

TABEL DE CONCORDANȚĂ
pentru 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”

1.	Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cele mai recente amendamente incluse 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, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 189 din 26 iulie 2018 Commission Implementing Regulation (EU) No 2018/1048 of 18 July 2018 laying down airspace usage requirements and operating procedures concerning performance-based navigation, published in the Official Journal no. L189 of 26 July 2018				
2.	Titlul de actului normativ național 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”				
3.	Gradul general de compatibilitate Compatibil				
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4.	5.	6.	7.	8.	9.
Art. 1 (1) Prezentul regulament stabilește cerințe de utilizare a spațiului aerian și proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe.	1. Prezentul regulament stabilește cerințe de utilizare a spațiului aerian și proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe.	Compatibil			
Art. 1 (2) Prezentul regulament se aplică furnizorilor de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană (ATM/ANS), precum și operatorilor de aerodromuri (denumiți în	2. 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 – <i>Regulament</i>) se aplică furnizorilor de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană	Parțial compatibil	Nu se transpune în partea în care nu se aplică Republicii Moldova, nefiind stat membru UE		

continuare „furnizorii de ATM/ANS”) care sunt responsabili cu instituirea de proceduri de apropiere instrumentală sau de rute ale serviciilor de trafic aerian (ATS), în cazul în care furnizează servicii în următorul spațiu aerian: (a) de deasupra teritoriului căruia i se aplică tratatul; (b) orice alt spațiu aerian în cadrul căruia statele membre sunt responsabile cu furnizarea de servicii de navigație aeriană în conformitate cu articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului	(ATM/ANS), precum și operatorilor de aerodromuri (denumiți în continuare - <i>furnizorii de ATM/ANS</i>) care sunt responsabili cu instituirea de proceduri de apropiere instrumentală sau de rute ale serviciilor de trafic aerian (ATS), în cazul în care furnizează servicii în spațiul aerian al Republicii Moldova.				
Art. 2 În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții: 1. „navigație bazată pe performanțe (PBN)” înseamnă navigația bazată pe performanțe definită la articolul 2 punctul 5 din Regulamentul (UE) nr. 965/2012;	3. În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții: <i>navigație bazată pe performanțe (PBN)</i> - 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;	Parțial compatibil	În scopul facilitării utilizării noțiunii, definiția acesteia este precizată și expusă în redacția din pct. 4 al Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 831/2018, care la rândul său transpune această noțiune din art. 2 pct. 5 al Regulamentului (UE) nr.965/2012		
Art. 2 2. „rută ATS” înseamnă ruta ATS definită la	<i>rută ATS</i> - o rută specificată, proiectată în scopul direcționării fluxului de trafic	Parțial compatibil	În scopul facilitării utilizării noțiunii, definiția acesteia este precizată și expusă în		

articolul 2 punctul 46 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012;	după cum este necesar pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian;		redacția din art.2 pct. 46 al Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012		
Art.2 3. „procedură de apropiere instrumentală” înseamnă procedura de apropiere instrumentală definită la articolul 2 punctul 90 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012;	<i>procedură de apropiere instrumentală (IAP)</i> - o serie de manevre predeterminate efectuate cu ajutorul instrumentelor de bord, cu o marjă specificată de protecție față de obstacole, începând de la reperul apropierei 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;	Parțial compatibil	În scopul facilitării utilizării noțiunii, definiția acesteia este precizată și expusă în redacția din art.2 pct. 90 al Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012		
Art.2 4. „proceduri de navigație convenționale” înseamnă 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;	<i>proceduri de navigație convenționale</i> - 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;	Compatibil			
Art. 2 5. „pistă instrumentală” înseamnă pista instrumentală definită la punctul 22 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 139/2014 al Comisiei (2);	<i>pistă instrumentală</i> - unul dintre următoarele tipuri de piste, destinat operării aeronavelor folosind proceduri de apropiere instrumentală: 1) pistă pentru apropiere de neprecizie - o pistă deservită de mijloace vizuale și de cel puțin un mijloc nevizual,	Parțial compatibil	În scopul facilitării utilizării noțiunii, definiția acesteia este precizată și expusă în redacția din pct. 22 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 139/2014 al Comisiei		

	destinată unor operațiuni de aterizare care urmează unei operațiuni de apropiere instrumentală de tip A; 2) pistă pentru apropiere de precizie, categoria I - o pistă deservită de mijloace vizuale și de cel puțin un mijloc nevizual, destinată unor operațiuni de aterizare care urmează unei operațiuni de apropiere instrumentală de tip B CAT I; 3) pistă pentru apropiere de precizie, categoria II - o pistă deservită de mijloace vizuale și de cel puțin un mijloc nevizual, destinată unor operațiuni de aterizare care urmează unei operațiuni de apropiere instrumentală de tip B CAT II; pistă pentru apropiere de precizie, categoria III - o pistă deservită de mijloace vizuale și de cel puțin un mijloc nevizual, destinată unor operațiuni de aterizare care urmează unei operațiuni de apropiere instrumentală de tip B CAT IIIA, IIIB sau IIIC până la suprafața pistei și în lungul acesteia;				
Art.2 6. „specificatie de navigatie” înseamnă o serie de cerințe aplicabile aeronavelor și personalului aeronautic navigant necesare pentru a sprijini operațiunile de navigatie bazată pe	<i>specificatie de navigatie</i> - o serie de cerințe aplicabile aeronavelor și personalului aeronautic navigant necesare pentru a sprijini operațiunile de navigatie bazată pe performanțe într-un spațiu aerian definit;	Compatibil			

performanțe într-un spațiu aerian definit;					
Art.2 7. „specificație de performanță de navigație impusă (RNP) X” înseamnă o 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 navigației laterale în mile marine sau la tipul de operațiune și la funcționalitățile necesare;	<i>specificație de performanță de navigație impusă (RNP) X</i> - o 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 navigației laterale în mile marine sau la tipul de operațiune și la funcționalitățile necesare	Compatibil			
Art.2 8. „navigație laterală (LNAV)”, „navigație laterală/navigație verticală (LNAV/VNAV) și performanță de aliniament de pistă cu ghidare verticală (LPV)” înseamnă etichetele 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	<i>navigație laterală (LNAV), navigație laterală/navigație verticală (LNAV/VNAV) și performanță de aliniament de pistă cu ghidare verticală (LPV)</i> - etichetele 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);	Compatibil			

(GNSS) care sunt clasificate ca apropieri RNP (RNP APCH);					
Art.2 9. „rază constantă până la fix (RF)” înseamnă o traiectorie circulară cu o rază constantă în jurul unui centru definit, care se termină într-un punct fix;	<i>rază constantă până la fix (RF)</i> - o traiectorie circulară cu o rază constantă în jurul unui centru definit, care se termină într-un punct fix;	Compatibil			
Art.2 10. „apropiere 2D” înseamnă o procedură de apropiere instrumentală, clasificată drept procedură de apropiere de neprecizie, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 90 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012;	<i>apropiere 2D</i> - o procedură de apropiere instrumentală bidimensională (2D), care utilizează numai ghidarea laterală, clasificată drept procedură de apropiere de neprecizie;	Parțial compatibil	În scopul facilitării utilizării noțiunii, definiția acesteia este precizată și expusă în redacția din art.2 pct. 90 al Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012		
Art.2 11. „apropiere 3D” înseamnă o procedură de apropiere instrumentală, clasificată drept apropiere cu ghidare verticală sau apropiere de precizie, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 90 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012;	<i>apropiere 3D</i> - o 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;	Parțial compatibil	În scopul facilitării utilizării noțiunii, definiția acesteia este precizată și expusă în redacția din art.2 pct. 90 al Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012		
Art.2 12. „sistem de augmentare cu ajutorul sateliților (SBAS)”	<i>sistem de augmentare cu ajutorul sateliților (SBAS)</i> - un sistem de augmentare cu acoperire largă în cazul căruia utilizatorul unui sistem GNSS	Compatibil			

înseamnă un sistem de augmentare cu acoperire largă în cazul căruia utilizatorul unui sistem GNSS primește informații de augmentare de la un emițător al unui satelit;	primește informații de augmentare de la un emițător al unui satelit;				
Art. 2 13. „specificație de navigație de suprafață (RNAV) X” înseamnă o 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 navigației laterale în mile marine;	<i>specificație de navigație de suprafață (RNAV) X</i> - o 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 navigației laterale în mile marine;	Compatibil			
Art. 2 14. „rută de sosire instrumentală standard (STAR)” înseamnă o rută de sosire desemnată urmărită în conformitate cu regulile de zbor instrumental, care face legătura între un punct semnificativ, de obicei situat pe o rută a serviciilor de trafic aerian (ATS), și un punct din care poate fi inițiată o procedură publicată de apropiere instrumentală;	<i>rută de sosire instrumentală standard (STAR)</i> - o rută de sosire desemnată urmărită în conformitate cu regulile de zbor instrumental, care face legătura între un punct semnificativ, de obicei situat pe o rută a serviciilor de trafic aerian (ATS), și un punct din care poate fi inițiată o procedură publicată de apropiere instrumentală;	Compatibil			

Art. 2 15. „rută de plecare instrumentală standard (SID)” înseamnă o rută de plecare desemnată urmărită în conformitate cu regulile de zbor instrumental, care face legătura între aerodrom și un punct semnificativ, de obicei situat pe o rută ATS, din care începe faza de zbor pe rută a unui zbor;	<i>rută de plecare instrumentală standard (SID)</i> - o rută de plecare desemnată urmărită în conformitate cu regulile de zbor instrumental, care face legătura între aerodrom și un punct semnificativ, de obicei situat pe o rută ATS, din care începe faza de zbor pe rută a unui zbor;	Compatibil			
Art. 2 16. „funcționalitate de navigație” înseamnă capacitatea detaliată a sistemului de navigație necesară pentru a satisface necesitățile operațiunilor propuse în spațiul aerian în cauză.	<i>funcționalitate de navigație</i> - capacitatea detaliată a sistemului de navigație necesară pentru a satisface necesitățile operațiunilor propuse în spațiul aerian în cauză;	Compatibil			
Art. 3 Furnizorii de ATM/ANS respectă cerințele aplicabile navigației bazate pe performanțe prevăzute în subpartea PBN din anexă.	4. Furnizorii de ATM/ANS respectă cerințele aplicabile navigației bazate pe performanțe prevăzute în subpartea PBN din anexă la prezentul Regulament.	Compatibil			
Art. 4 (1) Furnizorii de ATM/ANS iau măsurile necesare pentru a asigura o tranziție fără probleme și în condiții de siguranță către furnizarea	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 navigației bazate pe performanțe în conformitate cu punctul 4. Printre aceste măsuri se numără	Parțial compatibil	Ultima propoziție este ajustată la condițiile Republicii Moldova. Prin prisma Documentului OACI ICAO Resolution 36-23 “Performance-based navigation global goals”, este necesar ca		

serviciilor lor cu ajutorul navigației bazate pe performanțe în conformitate cu articolul 3. Printre aceste măsuri se numără elaborarea și punerea în aplicare a unui plan de tranziție. Furnizorii de ATM/ANS își țin la zi planul de tranziție propriu. Planul de tranziție este compatibil cu Planul general european de ATM și cu proiectele comune menționate la articolul 15a din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului	elaborarea și punerea în aplicare a unui plan de tranziție. Furnizorii de ATM/ANS își țin la zi planul de tranziție propriu. Planul de tranziție este compatibil cu Planul Național de Implementare a Navigației Bazate pe Performanță și Planul Național de Implementare a Cerului Unic (<i>Local Single Sky Implementation Plan (LSSIP) Moldova</i>), care vor fi aliniate la Planul mondial de navigație aeriană și Planul general european de ATM și cu proiectele comune.		fiecare Stat să dețină un Plan de implementare PBN. Totodată documentul LSSIP Moldova este de asemenea reglementat prin acordul cu EUROCONTROL, prin care acesta facilitează raportarea pentru 55 de State către ICAO, inclusiv Republica Moldova.		
Art. 4 (2) Furnizorii de ATM/ANS consultă toate părțile menționate în continuare în privința proiectului de plan de tranziție și a oricăror proiecte de actualizare semnificativă a acestuia și țin seama de opiniile respectivelor părți atunci când este cazul:	6. Furnizorii de ATM/ANS consultă toate părțile menționate în continuare în privința proiectului de plan de tranziție și a oricăror proiecte de actualizare semnificativă a acestuia și țin seama de opiniile respectivelor părți atunci când este cazul:	Compatibil			
Art. 4 (a) operatorii de aerodromuri, utilizatorii spațiului aerian și	operatorii de aerodromuri, utilizatorii spațiului aerian și organizațiile reprezentative ale utilizatorilor spațiului aerian vizați de furnizarea serviciilor lor;	Compatibil			

organizațiile reprezentative ale utilizatorilor spațiului aerian vizați de furnizarea serviciilor lor;					
Art. 4 (b) administratorul de rețea menționat la articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 677/2011;	1) administratorul de rețea europeană de management al traficului aerian;	Parțial compatibil	În scopul facilitării utilizării noțiunii, definiția acesteia este precizată		
Art. 4 (c) furnizorii de ATM/ANS care își oferă serviciile în blocurile adiacente de spațiu aerian.	furnizorii de ATM/ANS care își oferă serviciile în blocurile adiacente de spațiu aerian.	Compatibil			
Art. 4 (3) După ce au derulat consultarea menționată la alineatul (2), furnizorii de ATM/ANS supun rezultatele consultării, precum și proiectul de plan de tranziție sau proiectul de actualizare semnificativă a acestuia spre aprobare autorității competente responsabile cu spațiul aerian în cauză. Autoritatea competentă verifică dacă proiectul de plan de tranziție sau proiectul de actualizare semnificativă a acestuia respectă cerințele din prezentul regulament și,	7. După ce au derulat consultarea menționată 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 respectivul proiect ține seama, după caz, de punctele de vedere ale utilizatorilor spațiului aerian, inclusiv de ale celor care operează aeronave de stat, ale altor autorități relevante. 9. Autoritatea Aeronautică Civilă informează furnizorii de ATM/ANS cu privire la rezultatul verificării prevăzute la punctul 8, fără întârzieri	Parțial compatibil	În calitate de autoritate competentă este expres indicată Autoritatea Aeronautică Civilă		

în special, dacă respectivul proiect ține seama, după caz, de punctele de vedere ale utilizatorilor spațiului aerian, inclusiv de ale celor care operează aeronave de stat. Statul membru al autorității competente poate să dispună ca o astfel de verificare să se efectueze în coordonare cu alte autorități relevante din respectivul stat membru. Autoritatea competentă în cauză informează furnizorii de ATM/ANS cu privire la rezultatul acestei verificări 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 autoritatea competentă în cauză că a aprobat proiectul de plan de tranziție sau proiectul de actualizare semnificativă a acestuia.	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 Autoritatea Aeronautică Civilă că a aprobat proiectul de plan de tranziție sau proiectul de actualizare semnificativă a acestuia.				
Art. 5 (1) Furnizorii de ATM/ANS nu își oferă serviciile utilizând	10. Furnizorii de ATM/ANS nu își oferă serviciile utilizând proceduri de navigație convenționale sau o navigație bazată pe performanțe care	Compatibil			

proceduri de navigație convenționale sau o navigație bazată pe performanțe care nu este în conformitate cu cerințele de la punctul AUR.PBN.2005 din anexă.	nu este în conformitate cu cerințele de la punctul AUR.PBN.2005 din anexă.				
Art. 5 (2) Dispozițiile de la alineatul (1) nu aduc atingere articolului 6 și nici posibilității ca furnizorii de ATM/ANS să își ofere serviciile cu ajutorul sistemelor de aterizare care permit operațiuni CAT II, CAT IIIA sau CAT IIIB în sensul punctelor 14, 15 și, respectiv, 16 din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.	11. Dispozițiile de la punctul 10 nu aduc atingere punctului 12 și nici posibilității ca furnizorii de ATM/ANS să își ofere serviciile cu ajutorul sistemelor de aterizare care permit operațiuni: 1) de categoria II (CAT II) - o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS, cu: a) înălțimea de decizie mai mică de 200 picioare, dar de cel puțin 100 picioare; 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 picioare; 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:	Parțial compatibil	În scopul facilitării aplicării, norma în cauză este precizată și completată cu prevederi din Cerințele tehnice referitoare la operațiunile aeriene, Anexa I – Definițiile termenilor utilizați, aprobate prin Ordinul AAC nr. 11/GEN din 21.02.2019 (Monitorul Oficial nr.86-92/486 din 08.03.2019) care la rândul său transpune punctele 14, 15, 16 din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 965/2012		

	a) înălțimea de decizie mai mică de 100 picioare sau fără înălțime de decizie; și b) vizibilitatea în lungul pistei mai mică de 200 m, dar de cel puțin 75 m.				
Art. 6 Furnizorii de ATM/ANS iau măsurile necesare pentru a se asigura că își păstrează capacitatea de a-și oferi serviciile prin alte mijloace în cazul în care, din motive neprevăzute independente de voința lor, GNSS sau alte metode utilizate pentru navigația bazată pe performanțe devin indisponibile, respectivilor furnizori fiindu-le imposibil să își ofere serviciile în conformitate cu articolul 3. Printre aceste măsuri se numără, în special, menținerea unei rețele de mijloace convenționale de navigație și a infrastructurii de supraveghere și de comunicații aferente.	12. Furnizorii de ATM/ANS iau măsurile necesare pentru a se asigura că își păstrează capacitatea de a-și oferi serviciile prin alte mijloace în cazul în care, din motive neprevăzute independente de voința lor, GNSS sau alte metode utilizate pentru navigația bazată pe performanțe devin indisponibile, respectivilor furnizori fiindu-le imposibil să își ofere serviciile 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.	Compatibil			
Art. 7 (1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în	3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 6 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.	Prevederi UE neaplicabile			

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.					
Art. 7 (2) Prezentul regulament se aplică începând de la 3 decembrie 2020.		Prevederi UE neaplicabile			
Art. 7 Totuși, prin derogare de la primul paragraf: (a) articolul 5 se aplică de la 6 iunie 2030;	4. Prin derogare de la punctul 3 al prezentei Hotărâri: 1) punctele 10 - 11 din Regulament se aplică de la 6 iunie 2030;	Compatibil			
Art. 7 (b) în cazul aerodromurilor enumerate la punctul 1.2.1 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 716/2014 și în cazul capetelor de pistă instrumentală deservite de proceduri de apropiere de precizie la alte aerodromuri, punctul AUR.PBN.2005 subpunctul 1 din anexă se aplică de la 25 ianuarie 2024;	2) în cazul capetelor de pistă instrumentală deservite de proceduri de apropiere de precizie, punctul AUR.PBN.2005 subpunctul 1 din anexă la Regulament se aplică de la 25 ianuarie 2024;	Parțial compatibil	1) Prevederea ”în cazul aerodromurilor enumerate la punctul 1.2.1 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 716/2014” nu se aplică pentru Republica Moldova (este vorba de lista aerodromurilor concrete din UE) 2) Este exclusă sintagma ”la alte aerodromuri” care este legată aerodromurile prevăzute de Regulamentul EU 716/2014. Astfel în varianta națională aceasta sintagmă se consideră de prisos.		
Art. 7 (c) în cazul tuturor capetelor de pistă instrumentală, punctul AUR.PBN.2005 subpunctul 4 din anexă se aplică de la 25 ianuarie 2024 în privința unei rute	3) în cazul tuturor capetelor de pistă instrumentală, punctul AUR.PBN.2005 subpunctul 4 din anexă la Regulament se aplică de la 25 ianuarie 2024 în privința unei rute SID sau STAR stabilite și de la 6 iunie 2030 în privința tuturor rutelor SID sau STAR stabilite;	Compatibil			

SID sau STAR stabilite și de la 6 iunie 2030 în privința tuturor rutelor SID sau STAR stabilite;					
Art. 7 (d) în cazul rutelor ATS sub FL 150, punctul AUR.PBN.2005 subpunctul 6 din anexă se aplică de la 25 ianuarie 2024.	4) în cazul rutelor ATS sub FL 150, punctul AUR.PBN.2005 subpunctul 6 din anexă la Regulament se aplică de la 25 ianuarie 2024.	Compatibil			
Art. 7 Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre. Adoptat la Bruxelles, 18 iulie 2018.		Prevederi UE neaplicabile			
ANEXĂ Subpartea PBN – Navigația bazată pe performanțe					
AUR.PBN.1005 În conformitate cu articolul 3, prezenta subparte prevede cerințele pentru implementarea navigației bazate pe performanțe (PBN) care trebuie să fie respectate de furnizorii de ATM/ANS.	În conformitate cu punctul 4, prezenta subparte prevede cerințele pentru implementarea navigației bazate pe performanțe (PBN) care trebuie să fie respectate de furnizorii de ATM/ANS.	Compatibil			
AUR.PBN.2005 1. Furnizorii de ATM/ANS implementează, la toate capetele de pistă instrumentală, proceduri de apropiere în	1. Furnizorii de ATM/ANS implementează, la toate capetele de pistă instrumentală, proceduri 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	Compatibil			

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, porțiuni de zbor cu rază constantă până la fix (RF).	complexității traficului, porțiuni de zbor cu rază constantă până la fix (RF).				
AUR.PBN.2005 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 proceduri de apropiere 2D în conformitate cu cerințele specificației referitoare la apropierea RNP (RNP APCH). În acest caz, pe lângă implementarea respectivelor proceduri de apropiere 2D, furnizorii de ATM/ANS pot să implementeze și	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 proceduri de apropiere 2D în conformitate cu cerințele specificației referitoare la apropierea RNP (RNP APCH). În acest caz, pe lângă implementarea respectivelor proceduri de apropiere 2D, furnizorii de ATM/ANS pot să implementeze și proceduri de apropiere 3D în conformitate cu cerințele specificației referitoare la autorizarea necesară RNP (RNP AR APCH).	Compatibil			

proceduri de apropiere 3D în conformitate cu cerințele specificației referitoare la autorizarea necesară RNP (RNP AR APCH).					
AUR.PBN.2005 3. Prin derogare de la subpunctul 1, la capetele de pistă instrumentală care nu au o acoperire SBAS corespunzătoare, furnizorii de ATM/ANS implementează proceduri 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.	în cazul tuturor capetelor de pistă instrumentală, punctul AUR.PBN.2005 subpunctul 4 din anexă la Regulament se aplică de la 25 ianuarie 2024 în privința unei rute SID sau STAR stabilite și de la 6 iunie 2030 în privința tuturor rutelor SID sau STAR stabilite;	Compatibil			
AUR.PBN.2005 4. În cazul în care au stabilit rute SID sau rute STAR, furnizorii de ATM/ANS implementează respectivele rute în conformitate cu cerințele specificației RNAV 1.	în cazul rutelor ATS sub FL 150, punctul AUR.PBN.2005 subpunctul 6 din anexă la Regulament se aplică de la 25 ianuarie 2024.	Compatibil			

AUR.PBN.2005 5. Prin derogare de la subpunctul 4, în cazul în care furnizorii de ATM/ANS au stabilit rute SID sau rute STAR și în cazul în care, pentru menținerea capacității și a 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, respectivii furnizori 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:	5. Prin derogare de la subpunctul 4, în cazul în care furnizorii de ATM/ANS au stabilit rute SID sau rute STAR și în cazul în care, pentru menținerea capacității și a 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, respectivii furnizori 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:	Compatibil			
AUR.PBN.2005 (a) operațiuni pe o traiectorie verticală între două puncte fixe cu utilizarea:	(a) operațiuni pe o traiectorie verticală între două puncte fixe cu utilizarea:	Compatibil			
AUR.PBN.2005 (i) unei impunerii de altitudine „AT”;	(i) unei impunerii de altitudine „AT”;	Compatibil			

AUR.PBN.2005 (ii) unei impuneri de altitudine „AT OR ABOVE”;	(ii) unei impuneri de altitudine „AT OR ABOVE”;	Compatibil			
AUR.PBN.2005 (iii) unei impuneri de altitudine „AT OR BELOW”;	(iii) unei impuneri de altitudine „AT OR BELOW”;	Compatibil			
AUR.PBN.2005 (iv) unei impuneri „WINDOW”;	(iv) unei impuneri „WINDOW”;	Compatibil			
AUR.PBN.2005 (b) traiectoria cu rază constantă până la fix (RF).	(b) traiectoria cu rază constantă până la fix (RF).	Compatibil			
AUR.PBN.2005 6. În cazul în care au stabilit rute ATS pentru operațiunile pe rută, furnizorii de ATM/ANS implementează respectivele rute în conformitate cu cerințele specificației RNAV 5.	6. În cazul în care au stabilit rute ATS pentru operațiunile pe rută, furnizorii de ATM/ANS implementează respectivele rute în conformitate cu cerințele specificației RNAV 5.	Compatibil			
AUR.PBN.2005 7. Prin derogare de la subpunctele 4 și 6, în cazul în care au stabilit rute ATS, rute SID sau rute STAR pentru operațiuni cu giravioane, furnizorii de ATM/ANS implementează respectivele rute în conformitate cu cerințele specificațiilor RNP 0.3,	7. Prin derogare de la subpunctele 4 și 6, în cazul în care au stabilit rute ATS, rute SID sau rute STAR pentru operațiuni cu giravioane, furnizorii de ATM/ANS implementează respectivele rute în conformitate cu cerințele specificațiilor RNP 0.3, RNAV 1 sau RNP 1. În acest caz, ei au dreptul să decidă cărora dintre aceste trei seturi de cerințe li se conformează	Compatibil			

RNAV 1 sau RNP 1. În acest caz, ei au dreptul să decidă căroră dintre aceste trei seturi de cerințe li se conformează.					
--	--	--	--	--	--