



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din _____ 2022

Chișinău

Pentru aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe

În temeiul art. 6 alin. (3) lit. a) și art. 40 alin. (3) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe (se anexează).

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

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

1) punctelor 10 și 11 din Regulamentul de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe, care intră în vigoare la 6 iunie 2030;

2) punctului AUR.PBN.2005 subpunctul 1 din anexa la Regulamentul menționat, în cazul capetelor de pistă instrumentală deservite de procedurile de apropiere de precizie, care intră în vigoare la 25 ianuarie 2024;

3) punctului AUR.PBN.2005 subpunctul 4 din anexa la Regulamentul nominalizat, în cazul tuturor capetelor de pistă instrumentală, care intră în vigoare la 25 ianuarie 2024, în privința unei rute de plecare instrumentală standard (SID) sau unei rute de sosire instrumentală standard (STAR) stabilite, și la 6 iunie 2030, în privința tuturor rutelor SID sau STAR stabilite;

4) punctului AUR.PBN.2005 subpunctul 6 din anexa la Regulamentul respectiv, în cazul rutelor serviciilor de trafic aerian (ATS) sub nivelul de zbor (Flight level (FL)) 150, care intră în vigoare la 25 ianuarie 2024.

Prim-ministru

NATALIA GAVRILIȚA

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Andrei SPÎNU

Aprobat
prin Hotărârea Guvernului nr.

REGULAMENT
de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor
proceduri de operare în ceea ce privește navigația
bazată pe performanțe

Prezentul Regulament transpune Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1048 al Comisiei din 18 iulie 2018 de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 189/3 din 26 iulie 2018.

Capitolul I
DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe (în continuare – *Regulament*) stabilește cerințele de utilizare a spațiului aerian și unele proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe.

2. Prezentul Regulament se aplică furnizorilor de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană (ATM/ANS), precum și operatorilor de aerodromuri (în continuare – *furnizori de ATM/ANS*) care sunt responsabili de instituirea procedurilor de apropiere instrumentală sau de rutele serviciilor de trafic aerian (ATS), în cazul în care furnizează servicii în spațiul aerian al Republicii Moldova.

3. În sensul prezentului Regulament, următoarele definiții semnifică:

apropiere 2D – procedură de apropiere instrumentală bidimensională (2D) care utilizează numai ghidarea laterală, clasificată drept procedură de apropiere de neprecizie;

apropiere 3D – procedură de apropiere instrumentală tridimensională (3D) care utilizează atât ghidarea laterală, cât și cea verticală, clasificată drept apropiere cu ghidare verticală sau apropiere de precizie;

funcționalitate de navigație – capacitatea detaliată a sistemului de navigație necesară pentru a satisface necesitățile operațiilor propuse în spațiul aerian în cauză;

navigație bazată pe performanțe (PBN) – navigația RNAV bazată pe cerințele de performanță pentru aeronavele care sunt exploatate pe o rută ATS, pe o procedură de apropiere instrumentală sau într-un spațiu aerian desemnat;

navigație laterală (LNAV), navigație laterală/navigație verticală (LNAV/VNAV) și performanță de aliniament de pistă cu ghidare verticală (LPV) – etichete folosite pentru identificarea diferitelor tipuri de minime de operare pe hărțile de apropiere care ilustrează procedurile de apropiere bazate pe sisteme globale de navigație prin satelit (GNSS) care sunt clasificate ca apropieri RNP (RNP APCH);

pistă instrumentală – una dintre următoarele tipuri de piste destinate operării aeronavelor folosind procedurile de apropiere instrumentală:

1) pistă pentru apropiere de neprecizie – pistă deservită de mijloace vizuale și de cel puțin un mijloc nevizual, destinată unor operații de aterizare care urmează unei operații de apropiere instrumentală de tip A;

2) pistă pentru apropiere de precizie, categoria I – pistă deservită de mijloace vizuale și de cel puțin un mijloc nevizual, destinată unor operații de aterizare care urmează unei operații de apropiere instrumentală de tip B CAT I;

3) pistă pentru apropiere de precizie, categoria II – pistă deservită de mijloace vizuale și de cel puțin un mijloc nevizual, destinată unor operații de aterizare care urmează unei operații de apropiere instrumentală de tip B CAT II;

4) pistă pentru apropiere de precizie, categoria III – pistă deservită de mijloace vizuale și de cel puțin un mijloc nevizual, destinată unor operații de aterizare care urmează unei operații de apropiere instrumentală de tip B CAT IIIA, IIIB sau IIIC până la suprafața pistei și în lungul acesteia;

procedură de apropiere instrumentală (IAP) – o serie de manevre predeterminate efectuate cu ajutorul instrumentelor de bord, cu o marjă specificată de protecție față de obstacole, începând de la reperul apropierii inițiale sau, acolo unde este aplicabil, de la începutul unei rute de sosire definite, până un punct de la care aterizarea poate fi finalizată și, în continuare, dacă nu se efectuează aterizarea, până la o poziție în care se aplică criteriile de trecere a obstacolelor pentru zona de așteptare sau pentru zborul pe rută;

proceduri de navigație convenționale – rutele ATS și procedurile de apropiere instrumentală bazate pe utilizarea unor mijloace de navigație aflate la sol care nu permit respectarea cerințelor PBN prevăzute în prezentul Regulament;

rază constantă până la fix (RF) – traiectorie circulară cu o rază constantă în jurul unui centru definit, care se termină într-un punct fix;

rută ATS – rută proiectată în scopul direcționării fluxului de trafic după cum este necesar pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian;

rută de plecare instrumentală standard (SID) – rută de plecare desemnată în conformitate cu regulile de zbor instrumental, care face legătura dintre aerodrom și un punct semnificativ, de obicei situat pe o rută ATS, din care începe faza de zbor pe rută a unui zbor;

rută de sosire instrumentală standard (STAR) – rută de sosire desemnată în conformitate cu regulile de zbor instrumental, care face legătura dintre un punct semnificativ, de obicei situat pe o rută ATS, și un punct din care poate fi inițiată o procedură publicată de apropiere instrumentală;

sistem de augmentare cu ajutorul sateliților (SBAS) – sistem de augmentare cu acoperire largă în cazul căruia utilizatorul unui sistem GNSS primește informații de augmentare de la un emițător al unui satelit;

specificație de navigație – o serie de cerințe aplicabile aeronavelor și personalului aeronautic navigant necesare pentru a sprijini operațiile de PBN într- un spațiu aerian definit;

specificație de navigație de suprafață (RNAV) X – specificație de navigație bazată pe navigația de suprafață care nu include cerința de monitorizare a performanțelor la bord și de alertare în acest sens, unde „X” se referă la precizia LNAV în mile marine;

specificație de performanță de navigație impusă (RNP) X – specificație de navigație bazată pe navigația de suprafață care include cerința de monitorizare a performanțelor la bord și de alertare în acest sens, unde „X” se referă la precizia LNAV în mile marine sau la tipul de operație și la funcționalitățile necesare.

Capitolul II

CERINȚELE REFERITOARE LA PBN

4. Furnizorii de ATM/ANS respectă cerințele aplicabile PBN prevăzute în anexa la prezentul Regulament.

5. Furnizorii de ATM/ANS iau măsurile necesare pentru a asigura o tranziție fără probleme și în condiții de siguranță către furnizarea serviciilor lor, cu ajutorul PBN în conformitate cu punctul 4.

Printre aceste măsuri se numără elaborarea și punerea în aplicare a unui plan de tranziție. Furnizorii de ATM/ANS monitorizează actualizarea permanentă a planului de tranziție propriu în conformitate cu Planul național de implementare a navigației bazate pe performanță.

Planul de tranziție este compatibil cu Planul național de implementare a navigației bazate pe performanță și Planul local de implementare a cerului unic (*Local Single Sky Implementation Plan (LSSIP) Moldova*), care se aliniază la Planul mondial de navigație aeriană al Organizației Aviației Civile Internaționale, Planul general european de ATM și la proiectele comune.

6. Furnizorii de ATM/ANS consultă toate părțile în privința proiectului de plan de tranziție și a oricăror proiecte de actualizare semnificativă a acestuia, ținând cont de opiniile următoarelor părți atunci când este cazul:

1) ale operatorilor de aerodromuri, ale utilizatorilor spațiului aerian și ale organizațiilor reprezentative ale utilizatorilor spațiului aerian vizați de furnizarea serviciilor lor;

2) ale administratorului de rețea europeană de management al traficului aerian;

3) ale furnizorilor de ATM/ANS, care își oferă serviciile în blocurile adiacente de spațiu aerian.

7. După derularea consultării menționate la punctul 6, furnizorii de ATM/ANS supun rezultatele consultării, precum și proiectul de plan de tranziție sau proiectul de actualizare semnificativă a acestuia spre aprobare Autorității Aeronautice Civile.

8. Autoritatea Aeronautică Civilă verifică dacă proiectul de plan de tranziție sau proiectul de actualizare semnificativă a acestuia respectă cerințele din prezentul Regulament și, în special, dacă proiectul respectiv ia în considerare, după caz, punctele de vedere ale utilizatorilor spațiului aerian, inclusiv ale celor care operează aeronave de stat și ale altor autorități relevante.

9. Autoritatea Aeronautică Civilă informează furnizorii de ATM/ANS cu privire la rezultatul verificării prevăzute la punctul 8 fără întârzieri nejustificate. Furnizorii de ATM/ANS nu elaborează și nici nu pun în aplicare planul de tranziție sau actualizarea semnificativă a acestuia înainte de a fi fost informați de către Autoritatea Aeronautică Civilă că a aprobat proiectul de plan de tranziție sau proiectul de actualizare semnificativă a acestuia.

10. Procedura de elaborare, consultare, aprobare și implementare a planului de tranziție sau actualizarea semnificativă a acestuia, precum și drepturile, obligațiile entităților implicate în aceste proceduri se aprobă de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

11. Furnizorii de ATM/ANS nu oferă servicii utilizând procedurile de navigație convenționale sau PBN care nu este în conformitate cu cerințele de la punctul AUR.PBN.2005 din anexa la prezentul Regulament.

12. Dispozițiile de la punctul 11 nu aduc atingere punctului 13 și nici posibilității ca furnizorii de ATM/ANS să ofere servicii cu ajutorul sistemelor de aterizare care permit operații:

1) de categoria II (CAT II) – o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind sistemul de aterizare instrumentală (ILS) sau sistemul de aterizare cu microunde (MLS), cu:

a) înălțimea de decizie mai mică de 200 de picioare (ft), dar de cel puțin 100 ft; și

b) vizibilitatea în lungul pistei de cel puțin 300 m;

2) de categoria IIIA (CAT IIIA) – o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS, cu:

a) înălțimea de decizie mai mică de 100 ft; și

b) vizibilitatea în lungul pistei de cel puțin 200 m; sau

3) de categoria IIIB (CAT IIIB) – o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS, cu:

- a) înălțimea de decizie mai mică de 100 ft sau fără înălțime de decizie; și
- b) vizibilitatea în lungul pistei mai mică de 200 m, dar de cel puțin 75 m.

12. Furnizorii de ATM/ANS iau măsurile necesare pentru a se asigura că păstrează capacitatea de a oferi servicii prin alte mijloace în cazul în care, din motive neprevăzute, independente de voința acestora, GNSS sau alte metode utilizate pentru PBN devin indisponibile, furnizorilor respectivi fiindu-le imposibil să ofere servicii în conformitate cu punctul 4. Printre aceste măsuri se numără, în special, menținerea unei rețele de mijloace convenționale de navigație și a infrastructurii de supraveghere și de comunicații aferente.

Anexă
la Regulamentul de stabilire a cerințelor
de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri
de operare în ceea ce privește navigația
bazată pe performanțe

SUBPARTEA PBN

AUR.PBN.1005 Obiect

În conformitate cu punctul 4 din prezentul Regulament, subpartea respectivă prevede cerințele pentru implementarea PBN, care trebuie să fie respectate de către furnizorii de ATM/ANS.

AUR.PBN.2005 Rute și proceduri

1. Furnizorii de ATM/ANS implementează, la toate capetele de pistă instrumentală, procedurile de apropiere în conformitate cu cerințele specificației referitoare la apropierea RNP (RNP APCH), inclusiv minime LNAV, LNAV/VNAV și LPV, și, atunci când este necesar, din cauza densității traficului sau a complexității traficului, la porțiunile de zbor cu rază constantă până la fix (RF).

2. Prin derogare de la subpunctul 1, la capetele de pistă instrumentală unde, din cauza terenului, a obstacolelor sau a condițiilor de separare a traficului aerian, implementarea unor proceduri de apropiere 3D este extrem de dificilă, furnizorii de ATM/ANS implementează procedurile de apropiere 2D în conformitate cu cerințele specificației referitoare la apropierea RNP (RNP APCH). În acest caz, pe lângă implementarea procedurilor de apropiere 2D, furnizorii de ATM/ANS pot să implementeze și procedurile de apropiere 3D în conformitate cu cerințele specificației referitoare la autorizarea necesară RNP (RNP AR APCH).

3. Prin derogare de la subpunctul 1, la capetele de pistă instrumentală care nu au o acoperire SBAS corespunzătoare, furnizorii de ATM/ANS implementează procedurile RNP APCH, inclusiv minime LNAV și LNAV/VNAV. În termen de cel mult 18 luni de la data la care este disponibilă o astfel de acoperire SBAS corespunzătoare, furnizorii de ATM/ANS implementează și minime LPV la respectivele capete de pistă instrumentală.

4. În cazul în care sunt stabilite rutele SID sau STAR, furnizorii de ATM/ANS implementează rutele respective în conformitate cu cerințele specificației RNAV 1.

5. Prin derogare de la subpunctul 4, în cazul în care furnizorii de ATM/ANS au stabilit rutele SID sau STAR și în cazul în care, pentru menținerea capacității și siguranței traficului aerian în medii cu densitate mare a traficului, cu trafic foarte complex sau cu forme înalte de relief, se impun cerințe mai înalte de performanță decât cele indicate la subpunctul menționat, furnizorii de ATM/ANS implementează rutele în cauză în conformitate cu cerințele specificației RNP 1, incluzând una sau mai multe dintre următoarele funcționalități suplimentare de navigație:

- 1) operații pe o traiectorie verticală între două puncte fixe cu utilizarea:
 - a) unei impuneri de altitudine „AT”;
 - b) unei impuneri de altitudine „AT OR ABOVE”;
 - c) unei impuneri de altitudine „AT OR BELOW”;
 - d) unei impuneri „WINDOW”;
- 2) traiectoria cu RF.

6. În cazul în care sunt stabilite rutele ATS pentru operațiile pe rută, furnizorii de ATM/ANS implementează rutele respective în conformitate cu cerințele specificației RNAV 5.

7. Prin derogare de la subpunctele 4 și 6, în cazul în care sunt stabilite rutele ATS, SID sau STAR pentru operații cu giravioane, furnizorii de ATM/ANS implementează rutele respective în conformitate cu cerințele specificațiilor RNP 0.3, RNAV 1 sau RNP 1. În acest caz, aceștia au dreptul să decidă cărora dintre aceste trei seturi de cerințe li se conformează.

NOTĂ INFORMATIVĂ

la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe

I. Denumirea autorului și participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

II. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului și scopul elaborării

Prezentul proiect este elaborat în contextul implementării prevederilor Anexei III la Acordul privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, semnat la Bruxelles la 26 iunie 2012 (ratificat prin Legea nr. 292 din 21.12.2012).

Proiectul Regulamentului transpune integral prevederile Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/1048 al Comisiei din 18 iulie 2018 de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 189 din 26 iulie 2018.

Prezentul proiect stabilește cerințele de utilizare a spațiului aerian și procedurile de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe.

Astfel, elaborarea proiectului este condiționată de creșterea continuă a transportului aerian care generează cereri tot mai mari de utilizare a spațiului aerian disponibil, accentuând astfel necesitatea de a fi utilizat cât mai eficient și mai eficace posibil. Asigurarea managementului traficului aerian/serviciilor de navigație aeriană (ATM/ANS) cu ajutorul navigației bazate pe performanțe (PBN) poate aduce beneficii în materie de siguranță, capacitate și eficiență prin optimizarea rutelor serviciilor de trafic aerian și a procedurilor de apropiere instrumentală. Pentru a materializa aceste beneficii și pentru a îmbunătăți performanța rețelei naționale de management al traficului aerian în cadrul celei europene, trebuie prevăzute cerințe armonizate de utilizare a spațiului aerian și proceduri armonizate de operare în ceea ce privește PBN.

Respectivele cerințe și proceduri în ceea ce privește PBN se bazează pe normele elaborate de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), iar punerea lor în aplicare derulează în conformitate cu Planul mondial de navigație aeriană al OACI și cu Planul general european de management al traficului aerian.

Se estimează că utilizarea PBN va îmbunătăți precizia traiectoriei de apropiere și va facilita secvențierea traficului într-un stadiu timpuriu, astfel încât să se poată reduce consumul de combustibil și impactul asupra mediului în etapele de coborâre și de sosire.

III. Descrierea gradului de compatibilitatea cu legislația Uniunii Europene

Proiectul Regulamentului transpune integral prevederile Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/1048 al Comisiei din 18 iulie 2018 de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 189 din 26 iulie 2018. Modalitatea de transpunere a normelor din Regulamentul european este prevăzută în tabelul de concordanță la proiect.

IV. Principalele prevederi ale proiectului

Proiectul promovează utilizarea sistemelor de augmentare cu ajutorul sateliților (SBAS), în special sub forma Serviciului european geostaționar mixt de navigare (EGNOS), dat fiind că există considerente legate de siguranță și de rentabilitate, care susțin instituirea unor apropieri bazate pe minimele de performanță de aliniament de pistă cu ghidare verticală (localiser performance with vertical guidance – LPV). În orice caz, se facilitează operațiunile cu alte capacități PBN prin oferirea altor minime de performanță în afară de LPV.

În ceea ce privește furnizarea de ATM/ANS în conformitate cu prezentul proiect, menționăm că furnizorul de ATM/ANS va trebui să coopereze cu administratorul de rețea europeană de management al traficului aerian, în special pentru a se asigura că rutele ATS utilizate în scopul tranziției către sau dinspre rețeaua de rută sunt conforme cu specificația rutelor de plecare instrumentală standard (standard instrument departure – SID) și a rutelor de sosire instrumentală standard (standard instrument arrival – STAR) deservite.

Cerințele pentru furnizorii de ATM/ANS în ceea ce privește punerea în aplicare a PBN prevăzută în prezentul proiect includ, în special, cerințe adecvate pentru implementarea, la toate capetele de pistă instrumentală, a procedurilor de apropiere 3D și, în cazul în care respectivii furnizori au stabilit rute SID sau rute STAR, implementarea acestor rute. Cu toate acestea, impunerea respectivelor cerințe poate avea, în anumite situații, consecințe negative grave, care ar contrabalansa potențialele beneficii la nivel de siguranță, capacitate și eficiență. Prin urmare, conform proiectului, furnizorii de ATM/ANS în situațiile respective au dreptul de a se abate de la cerințele menționate și în schimb, de a fi obiectul anumitor cerințe alternative mai adecvate pentru respectivele situații specifice, obținând totuși cât mai multe din beneficiile menționate.

În plus, în scopul unei tranziții fără probleme și în condiții de siguranță, furnizorilor de ATM/ANS li se permite, pe o perioadă de timp rezonabilă, să ofere servicii și prin alte mijloace decât cu ajutorul PBN, în conformitate cu cerințele prezentului proiect.

Din motive de siguranță, în vederea asigurării unei tranziții ușoare și coordonate către furnizarea de ATM/ANS cu ajutorul navigației bazate pe performanțe, în conformitate cu cerințele din prezentul proiect, furnizorul de ATM/ANS trebuie să ia toate măsurile necesare în acest scop în timp util și într-un mod eficace. Măsurile respective includ întocmirea unui plan de tranziție, care trebuie să fie ținut la zi de către furnizor, astfel încât să ia în considerare toate noutățile relevante aferente acestei tranziții. Planul de tranziție și orice actualizare semnificativă a acestuia care pot afecta interesele părților interesate trebuie stabilite în urma unui proces de consultare cu toate părțile interesate și aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă, pentru a se considera opiniile acestora și conformarea cu cerințele prevăzute în prezentul proiect, după caz.

În mod excepțional, pot apărea situații în care, după punerea în aplicare a cerințelor PBN prevăzute în prezentul proiect, se dovedește a fi imposibil pentru furnizorul de ATM/ANS, din motive neprevăzute, să ofere servicii în conformitate cu aceste cerințe. Fără a aduce atingere obligației respectivului furnizor de a lua, în limita propriilor competențe, toate măsurile rezonabile pentru a preveni apariția unor astfel de situații, iar atunci când apar aceste situații, pentru a restabili cât mai curând posibil conformitatea cu cerințele respective, furnizorul este obligat să ia măsurile de urgență necesare pentru furnizarea neîntreruptă, în condiții de siguranță, a serviciilor prin alte mijloace, în special utilizând procedurile de navigație convenționale.

În vederea acordării unui timp suficient pentru ca părțile vizate să se poată conforma prezentului proiect, pentru o tranziție fără probleme și în condiții de siguranță, cerința

privind utilizarea exclusivă a PBN se va aplica la expirarea termenului de 6 luni din data publicării hotărârii Guvernului în Monitorul Oficial. În plus, anumite dispoziții din Regulament și anexă se vor aplica de la o dată ulterioară corespunzătoare, având în vedere, în special, termenul stabilit de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1048 al Comisiei pentru implementarea cerințelor respective în Uniunea Europeană.

V. Fundamentarea economică-financiară

Implementarea acestui proiect nu necesită alocarea resurselor financiare suplimentare din bugetul de stat.

VI. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare

Prezentul proiect este elaborat în vederea implementării prevederilor anexei III la Acordul privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, și ale Codului aerian al Republicii Moldova nr.301/2017.

Urmare aprobării proiectului hotărârii Guvernului respectiv, Autoritatea Aeronautică Civilă, conform competenței, va elabora și aproba actele normative secundare necesare.

VII. Avizarea și consultarea proiectului

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

În cadrul procesului de consultate și avizare a proiectului a fost implicat furnizorul de ATM/ANS - Î.S. „MOLDATSA” și operatorul de aerodrom - S.R.L. „Avia Invest”.

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul poate fi accesat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul *Transparență decizională/Proiecte în dezbatere publică*), și pe portalul guvernamental particip.gov.md.

VIII. Constatările expertizei anticorupție

Proiectul a fost supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, fiind solicitată efectuarea expertizei de către Centrul Național Anticorupție.

Urmare efectuării expertizei a fost constat că scopul declarat de către autor, corespunde cu scopul real al proiectului. Obiecțiile și propunerile înaintate au fost luate în calcul cu operarea modificărilor de rigoare în textul proiectului.

IX. Constatările expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene

Proiectul a fost supus expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene, în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, fiind solicitată efectuarea expertizei de către Centrul de Armonizare a Legislației. Urmare recepționării avizului Centrului de Armonizare a Legislației nr. 31/02-126-8722 din 09.11.2021, s-a constat că proiectul și-a atins finalitatea.

X. Constatările expertizei juridice

Proiectul a fost supus expertizei juridice conform art. 37 din Legea nr.100/2017, fiind solicitată efectuarea expertizei de către Ministerul Justiției.

Urmare recepționării avizelor nr.04/9185 din 17.11.2021 și nr.04/10098 din 14.12.2021, majoritatea obiecțiilor au fost examinate și acceptate, argumentările fiind reflectate în Sinteza propunerilor și obiecțiilor la proiect.

XI. Constatările altor expertize

Proiectul nu cade sub incidența altor expertize necesare de a fi efectuate în condițiile art. 25 alin. (2) al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, dat fiind faptul că nu reglementează activitatea de întreprinzător, nu conține reglementări cu impact asupra bugetului public național sau a unor componente din cadrul acestuia și nu prevede reorganizări și reforme structurale sau instituționale ale autorităților ori ale instituțiilor publice. Prin urmare, proiectul nu cade sub incidența Metodologiei de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.23/2019.

Secretar general

Lilia DABIJA