



# GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

**HOTĂRÎRE nr.1465**

**din 30 decembrie 2016**

**Chișinău**

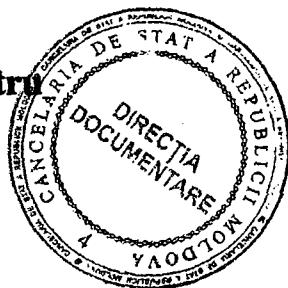
**Pentru aprobarea proiectului Codului aerian  
al Republicii Moldova**

-----

În temeiul Legii nr. 64-XII din 31 mai 1990 cu privire la Guvern (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2002, nr. 131-133, art. 1018), cu modificările și completările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Se aprobă și se prezintă Parlamentului spre examinare proiectul Codului aerian al Republicii Moldova.

**Prim-ministru**



**PAVEL FILIP**

Aprobat  
prin Hotărârea Guvernului nr.1465  
din 30 decembrie 2016

## **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/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 împrejurimilor 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, 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.

(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.

## **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, 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 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2012, nr. 155-159, art. 512).

(10) Utilizatorii aeronavelor ușoare și ultraușoare, 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.

(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.

(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.

(13) Este interzisă lansarea în aer a obiectelor în zonele servituților 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**

(1) 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 suprafață 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 veterinare, precum și orice alte proceduri similare;

*agent aeronautic* – orice persoană juridică certificată să desfășoare activități în domeniul aviației civile;

*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;

*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 unui aerodrom;

*organ central de specialitate în domeniul aviației civile* – Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor a Republicii Moldova;

*personal aeronautic* – echipaje de zbor, inclusiv însoțitorii de bord, personalul de la sol, personalul tehnic și personalul cu funcții de control și supraveghere;

*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 Guvern, 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 și/sau deservirii transporturilor aeriene;

*servitute 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 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 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;

*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 certificate 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 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2000, nr.24-26, art. 137);

e) reprezintă Republica Moldova în relațiile cu organisme 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.

**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, 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 pentru promovare și/sau aprobare proiecte de acte legislative și normative în domeniul aviației civile;
  - 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;
  - c) emite, în limitele competențelor, specificații de certificare, directive de siguranță aeronautică, directive operaționale, directive de navigabilitate care se vor aplica pentru o perioadă de pînă la 12 luni calendaristice de la data emiterii, termen în care prevederile lor vor fi transferate în reglementări aeronautice civile, aprobate de către Guvern;
  - 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 civile, heliporturilor 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 administrației publice centrale de specialitate;

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

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;

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, 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 a 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, 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;

h) certifică și supraveghează exploatarea aerodromurilor/aeroporturilor 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;

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 administrației publice centrale de specialitate mărimile tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană;
- 10) avizează construcția și reconstrucția aerodromurilor/aeroporturilor civile;
- 11) avizează amplasarea construcțiilor, instalațiilor și echipamentelor în zonele supuse servituților de aeronautică civilă aferente aerodromurilor 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.

## **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, 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 și numit în funcție prin ordin al ministrului. 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, limba rusă și limba engleză 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 pentru infracțiuni grave, deosebit de grave și excepțional de grave săvîrșite cu intenție, precum și persoana care are antecedente penale pentru săvîrșirea infracțiunilor contra bunei desfășurări a activității în sfera publică.

(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 efectuează transporturi 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) Cuanțul 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. Cuanțul 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. Cuanțul 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.

(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 administrației publice centrale de specialitate pentru promovare rectificarea corespunzătoare a cuanțului 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 dobînzii 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 întîrziat 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 aerieni, 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;
- g) personalul aeronautic civil.

(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 personalul aeronautic sau agentul aeronautic demonstrează în cadrul supravegherii continue că îndeplinește cerințele și condițiile care au stat la baza certificării.

(3) Pentru aceasta, 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 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.

(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.

(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 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 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.

## **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 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:

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 neregulate sau a utilizării frauduloase a certificatului agentului aeronautic;

d) prestația nesatisfăcătoare a conducătorilor responsabili din cadrul agentului aeronautic, în conformitate cu cerințele stabilite de Guvern;

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 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.

(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.

(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 cînd 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. Inspectorii 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.

(2) Inspectorii autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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 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 neîntîrziat 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 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 decât 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 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**

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

- a) se vor depista date neautentice în documentele prezentate la eliberarea certificatului;
- b) deținătorul certificatului a fost radiat din registrul persoanelor juridice;
- 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;
- 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.

(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.

### **Articolul 16. Inspecții la platformă. Reținerea la sol**

(1) Inspecțiile la platformă se efectuează într-o manieră standardizată, stabilită în reglementările aeronautice civile.

(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 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, solicitîndu-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.

(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:

- 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 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.

#### **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 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 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. Exceptări 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, exceptări 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 derogărilor/exceptărilor se efectuează în baza analizei riscurilor asociate. Procedura de acordare a derogărilor/exceptărilor este aprobată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

## **Capitolul IV NAVIGABILITATEA**

### **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 aranjamente 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.

(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. Inscripționarea 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 operațiuni 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, 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.

(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 reglementări aeronautice civile, aprobate de Guvern și documente tehnice subordonate, aprobate de autoritatea publică de reglementare 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, 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 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 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 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, 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.

(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 administrației publice centrale de specialitate 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 în conformitate cu reglementările aeronautice civile în vigoare 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 și certificate medicale valabile pentru operațiunea care trebuie efectuată, 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 Guvern prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate.

### **Articolul 23. Echipajul aeronavei civile**

(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 îndeplinește condițiile prevăzute la alineatul (5) 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) 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.

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

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

(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 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.

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

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

(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.

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

(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.

(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.

(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 până 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 decât 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 încât 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, precum și pe alte terenuri sau suprafețe de apă, în condițiile stabilite prin hotărâre de Guvern.

(3) Operațiunile aeriene civile care pot fi efectuate pe teritoriul Republicii Moldova 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.

### **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) 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.

(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.

(5) Operațiunile de transport aerian comercial se execută pe bază de contract de transport 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 doua 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 poștă 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 Moldova și/sau cetățeni ai acesteia, sau în cazurile speciale prevăzute de tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte, operatorii aerieni 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 decît 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 aerieni 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 decît 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 aerieni 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 aerieni străini, alți 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) Condiții 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 Guvern 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 Guvern 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 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.

#### **Articolul 34. Reglementări speciale**

(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 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**

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

(2) Aerodromurile, 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 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 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.

(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 decît un aeroport internațional, în cazurile de urgență sau dacă sînt autorizate de autoritățile competente.

(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.

(9) 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.

### **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 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) Agenții aeronautici ai Republicii Moldova – prestatorii serviciilor de deservire la sol unor terțe părți 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.

(9) Dacă numărul prestatorilor de servicii la sol (handling) sau al operatorilor aerieni care recurg la deservire 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):

1) să limiteze numărul prestatorilor pentru una sau mai multe categorii de servicii de deservire 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 deservire la sol;

3) să rezerve deservirea la sol proprie pentru un număr limitat de utilizatori ai aeroportului pentru categoriile de servicii de deservire la sol;

4) să interzică deservirea la sol proprie sau să restricționeze această activitate pentru un singur utilizator al aeroportului, pentru următoarele categorii de servicii de deservire la sol:

- 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.

(10) Toate restricțiile (exceptările) impuse în temeiul alineatului (9) se stabilesc pentru o perioadă strict determinată și trebuie:

a) să specifice categoria sau categoriile de servicii de deservire la sol pentru care se acordă restricția și constrângerile specifice spațiului sau capacității disponibile care o justifică;

b) să fie însoțite de un plan de măsuri adecvate pentru a depăși aceste constrângeri;

c) să nu depășească perioada stabilită și să nu fie prelungite mai mult decât este necesar.

(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:

1) în cazurile anumitor constrângeri specifice spațiului sau capacității disponibile, de către organismul de gestionare a aeroportului, cu condiția că acesta cumulativ:

- a) nu prestează servicii de deservire la sol similare;
- b) nu exercită un control direct sau indirect asupra nici unei întreprinderi care prestează asemenea servicii;

c) nu este implicat în nici o întreprindere de acest fel;

d) a consultat în prealabil utilizatorii aeroportului;

2) în toate celelalte cazuri de către organul central de specialitate din domeniul aviației civile– cu consultarea prealabilă a utilizatorilor aeroportului și operatorului aeroportului.

(12) În cazurile în care numărul prestatorilor de servicii de deservire la sol sau al operatorilor aerieni 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:

a) stabilirea, în urma consultării utilizatorilor aeroportului, a unui caiet de sarcini sau a unor specificații tehnice;

b) criteriile de selecție stabilite în caietul de sarcini sau specificațiile tehnice trebuie să fie pertinente, obiective, transparente și nediscriminatorii;

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;

d) publicitatea cererii de oferte, la care să poată răspunde orice prestator de servicii de deservire la sol interesat.

(13) Cel puțin unul dintre prestatorii de servicii de deservire la sol autorizați nu poate să fie controlat direct sau indirect de către:

a) organismul de gestionare a aeroportului;

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;

c) un sau mai multe organisme care controlează sau este controlat direct sau indirect de operatorul aeroportului sau orice asemenea utilizator.

(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.

### **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 Guvern 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 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 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.

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

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

(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 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 nu poate depăși 90 de zile calendaristice din momentul depunerii pachetului integral de documente de către solicitant.

(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.

(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.

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

(1) În zonele supuse servituților 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 servituților 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 Guvern 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.

(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.

## **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 Guvern 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**

#### **Articolul 41. Programul național de siguranță**

(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.

(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.

(3) Programul național de siguranță în aviația civilă 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, 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.

#### **Articolul 43. Securitate aeronautică**

Măsurile pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită se stabilesc de Legea 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 în nici un fel 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**

(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 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), 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. Tratatelor internaționale**

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

#### **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.

#### **Articolul 50. Îndatoririle Guvernului**

Guvernul, până la intrarea în vigoare 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 elabora și va aproba, în baza prezentei legi, actele normative subordonate.

#### **Articolul 51. 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 pericliteze 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

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.

## **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 rămînă 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 (aerodromuri) 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 apropierei 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, distribuirea 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 vînt 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 decît 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 decît 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. Instruitori

### 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 neîntreruptă 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 punctul 3.

**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 vîrstei.

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 neînteruptă 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 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 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 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.

## **NOTĂ INFORMATIVĂ**

### **la proiectul de lege privind Codul Aerian al Republicii Moldova**

#### **I. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului.**

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, în comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă, a elaborat și promovează proiectul de lege privind Codul Aerian al Republicii Moldova.

La baza elaborării proiectului de Lege privind Codul Aerian, ce va constitui fundamentul procesului de transpunere a legislației comunitare în legislația națională și îmbunătățire a calității reglementărilor în domeniul aviației civile, au stat următorii factori de natură juridică:

1. Impactul negativ pe care îl au asupra activității agenților economici din Republica Moldova reglementările sumare sau lipsa lor din domeniul aviației civile. Există tot mai multe semnale din partea agenților economici ce activează în domeniul aviației civile, care au ridicat problema vidului legislativ și modului în care această stare de fapt le îngreunează activitatea, generând litigii și importante pierderi financiare.

2. Prin încheierea cu Uniunea Europeană și țările sale membre a Acordului privind Spațiul Aerian Comun, Republica Moldova și-a asumat obligația de implementare a actelor normative europene stabilite în Anexa III la acest Acord, creând premise pentru angajarea corectă și eficientă a aviației civile a Republicii Moldova în sistemul european al aviației civile. Codul Aerian va crea premisele necesare de transpunere a regulamentelor și directivelor enumerate în acord prin prisma rigorilor naționale cu privire la promovarea actelor normative și legislative.

3. Dinamica transformărilor majore petrecute în ultima perioadă în domeniul aviației civile din Republica Moldova necesită o reglementare neîntârziată. Relațiile juridice din domeniul aviației civile sînt în mare parte reglementate de actele internațional la care Republica Moldova este parte, fără a fi transpuse în legislația națională.

Problemele cu care se confruntă aviația civilă în Republica Moldova, rezidă inclusive în reglementarea defectuasă a acestei ramuri. La momentul actual, sistemul legislației naționale include caracteristici negative, după cum urmează:

- persistența reglementărilor aeronautice civile (denumite RAC-uri), la nivel de reglementări administrative, prin care se instituie norme materiale și procedurale de inițiere, desfășurare și lichidare a afacerii (activității de întreprinzător), precum și de control asupra afacerii. Acest fapt însă este inadmisibil, în virtutea prevederilor art. 9 alin. (3) lit. „p” Legea nr. 780 din 27.12.2001 privind actele legislative, pe motiv că prin lege organică se reglementează asemenea aspect;

- instabilitatea legislației;
- frecvența sporită a evenimentelor legislative (modificări, completări, republicări) suferite de anumite acte normative, ce prezintă relevanță sub aspectul importanței lor în cadrul sistemului legislativ;
- persistența unor prevederi legale căzute în desuetudine, contradictorii, paralele.

În prezent, ramura aviației civile este reglementată printr-o serie de acte normative:

- 1) Legea nr. 1237-XIII din 09.07.1997 aviației civile;
- 2) Legea nr. 92-XVI din 05.04.2007 privind securitatea aeronautică;
- 3) Legea nr. 143 din 21.06.2012 privind controlul spațiului aerian;
- 4) Hotărârea Guvernului nr. 695 din 18.11.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului, structurii și efectivului-limită ale Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor;
- 5) Regulamentului transportatorilor auto de călători și bagaje, (aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 854 din 28.07.2006);
- 6) Hotărârea Guvernului nr. 836 din 08.11.2012 pentru aprobarea Regulamentului privind compensarea și asistența pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor.

Legea aviației civile a fost aprobată în 1997 după care modificată și completată de 7 ori, prin:

- Legea nr. 251-XV din 19.06.2003;
- Legea nr. 341-XVI din 22.12.2005;
- Legea nr. 280-XVI din 14.12.2007;
- Legea nr. 12-XVI din 03.02.2009;
- Legea nr. 109 din 04.06.2010;
- Legea nr. 162 din 22.07.2011.
- Legea nr. 212 din 12.07.2013

Cadrul legal și normativ existent în domeniul aviației civile, este depășit, nu corespunde rigorilor stabilite de prevederile Legii nr. 235 din 20.07.2006, cu privire la principiile de reglementare a activităților de întreprinzător, Legii nr. 424 din 16.12.2004 privind revizuirea și optimizarea cadrului normativ de reglementare a activității de întreprinzător, Legii nr. 160 din 22.07.2011 cu privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător și în special rigorii de stabilire doar prin lege a normele materiale și procedurile de inițiere, desfășurare și lichidare a afacerii, precum și de autorizare, control asupra afacerii. Totodată, schimbările legislative frecvente, cât și lipsa reglementărilor pentru anumite sectoare de activitate creează insecuritate și instabilitate, care ar permite o dezvoltare durabilă a ramurii aviației civile în Republica Moldova.

Soluția optimă constituie sistematizarea și simplificarea legislației, care în contextul unei inflații normative, este caracterizată în cazul nostru, de instabilitatea regulilor. În acest scop, prezentarea legislației într-un ansamblu organizat, construit după un plan de ansamblu sistematic, este indispensabilă, iar mijlocul de realizare a procedurii de simplificare legislativă constituie codificarea legislației în vigoare.

Demersurile de codificare urmăresc asigurarea unei mai mari securități juridice și a unei mai bune accesibilități a dreptului, în acord cu exigențele constituționale legate de garantarea drepturilor fundamentale. Codul Aerian va permite crearea unui document unic în domeniul aviației civile, să adune normele dispersate pentru a le face coerente și accesibile, urmărind un plan logic, va permite să clarifice reglementările și să le actualizeze abrogând textele perimate, incompatibile sau contrare actelor legislative menționate mai sus, angajamentelor privind transpunerea Acordului cu privire la Spațiul Aerian Comun și permite, totodată, să pună în evidență lacunele sistemului juridic, pregătind pachetul de reforme necesare.

Codificarea oficială corespunde adoptării unui act juridic nou, care integrează și abrogă actele ce fac obiectul codificării (acte de bază plus acte modificatoare) fără să le schimbe substanța. Astfel că, proiectul de Lege privind Codul aerian va produce codificarea pe orizontală (noul act juridic va integra mai multe acte de bază paralele și modificările lor dar referitoare la aceeași materie), ceea ce va îmbunătăți procesul de reglementare la nivelul agențiilor și autorităților de reglementare și control, se va simplifica legislația națională, se va aplica efectiv aquis-ul comunitar și legislația internațională precum și se va asigura securitatea raporturilor juridice.

Prin *codificare* se va realiza procedura de abrogare a actelor sau componentelor acestora perimate, ce fac obiectul codificării prin înlocuirea cu actul unic, Cod aerian. Respectiv, se vor înlocui următoarele acte normative: Legea nr. 1237-XIII din 09.07.1997 aviației civile și Legea nr. 92-XVI din 05.04.2007 privind securitatea aeronautică. Respectiv, se urmărește alăturarea acestor reglementări juridice într-o structură omogenă în vederea unei cunoașteri și aplicări accesibile. Mai mult, versiunea consolidată a actului, Codul aerian va include reglementările active menționate, adaptate noii ordini de activitate a aviației civile, și anume ordinii internaționale și comunitare. Codificarea va facilita înțelegerea aquis-ul european, precum și armonizarea coordonată a acestuia, inclusiv prin instituirea principiilor de realizare a activității de întreprinzător, cuprinzând în acest sens condițiile, criteriile și cerințele de accedere pe piața serviciilor de transport aerian.

Proiectul de Cod aerian propus vine cu soluții clare, ce vor crea premise legale pentru următorii pași de implementare a Acordului privind Spațiul Aerian Comun și va asigura:

1. încadrarea funcțională a aviației civile a Republicii Moldova în sistemul european a aviației civile,
2. armonizarea legislației naționale în domeniul aviației civile cu normele internaționale în special europene în domeniu,
3. respectarea principiilor previzibilității, transparenței decizionale și transparenței de reglementare;
4. proporționalitatea 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;
5. excluderea lacunelor constatate din aplicarea în practică a Legii aviației civile,
6. completarea legii cu prevederi impuse de situația reală creată în ramură.

## **II. Principalele prevederi și elementele noi propuse**

Prin reglementările propuse în proiectul Codului aerian se va crea un act legislativ, integrat civil, suficient de flexibil pentru a permite aplicarea sau, după caz, implementarea în Republica Moldova a reglementărilor europene, prezente și viitoare, din domeniul aviației civile. Astfel, fiind parte semnată a Convenției de la Chicago, a Acordului privind Spațiul Aerian Comun și a Acordului de Asociere, Republica Moldova s-a obligat să preia standardele organizațiilor internaționale în domeniul aviației civile, ce conțin standarde și proceduri speciale, cum ar fi: licențierea personalului aeronautic, înmatricularea și navigabilitatea aeronavelor, regulile aerului, servicii de navigație aeriană (servicii de trafic aerian, meteorologie, servicii de informare aeronautice, telecomunicații aeronautice), operarea aeronavelor, aerodromurilor, deservirea la sol (14 tipuri de activități), securitatea aeronautică, etc. Prin urmare, proiectul Codului aerian stabilește următoarele prevederi legislative:

- o separare clară a atribuțiilor general-strategice de elaborare a politicilor statului în domeniul aviației civile de cele tehnice de certificare, supraveghere și control al asigurării siguranței zborurilor și securității aeronautice între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor și Autoritatea Aeronautică Civilă;
- se vor stabili aspecte legate de certificarea și operarea aeronavelor, necesitatea protecției persoanelor și bunurilor de la sol, de certificare a operatorilor aerieni, aerodromurilor, personalului aeronautic, precum și a tehnicii aeronautice;
- introducerea și actualizarea unor definiții, având în vedere definițiile utilizate în unele reglementări europene și anexe la Convenția privind Aviația Civilă Internațională;

- introducerea obligației ca în cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor să funcționeze o structură specifică care să asigure atât exercitarea funcției de reglementare, cât și monitorizarea exercitării atribuțiilor delegate de minister;
- introducerea unor prevederi privind aprobarea de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor a taxelor de securitate și de navigație aeriană, având drept scop asigurarea că aceste taxe vor fi percepute exclusiv pentru acoperirea cheltuielilor pentru asigurarea serviciilor de securitate aeroportuară și de navigație aeriană;
- reglementări în materie de protecție a mediului în domeniul aviației civile. Astfel, au fost introduse dispoziții obligatorii pentru administratorii aerodromurilor referitoare la elaborarea hărților de zgomot și a planurilor de acțiune aferente.

Deși la nivel european nu a fost reglementată încă în mod unitar problematica operării cu aeronave fără pilot la bord, există însă preocupări în acest sens la nivel național, odată cu intensificarea activităților de utilizare a acestor tipuri de aparate de zbor de către persoanele fizice și juridice. Proiectul reglementează și setul de reguli pentru eficientizarea serviciilor de navigație aeriană, în condițiile menținerii unor indicatori de siguranță ridicați. În acest scop a fost întărit rolul autorităților naționale de supraveghere, inclusiv în stabilirea și elaborarea unor planuri de performanță la nivel național sau al blocurilor funcționale de spațiu aerian, ale căror ținte de performanță să fie compatibile cu cele stabilite la nivel european. De asemenea, Codul aerian va reglementa activitățile aeronautice civile, va stabili instituțiile cu atribuții în domeniul administrării aviației civile, precum și competențele și atribuțiile altor organisme în domeniul siguranței și securității aviației.

Proiectul de act normativ vizează și armonizarea concepției și a măsurilor de organizare a Autorității Aeronautice Civile cu măsurile luate de către statele europene pentru crearea și dezvoltarea structurilor proprii de autoritate aeronautică, care să superviseze siguranța activităților desfășurate de către operatorii aeronavelor civile sau calitatea serviciilor furnizate de către agențiile care desfășoară sau asigură activități aeronautice. Se asigură astfel creșterea nivelului de siguranță a zborului prin aplicarea unor standarde comune în cadrul activităților aeronautice, standarde care vor fi asigurate la nivelul celor europene.

Noile prevederi, inclusiv definirea responsabilităților specifice autorităților administrației publice centrale în domeniul gestionării spațiului aerian creează cadrul legal necesar cooperării civil-militare la nivel instituțional și stabilește un limbaj și o conduită comună în domeniul aeronautic pentru toți utilizatorii spațiului aerian național, fără a fi afectate atribuțiile specifice ale acestora.



### III. Efectul social și economic al proiectului de Cod Aerian

Transportul aerian în Republica Moldova are cea mai dinamica creștere, comparativ cu alte ramuri.

Mai jos este prezentată evoluția transporturilor de pasageri, marfă și poștă prin intermediul transportului aerian.

Indicator	2011	2012	2013	2014	2015
Decolări de aeronave	15022	16113	16856	19756	22468
Transporturi de pasageri	1046086	1220506	1321236	1781166	2226441
Transporturi de marfă	2068,5	2022,4	2309,75	2243,1	2230,9
Transporturi de poștă	597,7	743,0	642,1	680,4	660,9

Progresul tehnic și necesitatea de mobilitate, dezvoltarea afacerilor, migrația, turismul, concurența dintre companiile aeriene a contribuit la facilitarea transporturilor aeriene, la calitatea serviciilor prestate de către transportori și la prețuri accesibile consumatorilor de servicii aeriene (pasagerilor).

Odată cu semnarea Acordului privind Spațiul Aerian Comun s-a observat tendința de creștere a cererii de transport aerian înspre și dinspre teritoriul Republicii Moldova. Conform Acordului, restricțiile privind destinațiile, capacitățile și numărul de frecvențe vor fi eliminate. Astfel, companiile aeriene vor obține acces spre o piață cu o populație de circa 500 de milioane de locuitori. Scopul acordului este crearea unui spațiu aerian comun bazat pe acces deschis la piețele părților, în condiții egale de competiție și respectând aceleași reguli, inclusiv în domeniile siguranței, securității, managementului traficului aerian, aspectelor sociale și mediului.

Astfel, de la semnarea Acordului menționat, înspre și dinspre teritoriul Republicii Moldova operează 17 companii aeriene, pe diferite destinații. Cele mai solicitate destinații rămân a fi cursele spre Uniunea Europeană (circa 35 %): Atena, Barcelona, Bologna, Dublin, Frankfurt, Larnaca, Lisabona, Londra, Milano, Paris, Roma, Venetia, Verona, Viena, Torino, Florența la care se adaugă cursele sezoniere (neregulate) – Heraklion, Tivat, Rodos, Corfu.

Pe piața Republicii Moldova au intrat companii aeriene europene precum: Austrian Airlines, Tarom, Lufthansa, low-costeri : Wizz-Air, Lot Polish Airlines și Volotea. De asemenea, transportatorul național și-a mărit geografia destinațiilor Barcelona, Bologna, Larnaca, Lisabona, Venetia, Verona, Torino, Florența, Heraklion, Tivat, Rhodos, Corfu.

### IV. Argumentarea și gradul compatibilității proiectului de act normativ cu reglementările legislației comunitare.

Republica Moldova prin încheierea cu Uniunea Europeană și țările membre a Acordului privind Spațiul Aerian Comun la 26 iunie 2012, și-a asumat obligația de implementare a actelor normative europene stabilite în Anexa III la acest Acord, creând premise pentru angajarea corectă și eficientă a aviației civile a Republicii Moldova în sistemul european al aviației civile. Astfel, menționăm instrumentele naționale de implementare: Planul național de armonizare a legislației pentru anul 2013, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1026 din 28 decembrie 2012, Strategia de transport și logistică pe anii 2013-2022, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 827 din 28 octombrie 2013 și Planului național de armonizare a legislației pentru anul 2014, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 28 din 22.01.2014.

Prezentul proiect de lege privind Codul aerian al Republicii Moldova nu transpune în mod direct legislația europeană, dar stabilește cadrul pentru aplicarea/implementarea acesteia în Republica Moldova. În acest sens menționăm următoarele reglementări europene:

1) Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave (*CELEX: 32004R0785*);

2) Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității (*CELEX: 31996L0067*);

3) Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE (text cu relevanță pentru SEE) (*CELEX: 32010R0996*);

4) Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulament-cadru) (text cu relevanță pentru SEE) (*CELEX: 32004R0549*);

5) Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (regulament privind prestarea de servicii) (text cu relevanță pentru SEE) (*CELEX: 32004R0550*);

6) Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulamentul privind spațiul aerian) (*CELEX: 32004R0551*);

7) Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport (text cu relevanță pentru SEE) (*CELEX: 32009L0012*);

8) Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor

și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE (text cu relevanță pentru SEE) (CELEX: 32010R0996);

9) Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile (CELEX: 31991R3922);

10) Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție (reformare) (text cu relevanță pentru SEE) (CELEX: 32012R0748);

11) Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei din 20 noiembrie 2003 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (text cu relevanță pentru SEE) (CELEX: 32003R2042);

12) Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 (CELEX: 32008R0300);

13) Regulamentul (UE) nr. 18/2010 al Comisiei din 8 ianuarie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru programele naționale de control al calității în domeniul securității aviației civile (CELEX: 32010R0018);

14) Regulamentul (UE) nr. 1254/2009 al Comisiei din 18 decembrie 2009 de stabilire a criteriilor care să permită statelor membre să deroge de la standardele de bază comune privind securitatea aviației civile și să adopte măsuri de securitate alternative (text cu relevanță pentru SEE) (CELEX: 32009R1254);

15) Regulamentul (UE) nr. 72/2010 al Comisiei din 26 ianuarie 2010 de stabilire a procedurilor de efectuare a inspecțiilor Comisiei în domeniul securității aeronautice (text cu relevanță pentru SEE) (CELEX: 32010R0072);

16) Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (text cu relevanță pentru SEE) (CELEX: 31993R0095);

17) 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 (Text cu relevanță pentru SEE).

În urma expertizei de compatibilitate a proiectului de lege privind Codul aerian al Republicii Moldova, s-a constatat atingerea finalității propuse de a transpune în legislația națională a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al

Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile. Proiectul Codului aerian instituie cadrul normativ general pentru transpunerea și implementarea ulterioară a actelor enumerate mai sus.

#### **V. Impactul proiectului și transparența decizională**

Analiza de Impact a Activității de Întreprinzător la proiect reflectă beneficiile sociale și impactul economic al acestuia, respectiv proiectul preliminar al impactului de reglementare a fost avizat pozitiv de Comisia de Reglementare a Activității de Întreprinzător.

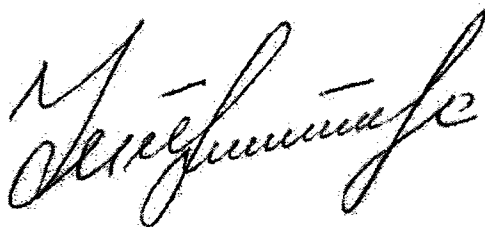
Proiectul de Cod aerian a fost dezbătut în 3 ședințe unde au participat reprezentanți ai grupului de lucru constituit pentru elaborarea și promovarea proiectului de cod, autorităților publice centrale și ai agenților economici. În final s-a reușit de a identifica formule legale de transpunere a normelor europene în legislația națională păstrînd scopul final al actului legislativ și respectînd rigorile naționale cu privire la actele legislative.

#### **VI. Fundamentarea economico-financiară.**

Promovarea proiectului de lege privind Codul Aerian al Republicii Moldova nu presupune cheltuieli financiare suplimentare din bugetul de stat.

În cele din urmă, considerăm oportună aprobarea proiectului de lege privind Codul Aerian al Republicii Moldova.

**Ministru**



**Iurie CHIRINCIUC**