

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea
Regulamentului privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor
rețelei de management al traficului aerian

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian 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

2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ

Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian este elaborat în scopul armonizării cadrului normativ național cu standardele Uniunii Europene, obligativitatea racordării cadrului normativ național cu acquis-ul comunitar pe domeniul aviației civile conform Anexei III al Acordului privind spațiul aerian comun între Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova (*în continuare ASAC*), semnat la Bruxelles, pe 26.06.2012, ratificat prin Legea nr. 292/2012.

Scopul prezentului proiect este transpunerea parțială a prevederilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (*ATM*) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 28/1 din 31.01.2019, nr. CELEX 32019R0123 (text cu relevanță pentru SEE).

Necesitatea transunerii acestuia derivă din prevederile Anexei III la ASAC, Capitolul B „Managementul Traficului Aerian”, Planul național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024, acțiunea nr.248 și respectiv, Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la UE pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 829/2023, acțiunea nr. 11 din Capitolul 14 „POLITICA DE TRANSPORT”, CLUSTERUL 4 „AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATEA SUSTENABILĂ”.

În sensul prezentului Regulament, se aplică prevederile din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, din Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 680/2024, din Regulamentul privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 190/2022, precum și din Regulamentul cu privire la alocarea sloturilor orare pe aeroporturile din Republica Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 462/2018, precum și din Regulamentul privind autorizarea emițătoarelor și coordonarea frecvențelor radio atribuite serviciilor din domeniul aviației civile, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 527/2022.

2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

Semnarea la Bruxelles la 26 iunie 2012 a ASAC, Republica Moldova și-a asumat obligația de a ajusta cadrul normativ național în domeniul aviației civile la cel european prin implementarea actelor normative europene stabilite în Anexa III, incluzând și alinierea la conceptul unui spațiu aerian operativ și integrat precum „Cerul unic european”. Acest lucru a devenit și mai important în contextul în care Republica Moldova a devenit stat candidat pentru aderarea la UE, statut confirmat de către Consiliul European la 23 iunie 2022.

În acest sens, pentru realizarea obligației statutului asumat prin ASAC, este necesară transpunerea în cadrul normativ național a Regulamentului (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019.

Temei special pentru prezentul proiect de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea proiectului servesc dispozițiile art. 76 din Legea nr. 100/2017 care stabilesc reexaminarea în vederea actualizării actelor normative, pentru evaluarea compatibilității cu alte acte normative în vigoare la momentul reexaminării, precum și cu reglementările legislației UE, în conformitate cu angajamentele internaționale ale Republicii Moldova.

Actele normative din domeniul Managementul traficului aerian sunt următoarele:

1. Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017;
2. Regulamentul privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 680/2024;
3. Regulamentul privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 190/2022.
4. Regulamentul cu privire la alocarea sloturilor orare pe aeroporturile din Republica Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 462/2018.

Regulamentul (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei vine cu ***propuneri de soluționare a unor probleme prioritare pentru Republica Moldova***, precum:

- Funcțiile de rețea ar trebui să constituie un serviciu de interes general asigurat în beneficiul/în contextul rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN, denumită în continuare „rețeaua”). Aceste funcții ar trebui să contribuie la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian prin asigurarea nivelului necesar de performanță, interoperabilitate, compatibilitate și coordonare a activităților, inclusiv a celor care urmăresc să asigure utilizarea optimă a resurselor limitate.
- Rețeaua ar trebui să includă toate componentele fizice și operaționale determinate pentru performanța – dar mai ales punctualitatea și eficiența zborurilor – aeronavelor operate în spațiul aerian
- Asigurarea îmbunătățirii continue a administrării rețelei în cadrul cerului unic european măsuri operaționale în vederea dezvoltării unor structuri de spațiu aerian eficiente și a gestionării capacităților disponibile. Aceste măsuri operaționale ar trebui să permită utilizarea eficientă a spațiului aerian și să asigure că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza rutele pe care le preferă.

- configurarea rutelor aeriene, managementul fluxurilor de trafic aerian, gestionarea frecvențelor și a codurilor de transponder radar.
- Alocarea spectrului de frecvențe radio are loc în contextul Uniunii Internaționale a Telecomunicațiilor (UIT).

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Regulamentul (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei stabilește în cea mai mare parte prevederi aplicabile Administratorului de rețea și Comisiei UE și includ atribuții, sarcini și responsabilități de organizare și administrare a funcțiilor de rețea, de guvernanta a funcțiilor de rețea, de management a situațiilor de criză din rețea, de consultare a statelor membre, de monitorizare, de raportare și de supervizare, de relații cu țări terțe (state non EU), de finanțare și buget. Totodată, pentru a asigura buna funcționare a rețelei, prin Regulamentul (UE) nr. 123/2019 se stabilesc și unele prevederi, care impun statelor membre unele obligațiuni și responsabilități de coordonare, de colaborare, de monitorizare, de raportare, de suport și de contribuire la finanțarea și formarea bugetului administratorului de rețea.

Comisia Europeană, prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/709 a Comisiei din 6 mai 2019 privind numirea administratorului de rețea pentru funcțiile rețelei de management al traficului aerian (ATM) în cadrul cerului unic european, a numit EUROCONTROL-ul în calitate de Administrator de Rețea. Republica Moldova a aderat la Convenția EUROCONTROL privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene, în data de 23.12.1999, astfel relațiile de colaborare între Republica Moldova și EUROCONTROL, în sensul asigurării funcțiilor rețea au fost inițiate încă din momentul aderării.

Considerând cele expuse mai sus, proiectul Regulamentului național privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian are ca **obiectiv** pe de o parte, validarea și acceptarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 123/2019 aplicabile Administratorului de Rețea (EUROCONTROL), pe de altă parte extrage din Regulamentul (UE) nr. 123/2019, și definește acele obligațiuni și sarcini legate de asigurarea funcțiilor de rețea, care țin de Republica Moldova.

Funcțiile de rețea constituie un serviciu de interes general asigurat în contextul rețelei europene de management al traficului aerian (*EATMN*) la care face parte și Republica Moldova. Aceste funcții contribuie la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian prin asigurarea nivelului necesar de performanță, interoperabilitate, compatibilitate și coordonare a activităților, inclusiv a celor care urmăresc să asigure utilizarea optimă a resurselor limitate. Funcția de management al fluxurilor de trafic aerian (*ATFM*) face parte integrantă din funcțiile de rețea în scopul optimizării capacităților disponibile în cadrul procesului de utilizare a spațiului aerian.

Rețeaua ar trebui să includă toate componentele fizice și operaționale determinate pentru performanța - dar mai ales punctualitatea și eficiența zborurilor - aeronavelor operate în spațiul aerian al regiunii EUR a Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), în cadrul căreia statele membre sunt responsabile pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian.

Rețeaua europeană de rute ar trebui configurată astfel încât să sporească eficiența rutelor pe parcursul tuturor fazelor zborului, ținându-se în mod deosebit seama de eficiența zborurilor și de aspectele de mediu.

Funcțiile de rețea, care formează obiectul de reglementare al prezentului Regulament sunt următoarele:

1. configurarea rețelei europene de rute;
2. managementul fluxului de trafic aerian (ATFM) reglementat la pct. 9 din Anexa nr. 5 la Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 și în Regulamentul privind stabilirea unor norme referitoare la managementul fluxului de trafic aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 680/2024;
3. frecvențele radio din cadrul benzilor de frecvențe aeronautice utilizate de traficul aerian general, reglementate prin Regulamentul privind autorizarea emițătoarelor și coordonarea frecvențelor radio atribuite serviciilor din domeniul aviației civile, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.527/2022.
4. codurile de transponder radar.

În sensul prezentului regulament, *rețeaua include* aeroporturile, structurile de spațiu aerian și interfețele care le conectează, precum și infrastructura și capacitățile operaționale ale EATMN care deservește împreună utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian.

Obiectivele și domeniul de aplicare ale acestor funcții sunt reglementate în Anexele proiectului Regulamentului respectiv, cu privire la funcția de configurare a rețelei europene de rute, funcția de management al fluxurilor de trafic aerian, funcția privind frecvențele radio și funcția privind codurile de transponder radar. Totodată, pentru eficiența operațională și univocă sunt expuse modelele pentru Planul strategic al rețelei și pentru Planul de administrare a rețelei.

În context, analogic cu Regulamentul (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei, proiectul Regulamentului național conține 8 capitole și 6 anexe, ca părți integrante.

Proiectul prevede următoarele aspecte:

➤ **Componentele rețelei**, incluzând aeroporturile, structurile de spațiu aerian și interfețele care le conectează, precum și infrastructura și capacitățile operaționale ale EATMN care deservește împreună utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian.

Unitățile ATFM locale și unitatea centrală de ATFM (EUROCONTROL) sunt considerate ca făcând parte din funcția ATFM. Furnizorul de servicii ATFM din Republica Moldova este Întreprinderea de Stat pentru Utilizarea Spațiului Aerian și Deservirea Traficului Aerian "MOLDATSA" (Î.S. „MoldATSA”), care asigură că funcția de ATFM să fie disponibilă 24 de ore din 24 pentru operatorii de aeronave, unitățile de servicii de trafic aerian, serviciile de informare aeronautică, entitățile implicate în managementul spațiului aerian, structurile de management a aeroporturilor; unitățile centrale înstitute în cadrul EUROCONTROL, unitățile ATFM locale, precum și coordonatorilor de sloturi de pe aeroporturile coordonate.

➤ **Administratorul de rețea și responsabilitățile părților interesate operaționale din Republica Moldova**, prevede numirea administratorului de rețea și atribuțiile administratorului de rețea în urma numirii sale, evaluării, condițiile de retragere, sarcinile administratorului de rețea, elaborarea Planului strategic al rețelei și a Planului de administrare a rețelei, măsurile de remediere, relațiile cu părțile interesate operaționale, relațiile cu statele membre, relațiile cu blocurile funcționale de spațiu aerian, cooperarea civil-militară.

➤ **Guvernanța funcțiilor de rețea**, cu privire la Republica Moldova, părțile interesate operaționale execută funcțiile de rețea cu sprijinul administratorului de rețea, prin intermediul procesului decizional în cooperare, care include procesul de consultare și acordurile detaliate de lucru și procesele operaționale.

➤ **Managementul situațiilor de criză din rețea**, prin desemnarea în cadrul Celulei europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației Responsabilitățile administratorului de rețea.

Anexele reglementează următoarele elemente:

1. la *Anexa nr. 1* – sunt prevăzute specificații și aspecte procedurale aferente „**Funcției de configurare a rețelei europene de rute (ERND)**”, care are ca *obiective* elaborarea și implementarea unui plan de îmbunătățire a rețelei europene de rute pentru funcționarea eficientă și în condiții de siguranță a traficului aerian, ținând seama în mod corespunzător de impactul asupra mediului; asigurarea conectivității și interoperabilității la nivel regional a rețelei europene de rute, atât în interiorul regiunii europene al Organizației Aviației Civile Internaționale (*EUR a OACI*), cât și cu regiunile OACI adiacente;

2. la *Anexa nr. 2* – sunt stabilite specificații și aspecte procedurale referitor la aplicarea „**Funcției de management al fluxurilor de trafic aerian (ATFM)**”, *obiectivele* căreia sunt de a asigura că se ajunge la o utilizare eficientă a capacității disponibile a rețelei europene de management al traficului aerian, de a facilita planificarea, coordonarea și executarea măsurilor ATFM adoptate de toate părțile interesate operaționale, de a facilita satisfacerea cerințelor militare și reacțiile de gestionare a situațiilor de criză;

3. la *Anexa nr. 3* – sunt reglementate aspecte aferente „**Funcției privind frecvențele radio**”, care are ca *obiective* să maximizeze utilizarea spectrului radio aeronautic european prin îmbunătățirea procedurilor de gestionare și a criteriilor de planificare a frecvențelor pentru a preveni deficitul de frecvențe care ar reduce capacitatea rețelei;

4. *Anexa nr. 4* – conține prevederi aplicabile „**Funcției privind Codurile de transponder radar**”, care are ca *obiective* consolidarea procedurii de alocare a codurilor prin alocarea de roluri și responsabilități clare tuturor părților interesate implicate, performanța globală a rețelei fiind elementul central în determinarea modului de alocare a codurilor.

Transponder (prescurtat de la **Transmitter-responder**) este un echipament existent la bordul aeronavei, care răspunde la interogările de la sol, determinând funcționarea radarelor secundare ce se bazează pe cooperarea avioanelor. Răspunsurile în cauză asigură descoperirea, localizarea și identificarea avioanelor, precum și alte informații suplimentare, cum ar fi înălțimea de zbor.

EUROCONTROL, care este desemnat ca și Administrator de Rețea (Network Manager) are scopul să gestioneze centralizat toate funcțiile de rețea, inclusiv și cea legată de coordonarea și alocarea codurilor de transponder SSR, iar din practică acest proces este implementat de la momentul aderării Republicii Moldova la Convenția EUROCONTROL din anul 1999.

În total, sunt disponibile doar 4096 de coduri SSR, organizate prin intermediul unui plan de utilizare structurat, dar destul de static. Din păcate, această structură nu reușește să furnizeze suficiente coduri SSR pentru cererea actuală din cauza creșterii în continuare a traficului, dar și a schimbării fluxurilor majore de trafic (Europa de Est). Prin urmare, codurile SSR sunt considerate resurse limitate.

Din anul 2013 Republica Moldova face parte din *Sistemul centralizat de atribuire și gestionare a codurilor* (CCAMS) din cadrul Administratorului de Rețea (Network Manager), care funcționează în modul următor.

Sistemul centralizat de atribuire și gestionare a codurilor CCAMS optimizează și eficientizează gestionarea codurilor SSR europene prin selectarea centralizată a unui cod SSR pentru fiecare zbor din aria sa de aplicabilitate, utilizând un algoritm inteligent și distribuindu-l unității serviciului de trafic aerian corespunzător. Lista de alocare a codurilor este utilizată pentru a determina codurile SSR care urmează să fie utilizate de CCAMS, și anume acele coduri care au fost alocate statelor din zona CCAMS. Codurile sunt introduse în sistemul de date privind spațiul aerian, Network Manager împreună cu o descriere a modului și a locului în care un anumit cod poate fi utilizat - sau nu (restricție de cod). CCAMS trimite coduri conforme și fără conflict către furnizorul de servicii de trafic aerian la un moment predefinit sau la cerere, iar sistemele furnizorului de servicii de trafic aerian corelează codul SSR și datele de zbor și prezintă rezultatul ofițerului de control al traficului aerian care atribuie codul. Acest lucru este necesar pentru ca controlorii să dispună permanent informația despre parametrii zborului (viteza, înălțimea, direcția de zbor etc.)

Procesul de alocare a codurilor de către EUROCONTROL către state a fost necesar pentru a preveni apariția într-o porțiune a spațiului aerian a zborurilor care să dețină același cod și care ar genera probleme grave de siguranța zborului, iar Republica Moldova trebuie să respecte cerințele în calitate de membru, în caz contrar ar fi imposibilitatea zborurilor din Republica Moldova în spațiul SES.

5. *Anexa nr. 5* – stabilește structura-model a *Planului strategic al rețelei*;

6. *Anexa nr. 6* – stabilește structura generală-model a *Planul de administrare a rețelei*.

Subsecvent, Anexa nr. 6 mai prevede Apendicele cu privire la Centrele regionale de control și Aeroporturi.

Rezultatele scontate după adoptarea și implementarea prezentului proiect de act normativ, se urmărește în continuare a fi:

- furnizarea de servicii ATFM 24/24, asigurând condiții de maximă siguranță;
- asigurarea conectivității și interoperabilității la nivel regional a rețelei europene de rute,
- o utilizare eficientă a capacității disponibile a rețelei europene de management al traficului aerian, de a facilita planificarea, coordonarea și executarea măsurilor ATFM adoptate de toate părțile interesate operaționale
- diminuarea riscurilor în cadrul sistemului de management al traficului aerian și creșterea nivelului de siguranță prin procesele de monitorizare și coordonare între entitățile implicate, facilitarea satisfacerii cerințelor militare și reacțiile de gestionare a situațiilor de criză
- optimizarea proceselor la planificare strategică și administrare a rețelei;
- stabilirea rutelor și crearea disponibilității spațiului aerian;
- gestionarea și monitorizarea devierilor de la planurile strategice și de administrare a rețelei;
- creșterea nivelului respectării sloturilor de plecare ATFM, prin îmbunătățirea nivelului de punctualitate a zborurilor și o mai bună coordonare între planurile de zbor și sloturile orare;
- consolidarea procedurii de alocare a codurilor prin alocarea de roluri și responsabilități clare tuturor părților interesate implicate.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

În cadrul normativ național nu este transpus actualmente un șir de regulamente europene precum și Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 28/1 din 31.01.2019, nr. CELEX 32019R0123 (text cu relevanță pentru SEE).

Acest lucru a devenit și mai important în contextul în care Republica Moldova a devenit stat-candidat pentru aderarea la UE. Astfel, procesul de transpunere a acquis-ului european, inclusiv în domeniul aviației civile, trebuie să fie unul cât se poate mai aproape și cât se poate mai rapid posibil.

În acest sens, pentru realizarea obligației statutului asumat prin ASAC, este necesară transpunerea în cadrul normativ național a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Pentru a asigura îmbunătățirea continuă a administrării rețelei în cadrul cerului unic european și pentru a contribui la îndeplinirea obiectivelor de performanță la nivel european, sunt necesare măsuri operaționale în vederea dezvoltării unor structuri de spațiu aerian eficiente și a gestionării capacităților disponibile. Aceste măsuri operaționale ar trebui să permită utilizarea eficientă a spațiului aerian și să asigure că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza rutele pe care le preferă.

Impactul asupra sectorului public este determinat prin creșterea eficienței pentru o mai bună coordonare, o livrare mai rapidă a serviciilor oferite și o implicare mai mare a utilizatorilor în sectorul public. Deși sectorul public trebuie să inoveze pentru a satisface cererea tot mai mare a cetățenilor, inovarea în acest sector se definește prin optimizarea capacităților disponibile și prin cooperarea eficientă între unitatea centrală de ATFM, unitățile de servicii de trafic aerian, operatorii aerieni și structurile de management ale aeroporturilor.

Prin Regulamentul privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian, se prevede optimizarea capacității disponibile a rețelei europene de management al traficului aerian din care face parte și Republica Moldova conform semnării Convenției internaționale privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene EUROCONTROL și pentru îmbunătățirea proceselor ATFM.

În prezent, Republica Moldova deși nu a transpus încă prevederile Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei de stabilire a normelor detaliate pentru implementarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM), cooperează strâns cu Managerul de Rețea (NM) pentru toate **funcțiile prevăzute** de Regulamentul 2019/123, după cum se precizează mai jos:

- *funcția European Route Network Design (ERND)* – prin participarea la lucrările RND SG (subgrupul de dezvoltare a rețelei de rute) și la documentul privind disponibilitatea rutelor
- *funcția Air Traffic Flow Management (ATFM)* - cooperarea funcției locale de conducere a fluxului, conform acordului încheiat între Î.S „MoldATSA” și NM;
- *coordonarea frecvențelor radio în benzile de frecvență ale aviației utilizate de traficul aerian general* – prin participarea la lucrările grupului de management al frecvențelor;
- *coordonarea codurilor de transponder radar* – prin participarea la lucrările SCPG (SSR Code Planning Group).

De asemenea, reprezentanții Republicii Moldova participă la lucrările NETSYS - Coordonare și sincronizare sisteme de rețea. Administratorul de rețea și părțile interesate operaționale ar trebui să lucreze în parteneriat pentru a îmbunătăți managementul fluxurilor de trafic aerian și pentru a adopta măsuri de remediere, după cum se impune. Administratorul de rețea ar trebui să fie în special capabil să introducă măsuri ATFM pentru a utiliza în mod optim capacitatea disponibilă și pentru a promova cea mai bună furnizare a acestei capacități de către sectoarele ATC.

Este necesar să se asigure executarea promptă și eficientă a funcțiilor de rețea și să se acorde sprijin administratorului de rețea la îndeplinirea sarcinilor sale prin instituirea unui cadru eficient pentru consultarea părților interesate operaționale, precum și a unor modalități și proceduri de lucru detaliate pentru operațiuni.

Pentru a asigura eficacitatea gestionării crizelor la nivel de rețea și pentru a sprijini îndeplinirea sarcinilor Celulei europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației, ar trebui să se creeze o rețea de puncte focale naționale. În caz de criză, punctele focale ar trebui să faciliteze implicarea autorităților naționale și să asigure o cooperare strânsă cu structurile omoloage de la nivelul statelor membre.

Totodată, aeroporturile care sunt puncte de intrare și de ieșire ale rețelei contribuie în mod esențial la performanța globală a acesteia. Din acest motiv, funcția de management al fluxurilor de trafic aerian ar trebui să țină legătura cu administratorii de aeroport cu rol de coordonatori la sol pentru a optimiza capacitatea la sol. Acest lucru ar fi de natură să amelioreze capacitatea globală a rețelei. În plus, ar trebui stabilite proceduri de creștere a coerenței între sloturile orare și planurile de zbor pentru a optimiza capacitatea disponibilă a rețelei, inclusiv a aeroporturilor.

Importanța cooperării interinstituționale este o obligație necesară ordinară. În cadrul sectorului public, trebuie înțeleasă și ca un mijloc prin care este necesar să se facă față măsurilor actuale de solicitare și, pe termen lung, aceasta este utilă pentru a răspunde unei mai bune organizări, unor măsuri de supraveghere și de îmbunătățire a performanțelor în procesul de ATFM.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Mecanismul de funcționare a acestui Regulament UE este implementat prin procesele și procedurile deja existente și aplicabile în Republica Moldova privind funcția de administrare a rețelei, bazată pe instituirea unei rețele europene a rutelor și pe un management centralizat al traficului aerian. Prin urmare, nu produce nici un impact economic și financiar asupra sectorului public și privat.

Conform prevederilor Regulamentului statul ia măsurile necesare pentru finanțarea sarcinilor atribuite administratorului de rețea, pe baza tarifelor de navigație aeriană. Administratorul de rețea își stabilește costurile în mod clar și transparent, fiind prevăzute în buget, conform obiectivelor de performanță în conformitate cu planul de performanță al rețelei, adecvat pentru a-și implementa programul de lucru.

Bugetul Administratorului de rețea ar trebui să-i permită acestuia să îndeplinească obiectivele specifice identificate în cadrul sistemului de performanță și să își implementeze programul de lucru.

Astfel, prin Articolul 7 din DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/709 A COMISIEI din 6 mai 2019 privind numirea administratorului de rețea pentru funcțiile rețelei de management al traficului aerian (ATM) în cadrul cerului unic european, se stabilește că: "administratorul de rețea instituie mecanisme care să asigure că statele membre **și țările terțe**, conform dispozițiilor de la articolul 24 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) 2019/123, aduc o contribuție financiară echitabilă și proporțională pentru executarea sarcinilor încredințate administratorului de rețea.

Bugetul Administratorului de rețea este asigurată prin mecanismul de calcul și formare a taxelor de navigație aeriană conform prevederilor **CONVENȚIEI INTERNAȚIONALE EUROCONTROL** din 13 decembrie 1960. Astfel, conform prevederilor art.10 al Convenției „*Contribuția anuală a fiecărei părți contractante la buget este determinată, pentru fiecare exercițiu financiar, potrivit formulei de repartizare mai jos:*

a) o primă fracțiune, până la concurența a 30% din contribuție, este calculată proporțional cu valoarea Produsului Intern Brut al părții contractante, așa cum este definit în paragraful 2 de mai jos;

b) a doua fracțiune, de 70%, va fi calculată în proporție cu valoarea bazei de cost pentru tarifele de rută ale părții contractante, așa cum sunt definite în paragraful 3 de mai jos.

2. Produsul Intern Brut care este luat în calcul este cel care rezultă din statisticile întocmite de Organizația pentru Cooperare Economică și Dezvoltare sau dacă acest lucru nu este posibil, de orice organism oferind garanții echivalente și desemnat printr-o decizie a Consiliului - prin calcularea mediei aritmetice a ultimilor 3 ani pentru care aceste statistici sunt disponibile. Valoarea Produsului Intern Brut este cea care se calculează pe baza coeficienților de cost și a prețurilor curente exprimate în unitatea europeană de cont corespunzătoare.

3. Baza de cost pentru facilitățile de rută care se ia în considerare este cea stabilită pentru penultimul an precedent exercițiului bugetar în cauză.”

Imaginea anexată mai jos, reprezintă un extras din „Information paper SCF/24/43/6” elaborat de STANDING COMMITTEE ON FINANCE EUROCONTROL, prin care se menționează contribuția statelor la formarea bugetului Administratorului de rețea.

Totodată, conform prevederilor Hotărârii Parlamentului nr. 726/1999 despre aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională EUROCONTROL privind cooperarea pentru securitatea navigației aeriene și la Acordul multilateral privind tarifele de rută aeriană la care Republica Moldova a aderat în data de 23.12.1999 și a Acordurilor încheiate între furnizorul de servicii de navigație aeriană Î.S. „MOLDATSA” și EUROCONTROL, precum și în baza Acordului bilateral privind taxele terminal (calcularea, facturarea, contabilizarea și colectarea taxelor terminal de la utilizatorii nerezidenți), încheiat între Republica Moldova și Eurocontrol, costurile pentru serviciile prestate de către Eurocontrol sunt stabilite anual.

De asemenea, conform prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 313/2003 privind achitarea unor cotizații de membru al organismelor internaționale ale aviației civile, cotizațiile de membru Eurocontrol sunt achitate de către Î.S. „MoldATSA”. Achitarea se efectuează trimestrial în baza facturilor înaintate de către EUROCONTROL. În ultimii ani acestea constituie 6000 EURO pe an.

Astfel, aprobarea și implementarea proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian nu va avea impact economic și financiar suplimentar asupra furnizorului de servicii de navigație aeriană, operatorilor aerieni și operatorilor de aerodrom din Republica Moldova.

În concluzie, menționăm că, implementarea prezentului proiect de act normativ nu necesită cheltuieli financiare suplimentare din bugetul de stat., fiind și îndeplinirea obligațiilor prevăzute conform Acordurilor.

Contribuția statelor la formarea bugetului Administratorului de rețea

(Extras din „Information paper SCF/24/43/6”)

MEMBER STATES' CONTRIBUTIONS FOR 2025							
GENERAL BUDGET (Part I), NETWORK MANAGER (Part IX), PENSIONS & PBO (Part X) and TOTAL							
in €							
42	Member States	2025 Sharing keys	Nb Votes	2025			
				General Budget Part I	Network Manager Part IX	Pensions & PBO Part X	TOTAL
	1 Germany	13.5068	10	22 853 100	39 319 375	10 929 838	73 102 313
	2 Belgium	2.6594	3	4 499 625	7 741 726	2 152 013	14 393 364
	3 France	14.9265	10	25 255 190	43 452 236	12 078 673	80 786 099
	4 United Kingdom	11.3715	9	19 240 237	33 103 346	9 201 932	61 545 515
	5 Ireland	1.7192	2	2 908 835	5 004 729	1 391 194	9 304 758
	6 Luxembourg	0.1998	1	338 056	581 634	161 680	1 081 370
	7 Netherlands	3.5250	4	5 964 194	10 261 557	2 852 465	19 078 216
	8 Portugal	2.0468	3	3 463 124	5 958 398	1 656 291	11 077 813
	9 Greece	1.6547	2	2 799 703	4 816 964	1 339 000	8 955 667
	10 Türkiye	5.9608	5	10 085 495	17 352 366	4 823 539	32 261 400
	11 Malta	0.1713	1	289 834	498 668	138 618	927 120
	12 Cyprus	0.5209	1	881 347	1 516 382	421 517	2 819 246
	13 Hungary	1.0917	2	1 847 124	3 178 026	883 415	5 908 565
	14 Switzerland	2.8441	3	4 812 132	8 279 403	2 301 474	15 393 009
	15 Austria	2.3602	3	3 993 388	6 870 731	1 909 897	12 774 016
	16 Norway	1.5289	2	2 586 853	4 450 750	1 237 201	8 274 804
	17 Denmark	1.4031	2	2 374 003	4 084 536	1 135 403	7 593 942
	18 Slovenia	0.3950	1	668 328	1 149 877	319 638	2 137 843
	19 Sweden	2.7077	3	4 581 347	7 882 331	2 191 098	14 654 776
	20 Czech Republic	1.4675	2	2 482 966	4 272 010	1 187 516	7 942 492
	21 Italy	7.9690	7	13 483 309	23 198 396	6 448 594	43 130 299
	22 Romania	2.3183	3	3 922 494	6 748 757	1 875 992	12 547 243
	23 Slovak Republic	0.7095	1	1 200 453	2 065 411	574 134	3 839 998
	24 Spain	8.1016	7	13 707 664	23 584 406	6 555 896	43 847 966
	25 Croatia	0.8430	1	1 426 331	2 454 040	682 164	4 562 535
	26 Bulgaria	1.1332	2	1 917 340	3 298 836	916 997	6 133 173
	27 Monaco	0.0110	1	18 612	32 022	8 901	59 535
	28 North Macedonia	0.1753	1	296 602	510 312	141 855	948 769
	29 Moldova	0.0573	1	96 950	166 805	46 368	310 123
	30 Finland	0.7118	1	1 204 344	2 072 107	575 996	3 852 447
	31 Albania	0.2510	1	424 684	730 681	203 112	1 358 477
	32 Bosnia and Herzegovina	0.3334	1	564 103	970 554	269 791	1 804 448
	33 Ukraine	0.4238	1	717 057	1 233 716	342 943	2 293 716
	34 Poland	2.5922	3	4 385 925	7 546 102	2 097 634	14 029 661

4.3. Impactul asupra sectorului privat

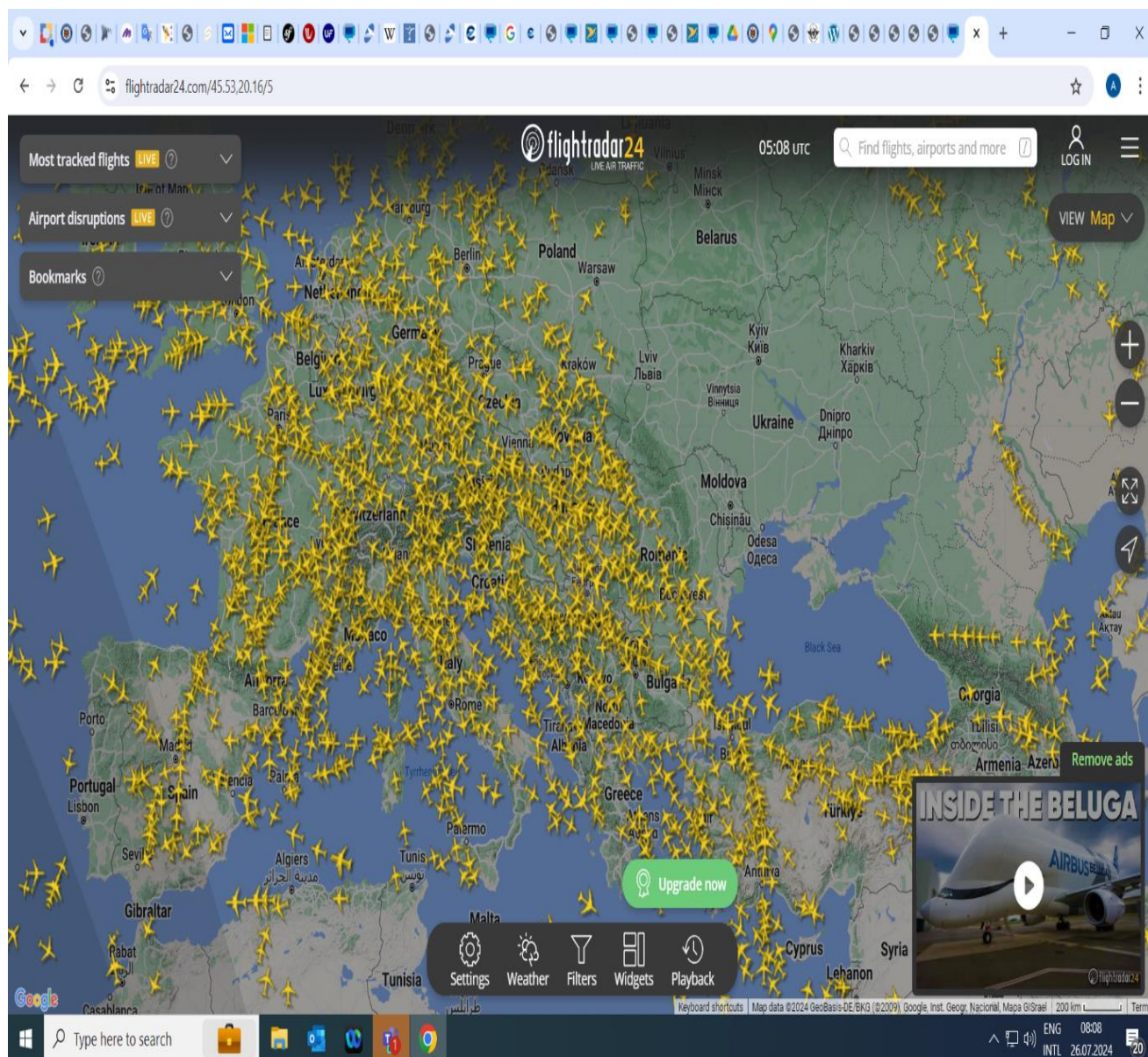
Implementarea cerului unic european are un impact major asupra procesului de alocare a sloturilor orare. Pe de o parte, impunerea unor scheme de performanță în cadrul cărora aeroporturile, furnizorii de servicii de navigație aeriană și utilizatorii spațiului aerian sunt supuși unor măsuri de supraveghere și de îmbunătățire a performanțelor și, pe de altă parte, funcția de administrare a rețelei, bazată pe instituirea unei rețele europene a rutelor și pe un management centralizat al traficului aerian.

Importanța rolului managementului fluxului de trafic aerian, (redată la un nivel complex – funcțional în imaginea de mai jos, reflectă importanța colaborării Managerului Rețelei EUROCONTROL cu furnizorii ATFM locali) este determinată prin faptul că în lipsa unei gestionări centralizate și adecvate la nivel strategic a fluxurilor și capacităților ar crea un colaps total.

Astfel, obligațiile pentru transportatorii aerieni în ceea ce privește transmiterea informațiilor către coordonator și facilitatorul de programe de operare sunt oportune. În cazul în care se omit informații sau

se transmit informații false ori înșelătoare determină impedimente în activitatea managerială a traficului aerian, cu impact negativ atât asupra părților implicate în procesul de ATFM cât și asupra sectorului public. De aceea coerența și informația pertinentă este obligatorie pentru entitățile implicate în managementul fluxului de trafic aerian.

Imaginea: Colaborarea Managerului Rețelei EUROCONTROL cu furnizorii de ATFM locali



Mai jos, *Lista operatorilor aerieni certificați*, actualizată la data de 28.11.2024, care poate fi accesată și pe pagina oficială web a AAC (<https://www.caa.md/operatori-certificati-3-44>).

Operator	Adresa	Serviciile	Certificat			Tip aeronava	ICAO Three Letter Designator
			Nr.	Emis	Valabil		
CA "Aerotranscargo" SRL	MD 2026, RM, mun. Chişinău, bd. Dacia 60/5, of.115	A2	MD 011	23.02.2012	Fără limită	B747400SF B747-400F B747-4D7	ATG
CA "Pecotox-Air" SRL	MD 2072, RM, mun. Chişinău, str. Grenoble 259/10	A2	MD 020	29.01.2016	Fără limită	B747-409F	PXA
SRL "Fly One"	MD 2026, RM, mun. Chişinău, Dacia bd.80/3	A1, A2	MD 021	28.03.2016	Fără limită	A319-112 A320-214 A320-232 A320233 A321-211	FIA
CA "Terra Avia" SRL	MD 2060, RM, mun. Chişinău, Belgrad str. 58	A1, A2	MD 022	21.10.2016	Fără limită	B747-409SF B747-444BCF B747-412 B737-3B3QC B737-400 B777-200ER	TVR
CA "Fly Pro" SRL	MD 2060, RM, mun. Chişinău, bd. Dacia 35,	A2	MD 023	30.11.2016	Fără limită	B747-281SF B747-243F B747-281F A300-622R	PVV
CA "HiSky" SRL	MD 2012, RM, mun. Chişinău, Str. Armeneasca 28, et. 4	A1, A2	MD 025	26.01.2021	Fără limită	A319-131	HYM

- **A1** - Transportare pasageri;
- **A2** - Transport cargo;
- **A** - Lucru aerian;
- **B** - Aviație generală.

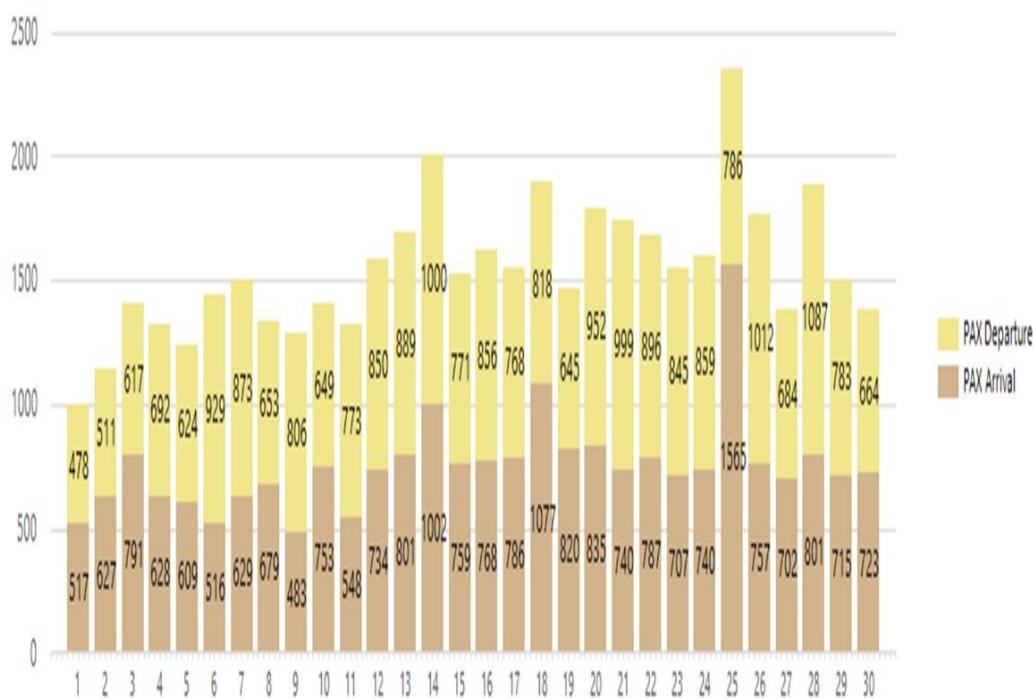
4.4. Impactul social

Contribuția în acest sector se definește prin necesitatea dezvoltării, în cadrul planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute, a unei structuri de spațiu aerian care să ofere nivelul necesar de siguranță, de capacitate, de flexibilitate, de reacție, de performanță de mediu și de furnizare continuă a serviciilor de navigație aeriană rapide, ținând seama în mod corespunzător de necesitățile de securitate și apărare. De asemenea, contribuția în acest sector se caracterizează prin necesitatea planificării coerente, coordonării și executării măsurilor ATFM, de comun cu operatorii, cu unitățile ATFM locale, fapt ce determină implementarea efectivă a măsurilor ATFM pentru asigurarea și menținerea unui nivel ridicat de siguranță al aviației, dar și măsuri echilibrate pentru mediul social.

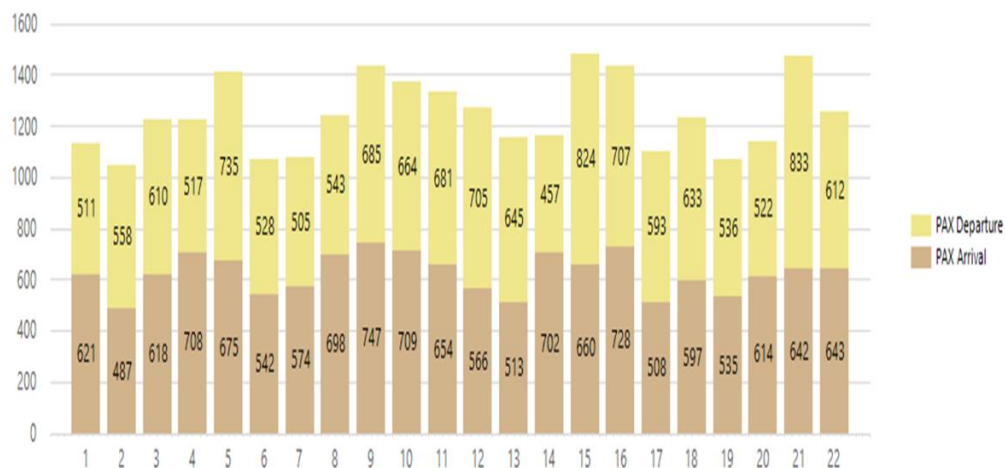
Pe măsura creșterii numărului de pasageri (*se anexează graficele fluxului de pasageri per oră pentru perioada anilor 2023 - 2024*) și pentru a face față cererii tot mai mare a cetățenilor, contribuția în acest sector se definește prin cooperarea în simbioză, necesitatea planificării coerente, coordonării și punerii în aplicare a măsurilor ATFM, de comun cu operatorii, cu unitățile ATFM locale, fapt ce determină implementarea efectivă a măsurilor ATFM pentru asigurarea și menținerea unui nivel ridicat de siguranță al aviației, dar și măsuri echilibrate pentru mediul social.

Graficele fluxului de pasageri per oră pentru perioada 2023- 2024

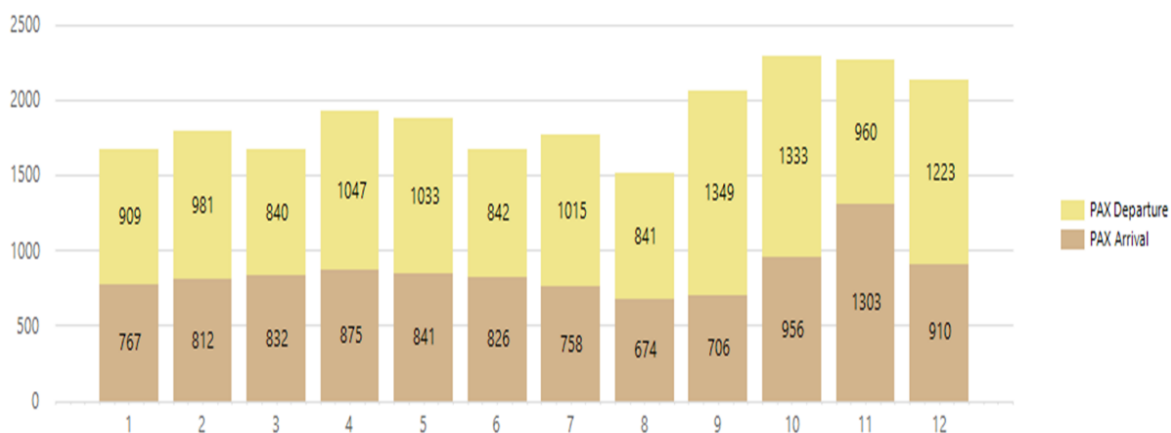
Summer 2023 (26.03.2023-21.10.2023) Maximum PAX per hour (UTC)



Winter 2023 (29.10.2023-30.03.2024) Maximum PAX per hour (UTC)



Summer 2024 (31.03.2024-02.11.2024) Maximum PAX per hour (UTC)



Astfel, impactul social, indiferent de categoria duratei termenului necesită a fi unul pozitiv, care poate fi evaluat prin indicatorii de monitorizare raportați la punctualitatea zborurilor, reducerea la minimum a perturbărilor apărute, eficiența și operativitatea în coordonare între entități.

În concluzie, impactul social al acestui proiect este unul semnificativ, cu efecte pozitive asupra funcționării eficiente și în condiții de siguranță a traficului aerian.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

În procesul de implementare și executare a proiectului de act normativ prelucrarea datelor cu caracter personal se va face strict prin asigurarea protecției drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanei fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal conform Legii nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Prezentul Regulament nu are impact asupra echității și egalității de gen.

4.5. Impactul asupra mediului

Aplicarea unor principii performanțe de management este esențială pentru îmbunătățirea continuă a managementului fluxurilor de trafic aerian din Uniune, pentru anticiparea creșterii traficului aerian și pentru utilizarea optimă a capacității disponibile, având totodată rolul de a reduce impactul fluxurilor de trafic aerian asupra mediului. În acest scop, elaborarea planurilor strategice și de administrare la nivel de rețea și implementarea îmbunătățirilor aduse performanței rețelei prin diminuarea fluxurilor de trafic aerian, determină un impact pozitiv asupra mediului .

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Alte impacturi nu au fost identificate.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Prezentul Regulament stabilește cerințele pentru optimizarea capacității disponibile a rețelei europene de management al traficului aerian și pentru îmbunătățirea proceselor ATFM., fiind expuse următoarele elemente:

a) obiectivele actului juridic al UE:

Regulamentul (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019, stabilește normele detaliate de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (funcții de rețea). El prevede, de asemenea, norme pentru gestionarea crizelor de rețea.

b) gradul de transpunere a actului juridic al UE, precizându-se dacă transpunerea este totală, parțială sau selectivă:

Proiectul național transpune parțial prevederile Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 28/1 din 31.01.2019, nr. CELEX 32019R0123 (Text cu relevanță pentru SEE).

c) argumentarea introducerii unor reglementări care nu sunt prevăzute expres în actul juridic al UE și/sau care depășesc cerințele minime stabilite de acesta:

Proiectul de act normativ și Tabelul de concordanță sunt elaborate potrivit rigorilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene.

Proiectul hotărârii a fost supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE, conform art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei de compatibilitate cu legislația UE urmează a fost inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării raportului din partea Centrului de Armonizare a Legislației.

Din punct de vedere al compatibilității prevederile UE sunt parțial compatibile în raport cu prevederile actului juridic național.

5.2. Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Prezentul Regulament este elaborat în baza Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 28/1 din 31.01.2019, nr. CELEX 32019R0123 (Text cu relevanță pentru SEE).

Necesitatea transpunerii acestuia derivă din prevederile Anexei III la ASAC, Capitolul B „Managementul Traficului Aerian”, Planul național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024, acțiunea nr.248 și respectiv, Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la UE pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 829/2023, acțiunea nr. 11 din Capitolul 14 „POLITICA DE TRANSPORT”, CLUSTERUL 4 „AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATEA SUSTENABILĂ”.

În concluzie, menționăm necesitatea executării obligațiilor Republicii Moldova conform prevederilor Convenției privind aviația civilă internațională și a Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, fiind atinse obiectivele în mod uniform, precum în statele membre UE.

Prin proiectul cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian se va asigura ajustarea cadrului normativ național la regulamentele europene de punere în aplicare, în special Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 123/2019, îmbunătățirea continuă a administrării rețelei în cadrul cerului unic european și pentru a contribui la îndeplinirea obiectivelor de performanță la nivel european. Aplicarea uniformă a normelor și procedurilor specifice în spațiul aerian al cerului unic european este esențială pentru a obține utilizarea optimă și funcționarea eficientă a rețelei de management al traficului aerian.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparență”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor”), pe portalul guvernamental particip.gov.md, la data de 14.01.2025, la adresa - https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/13783 și consultarea publică la data de 19.02.2025, la adresa - https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/13783, precum și platforma legiferare.gov.md.

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

- Ministerul Apărării, Ministerul Finanțelor, Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, Ministerul Afacerilor Externe, Ministerul Afacerilor Interne, Agenția Proprietății Publice, Agenția Națională pentru Reglementare în Comunicații Electronice și Tehnologia Informației, Autoritatea Aeronautică Civilă;
- Î.S. ”MoldATSA”;
- Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”;
- Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești”;
- Operatorii aerieni.

Informația privind rezultatele avizării a fost inclusă în sinteză după recepționarea avizelor respective.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul a fost supus prezentării către autoritățile publice responsabile pentru efectuarea expertizei de compatibilitate cu legislația UE, expertiza anticorupție și a expertizei juridice, conform art. 34 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Concluziile expertizelor au fost incluse în Nota de fundamentare la proiectul actului normativ. Astfel, în cadrul procesului de elaborare a proiectului sunt incluse următoarele constatări:

a) Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul a fost supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind prezentată expertiza Centrului de Armonizare a Legislației. Urmare recepționării expertizei de compatibilitate cu legislația UE, Tabelul de compatibilitate a fost ajustat, iar concluziile au fost reflectate în Sinteza proiectului.

b) Constatările expertizei anticorupție

Proiectul a fost supus spre expertizare Centrului Național Anticorupție în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei anticorupție a fost inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului anticorupție.

Conform concluziei *Raportul de expertiză anticorupție nr. EHG25/10457 din 02.04.2025*, în Nota de fundamentare sunt descrise informații detaliate cu privire la impactul financiar și argumentarea costurilor estimative.

Totodată, se menționează că, în redacția propusă, proiectul nu conține factori de risc care să genereze apariția riscurilor de corupție.

c) Constatările expertizei juridice

Proiectul a fost supus expertizei juridice conform art. 37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei juridice a fost inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului de expertiză juridică.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Prezentul proiect de hotărâre nu necesită modificarea sau elaborarea unor acte normative noi.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

În temeiul prevederilor Codului aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, Capitolul IX Managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană, art. 40 stabilește cerințele primare privind realizarea funcțiilor de management al traficului aerian elaborate și adoptate de către Guvern. Acest fapt are la bază logica prin care statul (Guvernul) stabilește normele de bază și cerințele esențiale necesare de a fi respectate în domeniul managementului traficului aerian, iar entitatea abilitată cu funcțiile de management al traficului aerian în spațiul aerian național fiind desemnată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

În scopul implementării funcțiilor de rețea, prezentul Regulament se aplică următoarelor părți implicate în procesele ATFM sau entităților care acționează în numele acestora:

- 1) utilizatorii spațiului aerian al Republicii Moldova;
- 2) furnizorul de servicii de navigație aeriană din Republica Moldova;
- 3) administratorilor de aeroporturi din Republica Moldova;
- 4) coordonatorilor de sloturi de pe aeroporturile coordonate.

În concluzie, menționăm că prin proiectul de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea unor norme pentru aplicarea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian se va asigura ajustarea cadrului normativ național la regulamentele europene de punere în aplicare, în special, *Regulamentul UE) nr. 123/2019 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei*, care stabilește asigurarea conectivității și interoperabilității la nivel regional a rețelei europene de rute, prin utilizarea eficientă a capacității disponibile a rețelei europene de management al traficului aerian, de a facilita planificarea, coordonarea și executarea măsurilor ATFM adoptate de toate părțile interesate operaționale.

Secretar general

Angela ȚURCANU