

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii Guvernului pentru modificarea Regulamentului privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin

Hotărârea Guvernului nr.119/2023 (număr unic 807/MIDR/2024)

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

Proiectul hotărârii Guvernului pentru modificarea Regulamentului privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.119/2023 a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) de 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

Drept temei pentru emiterea sau aprobarea actelor normative cu sigla UE servește Legea nr.112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, precum și Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, din care derivă obligația de armonizare.

În temeiul art.6 alin.(3) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, MIDR ”elaborează și prezintă Guvernului pentru aprobare documente de politici care să conțină vectorii de dezvoltare a aviației civile, precum și proiecte de legi și de alte acte normative de implementare a acestora”.

La fel, art.40 alin.(1) și (2) din Codul aerian prevăd că serviciile de navigație aeriană (ANS) și funcțiile managementului traficului aerian (ATM) în spațiul aerian al Republicii Moldova sunt asigurate/furnizate de către furnizorii certificați și desemnați de către AAC.

Proiectul de modificare a Regulamentului, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr.119/2023 **este elaborat în scopul:**

1) asigurării executării obligațiilor asumate de Republica Moldova prin semnarea Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele membre (ASAC), semnat la Bruxelles la 26.06.2012, ratificat prin Legea nr.292/2012, în partea ce prevede transpunerea continuă în cadrul normativ național a reglementărilor europene, în cazul respectiv, cele incluse la litera C din Anexa III – SIGURANȚA AVIAȚIEI, ca urmare a adoptării regulamentelor europene de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373;

2) asigurării implementării standardelor și practicilor recomandate ale Organizației Aviației Civile Internaționale (SARPs OACI) din Anexa 3 – Servicii meteorologice pentru navigația aeriană internațională, Anexa 11 – Servicii de trafic aerian și din Anexa 15 – Servicii de informare aeronautică, la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr.97/1994, (*în continuare Convenție*), care reprezintă stadiul actual al tehnologiei în domeniul siguranței aviației civile, precum și bunele practici și progresul științific și tehnic din domeniul serviciilor ANS/ATM.

Este necesar de menționat faptul că atât SARPs cât și regulamentele europene aferente ATM/ANS sunt într-o perpetuă modificare/schimbare, precum și modificarea oricăror cerințe/reglementări din alte domenii ale aviației civile (sisteme de aeronave fără pilot la bord și operarea acestora, operarea aeronavelor civile cu pilot la bord, regulile aerului, securitate aeronautică etc.), iar Republica Moldova este obligată să-și aducă în concordanță cadrul normativ național cu cel internațional/european reieșind din angajamentele asumate de aceasta în calitate de stat membru al OACI și angajamentele asumate prin semnarea ASAC între UE și statele sale membre și Republica Moldova, în iunie 2012.

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

Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, Capitolul IX Managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană, și anume art.40 alin.(1) și (2) prevăd că serviciile ANS și funcțiile ATM în spațiul aerian al Republicii Moldova sunt asigurate/furnizate de către furnizorii certificați și desemnați de AAC. Astfel, Guvernul aprobă condițiile privind certificarea serviciilor ANS/ATM, prin care se stabilesc normele de bază și cerințele esențiale necesare de a fi implementate și respectate în domeniul ATM/ANS, iar AAC îi revine dreptul și obligativitatea de a aproba norme detaliate, documente subordonate (Specificații de certificare - CS, Mijloace acceptabile de punere în conformitate - AMC, Materiale de îndrumare - GM, Proceduri și Instrucțiuni Aeronautice Civile – PIAC), în vederea menținerii unui nivel acceptabil de siguranță al aviației civile și celui mai înalt grad de uniformitate în partea ce ține de adoptarea SARPs, care să faciliteze și să îmbunătățească domeniul dat.

Este necesar de subliniat că **la nivelul cadrului normativ european**, aplicabil Cerului unic european (Sigle European Sky – SES), au intervenit unele ajustări/modificări aduse Regulamentului de punere în aplicare (UE) **2017/373**, prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1771 (**modificarea M7**), și prin urmare, au fost abrogate Regulamentele (CE):

- nr. 1032/2006 – *care stabilește cerințele aplicabile sistemelor automate pentru schimbul de date de zbor în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile de control al traficului aerian;*
- nr. 633/2007 – *care stabilește cerințele pentru aplicarea unui protocol de transfer al mesajelor de zbor folosit în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile de control al traficului aerian;* și
- nr. 262/2009 – *care stabilește cerințele pentru alocarea și utilizarea coordonată a codurilor de interogator în mod S pentru cerul unic european (SES).*

Ca și regulamente separate, acestea, cu unele ajustări/modificări, au fost incluse/comasate, în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373.

De notat că Regulamentele (CE) nr. 1032/2006 și (CE) nr. 633/2007, incluse în Anexa III la ASAC, **au fost transpuse** în cadrul normativ național prin Cerințele tehnice - Stabilirea cerințelor aplicabile sistemelor automate pentru schimbul datelor de zbor în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile ATC, aprobate prin Ordinul general al directorului AAC **nr.16/GEN/2018** și respectiv, Cerințele tehnice - Stabilirea cerințelor pentru aplicarea unui protocol de transfer al mesajelor de zbor folosit în scopul notificării, coordonării și transferului zborurilor între unitățile ATC, aprobate prin Ordinul general al directorului AAC **nr.21/GEN/2018**.

Similar acțiunilor întreprinse la nivelul cadrului normativ european aplicabil SES, Cerințele tehnice aprobate prin Ordinele generale ale directorului AAC nr.16/GEN/2018 și nr.21/GEN/2018 trebuie să se reflecte în Hotărârea Guvernului nr.119/2023, deopotrivă cu prevederile Regulamentului (CE) nr.262/2009, netranspuse în cadrul național – *care stabilește cerințe legate de alocarea și utilizarea coordonată a codurilor de interogator în mod S*.

Transpunerea fidelă a cadrului normativ european a devenit și mai evidentă, și mai importantă în contextul în care Republica Moldova a devenit stat-candidat pentru aderarea la UE, statut confirmat de către Consiliul European la 23 iunie 2022. Astfel, procesul de transpunere a acquis-ului european, inclusiv în domeniul aviației civile, trebuie să fie unul cât se poate mai aproape de regulamentele europene și cât se poate mai rapid posibil.

În acest sens, pentru realizarea obligației Republicii Moldova asumate prin ASAC, este necesară transpunerea în cadrul normativ național a Regulamentelor europene (2021/665, 2023/1771, 2024/403, 2024/1111) care au modificat Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373.

De menționat că la nivelul UE a fost aprobat Regulamentul de punere în aplicare 2023/203 care stabilește cerințele referitoare la managementul riscurilor în materie de securitatea informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației, pentru conformarea organizațiilor care intră sub incidența mai multor Regulamente din domeniul aviației civile, inclusiv Regulamentul 2017/373, cu intrare în vigoare la nivel european din 1 ianuarie 2026.

Însă, pentru a putea include modificările aduse prin Regulamentul 2023/203 în Regulamentul 2017/373, inițial este necesar de a transpune/aproba Regulamentul propriu-zis 2023/203 (care cuprinde Anexa I - Partea IS.AR – cerințe pentru autoritatea competentă și Anexa II – Partea IS.I.OR – cerințe pentru organizații). Modificările aduse Regulamentului 2017/373 prin Regulamentul 2023/203 vor fi incluse/reflectate în Tabelul de concordanță, cu mențiunea transunerii ulterioare a acestora.

Având în vedere faptul că regulamentele europene sus-menționate de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373 vin cu propuneri de soluționare a unor aspecte concrete, acesta de fapt fiind și scopul aprobării lor, care sunt prioritare și pentru Republica Moldova, în deosebi, la momentul actual în care Republica Moldova este stat-candidat la aderare, le menționăm în continuare:

1) (M3) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/665 al Comisiei din 12 aprilie 2021

Aspectele ce au stat la baza aprobării Regulamentului¹:

➤ necesitatea stabilirii unui spațiu aerian U-space în spațiul aerian controlat, în care aeronavele cu pilot la bord operează alături de aeronavele fără pilot, și asigurării siguranței acestor operațiuni, prin stabilirea unor cerințe pentru furnizorii de servicii de trafic aerian (FSNA), în ceea ce privește coordonarea cu furnizorii de servicii U-space și, dacă este cazul, cu furnizorii unici de servicii de informații comune;

➤ în spațiul aerian U-space desemnat în spațiul aerian controlat, FSNA ar trebui să rămână responsabili cu furnizarea de servicii de navigație aeriană operatorilor de aeronave cu pilot la bord. FSNA ar trebui, de asemenea, să efectueze o așa-numită reconfigurare dinamică a spațiului aerian U-space pentru a se asigura că aeronavele cu pilot la bord și cele fără pilot la bord rămân segregate în condiții de siguranță;

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex%3A32021R0665>

➤ stabilirea unor proceduri specifice și mijloace de comunicații între unitățile de servicii de trafic aerian, furnizorii de servicii U-space, operatorii UAS și, dacă este cazul, furnizorii unici de servicii de informații comune corespunzători pentru a se asigura o aplicare coordonată a reconfigurării dinamice a spațiului aerian U-space de către toate părțile interesate operaționale.

➤ Regulamentul respectiv intervine cu stabilirea **definițiilor de bază** – spațiu aerian U-SPACE, serviciu U-space, serviciu de informații comune și reconfigurare dinamică a spațiului aerian și unor prevederi privind coordonarea și reconfigurarea spațiului aerian U-space..

2) (M7) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1771 al Comisiei din 12 septembrie 2023²:

➤ în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1769 al Comisiei (4), sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS („echipamentele ATM / ANS”) fac obiectul certificării sau al declarării de către organizațiile implicate în proiectarea și producția de echipamente ATM/ANS, regulament care a fost inclus în Anexa III la ASAC urmare ședinței Comitetului mixt din 10.11.2023, iar pentru a se asigura instalarea adecvată, testarea la fața locului și darea în exploatare în condiții de siguranță a acestor echipamente, precum și supravegherea lor, se impune modificarea Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373 pentru a include cerințele necesare aplicabile FSNA și autorităților competente ale acestora;

➤ Regulamentul (CE) nr. 1032/2006 stabilește cerințele aplicabile sistemelor automate pentru schimbul de date de zbor în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile de control al traficului aerian;

➤ Regulamentul (CE) nr.633/2007 stabilește cerințele pentru aplicarea unui protocol de transfer al mesajelor de zbor folosit în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile de control al traficului aerian;

➤ Regulamentul (CE) nr.262/2009 stabilește cerințele pentru alocarea / modificarea și utilizarea coordonată a codurilor de interogator în mod S pentru SES. Cerințele respective trebuie să se reflecte în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373.

➤ De menționat că Regulamentele (CE) nr. 1032/2006, 633/2007 și 262/2009 stabilesc aplicarea anumitor cerințe vis-a-vis de anumite sisteme/proceduri (sistemelor automate pentru schimbul de date de zbor în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile de control al traficului aerian; protocol de transfer al mesajelor de zbor folosit în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile de control al traficului aerian; alocarea/modificarea și utilizarea coordonată a codurilor de interogator în mod S) care sunt implementate deja la nivel național de FSNA (Î.S.,„MoldATSA”), având în vedere că există acorduri de colaborare între FSNA din Republica Moldova și EUROCONTROL pe domeniul ATM/ANS și reieșind din calitatea sa de stat-membru EUROCONTROL al Republicii Moldova.

3) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/403 al Comisiei din 30 ianuarie 2024³:

➤ asigurarea coerenței dispozițiilor corespunzătoare din Regulamentul 2017/373 referitoare la anumite definiții privind informațiile referitoare la condițiile meteorologice

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex%3A32023R1771>

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A32024R0403&qid=1713180202239>

semnificative (SIGMET) și dispoziții privind autorizările legate de regulile speciale de zbor la vedere („VFR”).

4) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1111 al Comisiei din 10 aprilie 2024⁴ modifică mai multe regulamente europene și anume 1178/2011 – certificarea personalului navigant; 923/2012 – regulile aerului; 965/2012 – operațiuni aeriene și 2017/373 – furnizare servicii ATM/ANS:

➤ asigurarea operațiunilor cu proiecte inovatoare de aeronave (aeronave cu capacitate de decolare și aterizare verticală VTOL) care pot fi desfășurate în medii urbane aglomerate, în condiții de siguranță, reducând la minimum riscul pentru pasageri, echipaj și public, prin aplicarea cadrului de reglementare disponibil actualmente pentru operațiunile cu avioane și elicoptere;

➤ pe măsură ce operațiunile cu aeronave VTOL devin mai frecvente, este necesar să se asigure integrarea lor sigură și eficientă în sistemul de spațiu aerian existent. Prin urmare, un cadru de reglementare specific și cuprinzător ar trebui să stabilească norme și proceduri clare pentru integrarea acestor operațiuni în spațiul aerian, contribuind astfel la reducerea la minimum a riscului de coliziune și a altor incidente de siguranță;

➤ este necesar a se asigura un management al traficului aerian sigur, ordonat și eficient pentru aeronavele VTOL și pentru a se evita evenimentele de tip *mid-air collision*;

➤ Referitor la justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și examinate la nivelul UE, acestea pot fi accesate și descărcate de pe portalul Agenției Europene pentru Siguranța Aviației (EASA):

1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/665

<https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-012020> ;

2) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1771

<https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-012023> ;

3) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/403

<https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-022023>.

4) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/111

<https://www.easa.europa.eu/en/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-20241111>.

Proiectul vizează aplicarea și menținerea pe teritoriul Republicii Moldova a standardelor internaționale referitoare la serviciile ANS/ATM, în mod special cele referitoare la:

- AAC – prioritatea principală a căreia este de a asigura aplicarea cadrului normativ prin activitatea de certificare, supraveghere continuă și control a FSNA;
- FSNA – prioritatea principală a căreia este de a asigura servicii ANS/ATM pentru traficul aerian general, în condiții de siguranță;
- operatori aerieni, operatori de aerodromuri, furnizorii de servicii U-space – beneficiază de serviciile furnizate de FSNA. De menționat că actualmente în Republica Moldova există un singur FSNA certificat de AAC.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1111&qid=1718014398881>

Printre **obiectivele de bază** urmărite prin transpunerea Regulamentelor europene (UE) 2021/665, 2023/1771, 2024/403 și 2024/1111 în cadrul normativ național pot fi enumerate următoarele:

1) menținerea unui nivel ridicat de siguranță al aviației civile și cât se poate de uniform/standardizat, raportat la cadrul normativ internațional în domeniu;

2) adoptarea cadrului normativ primar aferent aeronavelor VTOL (certificare personal, operațiuni aeriene, reguli de zbor și asigurare servicii ATM/ANS sigure, eficiente și ordonate pentru acestea);

3) executarea obligațiilor Republicii Moldova conform Convenției privind aviația civilă internațională și ASAC prin punerea în aplicare a standardelor și practicii recomandate (SARPs) adoptate în baza Convenției în mod uniform în toate țările UE și în Republica Moldova, fiind atinse obiectivele Convenției și ASAC-ului.

4) corelarea prevederilor actelor normative independente. Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 stabilește regulile comune ale aerului și dispozițiile operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană aplicabile traficului aerian general (așa-numitele „reguli ale aerului”), iar prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/404 al Comisiei de modificare a 923/2012 au fost modificate anumite dispoziții referitoare la furnizarea de serviciilor de trafic aerian, respectiv impunându-se asigurarea coerenței dintre aceste două regulamente.

Având în vedere faptul că proiectul presupune includerea prevederilor cuprinse în Regulamentele europene (UE) 2021/665, 2023/1771, 2024/403 și 2024/111, este evident că se introduc un șir de **elemente noi**, după cum urmează.

În primul rând se introduc un șir de *noțiuni noi aplicabile*:

- furnizorilor ANS/ATM și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian în spațiul aerian U-space desemnat într-un spațiu aerian controlat;
- sistemelor automate pentru schimbul de date de zbor în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile de control al traficului aerian;
- unui protocol de transfer al mesajelor de zbor folosit în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile de control al traficului aerian;
- pentru alocarea și utilizarea coordonată a codurilor de interogator în mod S pentru cerul unic european (SES);
- aeronavelor VTOL.

(M3) PHG de modificare vine cu un șir de completări în partea ce ține de desemnarea/stabilirea unui spațiu aerian U-space în spațiul aerian controlat în care aeronavele cu pilot la bord operează alături de aeronavele fără pilot la bord. Pentru a se asigura siguranța acestor operațiuni, se impune modificarea Regulamentului ATM/ANS aprobat prin HG nr.119/2023 pentru includerea cerințelor necesare referitoare la furnizorii de servicii de trafic aerian în ceea ce privește *coordonarea cu furnizorii de servicii U-space*. În spațiul aerian U-space desemnat în spațiul aerian controlat, furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să rămână responsabili cu furnizarea de servicii de navigație aeriană operatorilor de aeronave cu pilot la bord. Furnizorii de servicii de trafic aerian ar trebui, de asemenea, să efectueze o așa-numită *reconfigurare dinamică a spațiului aerian U-space* pentru a se asigura că aeronavele cu pilot la bord și cele fără pilot la bord rămân segregate în condiții de siguranță. La fel prin modificarea respectivă se stabilesc proceduri specifice și mijloace de comunicații între unitățile de servicii de trafic aerian, furnizorii de servicii U-space,

operatorii UAS pentru a se asigura o aplicare coordonată a reconfigurării dinamice a spațiului aerian U-space de către toate părțile operaționale interesate.

(M7) La fel, PHG de modificare vine cu un șir de completări/modificări referitoare la:

➤ stabilirea cerințelor aplicabile sistemelor automate pentru schimbul de date de zbor în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile de control al traficului aerian. Aceste prevederi incluse inițial în Regulamentul (CE) nr.1032/2006 (*abrogat prin Regulamentul UE 2023/1771*) au fost transpuse parțial în cadrul normativ național prin Cerințele tehnice – Stabilirea cerințelor aplicabile sistemelor automate pentru schimbul datelor de zbor în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile ATC, aprobate prin ordinul general al directorului AAC nr.16/GEN/2018;

➤ stabilirea cerințelor pentru aplicarea unui protocol de transfer al mesajelor de zbor folosit în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile de control al traficului aerian. Aceste prevederi incluse inițial în Regulamentul (CE) nr.633/2007 (*abrogat prin Regulamentul UE 2023/1771*) au fost transpuse parțial în cadrul normativ național prin Cerințele tehnice – Stabilirea cerințelor pentru aplicarea unui protocol de transfer al mesajelor de zbor folosit în scopul notificării, coordonării și transferului zborurilor între unitățile ATC, aprobate prin ordinul general al directorului AAC nr.21/GEN/2018;

➤ stabilirea cerințelor pentru alocarea și utilizarea coordonată a codurilor de interogator în mod S pentru cerul unic european (SES), incluse inițial în Regulamentul (CE) nr.262/2009 (*abrogat prin Regulamentul UE 2023/1771*).

Având în vedere faptul că o parte din prevederile incluse în proiect sunt deja transpuse și implementate în cadrul normativ național prin acte normative aprobate de AAC (Ordinele generale ale directorului AAC nr.16/GEN/2018 și nr.21/GEN/2018) se propune *intrarea în vigoare a proiectului la 01 mai 2025*, timp în care vor fi aprobate de AAC modificările la actele normative subordonate (AMC&GM), iar FSNA – modificările în manualele și instrucțiunile sale.

Prevederile proiectului și elementele noi care se conțin în proiect sunt reflectate detaliat în **Tabelul comparativ și în Tabelul de concordanță.**

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

Având în vedere că proiectul este un act normativ cu relevanță UE, parte componentă a Anexei III la ASAC, nu au fost identificate alte opțiuni alternative, decât cea de transpunere a regulamentelor europene, astfel realizând cele patru obiective de bază stabilite la subpunctul 3.1 de mai sus.

4. Analiza impactului de reglementare

Proiectul nu reglementează activitatea de întreprinzător.

4.1. Impactul asupra sectorului public

Impactul asupra sectorului public este determinat prin menținerea unui nivel ridicat de siguranță al aviației civile și cât se poate de uniform/standardizat, raportat la cadrul normativ internațional în domeniu, după cum urmează:

➤ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/665:**

Propunerile de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373 aduse prin Regulamentul 2021/665, urmare aprobării la nivel european a Regulamentului 2021/664, stabilește la nivel european unele prevederi primare referitoare la necesitatea și posibilitatea desemnării unui spațiu aerian U-space, serviciilor U-space (2021/644 instituie 4 servicii), precum și serviciului de informații comune care ar furniza servicii U-space pentru managementul traficului aeronavelor fără pilot la bord, precum și unor cerințele necesare referitoare la furnizorii ATS în ceea ce privește coordonarea cu furnizorii de servicii U-space și, dacă este cazul, cu furnizorii unici de servicii de informații comune.

Pentru a sprijini efectuarea în siguranță a diferitelor tipuri de operațiuni UAS, care vor deveni mai complexe, deoarece vor utiliza aeronave cu un grad mai ridicat de automatizare, este nevoie de implementarea spațiului U-space. Prin urmare FSNA va furniza nediscriminatoriu informările de trafic relevante pentru aeronave cu pilot la bord care sunt necesare în cadrul serviciilor de informații comune pentru un spațiu aerian U-space stabilit în spațiul aerian controlat, în care FSNA în cauză este desemnat să își furnizeze serviciile, stabilind procedurile de coordonare și mijloacele de comunicare între unitățile ATS, furnizorii de servicii U-space.

La fel, unitățile ATS vor asigura reconfigurarea dinamică a spațiului U-space pe o scurtă perioadă de timp, la cererea aeronavelor cu pilot la bord, prin ajustarea limitelor laterale și verticale și că informează din timp furnizorii de servicii U-space și furnizorii unici de servicii de informare despre acest fapt.

Actualmente, la nivel național nu există careva date/informații/solicitări privind necesitatea stabilirii, spațiului aerian U-space, serviciilor U-space, existând foarte puțină experiență și la nivelul statelor membre ale UE, în deosebi în partea ce ține de implementare, astfel este practic imposibil de a prestabili cu aproximație impactul asupra sectorului public.

➤ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1771:**

În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1769 al Comisiei, sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS („echipamentele ATM/ANS”) fac obiectul certificării sau al declarării de către organizațiile implicate în proiectarea și producția de echipamente ATM/ANS, iar pentru a se asigura instalarea adecvată, testarea la fața locului și darea în exploatare în condiții de siguranță a acestor echipamente, precum și supravegherea lor, se impune modificarea Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373 pentru a include cerințele necesare aplicabile FSNA și autorităților competente. La nivel european, EASA este desemnată autoritatea competentă responsabilă pentru certificarea/declararea organizațiilor implicate în proiectarea și producția echipamentelor ATM/ANS, precum și supravegherea acestora. Având în vedere că sistemele, echipamentele și componentele ATM/ANS reprezintă o importanță critică pentru navigația aeriană și asigurarea unui nivel înalt de siguranță și garanția integrității, interoperabilitatea și performanța în materie de siguranță a sistemelor și a componentelor sunt adecvate scopului preconizat, Comisia a desemnat EASA drept autoritate competentă. Prin urmare, se va asigura operarea în siguranță a aeronavelor și în ceea ce privește echipamentele care sunt esențiale pentru interoperabilitatea și securitatea EATMN.

În conformitate cu prevederile art.2 alin.(3) lit.b) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 și prevederile aranjamentelor de lucru semnate între EASA și AAC în 2014, Republica Moldova recunoaște fără cerințe suplimentare certificatele emise de EASA. Regulamentul (CE) nr. 1032/2006, Regulamentul (CE) nr.633/2007 și Regulamentul (CE) nr.262/2009 stabilesc cerințe/proceduri tehnice deja implementate în cadrul normativ național.

Astfel, includerea lor în proiect nu are nici un impact de reglementare asupra sectorului public, nu prevede careva impact de ordin structural/instituțional asupra administrației publice, la moment existând entitățile de stat abilitate cu atribuții/responsabilități necesare implementării prevederilor proiectului.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea prezentului proiect de act normativ nu necesită cheltuieli financiare suplimentare din bugetul de stat.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Nu este aplicabil.

4.4. Impactul social

Asigurarea și menținerea sistemelor, echipamentelor și componentelor ATM/ANS reprezintă o importanță critică pentru navigația aeriană și asigurarea unui nivel înalt de siguranță și garanția că integritatea, interoperabilitatea și performanța în materie de siguranță și a componentelor sunt adecvate, asigurând operarea în siguranță a aeronavelor și în ceea ce privește echipamentele care sunt esențiale pentru interoperabilitatea și securitatea EATMN.

Astfel, impactul social, indiferent de categoria duratei termenului necesită a fi unul pozitiv, prin asigurarea și garantarea operării în siguranță a aeronavelor.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Nu este aplicabil.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este aplicabil.

4.5. Impactul asupra mediului

Prezentul Regulament prevede norme la stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană și nu include prevederi cu impact asupra mediului.

Impactul asupra mediului fiind determinată de procesul firesc al activității de transport aerian, generate de activitățile aeronautice civile (emisiile de dioxid de carbon CO₂, zgomot).

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu au fost identificate.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Proiectul de modificare a Hotărârii Guvernului nr.119/2023 reprezintă **un exercițiu continuu de transpunere** a reglementărilor europene incluse în Anexa III la ASAC și respectiv, de racordare a cadrului normativ național la cel european în domeniul aviației civile.

Proiectul **asigură transpunerea la nivel național a următoarelor reglementări ale UE:**

1) **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/665 al Comisiei din 22 aprilie 2021** de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373 în ceea ce privește cerințele aplicabile furnizorilor de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian în spațiul aerian U-space desemnat într-un spațiu aerian controlat;

2) **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1771 al Comisiei din 12 septembrie 2023** de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373 în ceea ce privește sistemele și componentele managementului traficului aerian și ale serviciilor de navigație aeriană și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 1032/2006, (CE) nr. 633/2007 și (CE) nr. 262/2009;

3) **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/403 al Comisiei din 30 ianuarie 2024** de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373 în ceea ce privește definiția SIGMET și anumite cerințe referitoare la regulile speciale de zbor la vedere și la autorizările pentru controlul traficului aerian;

4) **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1111 al Comisiei din 10 aprilie 2024** de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011, a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373 în ceea ce privește stabilirea cerințelor pentru operarea aeronavelor cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală.

Necesar de menționat că Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/938 al Comisiei din 26 iulie 2022 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373 în ceea ce privește cerințele privind catalogul de date aeronautice și publicația de informare aeronautică, a constituit anterior obiectul transpunerii (parțiale, conform Declarației de compatibilitate a Centrului de armonizare a legislației), acesta **fîind transpus parțial** la nivel național, prin următoarele acte normative:

1) *Hotărârea de Guvern nr.119/2023 cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană;*

2) *Cerințe tehnice aprobate de AAC. Pregătirea personalului electronist pentru siguranța traficului aerian (CT-PERS ATSEP). Ordinul AAC nr.40/GEN/2023;*

3) *Proceduri și instrucțiuni aeronautice civile – Certificarea furnizorilor de servicii ATM/ANS (PIAC-CFATMANS). Ordinul AAC nr.41/GEN/2023;*

4) *Cerințe tehnice aprobate de AAC. Asistența meteorologică a activităților aeronautice civile (CT-MET) ed.04. Ordinul AAC nr.13/GEN/2024;*

5) Cerințe tehnice aprobate de AAC. Servicii de informare aeronautică (CT-AIS) ed.03. Ordinul AAC nr.14/GEN/2024, Monitorul Oficial nr.101-102 din 15.03.2024.

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

Cadrul normativ intern pentru implementarea legislației UE este deja creat, iar prin proiectul de modificare a HG nr.119/2023 se urmărește ajustarea acestuia la cadrul normativ european care este într-o perpetuă modificare.

Ulterior aprobării proiectului de modificare a Regulamentului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.119/2023, AAC va elabora și aproba modificările la cadrul normativ subordonat AMC & GM, proceduri și instrucțiuni.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Proiectul preliminar a fost consultat prealabil cu unicul prestator de servicii de navigație aeriană din Republica Moldova, Î.S. „MoldATSA”, care a susținut proiectul în cauză prin scrisoarea nr.336 din 16.07.2024.

Proiectul a fost supus consultărilor 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.

Proiectul a fost remis prin scrisoarea *Cancelariei de Stat nr.18-69-10391 din 16.09.2024 și nr.18-69-10519 din 19.09.2024* spre avizare către autoritățile publice interesate și instituțiile publice și private vizate, și anume:

Avizare:

- Ministerul Mediului;
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Afacerilor Externe;
- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Apărării;
- Centrul de Armonizare a Legislației;
- Agenția Proprietății Publice.

Proiectul în urma procesului de avizare, a fost remis spre expertizare, după cum urmează:

Expertizare:

- Ministerul Justiției;
- Centrul Național Anticorupție.

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul a fost publicat la etapa de inițiere și consultare publică și poate fi accesat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparență decizională”, directoriul „Anunțuri de inițiere a politicilor”) și pe portalul guvernamental www.particip.gov.md, link: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/12969.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul a fost supus prezentării către autoritățile publice responsabile pentru efectuarea expertizei de compatibilitate cu legislația UE, expertizei anticorupție și a expertizei juridice, conform art. 34 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Concluziile expertizelor anticorupție și juridice 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 CAL, a fost ajustat Tabelul de compatibilitate, iar concluziile au fost reflectate în Sinteza proiectului.

b) Constatările expertizei anticorupție

Proiectul a fost supus expertizei 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 concluziilor Raportului de expertiză anticorupție nr. EHG24/10100 din 11.11.2024, în cadrul procesului de elaborare a proiectului au fost respectate prevederile legale cu privire la transparența în procesul decizional, Nota de fundamentare a proiectului a fost întocmită cu îndeplinirea exigențelor de tehnică legislativă statuate de prevederile art.30 lit.a)-f) din Legea cu privire la actele normative nr.100/2017.

Totodată, se menționează că, implementarea prevederilor propuse, poate contribui la realizarea interesului public vizat de proiect, fapt care nu este detrimentul interesului public general (în sensul prevăzut de prevederile Legii integrității nr.82/2017), conform recomandărilor vizate de compartimentul III al Raportului de expertiză anticorupție. Propunerile și obiecțiile au fost luate spre considerare și expuse în Sinteza obiecțiilor.

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

Urmare aprobării proiectului, vor fi modificate Mijloacele de punere în conformitate și Materialele de îndrumare.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

În concluzie, menționăm că prin proiectul hotărârii Guvernului pentru modificarea Regulamentului privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de

management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.119/2023 se vor realiza următoarele obiective :

1) menținerea unui nivel ridicat de siguranță al aviației civile și cât se poate de uniform/standardizat, raportat la cadrul normativ internațional în domeniu;

2) adoptarea cadrului normativ primar aferent aeronavelor VTOL (certificare personal, operațiuni aeriene, reguli de zbor și asigurare servicii ATM/ANS sigure, eficiente și ordonate pentru acestea);

3) executarea obligațiilor Republicii Moldova conform Convenției privind aviația civilă internațională și ASAC prin punerea în aplicare a standardelor și practicii recomandate (SARPs) adoptate în baza Convenției în mod uniform în toate țările UE și în Republica Moldova, fiind atinse obiectivele Convenției și ASAC-ului.

4) corelarea prevederilor actelor normative independente. Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 stabilește regulile comune ale aerului și dispozițiile operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană aplicabile traficului aerian general (așa-numitele „reguli ale aerului”), iar prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/404 al Comisiei de modificare a 923/2012 au fost modificate anumite dispoziții referitoare la furnizarea de serviciilor de trafic aerian, respectiv impunându-se asigurarea coerenței dintre aceste două regulamente.

Secretar general

Angela ȚURCANU