

NOTĂ INFORMATIVĂ

la proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr.653/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri

1. Denumirea autorului, și după caz, a participanților la elaborarea proiectului

Proiectul hotărârii Guvernului *cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr.653/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri* este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) în comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă (AAC).

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ și finalitățile urmărite

Proiectul hotărârii Guvernului *cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr.653/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri* este elaborat în scopul transpunerii în cadrul normativ național a reglementărilor europene incluse în Anexa III la Acordul privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, semnat la Bruxelles la 26 iunie 2012 (Legea nr. 292 din 21 decembrie 2012 pentru ratificarea Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre).

Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 653/2018, transpune prevederile Regulamentului (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr.L14 din 14 februarie 2014, care a fost modificat la nivel european de mai multe ori prin:

1) Regulamentul (UE) 2018/401 al Comisiei din 14 martie 2018 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește clasificarea pistelor, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 72 din 15 martie 2018;

2) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/469 al Comisiei din 14 februarie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 923/2012, a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 și a Regulamentului (UE) 2017/373 în ceea ce privește cerințele referitoare la managementul traficului aerian/serviciile de navigație aeriană, proiectarea structurilor de spațiu aerian, calitatea datelor și siguranța pistelor, precum și de abrogare a Regulamentului nr. 73/2010, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 104 din 3 aprilie 2020;

3) Regulamentul delegat (UE) 2020/1234 al Comisiei din 9 iunie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește condițiile și procedurile aplicabile declarațiilor organizațiilor responsabile cu furnizarea de servicii de administrare a platformei, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 282 din 31 august 2020;

4) Regulamentul delegat (UE) 2020/2148 al Comisiei din 8 octombrie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește siguranța pistelor și datele aeronautice, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 428 din 18 decembrie 2020;

5) Regulamentul delegat (UE) 2022/208 al Comisiei din 14 decembrie 2021 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește cerințele pentru operațiunile în toate condițiile meteorologice, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 35 din 17 februarie 2022.

Astfel scopul elaborării proiectului este realizarea obligațiilor asumate de Republica Moldova prin Acordul privind spațiul arian comun în partea ce ține de transpunerea continuă în cadrul normativ național a reglementărilor europene în domeniul aerodromurilor incluse în Anexa III ca urmare a adoptării regulamentelor europene de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014.

Totodată în continuare sunt relatați și alți factori ce au impus elaborarea prezentului proiect și finalitățile urmărite.

1) Hotărârea Guvernului nr.653/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri este aprobată în temeiul Legii aviației civile nr. 1237/1997, care era în vigoare la momentul elaborării și aprobării Hotărârii Guvernului în cauză.

Codul aerian nr. 301/2017, în vigoare din 23.03.2019, care a înlocuit Legea aviației civile nr. 1237/1997, 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. Reamintim că Hotărârea Guvernului nr. 653/2018 transpune prevederile Regulamentului (UE) nr. 139/2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative

referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului.

Așadar Proiectul aduce concordanță în cadrul normativ în domeniul aerodromurilor în Republica Moldova, prin corelarea elementelor structurii.

2) Proiectul conține prevederi menite să asigure, în partea relaționată cu obiectul de reglementare, realizarea obligațiilor care decurg din Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr.97/1994 (în continuare Convenție), în special Anexa nr. 14 la Convenție ”Aerodromuri”.

Regulamentele (UE) care modifică Regulamentul (UE) nr. 139/2014, și care se transpun prin Proiect, asigură alinierea cadrului normativ ale țărilor Uniunii Europene la amendamentele introduse de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), de ex.:

a) Regulamentul (UE) 2018/401 reflectă amendamentul 11-B la anexa 14 volumul 1 al Convenției, care este aplicabil în statele membre ale OACI din 13 noiembrie 2014. Modificările introduse prin amendamentul respectiv simplifică clasificarea apropierei de pistă și descriu mai exact diferite tipuri de operațiuni de apropiere și de aterizare;

b) Privind Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2020/469 relatăm că:

- din 10 noiembrie 2016 a devenit aplicabil în statele membre ale OACI amendamentul 77-A la Anexa nr. 3 la Convenție, cu scopul de a îmbunătăți furnizarea de informații cu privire la condițiile meteorologice periculoase și aprecierea situației și de a contribui la o rutare mai eficientă, inclusiv la evitarea condițiilor meteorologice periculoase;

- începând cu 5 noiembrie 2020 este aplicabil în statele contractante ale OACI amendamentul 77-B la anexa 3 la Convenție, care vizează reducerea numărului de incidente și accidente legate de pătrunderile neautorizate pe pistă. Pentru a crește siguranța pistelor, piloții care intenționează să opereze pe o pistă temporar indisponibilă din cauza unor lucrări de marcare, pe o pistă de iarnă pregătită special sau pe o pistă udă alunecoasă ar trebui să fie informați în mod corespunzător. Procedurile de zbor și orice modificări ale acestora pot afecta siguranța operațiunilor de zbor pe aerodrom. Prin urmare, prin Regulamentul (UE) 2020/469 este introdusă o legătură clară între Regulamentul (UE) nr. 139/2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, ce este transpus în proiectul hotărârii Guvernului aflat la moment în proces de promovare de către MIDR;

- odată cu adoptarea celei de a șaptea ediții a anexei 10 la Convenție „Telecomunicațiile aeronautice” (volumul II), publicată în iulie 2016, a celei de a cincisprezecea ediții a anexei 11 la Convenție „Serviciile de trafic aerian” și a celei de a șaisprezecea ediții a documentului OACI 4444 „Proceduri pentru serviciile de navigație aeriană – Managementul traficului aerian (PANS ATM)”, OACI a adoptat noi standarde și practici recomandate privind siguranța aviației în cadrul furnizării serviciilor de trafic aerian („ATS”). Luând în considerare impactul ATM/ANS asupra acțiunilor pilotului și a operațiunilor aerodromului, aceste noi măsuri sunt reflectate și în dispozițiile relevante ale Regulamentului (UE) nr. 139/2014;

c) Referitor la Regulamentul delegat (UE) nr. 2020/2148, specificăm că OACI a modificat o serie de standarde și practici recomandate („SARP”) în mai multe dintre anexele la Convenție și a redactat o amplă documentație de îndrumare pentru a stabili un format de raportare armonizat la nivel mondial pentru evaluarea și raportarea stării suprafeței pistei. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 139/2014 este modificat pentru a se pune în aplicare SARP-urile aplicabile ale OACI referitoare la evaluarea și raportarea stării suprafeței pistei;

d) Regulamentul delegat (UE) nr. 2022/208 este adoptat pentru a alinia cadrul normativ european la dispozițiile Anexei nr. 14 la Convenție și a documentului 9365 al OACI, în ceea ce privește implementarea operațiunilor în toate condițiile meteorologice pe aerodromuri, asigurând disponibilitatea mijloacelor vizuale și nevizuale adecvate, precum și a altor echipamente de aerodrom, disponibilitatea informațiilor necesare și implementarea procedurilor corespunzătoare. pentru a include proceduri operaționale specifice aplicabile operatorului de aerodrom, care să abordeze sistemul de control și ghidare a mișcării pe suprafață și operațiunile în condiții de vizibilitate redusă pe aerodromuri.

În consecință, inclusiv prin Proiect se urmărește reflectarea în Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri (Hotărârea Guvernului nr. nr.653/2018), a amendamentelor aduse Anexei 14 la Convenție, care reprezintă stadiul actual al tehnologiei în domeniul siguranței aviației, precum și bunele practici și progresul științific și tehnic. Aceste amendamente sunt obligatorii pentru Republica Moldova la fel ca și pentru țările UE, fiind membre ale OACI. Din aceste motive, și pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale prevăzute în standardele și practicile recomandate ale OACI („SARP”) ale Anexei 14 la Convenție, este propus pentru promovare prezentul Proiect.

3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene

Proiectul prezentat are ca scop armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene în sensul Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018.

După cum vedem din Tabelul de concordanță, gradul de compatibilitate a Proiectului este parțial compatibil.

Aici menționăm că Tabelul de concordanță este completat pentru Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în întregime, varianta consolidată, cu toate amendamentele incluse. Ultimul amendament este introdus prin Regulamentul delegat (UE) 2022/208 al Comisiei din 14 decembrie 2021 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește cerințele pentru operațiunile în toate condițiile meteorologice, care în țările UE se aplică din 1 august 2022.

Totodată subliniem că în Tabelul de concordanță nu ne expunem referitor la gradul de compatibilitate a prevederilor în vigoare a Hotărârii Guvernului nr.653/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri, doar la dispozițiile Proiectului prin care se introduc modificări în textul de bază. Anume atragem atenția la prevederile Tabelului de concordanță care reflectă gradul de compatibilitate cu Regulamentele UE de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 menționate supra.

Cât privește textul Hotărârii Guvernului nr.653/2018 în vigoare observăm că acesta în unele cazuri este modificat redacțional în procesul de promovare și aprobare a acesteia și diferă de textul inițial al Regulamentului (UE) nr. 139/2014, pe care îl transpune. De ex.:

Textul Regulamentului (UE) nr. 139/2014	Textul Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri național
Operator de aerodrom	Operator de aerodrom/aeroport
Regulament, art. 8 Protejarea împrejurimilor aerodromului, art. 9 Monitorizarea împrejurimilor aerodromului	Regulament, Capitolul VII Protejarea și monitorizarea împrejurimilor aerodromului
Autoritatea competentă pune la dispoziția operatorilor de aerodrom, a organizațiilor responsabile cu furnizarea de AMS și a altor părți interesate acte legislative, standarde, norme, publicații tehnice și documente aferente pentru a facilita conformitatea acestora cu cerințele aplicabile	AAC pune la dispoziția operatorilor de aerodrom/aeroport și altor părți interesate acte legislative, standarde, norme, publicații tehnice și documente aferente pentru a facilita conformitatea acestora cu cerințele aplicabile, publicând-le pe pagina sa web
un proces formal	un mecanism clar stabilit , un proces clar stabilit

De fapt, unele din aceste modificări redacționale, cum sunt de ex. operator de aerodrom/aeroport, proces (mecanism) **clar stabilit** și.a., sunt menținute în continuare și în Proiectul de modificare, având în vedere că aceste modificări au fost deja acceptate pentru Regulamentul de bază aprobat.

În ceea ce privește diferența în utilizarea sintagmei ”furnizor de servicii de administrare a platformei” precizăm următoarele. Conform Regulamentului delegat (UE) 2020/1234 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește condițiile și procedurile aplicabile declarațiilor **organizațiilor responsabile cu furnizarea de servicii de administrare a platformei**, organizațiile

responsabile cu furnizarea de AMS sunt cei responsabili cu furnizarea de servicii de administrare a platformei („AMS”). Dar, prin modificarea în cauză sintagma ”furnizor de servicii de administrare a platformei” nu este înlocuită cu sintagma ”organizația responsabilă cu furnizarea de servicii de administrare a platformei” sau ”organizația responsabilă cu furnizarea de AMS” în tot textul Regulamentului de bază. Astfel în versiunea consolidată a Regulamentului (UE) 139/2014 se folosesc toate 3 variante.

Pentru a asigura o uniformitate în tot textul național în pct. 2 subpct. 4) al Proiectului se propune următoarea soluție: pct. 4 din Regulament va avea în consecință următorul cuprins: *”Cerințele prevăzute în anexa nr. 2 la prezentul Regulament se referă la operatorii de aerodromuri/aeroporturi și organizațiile responsabile cu furnizarea serviciului de administrare a platformei (”AMS”) (în continuare furnizorii de servicii de administrare a platformei)”*. În consecință în tot textul Regulamentului național modificat va fi prezentă sintagma ”furnizor de servicii de administrare a platformei”.

Concluzionăm, diferențele Proiectului cu textul regulamentelor europene de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014, fiind cele sus-menționate, sunt în majoritatea cazurilor dictate de modificările redacționale acceptate în procesul de promovare și aprobare a Regulamentului național de bază, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.653/2018. În rest, cu excepția prevederilor UE neaplicabile sau prevederilor UE concretizate la nivel național datorită faptului că Republica Moldova nu este stat membru UE, Proiectul reprezintă transpunere directă a reglementărilor europene specificate.

Concomitent atragem atenția că, Regulamentul (UE) 2018/401 al Comisiei din 14 martie 2018 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește clasificarea pistelor nu este inclus în textul Proiectului, la fel luând în considerație faptul că în Regulamentul național de bază, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.653/2018, Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 139/2014 (modificată prin Regulamentul 2018/401) nu a fost inclusă, dar urma să fie transpusă prin acte tehnico-normative ale AAC.

Aici notificăm că AAC a aprobat „Cerințele tehnice privind proiectarea și exploatarea aerodromurilor” (CT-AD), Ediția 04, aprobat prin Ordinul nr.58/GEN din 30.10.2019 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2019, nr.338- 343, art.1892), cu modificările ulterioare și „Specificații de certificare (CS-ADR-DSN) la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri”, Ediția 01, aprobat prin Ordinul nr.17/GEN din 15.04.2019 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2019, nr.148-158, art.723), cu modificările ulterioare. Prin urmare, pentru transpunerea Regulamentului (UE) 2018/401 vor fi amendate CS aprobate de AAC.

Tabelul de concordanță va fi supus examinării de către Centrul de Armonizare a Legislației și urmează a fi definitivat după finalizarea etapei consultărilor publice și după definitivarea versiunii finale a proiectului.

4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

1. Înlocuirea trimiterilor la Legea aviației civile nr. 1237/1997 cu trimiterile la Codul aerian nr. 301/2017, modificarea termenului de valabilitate a certificatului de operator de aerodrom/aeroport și excluderea Anexei nr. 4 la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 653/2018.

După cum am arătat, Hotărârea Guvernului nr.653/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri este aprobată în temeiul Legii aviației civile nr. 1237/1997, care era în vigoare la momentul aprobării acestei Hotărâri. Codul aerian nr. 301/2017, în vigoare din 23.03.2019, care a înlocuit Legea aviației civile nr. 1237/1997, 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. Reamintim că Hotărârea Guvernului nr. 653/2018 transpune prevederile Regulamentului (UE) nr. 139/2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008. În consecință, prin Proiect se restabilește structura logică (ierarhică) a cadrului normativ național în domeniul aerodromurilor.

În partea ce ține de termenul de valabilitate ale certificatului operatorului de aerodrom/aeroport eliberate de AAC, specificăm că Hotărârea Guvernului nr.653/2018 contravine Codului aerian nr. 301/2017. După principiul european de reglementare a domeniului aeronautic, Codul aerian în art. 9 alin. (2) prevede expres: ”Prin eliberarea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a unui certificat se atestă conformitatea solicitantului cu cerințele și condițiile stabilite, specificând-se privilegiile acordate acestuia. Certificatul rămâne valabil atât timp cât agentul aeronautic demonstrează în cadrul supravegherii continue că îndeplinește cerințele și condițiile care au stat la baza certificării”.

În temeiul art. 3 alin. (4) lit. b) al Legii cu privire la actele normative nr. 100/2017, conform căruia proiectul actului normativ întocmit în temeiul unui act normativ de nivel superior nu poate depăși limitele competenței instituite prin actul de nivel superior și nici nu poate contraveni scopului, principiilor și dispozițiilor acestuia, prin Proiect se va modifica prevederea care stabilește termenul de valabilitate a certificatului de operator de aerodrom/aeroport:

1) se va modifica pct. **ADR.AR.C.035 litera (e)** din Anexa nr. 1 la Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 653/2018, în consecință textul acestui punct va avea următorul cuprins "Certificatul se eliberează pe o durată nelimitată",

2) se va exclude pct. **ADR.OR.B.017 Solicitarea prelungirii certificatului** din Anexa nr. 2 la Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 653/2018.

Totodată modificarea în cauză constituie un beneficiu pentru persoanele/entitățile afectate, deoarece acestea nu trebuie periodic să realizeze procedura de prelungire a actului permisiv. Odată eliberat, certificatul va rămâne valabil atât timp cât operatorul de aerodrom/aeroport va demonstra în cadrul supravegherii continue că îndeplinește cerințele și condițiile care au stat la baza certificării.

Suplimentar evidențiem că Regulamentul (UE) nr. 139/2014 nu conține astfel de dispoziții care sunt incluse în pct. ADR.AR.C.035 litera (e) și pct. ADR.OR.B.017 în vigoare.

Datorită faptului că Regulamentul (CE) nr. 216/2008 nu era transpus în legislația națională la data adoptării Hotărârii Guvernului nr. nr.653/2018, Regulamentul aprobat prin această Hotărâre conținea Anexa nr. 4 Cerințe esențiale privind aerodromurile, care transpunea Anexa Va din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Luând în considerație că Anexa Va din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 este deja transpusă în Anexa nr. 6 la Codul aerian, aceasta se exclude din Hotărârea Guvernului nr. nr.653/2018.

2. Modificarea unor prevederi din Regulamentul în vigoare.

La acest capitol precizăm că prin Proiect se intenționează modificarea textului Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.653/2018, care este impusă de Regulamentele europene de modificare a Regulamentului nr. (UE) nr. 139/2014. În Proiect nu modificăm textul Regulamentului care nu a fost supus amendării la nivel european, redacția acestuia rămâne cea agreată în procesul promovării și aprobării Hotărârii Guvernului nr. 653/2018.

Doar se propun unele precizări în definiții relatate în pct. 2 subpct. 5) al Proiectului, pe care le considerăm mai exacte și potrivite în comparație cu cele existente la moment, din următoarele considerente:

a) la definiția "**autoritate competentă**" cuvintele "*activitatea pe aerodromuri*" se substituie cu cuvintele "*operarea acestor aerodromuri*"

Aici menționăm că activitatea pe aerodrom o desfășoară și operatorii aerieni, operatorii de deservire la sol (handling), furnizorul de servicii de navigație aeriană, autoritățile publice etc precum și personalul acestora. Însă obiectul de reglementare a Regulamentului nu este activitatea pe aerodrom a acestor entități, doar a personalului și a organizațiilor implicate concret **în operarea aerodromului**. În acest sens atragem atenția la formularea pct. 2 din Regulament: "Personalul și organizațiile implicate în operarea acestor aerodromuri sunt obligate să respecte dispozițiile prezentului Regulament".

b) definiția "**mișcare**" va avea următorul cuprins "*mișcare – o decolare sau o aterizare*".

În cazul dat restabilim definiția din Regulamentul nr. (UE) nr. 139/2014 deoarece este mai potrivită scopului în care se utilizează. Noțiunea de mișcare în sensul adus în definiție se utilizează în scopuri statistice (în scopul de a determina **numărul** decolărilor sau aterizărilor). Pentru a exclude confuzia (a asigura precizia) în calcularea numărului de decolări/aterizări arătăm expres că mișcare este **o** (una) decolare sau **o** (una) aterizare.

c) la definiția "**specificații de certificare**" textul "agentul aeronautic în procesul certificării" se substituie cu cuvintele "o organizație în scopul certificării".

După definiția din art. 5 al Codului aerian nr. 301/2017, *agent aeronautic* este orice persoană fizică sau juridică **certificată** (deja) să desfășoare activități în domeniul aviației civile. Astfel considerăm redacția Regulamentului european a acestei definiții mai aproape de sensul avut în vedere în cazul dat.

3. Transpunerea Regulamentelor europene de modificare a Regulamentului nr. (UE) nr. 139/2014.

Transpunerea Regulamentelor europene de modificare a Regulamentului nr. (UE) nr. 139/2014 este motivul de bază pentru elaborarea Proiectului. Subliniem că fiecare din aceste Regulamente europene are

obiectivele sale pentru atingerea cărora a fost aprobat, care la rândul său la fel sunt urmărite și de Republica Moldova prin transpunere, anume:

1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) **2020/469** al Comisiei din 14 februarie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 923/2012, a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 și a Regulamentului (UE) 2017/373 în ceea ce privește cerințele referitoare la managementul traficului aerian/serviciile de navigație aeriană, proiectarea structurilor de spațiu aerian, calitatea datelor și siguranța pistelor.

După cum s-a menționat, acest Regulament este aprobat ca urmare a adoptării și intrării în vigoare a amendamentelor la un șir de Anexe la Convenție și documente OACI, cu scopul:

- îmbunătățirii furnizării informațiilor cu privire la condițiile meteorologice periculoase, îmbunătățirii aprecierii situației și contribuirii la o rutare mai eficientă, inclusiv la evitarea condițiilor meteorologice periculoase. Aceste amendamente reflectă stadiul actual al tehnologiei în domeniul siguranței aviației, precum și bunele practici și progresul științific și tehnic din cadrul serviciilor de informare aeronautică („AIS”), asigurându-se totodată proporționalitatea în funcție de dimensiunea, tipul și complexitatea furnizorului AIS;

- reducerii numărului de incidente și accidente legate de pătrunderile neautorizate pe pistă prin informarea corespunzătoare a piloților atunci când intenționează să opereze pe o pistă temporar indisponibilă din cauza unor lucrări de marcare, pe o pistă de iarnă pregătită special sau pe o pistă udă alunecoasă;

- punerii în aplicare uniformă și respectării noilor standarde și practici recomandate adoptate de OACI privind siguranța aviației în cadrul furnizării serviciilor de trafic aerian („ATS”), privind calitatea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice.

Având în vedere că procedurile de zbor și orice modificări ale acestora pot afecta siguranța operațiunilor pe aerodrom, se introduce o legătură clară între Regulamentul (UE) nr. 139/2014 existent (la nivel național Hotărârea Guvernului nr. 653/2018) și:

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora (la nivel național este deja elaborat și se află la etapa de promovare proiectul hotărârii Guvernului) și

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană (la fel va fi transpus la nivel național).

2) Regulamentul delegat (UE) **2020/1234** al Comisiei din 9 iunie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește condițiile și procedurile aplicabile declarațiilor organizațiilor responsabile cu furnizarea de servicii de administrare a platformei.

Regulamentul (UE) nr. 139/2014 stabilește cerințele și procedurile administrative referitoare la aerodromuri, inclusiv la furnizarea de servicii de administrare a platformei („AMS”), însă cuprinde un număr limitat de dispoziții care abordează furnizarea în condiții de siguranță a serviciului respectiv. Regulamentul delegat (UE) **2020/1234** prevede un set de cerințe suplimentare pentru furnizarea serviciilor de administrare a platformei, ca subparte a operațiunilor desfășurate pe aerodrom. Pentru a asigura un nivel ridicat de siguranță pe un aerodrom, cerințele aplicabile organizațiilor responsabile cu furnizarea AMS sunt aliniate la cele aplicabile operatorilor de aerodromuri și îndeosebi la cerințele referitoare la managementul siguranței, la procedurile operaționale și la personal. Totodată sunt introduse și cerințe pentru managementul interacțiunilor legate de siguranță dintre operatorul de aerodrom, organizațiile responsabile cu furnizarea AMS și furnizorul de servicii de trafic aerian în ceea ce privește operațiunile de pe platformă.

3) Regulamentul delegat (UE) **2020/2148** al Comisiei din 8 octombrie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește siguranța pistelor și datele aeronautice.

Regulamentul (UE) nr. 139/2014 cuprinde cerințe generale aplicabile operatorilor de aerodromuri în ceea ce privește managementul datelor aeronautice și al informațiilor aeronautice. În vederea menținerii sau a consolidării nivelurilor existente de siguranță a operațiunilor desfășurate pe aerodromuri, operatorii de aerodromuri vor avea obligația de a asigura un nivel ridicat de calitate a datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice în cadrul lanțului de date aeronautice, de la generarea datelor la furnizarea lor în scopul serviciilor de informare aeronautică. Cerințele de calitate a datelor sunt completate și la nivelul operațiunilor în mod similar cu cerințele aplicabile furnizorilor de ATM/ANS, în special în ceea ce privește protecția datelor, catalogul de date și schimbul de date.

Atragem atenția că siguranța pistelor se numără printre categoriile de evenimente cu risc ridicat de producere a accidentelor identificate de OACI. Din totalul accidentelor înregistrate la nivel mondial majoritatea sunt accidente legate de siguranța pistelor. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 139/2014 este modificat pentru a se reduce numărul de accidente și incidente grave legate de siguranța pistelor, care implică incursiuni pe pistă, dar și al altor evenimente legate de siguranța pistelor, cum ar fi confundarea pistelor, coliziunile la sol și ieșirile în afara pistei.

Prin Regulamentul de modificare se intenționează armonizarea în toate statele membre UE a programelor de pregătire inițială și periodică și de verificare a competenței, pentru personalul operațional, inclusiv a competenței lingvistice a personalului, stabilind cerințe comune de pregătire care trebuie să fie respectate de operatorii de aerodromuri.

Modificarea completează cadrul de reglementare în ceea ce privește generarea și publicarea NOTAM de către operatorul de aerodrom, ținând seama de dispozițiile anexei 15 la Convenție.

Din investigarea accidentelor a reieșit că standardele de evaluare și de raportare a stării suprafeței pistei nu sunt armonizate și că acest fapt reprezintă un factor ce contribuie semnificativ la ieșirile în afara pistei, îndeosebi atunci când pista este udă sau contaminată. OACI a modificat în consecință o serie de standarde și practici recomandate („SARP”) în mai multe dintre anexele la Convenție și a redactat o amplă documentație de îndrumare pentru a stabili un format de raportare armonizat la nivel mondial pentru evaluarea și raportarea stării suprafeței pistei. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 139/2014 este modificat pentru a se pune în aplicare SARP-urile aplicabile ale OACI referitoare la evaluarea și raportarea stării suprafeței pistei, inclusiv prin adăugarea de definiții pentru termenii noi.

La fel obiectele străine (FOD) prezente pe suprafețele de manevră și pe platformă prezintă un risc semnificativ pentru siguranța operațiunilor pe aerodromuri. Măsurile menite să diminueze în mod eficace acest risc se bazează pe SARP-urile, materialele de îndrumare și practicile acceptate la nivel internațional de OACI.

Conducătorii de vehicule, starea și caracterul adecvat al vehiculelor, precum și echipamentele de comunicații și de supraveghere ale acestora sunt, de asemenea, factori ce contribuie la apariția evenimentelor legate de siguranța pistelor și a daunelor provocate aeronavelor. Condițiile de autorizare a conducătorilor de vehicule și a vehiculelor sunt consolidate și sunt stabilite noi norme pentru operarea vehiculelor pe suprafața de mișcare și în alte zone operaționale ale aerodromului.

Este identificată necesitatea de a spori capacitatea de apreciere a situației în rândul piloților, al personalului serviciilor de trafic aerian și al conducătorilor de vehicule atunci când operează pe suprafața de manevră, ca măsură de prevenire a incursiunilor pe pistă. Prin urmare, trebuie să existe dispoziții care să asigure un nivel operațional de competență lingvistică în engleză al conducătorilor de vehicule care își desfășoară activitatea pe suprafața de manevră a aerodromului. Cu toate acestea, s-ar putea ca pe anumite aerodromuri utilizarea acestei limbi să nu îmbunătățească neapărat siguranța operațiunilor de pe pistă. Din care cauză, autoritățile competente ale țărilor membre UE (și după transpunere AAC în Republica Moldova) au dreptul de a se abate de la cerința privind competența lingvistică în engleză, pe baza unei evaluări a siguranței ce acoperă unul sau mai multe aerodromuri.

Numărul de vehicule de pe un aerodrom trebuie limitat numai la vehiculele relevante pentru asigurarea siguranței operațiunilor. În vederea soluționării problemei confundării indicativelor radio, vehiculele respective trebuie să fie echipate în mod corespunzător, inclusiv cu echipamente radio sau cu lumini. Sunt prevăzute excepții pentru vehiculele care nu respectă condițiile de operare, dar care au nevoie, temporar, să intre și să efectueze operațiuni pe aerodrom. Pentru a se asigura că legislația UE este armonizată cu standardele OACI, regulile de conducere a vehiculelor de pe un aerodrom se bazează pe anexele 2 și 14 la Convenție și pe documentul de îndrumare Doc 4444 PANS-ATM al OACI.

Investigarea accidentelor și a incidentelor grave survenite în timpul operațiunilor de tractare a aeronavelor indică faptul că incapacitatea de apreciere a situației, autorizările insuficiente acordate aeronavelor și iluminarea insuficientă sau necorespunzătoare a aeronavelor tractate pe timp de noapte sunt factori care contribuie la apariția daunelor provocate aeronavelor. Prin urmare, sunt introduse măsuri de îmbunătățire a siguranței în timpul operațiunii de remorcare a aeronavelor, în ceea ce privește stabilirea rutei, ghidarea, iluminarea, procedurile de comunicații, coordonarea diferiților actori, precum și măsuri specifice pentru a se face față condițiilor meteorologice sau de vreme nefavorabile.

Sunt stabilite norme care prevăd clar ce obiecte mobile, altele decât vehiculele, trebuie să fie iluminate pe un aerodrom. Este vorba aici și de eliminarea unei neconcordanțe legate de zonele aerodromului cărora li s-a aplicat cerințele de marcarea și de iluminare pentru vehicule.

Investigarea accidentelor și incidentelor legate de incursiunile pe pistă indică o serie de deficiențe în procedurile aplicabile comunicațiilor dintre serviciile de trafic aerian și conducătorii de vehicule, precum și comunicațiilor dintre serviciile de trafic aerian și persoanele în necunoștință de cauză care se deplasează pedestru. Astfel sunt stabilite proceduri coordonate aplicabile comunicațiilor dintre operatorul aerodromului și unitatea de servicii de trafic aerian pentru a reglementa aspecte precum limbile utilizate, frecvențele, operațiunile desfășurate de persoanele care se deplasează pedestru pe suprafața de manevră, utilizarea semnalelor și alte mijloace de comunicare în caz de întrerupere a comunicațiilor. Respectiv proceduri acoperă diseminarea informațiilor semnificative legate de aerodromuri prin comunicații radio. Pentru a se preveni apariția altor incidente cauzate de prezența persoanelor care se deplasează pedestru pe suprafața de mișcare, este interzisă intrarea personalului neautorizat pe suprafața de manevră și în alte zone de control. La fel sunt stabilite măsuri de asigurare a controlului circulației pedestre a persoanelor.

Regulamentul (UE) nr. 139/2014 nu prevede în mod explicit obligațiile operatorului de aerodrom în ceea ce privește operațiunile în condiții de iarnă. Pentru a alinia legislația UE la standardele OACI din anexele 14 și 15 la Convenție, sunt introduse obligații pentru aerodromurile care se confruntă cu perioade prelungite de iarnă în care pistele sunt acoperite cu zăpadă tasată sau cu gheață. Respectiv obligații se bazează pe practicile existente, în urma obținerii unui feedback din partea producătorilor de avioane și a OACI. Pentru a se asigura că legislația UE este armonizată cu standardele OACI, operatorul de aerodrom este obligat să evalueze starea suprafeței pistei și să îi atribuie un cod de stare a pistei (Runway Condition Code - RWYCC).

Programul de mentenanță al unui aerodrom trebuie să asigure că facilitățile, sistemele, vehiculele și echipamentele necesare pentru exploatarea aerodromului nu afectează siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene. Programul de mentenanță trebuie să respecte principiile factorilor umani în conformitate cu anexa 14 la Convenție, iar operatorul de aerodrom trebuie să dispună de mijloacele necesare pentru punerea în aplicare efectivă a programului de mentenanță. Cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 139/2014 cu privire la mentenanța pavajelor, în special cu privire la caracteristicile de fricțiune ale suprafeței pistei, sunt armonizate cu standardele OACI pentru a se diminua riscul ieșirilor în afara pistei, dar și riscul care rezultă din prezența FOD.

Pe baza dispozițiilor relevante din anexa 14 la Convenție, Regulamentul (UE) nr. 139/2014 este completat cu cerințe îmbunătățite privind mentenanța sistemului de electroalimentare al aerodromului și cu cerințe noi privind mentenanța sistemului de iluminat al aerodromului. În plus, sunt incluse cerințe specifice privind mentenanța panourilor și marcajelor aerodromurilor.

4) Regulamentul delegat (UE) **2022/208** al Comisiei din 14 decembrie 2021 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește cerințele pentru operațiunile în toate condițiile meteorologice.

Regulamentul (UE) nr. 139/2014 conține inclusiv dispoziții referitoare la sistemul de control și ghidare a mișcării pe suprafață și la operațiunile în condiții de vizibilitate redusă pe aerodromuri. Pentru a alinia aceste dispoziții la anexele 6 și 14 la Convenție și la documentul 9365 al OACI, sunt stabilite norme privind implementarea operațiunilor în toate condițiile meteorologice pe aerodromuri, asigurând disponibilitatea mijloacelor vizuale și nevizuale adecvate, precum și a altor echipamente de aerodrom, disponibilitatea informațiilor necesare și implementarea procedurilor corespunzătoare.

Este modificată Anexa III (partea ADR.OR) la Regulamentul (UE) nr. 139/2014 care stabilește cerințele organizatorice pentru operatorii de aerodromuri, pentru a include cerințe specifice privind disponibilitatea și întreținerea mijloacelor vizuale și nevizuale și a oricăror alte echipamente necesare pentru sprijinirea operațiunilor în toate condițiile meteorologice.

Anexa IV (partea ADR.OPS) la Regulamentul (UE) nr. 139/2014 este modificată pentru a include proceduri operaționale specifice aplicabile operatorului de aerodrom, care să abordeze sistemul de control și ghidare a mișcării pe suprafață și operațiunile în condiții de vizibilitate redusă pe aerodromuri.

Astfel, în consecința transunerii tuturor acestor Regulamente europene prin aprobarea Hotărârii Guvernului cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr.653/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri, în Republica Moldova vor fi atinse obiectivele relatate supra.

4. Propunem intrarea în vigoare a Hotărârii Guvernului la expirarea a 12 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova. Având în vedere că până la intrarea în vigoare a hotărârii, AAC urmează să elaboreze și să aprobe amendamente voluminoase în actele normative cu caracter tehnic, precum

și necesitatea acordării entităților implicate a unui termen rezonabil, suficient pentru implementarea (realizarea) prevederilor prezentei hotărâri, considerăm judicios intrarea în vigoare a acestei Hotărâri.
5. Fundamentarea economică-financiară Implementarea prevederilor proiectului de hotărâre nu necesită alocarea resurselor financiare suplimentare de la bugetul de stat.
6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare Prezentul proiect este elaborat în temeiul art. 35 alin. (10) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189). Conform Codului aerian nr. 301/2017, cerințele și procedura de certificare a aerodromurilor/aeroporturilor/ heliporturilor se stabilesc: - de Guvern prin acte normative, - de organul central de specialitate în domeniul aviației civile (MIDR) prin reglementări aeronautice civile, și - de AAC prin documente tehnice subordonate. Actualmente se aplică Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 653/2018, care transpune prevederile Regulamentului (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului.
7. Avizarea și consultarea proiectului Proiectul de hotărâre va fi consultat și avizat cu autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect, instituțiile interesate, agenții aeronautici, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului hotărârii Guvernului a fost plasat pe pagina web oficială a MIDR – compartimentul „<i>Transparența</i>”, directoriul „<i>Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor</i>”, iar proiectul de hotărâre poate fi accesat în directoriul „<i>Transparență decizională/Anunțuri privind consultările publice</i>” și pe portalul guvernamental particip.gov.md. Informația privind rezultatele procesului de avizare și consultare publică va fi inclusă în Tabelul de sinteză.
8. Constatările expertizei anticorupție Proiectul de hotărâre va fi 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. Informația privind rezultatele expertizei anticorupție va fi inclusă în Tabelul de sinteză.
9. Constatările expertizei de compatibilitate Proiectul de hotărâre va fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind solicitată expertiza Centrului de Armonizare a Legislației. Urmare avizului Centrului de Armonizare a Legislației va fi definitivat Tabelul de concordanță.
10. Constatările expertizei juridice Proiectul va fi supus expertizei juridice conform art. 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind solicitată efectuarea expertizei de către Ministerul Justiției. Concluziile expertizei juridice vor fi incluse în Tabelul de sinteză.
11. Constatările altor expertize Analiza impactului la proiectul de hotărâre a fost supusă expertizei în cadrul Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 23/2019 cu privire la aprobarea Metodologiei de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, unde Analiza impactului a fost avizată parțial pozitiv, iar proiectul a fost avizat negativ Concluziile expertizei au fost incluse în Tabelul de sinteză.

