzătoare.</p> <p>(5) Cerințele și procedura de eliberare a avizului privind construcția sau reconstrucția aerodromurilor/aeroporturilor se aprobă de către Guvern prin reglementări aeronautice civile, și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate.</p>	<p>la alineatele (2)-(4) după cuvântul „aeropoturilor” se introduce „/helipoturilor”;</p>	<p>La alineatul (4) după sintagma „reconstrucția aerodromurilor” se completează cu sintagma „aeropoturilor/helipoturilor și obiectelor speciale”.</p> <p>La alineatul (5) după sintagma „reconstrucția aerodromurilor/aeropoturilor” se completează cu sintagma „/helipoturilor și obiectelor speciale”.</p> <p>Se sustine.</p>

	<p>la alineatul (5) după cuvântul „aeroporturilor” se introduce „/heliporturilor”, iar cuvântul „Guvern” se înlocuiește cu „organul central de specialitate în domeniul aviației civile”;</p> <p><u>dl Serghei Sîrbu, deputat în Parlament</u></p> <p>La alineatul (3) este necesar de a modifica termenul pentru examinarea documentelor nu mai mare de 30 zile. Termenul maximal (90 zile) în interiorul căruia se poate lua decizia de avizare a construcției/ reconstrucției este prea mare. Ținând cont de faptul că aerodromuri/aeroporturi în RM sunt numeric reduse, Autoritatea Aeronautică Civilă va fi capabilă să examineze documentele prezentate în termen mai mic de 90 zile. Avînd în vedere experiența de reconstrucție a Aeroportului Internațional Chișinău, practica a demonstrat, că 30 de zile sînt suficiente.</p>	<p><u>Nu se sustine.</u></p> <p>Aprecierea termenului maxim de 90 de zile ca fiind prea mare este una subiectivă. În cazul dat AAC evaluează capacitățile sale de examinare a proiectelor respective anume reieșind din faptul că proiectele de construcție/reconstrucție a aerodromurilor pot fi foarte complexe și voluminoase (în special de construcție a unui aerodrom nou), care trebuie verificate în vederea stabilirii corespunderii standardelor tehnice internaționale și naționale stabilite (Anexa 14 la Convenția privind aviația civilă internațională, regulamentul european, actul normativ național corespunzător), care la fel sunt foarte detaliate, complexe și voluminoase. Deci, termenul maxim este stabilit după lucrul care urmează a fi efectuat și resursele disponibile ale AAC. Iarăși, termenul este stabilit până la 90 zile (în cazul complexității maxime a proiectului).</p>
<p>Articolul 39. Amplasarea construcțiilor, instalațiilor și echipamentelor în zonele supuse serviciilor de aeronautică civilă</p> <p>(1) În zonele supuse serviciilor de aeronautică civilă aferente aerodromurilor și amplasării echipamentelor de navigație aeriană se interzice amplasarea de noi construcții, instalații, obiecte, sisteme inginerești sau de comunicație sau efectuarea lucrărilor la acestea fără avizul prealabil eliberat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Art. 39:</p> <p>- pentru asigurarea unității terminologice cu cea utilizată la alin. (2), recomandăm ca în titlu, cât și pe tot cuprinsul articolului, după cuvântul „echipamentelor” să se introducă cuvintele „de</p>	<p><u>Nu se sustine.</u></p> <p>Articolul prevede modul de avizarea a construcțiilor și a echipamentelor de toate tipurile nu doar cele ce țin de</p>

<p>politicilor în domeniul aviației civile, prin intermediul ghișeiului unic.</p> <p>(2) Limitele și atribuțiile specifice zonelor supuse serviciilor aeronautice se stabilesc în conformitate cu prevederile reglementărilor aeronautice civile.</p> <p>(3) Procedura și modul de eliberare a avizului pentru amplasarea construcțiilor, instalațiilor și echipamentelor se stabilesc în reglementările aeronautice civile aprobate de Guvern, și în documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p> <p>(4) Termenul de examinare și eliberare a avizului nu poate depăși 30 de zile calendaristice din momentul depunerii pachetului integral de documente de către solicitant.</p> <p>(5) Furnizorii de servicii de navigație aeriană asigură monitorizarea amplasării construcțiilor, instalațiilor și echipamentelor pe tot teritoriul Republicii Moldova, cu excepția zonelor aflate în responsabilitatea operatorilor aerodromurilor/aeroporturilor.</p> <p>(6) Proprietarii construcțiilor, instalațiilor și a altor obiecte care prezintă un pericol pentru siguranța zborurilor aeronavelor civile trebuie să plaseze pe acestea, pe cont propriu, marcaje și semnalezări în conformitate cu reglementările aeronautice civile.</p>	<p>navigație aeriană”;</p> <p>- la alin. (6), pentru rigoarea exprimării, sugerăm a fi concretizate cuvintele „pe acestea”.</p> <p><u>DI Stefan Creangă, deputat în parlament</u> <u>Articolul 39:</u></p> <p>la alineatul (3) cuvântul „Guvern” se înlocuiește cu „organul central de specialitate în domeniul aviației civile”;</p> <p>la alineatul (6) se completează în final cu „aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile și documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.”;</p> <p>după alineatul (6) se completează cu alineatele (7), (8) și (9) cu următorul cuprins:</p> <p>„(7) Fără avizul prealabil eliberat gratuit de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile se interzice:</p> <p>a) amplasarea de noi construcții, instalații, obiecte, sisteme ingineresti și sisteme de comunicații sau efectuarea lucrărilor la acestea, în zonele care se află în perimetrul a 15 km față de punctul de referință al aerodromurilor și a căror înălțimea este de 45 m sau mai mare față de nivelul solului, indiferent de locul planificat de amplasare a acestora;</p> <p>b) amplasarea turbinelor eoliene, indiferent de locul planificat de amplasare a acestora;</p> <p>(8) La distanța mai mică de 15 km față de punctul de referință al aerodromurilor se interzice amplasarea obiectelor de activitate umană și folosință a pământului, care prezintă pericol pentru operarea în siguranță și eficiență a</p>	<p>navigație aeriană</p> <p><u>Se sustine.</u> La alin. (6) după cuvântul „obiecte” și după cuvintele „aeronavelor civile” se introduce simbolul „”</p> <p><u>Se sustine.</u></p>
--	---	---

<p>Capitolul IX MANAGEMENTUL TRAFICULUI AERIAN ȘI SERVICIILE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ</p> <p>Articolul 40. Managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană</p>	<p>aerodromurilor (aeroporturilor), inclusiv:</p> <p>a) care utilizează lumini periculoase, confuze și înșelătoare;</p> <p>b) care provoacă orbire cauzată de surse de iluminare cu intensitate mare sau cu capacitate reflectorizantă înaltă;</p> <p>c) care ar putea încuraja concentrarea animalelor sălbatice și păsărilor în vecinătatea aerodromului;</p> <p>d) a surselor de radiație invizibilă sau prezența obiectelor mobile sau fixe care pot afecta în mod negativ performanța sistemelor de comunicație aeronautică, navigație și supraveghere.</p> <p>(9) Întreprinderile, instituțiile și organizațiile, precum și persoanele fizice care au încălcat regulile de construcție/reconstrucție sau au admis alte acțiuni interzise în zonele aerodromurilor (aeroporturilor), sunt obligate, la cererea operatorului de aerodrom (aeropot) sau persoanelor împuternicite de acesta să stopeze construcția sau altă activitate din zona adiacentă aerodromului și să înlăture toate încălcările admise în termenul stabilit și din cont propriu.”;</p> <p><i>Argumentare:</i> <i>La moment în legea aviației civile sunt prevăzute aceleași norme privind avizarea construcțiilor în perimetrul a 15 km de la punctul de control al aeroportului. Totodată ținem să menționăm că nu este necesară avizare construcțiilor în masive de construcții, adică în zone unde deja există construcții cu aceeași înălțime.</i></p> <p>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament La articolul 40, alineatul (4) cuvântul „Guvern” se înlocuiește cu „organul central de specialitate în domeniul aviației civile”;</p>	
		<p>Se sustine.</p>

<p>(1) Serviciile de navigație aeriană în spațiul aerian al Republicii Moldova sînt asigurate de furnizori certificați și desemnați de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p> <p>(2) Entitatea abilitată cu funcții de management al traficului aerian în spațiul aerian al Republicii Moldova este desemnată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p> <p>(3) Realizarea funcțiilor de management al traficului aerian și furnizarea serviciilor de navigație aeriană trebuie asigurate în conformitate cu cerințele esențiale conținute în anexa nr.5 la prezentul Cod.</p> <p>(4) Cerințele și procedura de certificare a furnizorilor de servicii de navigație aeriană sînt stabilite prin reglementări aeronautice civile aprobate de Guvern și documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p>		
<p>Capitolul X MANAGEMENTUL SIGURANȚEI ZBORURILOR Articolul 41. Programul național de siguranță</p> <p>(1) Programul național de siguranță reprezintă un sistem de management în domeniul reglementării și gestionării siguranței în aviația civilă la nivel de stat. Acesta stabilește cadrul de reglementare necesar pentru elaborarea și aprobarea strategiilor și politicilor în domeniul siguranței, precum și pentru stabilirea, aprobarea și monitorizarea unui nivel acceptabil de siguranță la nivel național, adoptînd o strategie proactivă de îmbunătățire continuă a performanțelor de siguranță în aviația civilă.</p> <p>(2) Programul național de siguranță în aviația civilă se elaborează de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, se promovează de către organul central de specialitate din domeniul aviației civile și se aprobă de către Guvern.</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u> Art. 41, pentru unitate în redactarea actului normativ, pe tot cuprinsul articolului, după cuvîntul „siguranța” recomandăm a fi introduse cuvintele „zborurilor”. De altfel, sugerăm a fi utilizat cuvîntul „zborurilor” la singular. Se va revedea, în acest sens, și art. 42.</p>	<p><u>Se susține.</u> La Art. 41 în titlul articolului la final se completează cu „a zborurilor”.</p> <p>La alin.(1) după cuvîntul „siguranță” se introduce cuvîntul „a zborurilor”;</p> <p>La alin. (2) sintagma „în aviația civilă” se înlocuiește cu sintagma „a zborurilor”;</p> <p>La alin. (3) sintagma „în aviația civilă” se înlocuiește cu sintagma „a zborurilor”.</p> <p><u>Se susține.</u> Se propune modificarea denumirii</p>
	<p><u>DI Serghei Sîrbu, deputat în Parlament</u> Este necesar să se atribuie securității aeronautice</p>	

<p>eficienței activităților de management al siguranței;</p> <p>d) un proces corespunzător de colectare, analiză, protecție și diseminare a informației referitoare la siguranța zborurilor.</p> <p>(3) Agenții aeronautici și conducătorii responsabili nominalizați în cadrul acestora, precum și utilizatorii aeronavelor și aparatelor de zbor ușoare și ultraușoare poartă răspundere pentru asigurarea siguranței zborurilor și respectarea prevederilor actelor normative aplicabile în partea obligațiilor și cerințelor ce le revin.</p>		
<p>Articolul 43. Securitate aeronautică</p> <p>Măsurile pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită se stabilesc de Legea privind securitatea aeronautică.</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Art. 43, trimiterea efectuată la Legea privind securitatea aeronautică urmează a fi însoțită de nr. și data adoptării. Reiterăm observația și pentru art. 46 alin. (2).</p>	<p><u>Se susține.</u></p>
<p>Articolul 44. Facilități aeronautice</p> <p>(1) Facilitățile aeronautice se realizează în conformitate cu procedurile, standardele și practicile recomandate, emise de organizațiile internaționale de aviație civilă la care Republica Moldova este parte.</p> <p>(2) Agenții aeronautici și autoritățile administrației publice implicate au obligația să asigure condițiile pentru implementarea și asigurarea funcționării sistemului de facilități aeronautice.</p> <p>(3) Simplificarea formalităților legate de transportul aerian nu trebuie să afecteze în nici un fel măsurile necesare menținerii securității aeronautice, controlului la trecerea frontierei de stat și evitării importului și exportului de mărfuri interzise.</p> <p>(4) În scopul înlesnirii și accelerării transporturilor aeriene și al evitării întârzierilor nejustificate ale aeronavelor, echipajelor, pasagerilor și mărfurilor, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile propune organului central de specialitate din domeniul aviației civile pentru aprobare de</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Art. 44:</p> <p>- alin. (2), pentru un spor de precizie normativă, sugerăm concretizarea sintagmei „autoritățile administrației publice”, respectiv „centrale”, precum și a sintagmei „implicate” care induce neclaritate normei propuse;</p> <p><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u></p> <p>La articolul 44, alineatul (3) cuvintele „în niciun fel” se exclud;</p>	<p><u>Nu se susține.</u></p> <p>Autoritățile implicate în asigurarea funcționării sistemului de facilități aeronautice sunt stabilite în Programul național de facilități a transporturilor aerian</p> <p><u>Se susține.</u></p>

<p>către Guvern Programul național de facilitare a transporturilor aeriene care va conține prevederi speciale de simplificare a formalităților legate de controlul frontierei, vamal, sanitar și a altor formalități.</p>		
<p>Articolul 46. Prevederi generale (1) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile este autoritatea de stat pentru reglementarea și organizarea investigării tehnice a accidentelor și a incidentelor din aviația civilă, precum și de organizarea sistemului de raportare obligatorie și voluntară a evenimentelor de aviație. (2) Desfășurarea activităților privind investigația tehnică a incidentelor și a accidentelor din aviația civilă se face în conformitate cu Legea cu privire la investigația accidentelor și incidentelor în transporturi. (3) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile emite reglementări specifice cu privire la investigația incidentelor și accidentelor de aviație civilă, precum și raportarea, colectarea, prelucrarea și arhivarea informațiilor referitoare la evenimentele de aviație civilă, în conformitate cu recomandările organizațiilor internaționale de aviație civilă.</p>	<p>Direcția generală juridică a Secretariatului Parlamentului Art. 46, pentru un spor de precizie normativă, propunem expunerea titlului articolului în următoarea redacție: „Investigația tehnică a accidentelor și a incidentelor din aviația civilă”.</p> <p>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament Articolul 46: titlul articolului se completează la final cu textul „privind investigația tehnică a incidentelor și a accidentelor”; <i>Completarea titlului articolului pentru a asigura corespunderea cu conținutul acestuia</i> la alineatul (3) după cuvintele „în conformitate cu” se introduce „cerințele și”;</p>	<p><u>Se susține</u>, în redacția propusă de dl. Ștefan Creangă.</p> <p><u>Se susține.</u></p>
<p>Articolul 47. Răspundere (1) Încălcarea prevederilor prezentului Cod și a documentelor de implementare a acestuia atrage, după caz, răspunderea disciplinară, civilă, contravențională sau penală a persoanelor fizice sau juridice vinovate. (2) Survenirea răspunderii menționate la alineatul (1) nu degrevează de obligația lichidării încălcărilor depistate. Acestea urmează să fie lichidate în termen de o lună dacă autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile nu a stabilit un alt termen, cu notificarea obligatorie a acesteia despre lichidare. (3) Răspunderea pentru comiterea actelor de intervenție ilicită împotriva aviației civile se stabilește conform</p>	<p>Direcția generală juridică a Secretariatului Parlamentului Art. 47, întrucât Capitolul X reglementează managementul securității zborurilor, iar art. 47 se referă la răspunderea pentru încălcarea prevederilor Codului, sugerăm excluderea art. 47 din conținutul Capitolului X și reglementarea acestuia într-un capitol distinct. Totodată, propunem ca alin. (5) să fie plasat după alin. (1); - într-o mai bună aplicare a prevederilor acestui articol, recomandăm concretizarea faptelor care constituie infracțiuni, cu indicarea expresă a articolelor din cod care au incidență cu articolul vizat.</p>	<p><u>Nu se susține.</u> A fost acceptată propunerea de modificare a denumirii Capitolului în „Managementul siguranței zborurilor și securitatea aeronautică”</p>

<p>legislației în vigoare.</p> <p>(4) Răspunderea pentru daunele provocate în cazul transporturilor aeriene în spațiul aerian al Republicii Moldova se stabilește conform convențiilor internaționale la care Republica Moldova este parte, precum și legislației în vigoare.</p> <p>(5) Persoanele fizice și juridice a căror activitate este legată de utilizarea spațiului aerian al Republicii Moldova, de proiectarea, fabricarea, reparația și exploatarea tehnicii aeronautice și a aerodromurilor (aeroporturilor), de furnizarea serviciilor de trafic aerian, de asigurarea siguranței zborurilor și securității aeronautice, de efectuarea altor activități în domeniul aviației civile pe teritoriul Republicii Moldova, precum și de administrarea și supravegherea acestora poartă răspundere pentru încălcarea prevederilor prezentei legi conform legislației în vigoare.</p>		
<p>Capitolul XI DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII</p> <p>Articolul 48. Tratatul internațional Dacă un tratat internațional la care Republica Moldova este parte stabilește alte prevederi decât cele cuprinse în prezentul Cod, se aplică prevederile tratatului internațional.</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u> Art. 48, sugerăm a fi plasat la Capitolul I „Dispoziții generale” întrucât nu constituie prevederi referitoare la dispoziții finale și tranzitorii.</p>	<p><u>Se sustine.</u> Art.1 se completează cu un nou alineat (5) cu următorul cuprins: „(5) Dacă un tratat internațional la care Republica Moldova este parte stabilește alte prevederi decât cele cuprinse în prezentul Cod, se aplică prevederile tratatului internațional.”</p>
<p>Articolul 49. Intrarea în vigoare Prezentul Cod intră în vigoare la expirarea a 12 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.</p>	<p><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u> La articolul 49 textul „la expirarea a 12 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova” se substituie cu textul „din data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova și se pune în aplicare la expirarea a 12 luni de la data intrării în vigoare.”;</p>	<p><u>Se sustine.</u></p>
<p>Articolul 50. Îndatoririle Guvernului Guvernul, până la intrarea în vigoare a prezentului Cod: va prezenta Parlamentului propuneri privind aducerea</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u> Art. 50, liniuțele a 2, 3, 4 (recomandăm ca aceste prevederi să fie expuse prin liniuțe)</p>	<p><u>Se sustine partial.</u> Prevederile respective vor fi expuse prin liniuțe.</p>

<p>legislației în vigoare în concordanță cu prezenta lege;</p> <p>va aduce propriile acte normative în concordanță cu prezenta lege;</p> <p>va asigura modificarea sau abrogarea de către organele centrale de specialitate și departamente a actelor lor normative ce contravin prezentei legi;</p> <p>va elabora și va aproba, în baza prezentei legi, actele normative subordonate.</p>	<p>propunem a fi comasate într-o singură prevedere, care va avea următorul cuprins:” va aduce actele sale normative în concordanță cu prezentul Cod și va asigura elaborarea actelor normative necesare pentru punerea în aplicare a acestuia”.</p> <p><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u> Articolul 50:</p> <p>în dispoziția articolului textul „intrarea în vigoare” se substituie cu „punerea în aplicare”; iar sintagma „va elabora și va aproba, în baza prezentei legi, actele normative subordonate” se substituie cu următorul conținut:</p> <p>„- va aproba actele normative necesare conform prezentei legi;</p> <p>- va asigura aprobarea de către autoritățile responsabile subordonate a actelor normative necesare conform prezentei legi;”</p>	<p><u>Se sustine.</u></p>
<p>Anexa nr. 2</p> <p>CATEGORIILE DE AERONAVE</p> <p>1. Aeronavele istorice care îndeplinesc următoarele criterii:</p> <p>1) aeronavele ne complexe:</p> <p>(a) al căror proiect inițial a fost realizat înainte de 1.1.1955; și</p> <p>(b) a căror producție a încetat înainte de 1.1.1975; sau</p> <p>2) aeronavele care au o importanță istorică evidentă, din următoarele motive:</p> <p>(a) au participat la un eveniment istoric marcant; sau</p> <p>(b) au marcat o etapă importantă în dezvoltarea aviației; sau</p> <p>(c) au jucat un rol important în forțele armate.</p> <p>2. Aeronavele special proiectate sau modificate în scopuri</p>	<p><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></p> <p>În Anexa Nr. 2, punctul 3 de completat cu sintagma „Masa maximă gol a construcției fără combustibil, nu mai mică de 115 kg”;</p> <p>În Anexa Nr. 2, punctul 5 va avea următoarea redacție:</p> <p>(5) Avioanele, elicopterele avînd cel mult trei locuri cu o masă maximă gol fără combustibil nu mai mică de 115 kg și masa maximă de decolare (MTOM) nu mai mare de 495 kg, fără a lua în considerație greutatea mijloacelor de salvare amplasate în aeronavă;</p> <p>În Anexa Nr. 2, punctul 7 – se abrogă;</p> <p>În Anexa Nr. 2, se propune abrogarea punctului 7), deoarece planourile nu fac parte din categoria aeronavelor, ci sunt aparate de zbor ultraușoare.</p>	<p><u>Nu se sustine.</u></p> <p>Transpunere directă din Regulamentul european 216/2008.</p> <p>În actele normative subordonate vor fi stabilite criterii și cerințe mai detaliate referitoare la categoriile de aeronave incluse în Anexa nr.2.</p>

<p>experimentale, științifice sau de cercetare, care sînt produse cel mai probabil în număr foarte limitat.</p> <p>3. Aeronavele construite în proporție de cel puțin 51% de un amator sau de o asociație de amatori fără scop lucrativ, pentru folosință proprie și fără scopuri comerciale.</p> <p>4. Aeronavele care s-au aflat în serviciul forțelor militare, cu excepția cazului în care aparțin unui tip de aeronave pentru care Agenția Europeană de Siguranță a Aviației a adoptat standarde de proiectare.</p> <p>5. Avioane, elicoptere și parașute propulsate avînd cel mult două locuri și o masă maximă la decolare (MTOM), de maximum:</p> <p>1) 300 kg pentru un avion/elicopter terestru monoloc; sau</p> <p>2) 450 kg pentru un avion/elicopter terestru biloc; sau</p> <p>3) 330 kg pentru un avion amfibie sau un hidroavion/elicopter cu flotoare monoloc; sau</p> <p>4) 495 kg pentru un avion amfibie sau un hidroavion/elicopter cu flotoare biloc, cu condiția ca, atunci cînd funcționează afît ca hidroavion/elicopter cu flotoare, cît și ca avion/elicopter terestru, să aibă o masă inferioară ambelor valori ale masei maxime la decolare, după caz;</p> <p>5) 472,5 kg pentru un avion terestru biloc echipat cu un sistem de recuperare totală cu parașută, montat în structură;</p> <p>6) 315 kg pentru un avion terestru monoloc echipat cu un sistem de recuperare totală cu parașută, montat în structură; și pentru avioanele a căror viteză limită sau viteză minimă în zbor stabilizat în configurație de aterizare nu depășește o viteză calibrată de 35 de noduri (CAS).</p> <p>6. Autogirele monoloc și biloc cu o masă maximă la decolare de maximum 560 kg.</p> <p>7. Planearele a căror masă maximă gol nu depășește 80 kg în versiune monoloc sau 100 kg în versiune biloc, inclusiv cele</p>	<p>în Anexa Nr. 2, punctul 10 – se abrogă; în Anexa Nr. 2, se propune abrogarea punctului 10), deoarece referirea la masa minimă deja este indicată în textul Anexei Nr. 2 a prezentului proiect de lege.</p> <p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u> Anexa nr. 2 pct. 1. constituie o normă nedeterminată, sugerînd a se consulta textul Anexei II din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 a Parlamentului european și al Consiliului din 20 februarie 2008, fiindcă în varianta propusă lipsește partea introductivă din care ar rezeși toate normele propuse spre reglementare.</p>	<p><u>Se sustine.</u> în Anexa nr.2, înainte de pct. 1 se introduce următoarea propoziție: „Prezenta Anexă include următoarele categorii de aeronave:”</p>
--	---	---

<p>care sînt lansate din alergare.</p> <p>8. Replici de aeronave care îndeplinesc criteriile de la punctele 1 sau 4 de mai sus și al căror proiect structural este similar cu cel al aeronavei inițiale.</p> <p>9. Aeronavele fără pilot la bord a căror masă de operare este de maximum 150 kg.</p> <p>10. Orice altă aeronavă a cărei masă maximă gol, inclusiv combustibilul, nu depășește 70 kg.</p>		
<p>Anexa nr.5 CERINȚE ESENȚIALE PENTRU MANAGEMENTUL TRAFICULUI AERIAN/SERVICIILE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ ȘI PENTRU CONTROLORII DE TRAFIC AERIAN</p> <p>I. Utilizarea spațiului aerian</p> <p>1. Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 1 alineatul (4) litera a), în</p>	<p><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></p> <p>Se propune Anexa 2¹ – Aparat de zbor ultraușoare, scutite de regimul de reglementare și administrare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Parașută; 2. Parapantă; 3. Parapantă cu motor; 4. Deltaplan; 5. Deltaplan cu motor; 6. Planer cu masa de construcție sub 115 kg; 7. Avion, heliicopter, autogir cu masa de construcție sub 115 kg; 8. Aparatul de zbor fără pilot la bord cu masa operativă sub 150 kg; 9. Orice alt aparat de zbor ultraușor sau aeronavă ușoară cu masa de construcție sub 115 kg. 	<p><u>Nu se susține.</u></p> <p>Prevederile detaliate aeronavele menționate în anexa nr. 2 la Cod se stabilesc în reglementări aeronautice civile aprobate de Guvern, și în alte documente tehnice aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p>
	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></p> <p>Anexa nr. 5, cap. 1, pct. 2, relevăm că trimiterea la punctul 3 este invocată incorect. Consultând pct. 1 lit. b), Anexa Vb la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, într-adevăr trimiterea este făcută la punctul 3. Însă, fiind cont de numerotarea efectuată în textul anexei 5 la proiectul Codului, urmează a se revedea și corecta trimiterea</p>	<p><u>Se susține.</u></p> <p>Trimiterea la punctul 3) din Anexa nr. 5, cap. 1, pct. 2 se va schimba prin trimiterea la „<i>Secțiunea III</i>”.</p> <p>„2. Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 1 alineatul (4) litera (a), sînt echipate cu componentele necesare și</p>

<p>toate fazele zborului sau care se află pe suprafața de mișcare a unui aerodrom, vor fi operate în conformitate cu regulile generale comune de operare și cu orice procedură aplicabilă specificată pentru utilizarea spațiului aerian respectiv.</p> <p>2. Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 1 alineatul (4) litera (a), sînt echipate cu componentele necesare și sînt operate corespunzător. Componentele folosite în sistemul managementului traficului aerian/serviciile de navigație aeriană trebuie să respecte, de asemenea, cerințele de la punctul 3.</p>	<p>invocată.</p>	<p>sînt operate corespunzător. Componentele folosite în sistemul managementului traficului aerian/serviciile de navigație aeriană trebuie să respecte, de asemenea, cerințele de la punctul 3 Secțiunea III,</p>
<p style="text-align: center;">CERINȚE ESENȚIALE PRIVIND AERODROMURILE</p> <p>Anexa nr.6</p> <p>A. Caracteristicile fizice, infrastructura și echipamentul</p> <p>I. Zona de mișcare</p> <p>1. Aerodromurile au o zonă destinată aterizării și decolării aeronavelor care îndeplinește următoarele condiții:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zona de aterizare și decolare are dimensiuni și caracteristici adaptate aeronavelor prevăzute să utilizeze instalația; 2) zona de aterizare și decolare, după caz, are o forță portantă suficientă pentru a suporta operarea repetitivă a aeronavelor prevăzute. Suprafețele care nu sînt destinate operațiunilor repetitive trebuie să fie capabile doar să suporte greutatea aeronavelor; 3) zona de aterizare și decolare este proiectată pentru a se asigura scurgerea apei și pentru a se evita ca apa reținută să devină un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor; 4) panta și schimbările de pantă de pe zona de aterizare și decolare nu creează un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor; 	<p><u>Direcția generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u> Anexa nr. 6:</p> <p>- secțiunea A, capitolul I pct. 2, deși redacția acestuia este preluată și corespunde întocmai textului lit. b), secțiunea A din Anexa Va la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 a Parlamentului european și al Consiliului din 20 februarie 2008, totuși se pare că este infiltrată o greșeală, fiindcă nu este clar conținutul normei cuprinse la acest punct. Probabil, după cuvintele „în cazul în” urmează a fi introdus cuvântul „care”;</p> <p>- pct. 4, subpunctul 5), fraza a doua, probabil s-a produs o greșeală gramaticală, de aceea, urmează substituirea cuvântului „excluse” cu cuvântul „excludă”.</p> <p><u>DI Serghei Sîrbu, deputat în Parlament</u> La anexa nr.6 este necesar de a exclude formularea „fără a aduce atingere dispozițiilor naționale și internaționale privind protecția animalelor.” În conformitate cu art. 19 „Cauzele care înlătură caracterul contravențional a faptei” Codul contravențional RM //Monitorul oficial 3-6/15, 16.01.2009:</p>	<p>Se susține. Anexa nr. 6, secțiunea A, capitolul I, pct. 2 după cuvintele „în cazul în” se introduce cuvântul „care”;</p> <p>Se susține. Anexa nr. 6, secțiunea A, capitolul I, pct. 4, subp.5) se substituie cuvântul „excluse” cu cuvântul „excludă”.</p> <p>Nu se susține. Transpunere directă din Regulamentul (CE) nr.216/2008, Anexa Va. Aceste prevederi se aplică în mod uniform în toate statele membre UE, iar odată cu semnarea Acordului privind spațiul aerian comun dintre RM și UE, Republica Moldova s-a obligat să-și armonizeze legislația</p>

<p>5) caracteristicile suprafeței zonei respective sînt adecvate utilizării de către aeronavele prevăzute; și</p> <p>6) pe zona respectivă nu există obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor.</p> <p>2. În cazul în sînt stabilite mai multe zone de aterizare și decolare, acestea sînt proiectate astfel încît să nu creeze un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor.</p> <p>3. Zona de decolare și aterizare stabilită este înconjurată de zone definite.</p> <p>Aceste zone sînt prevăzute pentru a proteja aeronava care le survolează pe durata operațiunilor de decolare și aterizare sau pentru a reduce consecințele unei aterizări scurte, ieșirii laterale sau depășirii accidentale a zonei de decolare și aterizare și îndeplinesc următoarele condiții:</p>	<p>Se consideră cauze care înlătură caracterul contravențional al faptelor:</p> <p>c) starea de extremă necesitate;</p> <p>e) riscul întemeiat;</p> <p>— Articolul 22. Starea de extremă necesitate</p> <p>Este în stare de extremă necesitate persoana care săvîrșește acțiuni pentru a salva viața, integritatea corporală ori sănătatea sa, precum și integritatea corporală ori sănătatea unei alte persoane, un bun prețios al său ori al unei alte persoane sau interesele publice de la un pericol grav iminent, care nu poate fi înlăturat altfel.</p> <p>Legile Republicii Moldova 218/24.10.2008 Codul contravențional RM //<i>Monitorul oficial</i> 3-6/15, 16.01.2009</p> <p>Articolul 24. Riscul întemeiat</p>	<p>națională după cerințele UE.</p>
<p>1) aceste zone au dimensiuni adecvate pentru operarea prevăzută a aeronavelor;</p> <p>2) panta și schimbările de pantă din aceste zone nu creează un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;</p> <p>3) în aceste zone nu există obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor. Acest lucru nu trebuie să excludă echipamentele fragile ce urmează să fie amplasate în zonele respective în cazul în care acestea sînt necesare pentru operarea aeronavelor; și</p> <p>4) în acest scop, fiecare suprafață are o forță portantă suficientă.</p>	<p>(1) Nu constituie contravenție fapta, prevăzută de prezentul cod, care a cauzat daune intereselor ocrotite de lege în cazul riscului întemeiat în atingerea unor scopuri socialmente utile.</p> <p>(2) Se consideră întemeiat riscul fără de care scopul socialmente util nu a putut fi atins, iar persoana care a riscat a luat măsuri de prevenire a cauzării de daune intereselor ocrotite de lege.</p> <p>Legile Republicii Moldova 218/24.10.2008 Codul contravențional RM //<i>Monitorul oficial</i> 3-6/15, 16.01.2009</p> <p>Prin urmare, în situația dată, nu se cauzează nici un fel de daună dispozițiilor naționale și internaționale privind protecția animalelor”.</p>	
<p>4. Zonele unui aerodrom și împrejurimile imediat aferente, care urmează să fie utilizate pentru rularea sau staționarea aeronavelor, sînt proiectate astfel încît să permită operarea în siguranță a aeronavelor prevăzute să folosească respectiva instalație în toate condițiile prevăzute în acest scop și îndeplinesc următoarele condiții:</p> <p>1) aceste zone au o forță portantă suficientă pentru a suporta operarea repetată a aeronavelor prevăzute, cu excepția</p>	<p><u>DI Serghei Sîrbu, deputat în Parlament</u></p> <p>La lit.B, punctul 22 a expune în următoarea redacție:</p> <p>„Operatorul de aerodrom și prestatorii de servicii de navigație aeriană (în cazul divizării responsabilității de dirijare a mișcărilor aeronavelor, vehiculelor și a personalului)</p>	<p><u>Nu se susține.</u></p> <p>Punctul 22 este transpunere directă din Anexa Va a Regulamentului (CE) nr.216/2008. Aceste prevederi se aplică în mod uniform în toate statele membre UE, iar odată cu semnarea Acordului privind spațiul aerian</p>

<p>zonelor prevăzute doar pentru utilizare ocazională, care trebuie să fie capabile doar să suporte greutatea aeronavelor;</p> <p>2) aceste zone sînt proiectate pentru a se asigura scurgerea apei și pentru a se evita ca apa reținută să devină un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;</p> <p>3) panta și schimbările de pantă din aceste zone nu creează un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;</p> <p>4) caracteristicile suprafeței acestor zone sînt adecvate utilizării de către aeronavele prevăzute; și</p> <p>5) în aceste zone nu există obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru aeronavă. Acest lucru nu trebuie să excludă amplasarea, în poziții sau zone special definite, a echipamentelor necesare pentru zona respectivă.</p> <p>5. Celelalte infrastructuri prevăzute a fi utilizate de aeronave sînt proiectate astfel încît prin folosirea acestora să nu se creeze un risc inacceptabil pentru aeronavele care le folosesc.</p> <p>6. Construcțiile, clădirile, echipamentele sau zonele de depozitare sînt amplasate și proiectate astfel încît să nu creeze un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor.</p> <p>7. Sînt prevăzute mijloace adecvate pentru a împiedica intrarea pe suprafața de mișcare a persoanelor neautorizate, a vehiculelor neautorizate sau a animalelor suficient de mari pentru a constitui un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor, fără a aduce atingere dispozițiilor naționale și internaționale privind protecția animalelor.</p> <p>II. Înălțimea de ocolire a unui obstacol</p> <p>8. Pentru a proteja aeronavele care înaintează pe un aerodrom în scopul aterizării sau al decolării, sînt stabilite rute sau zone de sosire și de plecare. Aceste rute sau zone asigură aeronavelor înălțimea necesară pentru ocolirea obstacolelor amplasate în zona din jurul aerodromului, ținînd seama de caracteristicile fizice locale.</p>	<p>garantează că circulația vehiculelor și a persoanelor pe suprafața de mișcare și pe alte suprafețe operaționale este coordonată cu mișcarea aeronavei, pentru evitarea coliziunilor și a deteriorării aeronavei”.</p> <p>Justificare:</p> <p>Există Regulamentul privind divizarea responsabilității între operatorul de aerodromului Chișinău S.R.L.”AVIA INVEST” și ÎS „MoldATSA” la dirijarea aeronavelor, vehiculelor și personalului pe suprafața de operațiuni a aerodromului „Chișinău”.</p> <p>La lit.B, punctul 25 se propune de exclus.</p> <p>Responsabilitatea de calitate combustibilului nu poate fi pusă în seama Aeroportului, deoarece compania de alimentare cu petrol este responsabilă de calitate combustibilului, fiindcă deține licențele și certificatele necesare pentru prestarea acestui tip de servicii pe teritoriul aeroportului.</p>	<p>comun dintre RM și UE, Republica Moldova s-a obligat să-și armonizeze legislația națională după cerințele UE.</p> <p>Nu se sustine.</p> <p>Punctul 25 este transpunere directă din Anexa Va a Regulamentului (CE) nr.216/2008. Aceste prevederi se aplică în mod uniform în toate statele membre UE, iar odată cu semnarea Acordului privind spațiul aerian comun dintre RM și UE, Republica Moldova s-a obligat să-și armonizeze legislația națională după cerințele UE.</p>
---	--	---

9. Această înălțime de ocolire a obstacolelor este adecvată fazei de zbor și tipului de operațiune în curs de realizare. De asemenea, sînt luate în considerare echipamentele folosite la stabilirea poziției aeronavelor.

III. Mijloacele vizuale și de altă natură și echipamentele de aerodrom

10. Mijloacele sînt adecvate scopului, ușor de recunoscut și oferă informații clare utilizatorilor în toate condițiile operaționale prevăzute.

11. Echipamentele de aerodrom funcționează astfel cum s-a preconizat în condițiile de operare prevăzute. În condiții de operare sau în caz de defecțiune, echipamentele de aerodrom nu provoacă un risc inacceptabil pentru siguranța aviației.

12. Mijloacele și sistemele de alimentare cu energie electrică ale acestora sînt proiectate astfel încît defectarea acestora să nu conducă la furnizarea de informații neadecvate, înșelătoare sau insuficiente utilizatorilor sau la întreruperea unui serviciu esențial.

13. Sînt asigurate mijloace adecvate de protecție pentru a se evita deteriorarea sau perturbarea acestor mijloace.

14. Sursele de radiație sau prezența obiectelor mobile sau fixe nu împiedică și nu afectează în mod negativ performanța sistemelor de comunicație aeronautică, navigație și supraveghere.

15. Sînt puse la dispoziția personalului competent informații privind operarea și utilizarea echipamentelor de aerodrom, inclusiv indicații clare privind condițiile care pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației.

IV. Date privind aerodromul

16. Sînt stabilite și actualizate date privind aerodromul și serviciile disponibile.

17. Datele sînt precise, lizibile, complete și clare. Sînt păstrate niveluri adecvate de integritate.

18. Datele sînt puse la dispoziția utilizatorilor și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză la timp, folosind o metodă de comunicare suficient de sigură și rapidă.

B. Operarea și administrarea

I. Operatorul de aerodrom este responsabil de operarea

unui aerodrom

Responsabilitățile unui operator de aerodrom sînt după cum urmează:

19. Operatorul de aerodrom dispune, direct sau pe bază de contracte, de toate mijloacele necesare pentru a garanta operarea în siguranță a aerodromului. Aceste mijloace includ, dar fără a se limita la acestea: instalații, personal, echipamente și materiale, documentarea cu privire la atribuții, responsabilități și proceduri, accesul la date relevante și păstrarea evidenței contabile.

20. Operatorul de aerodrom verifică dacă cerințele din secțiunea A sînt întotdeauna îndeplinite sau ia măsuri adecvate pentru a reduce riscul asociat neconformității. Sînt stabilite și aplicate proceduri pentru a aduce la timp la cunoștința tuturor utilizatorilor aceste măsuri.

21. Operatorul de aerodrom trebuie să stabilească și să pună în aplicare un program de gestionare a riscurilor legate de animalele sălbatice.

22. Operatorul de aerodrom garantează că circulația vehiculelor și a persoanelor pe suprafața de mișcare și pe alte suprafețe operaționale este coordonată cu mișcarea aeronavei, pentru evitarea coliziunilor și a deteriorării aeronavei.

23. Operatorul de aerodrom garantează că sînt stabilite și puse în aplicare proceduri de reducere a riscurilor conexe operării aerodromului pe timp de iarnă, în condiții meteorologice nefavorabile, de vizibilitate redusă sau pe timp de noapte, după caz.

24. Operatorul de aerodrom trebuie să încheie contracte cu alte organizații competente pentru a asigura conformitatea continuă cu aceste cerințe esențiale pentru aerodromuri. Aceste organizații includ, dar fără a se limita la acestea, operatori de aeronave, prestatori de servicii de navigație aeriană, prestatori de servicii de asistență la sol și alte organizații ale căror activități sau produse pot afecta siguranța aviației.

25. Operatorul de aerodrom garantează, fie el însuși, fie prin contracte cu părți terțe, că există proceduri de alimentare a aeronavei cu combustibil necontaminat și conform

specificației corecte.

26. Manuale de întreținere a echipamentelor de aerodrom trebuie puse la dispoziție și aplicate în practică și trebuie să conțină instrucțiunile de întreținere și reparație, informațiile privind asistența tehnică, procedurile de depanare și inspecție.

27. Operatorul de aerodrom trebuie să stabilească și să pună în aplicare un plan de urgență pe aerodrom, care să includă situații de urgență ce pot apărea pe aerodrom sau în imediata apropiere a acestuia. Acest plan este coordonat, după caz, cu planul de urgență al comunității locale.

28. Operatorul de aerodrom garantează că sînt asigurate servicii adecvate de salvare și stingere a incendiilor pe aerodrom. Aceste servicii acționează în cazul unui incident sau accident cu urgența cuvenită și trebuie să includă cel puțin echipamente, produse de stingere și personal în număr suficient.

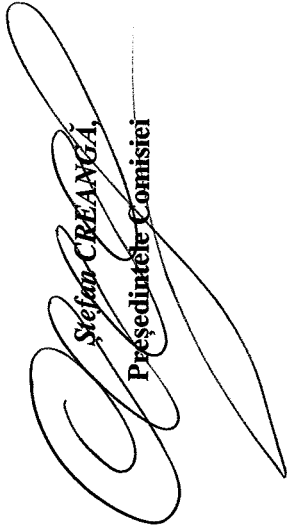
29. Operatorul de aerodrom utilizează numai personal instruit și calificat pentru operarea și întreținerea aerodromului și pune în aplicare și actualizează programe de instruire și verificare a competenței întregului personal relevant.

30. Operatorul de aerodrom garantează că orice persoană căreia îi este permis accesul neînsoțit pe suprafața de mișcare sau pe alte suprafețe operaționale este instruită și calificată în mod adecvat în acest scop.

31. Personalul de salvare și stingere a incendiilor trebuie să fie instruit și calificat în mod adecvat pentru a opera în împrejurimile aerodromului. Operatorul de aerodrom trebuie să pună în aplicare și să mențină programe de instruire și verificare pentru a menține nivelul de competență al acestuia; și

32. Întreg personalul de salvare și stingere a incendiilor care poate fi însărcinat să acționeze în situații de urgență aviatică își demonstrează cu regularitate aptitudinile psihofizice de a-și îndeplini în mod satisfăcător atribuțiile, avînd în vedere tipul de activitate. În acest context, aptitudinile psihofizice, adică aptitudinile psihice și fizice, înseamnă a nu suferi de nici o boală sau dizabilitate care ar putea pune acest personal

<p>în incapacitatea:</p> <ol style="list-style-type: none">1) de a-și îndeplini atribuțiile necesare pentru a acționa în situații de urgență aviatică;2) de a-și îndeplini sarcinile atribuite în orice moment; sau3) de a percepe corect mediul său.		
---	--	--


Ștefan CREANGĂ,
Președintele Comisiei