

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 870/2020 pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea zborurilor și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 870/2020 pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea zborurilor și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Autoritatea Aeronautică Civilă.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
1. Temei legal al proiectului constituie mai multe prevederi din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, și anume: - art. 4, alin.(6) stabilește expres faptul că Guvernul Republicii Moldova aprobă cerințele și procedura de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național; - art. 26 alin.(2) prevede faptul că Guvernul stabilește condițiile privind decolarea și aterizarea aeronavelor civile atât pe aerodromuri/heliporturi certificate și/sau înregistrate, precum și pe alte terenuri sau suprafețe de apă; - art. 30 alin.(5) stipulează că în cazul în care operatorul aerian al Republicii Moldova cere desemnarea pe o rută cu drepturi limitate de trafic, distribuirea drepturilor de trafic între operatorii aerieni se efectuează pe bază de concurs, în condițiile prevăzute de Guvern; - potrivit art. 30 alin.(7) un operator aerian străin care efectuează transporturi aeriene poate exercita servicii aeriene regulate înspre și dinspre teritoriul Republicii Moldova în baza unei autorizații pentru zboruri regulate, emisă de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor din domeniul aviației civile în conformitate cu acordul internațional la care Republica Moldova este parte sau în interes public, conform condițiilor aprobate de Guvern. - după art. 30 alin.(11) condițiile privind eliberarea autorizației pentru operațiuni de transport aerian comercial se stabilesc de Guvern; - conform art. 33 alin.(1) zborurile aeronavelor menționate în anexa nr. 2 pot fi efectuate fără permisiunea prealabilă a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile doar în zonele special rezervate; - iar art. 33 alin.(2) stabilește că prevederile privind zborurile aeronavelor menționate în anexa nr. 2 se aprobă de Guvern prin acte normative, de organul central de specialitate prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate. 2. Transporturile aeriene internaționale de pasageri, bagaje, mărfuri și poștă și regulile de autorizare a utilizării spațiului aerian sunt supuse acordurilor și convențiilor internaționale în domeniu la care Republica Moldova este parte: - art. 3 lit. c)-d), 5-12, 16, 29-30, 33, 35-36 al Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr.97/1994 ;

- Acordul multilateral privind drepturile comerciale pentru transporturile aeriene neregulate în Europa încheiat la Paris la 13 aprilie 1956, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 180/1998;

- art. 2 (Acordarea drepturilor), art. 3 (Autorizare), art. 4 (Recunoașterea reciprocă a constatărilor în temeiul legii referitoare la capacitatea, proprietatea și controlul companiilor aeriene), art. 5 (Refuzarea, revocarea, suspendarea, limitarea autorizațiilor), Anexei I (Servicii autorizate și rute specificate) și pct. 2 al Anexei II (Dispoziții tranzitorii) din Acordul privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre;

- Acordurile bilaterale privind serviciile aeriene încheiate între Republica Moldova alte state (a vedea [caa.md/cadrul-normativ/acorduri bilaterale https://www.caa.md/cadrul-normativ-3-121](https://www.caa.md/cadrul-normativ/acorduri-bilaterale)).

3. Adresarea Marelui Stat Major al Armatei Naționale nr. 32/430 din 29.08.2022 privind excluderea notificării de trafic VFR în zona de spațiu aerian de clasa G aflată în afara limitelor orizontale ale TMA Chișinău depuse către Ministerul Apărării ca o cale alternativă depunerii planului de zbor către furnizorul de servicii de navigație aeriană.

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

Hotărârea Guvernului nr.870/2020 pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea zborurilor și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat a fost aprobată pe data de 09.12.2020 și a intrat în vigoare din data de 23.06.2021.

Din data intrării în vigoare a Hotărârii Guvernului în cauză și până în prezent, din experiența aplicării acesteia au fost evidențiate un șir de deficiențe și neclarități (confuzii) care se intenționează a fi înlăturate.

1) HG nr. 870/2020 a fost elaborată prin prisma examinării [Hotărârii Guvernului României nr. 912/2010](#) pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național, precum și a condițiilor în care decolarea și aterizarea aeronavelor civile se pot efectua și de pe/pe alte terenuri sau suprafețe de apă decât aerodromurile certificate.

În practică s-a constatat un șir de condiții ale Republicii Moldova diferite de cele ale României:

- În România ca stat membru al Uniunii Europene autorizarea zborurilor între statele membre UE nu se efectuează dat fiind se consideră zboruri interne, pe când zborurile între Republica Moldova și țările UE se autorizează în condițiile prevederilor art. 2 (Acordarea drepturilor), art. 3 (Autorizare), art. 4 (Recunoașterea reciprocă a constatărilor în temeiul legii referitoare la capacitatea, proprietatea și controlul companiilor aeriene), art. 5 (Refuzarea, revocarea, suspendarea, limitarea autorizațiilor), Anexei I (Servicii autorizate și rute specificate) și pct. 2 al Anexei II (Dispoziții tranzitorii) din Acordul privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre;

- HGR nr. 912/2010 se bazează pe competențele și capacitățile autorităților române. Totodată autoritățile RM nu dispun de astfel de capacități. Mai mult acestea nici nu sunt necesare, având în vedere diferența de teritoriu, amploarea și complexitatea activității aeronautice în țară, în special ce privește aviația generală.

Ca exemplu, aducem poziția Ministerului Apărării privind excluderea notificării de trafic VFR în zona de spațiu aerian de clasa G aflată în afara limitelor orizontale ale TMA Chișinău depuse către Ministerul Apărării ca o cale alternativă depunerii planului de zbor către furnizorul de servicii de navigație aeriană. În RM nu este necesară (adecvată, rațională din punct de vedere a resurselor care trebuie alocate) crearea structurilor paralele în cadrul Ministerului Apărării. Este suficient depunerea

planului de zbor către furnizorul serviciilor de navigație aeriană, care la rândul lui transmite această informație, deja prelucrată, către Ministerul Apărării.

Menționăm că însuși în România HG nr. 912/2010 a fost abrogată și înlocuită cu HGR nr. 859/2021, reieșind din evoluțiile atinse în domeniu, în special ne referim la un aspect absolut nou – necesitatea reglementării zborurilor aeronavelor fără pilot la bord;

2) Continuând tema autorizării zborurilor aeronavelor fără pilot la bord, precizăm că și în Republica Moldova a fost aprobată **Hotărârea Guvernului nr. 949/2022** cu privire la aprobarea normelor de operare a aeronavelor fără pilot la bord (în vigoare din 03.06.2023) care transpune Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/947 al Comisiei din 24 mai 2019 privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord și Regulamentul delegat (UE) 2019/945 al Comisiei din 12 martie 2019 privind sistemele de aeronave fără pilot la bord și operatorii de sisteme de aeronave fără pilot la bord din țări terțe. Astfel HG nr. 870/2020 urmează să fie ajustată la schimbările (modernizările) cadrului normativ;

3) Odată cu intrarea în vigoare a dispozițiilor Legii nr. 118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave (în vigoare din 07.02.2021) se impune crearea mecanismului de realizare a acesteia.

Legătura între aceste 2 acte normative este directă. Specificăm în acest sens art. 17 alin. (3) care stipulează expres că corespunderea cerințelor de asigurare, precum și supravegherea acestora se verifică de către AAC în cadrul procesului de certificare și autorizare a operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave din Republica Moldova. Pentru operatorii aerieni străini și operatorii de aeronave străini, corespunderea cerințelor de asigurare se verifică **în cadrul procedurii de obținere a permisiunilor de efectuare a zborurilor regulate și/sau neregulate**. În special atragem atenția la art. 17 Controlul privind respectarea cerințelor de asigurare și art. 18 Sancțiuni din Legea nr. 118/2020 care se referă nemijlocit la obiectul de reglementare a HG nr. 870/2020;

4) Potrivit recentelor modificări în Programul național de securitate în domeniul aviației civile (HG nr. 124/2021) aprobate prin HG nr. 942/2023, în vigoare din 21.03.2024) pct. 25: ”Transportatorii aerieni străini care operează curse comerciale pe/de pe aeroporturile din Republica Moldova trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină în scris proceduri suplimentare de stație/locale de securitate aeronautică. Procedurile respective se transmit AAC pentru analiza conformității cu cerințele impuse de prezentul Program, în vederea validării acestora”.

Respectiv la acest subiect urmează să se execute conexiunea între aceste 2 acte normative: HG nr. 870/2020 și HG. nr. 124/2021 cu modificările ulterioare.

5) HG nr. 870/2020 utilizează trimiteri exprese la actele normative care deja sunt înlocuite cu altele:

- Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 831/2018 a fost înlocuit cu Regulamentul aprobat prin HG nr. 612/2022;

- documentul „Cerințe tehnice. Regulile aerului”, aprobat prin Ordinul AAC nr. 15/GEN din 15.06.2015 a fost înlocuit cu documentul ”Cerințe tehnice Specificații esențiale privind regulile aerului (CT-SERA)”, ediția nr.01, aprobat prin Ordinul AAC nr. 33/GEN din 27.09.2023;

- documentul „Cerințe tehnice Servicii de trafic aerian”, aprobat prin Ordinul AAC nr. 14/GEN din 15.06.2015 a fost înlocuit cu documentul ”Cerințe tehnice „Servicii de trafic aerian” (CT-ATS)”, ediția nr.02, aprobat prin-Ordinul AAC nr. 12/GEN din 04.03.2024;

- documentul „Cerințe tehnice. Transportul aerian al bunurilor periculoase”, aprobat prin Ordinul AAC nr. 06/GEN din 09.02.2016 a fost înlocuit cu documentul ”Cerințe tehnice CT-TABP

Transportul mărfurilor periculoase pe cale aeriană”, Ediția 03, aprobat prin Ordinul AAC nr. 22/GEN din 26.04.2021;

- Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 91/2024 (actul normativ aplicabil emiterii de către AAC a permiselor de zbor pentru zboruri tehnice, care nu a fost pomenit în HG nr. 870/2020).

Specificăm că conform Codului aerian nr. 301/2017, cerințele tehnice aprobate de AAC sunt acte normative cu caracter tehnic care asigură conformarea cu reglementările, standardele, practicile recomandate și cu procedurile adoptate de Organizația Aviației Civile Internaționale și de alte organisme internaționale de aviație civilă la care Republica Moldova este parte, care se modernizează permanent. Odată cu aprobarea de OACI a amendamentelor la anexele (standardele și practicile recomandate) ale Convenției privind aviația civilă, AAC le transpune prompt în cadrul normativ național. Considerăm inoportun stipularea în HG a trimerilor exprese la actele normative subordonate care se perfecționează permanent, și prin urmare aceste trimiteri în HG devin neactuale (învechite) foarte curând. Din această cauză aceste trimiteri se formulează la general, ca să rămâne permanent actuale, și să nu fie necesar de modificat HG atât de des.

6) Pentru a realiza dispozițiile art. 30 alin. (4) lit. b) și alin. (5) din Codul aerian nr. 301/2017, proiectul vine cu completarea cu punctele 53² subpct. 3), 53⁵ o anexă nouă **Procedura de desemnare pe o rută cu drepturi limitate de trafic;**

7) În urma reorganizării administrației publice centrale competențele în domeniul aviației civile a Ministerului Economiei și Infrastructurii au devenit competențe ale Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

8) Una din cele mai importante (esențiale) probleme care trebuie rezolvate ține de simplificarea și clarificarea autorizării zborurilor neregulate.

Menționăm că zborurile neregulate sunt interpretate extensiv ca fiind toate zborurile aeronavelor civile care nu sunt regulate. Dar nu toate din ele se referă la operațiuni aeriene comerciale de transport al pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei, care necesită autorizare din partea autorităților statului conform acordurilor internaționale bilaterale și multilaterale privind serviciile aeriene, precum și fiind acte permissive potrivit Anexei nr. 1 al Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. Există alte categorii de zboruri, cum sunt de ex., zborurile aeronavelor civile aferente operațiunilor de taxi aerian, operațiunilor aeriene civile necomerciale (aviația generală) (a vedea art. 31 din Codul aerian nr. 301/2017) și operațiunilor comerciale specializate (lucru aerian) (a vedea art. 32 din Codul aerian nr. 301/2017), zborurile din categoria urgențe medicale, intervenții în zone de calamitate sau operațiuni de căutare-salvare și.a., pentru care actele legislative (în special Codul aerian nr. 301/2017, Legea nr. 143/2012 privind controlul spațiului aerian) nu impun expres necesitatea deținerii unei autorizări, permisiuni și/sau a unui aviz și/sau, după caz, a coordonării prealabile pentru utilizarea spațiului aerian al Republicii Moldova.

9) HG 870/2020 nu este în concordanță cu Codul aerian nr. 301/2017 *vis-a-vis* de noțiunile utilizate.

Astfel potrivit Codului aerian pentru curse regulate se emit autorizații, iar pentru curse neregulate (charter) se emit permisiuni de zbor, atât operatorilor aerieni naționali, cât și celor străini.

10) Se cere o diferențiere între transportatorii aerieni străini și naționali în ceea ce privește:

a) documentele anexate la cerere de autorizare a curselor (zborurilor) regulate.

Conform pct. 43 din HG 870/2020 în vigoare operatorii aerieni și naționali și străini anexează la cerere copii de pe certificatul de operator aerian deținut de operatorul respectiv, precum și de pe contractele de asigurare încheiate pentru aeronavele care urmează să fie utilizate.

Amintim că operatorilor aerieni din Republica Moldova toate documentele (inclusiv certificatul de operator aerian) le emite AAC, iar în temeiul art. 17 alin. (3) din Legea nr. 118/2020 verificarea corespunderii cerințelor de asigurare a operatorilor aerieni naționali, precum și supravegherea acestora se efectuează de către AAC în cadrul procesului de certificare a operatorilor aerieni din Republica Moldova.

Respectiv AAC deține aceste documente și nu este necesar ca ele să fie anexate la cerere;

b) capacitatea de operare a zborurilor solicitate pentru a fi autorizate de către operatorii aerieni naționali.

În cadrul exercitării competențelor AAC în domeniul protecției drepturilor consumatorilor în transport aerian, s-a constatat că operatorii aerieni, din considerente comerciale, solicită autorizații pentru curse regulate și permisiuni pentru curse neregulate (chartere sezoniere, în special în perioada estivală) fără a ține cont dacă pot realiza aceste zboruri cu aeronavele de care dispun. Din această cauză se admit rețineri și anulări în masă a zborurilor.

11) Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 91/2024, prevede în detaliu cerințele și procedura emiterii de către AAC a permisului de zbor în cazul zborurilor tehnice. Din această cauză HG 870/2020 urmează să fie ajustată la capitolul zborurilor tehnice.

Având în vedere că prezentul proiect este un **act de modificare** a Hotărârii Guvernului nr. 870/2020 pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea zborurilor și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat, consemnăm că părțile interesate sunt aceleași care sunt specificate în analiza impactului la proiectul Hotărârii Guvernului nr. 870/2020.

Totodată, reieșind din elementul nou introdus prin prezentul Proiect, anume autorizarea zborurilor aeronavelor fără pilot la bord în spațiul arian al Republicii Moldova, specificăm în calitate de parte interesată operatorii aeronavelor fără pilot la bord.

Menționăm că sectorul operării aeronavelor fără pilot la bord este în creștere constantă la nivel mondial și este una dintre cele mai noi domenii ale aviației. Zborurile aeronavelor fără pilot la bord, în special, implică riscuri pentru activitatea aviației cu pilot la bord și, prin urmare, trebuie reglementate și supun anumitor condiții din motive de siguranță a zborurilor, securitate aeronautică, siguranță publică sau protecție a vieții private și a datelor cu caracter personal.

Republica Moldova are în prezent **mai mult de 20 de operatori ai aeronavelor fără pilot la bord**, iar țara se află în plin proces de stabilire a cadrului normativ pentru operarea aeronavelor fără pilot la bord. Cu toate acestea, situația actuală de siguranță în ceea ce privește aeronavele fără pilot este încă îngrijorătoare, deoarece acestea sunt vândute pe scară largă și totuși majoritatea zboară fără autorizație. În ansamblu, revizuirea situației normative actuale prin prezentul Proiect ar sprijini și autoritățile Republicii Moldova în promovarea siguranței.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Dat fiind faptul că este un proiect de modificare, toate elementele acestuia sunt noi în comparație cu HG nr. 870/2020, ceea ce este reflectat în Tabelul comparativ.

Trecem în revistă conținutul Proiectului:

1) Actualizarea denumirii autorității publice centrale competente

Conform Proiectului în tot textul hotărârii și Regulamentului, cuvintele „Ministerul Economiei și Infrastructurii” la orice formă gramaticală, se substituie cu cuvintele „Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale”, la forma gramaticală corespunzătoare;

2) Actualizarea trimiterilor la acte normative conexe cu obiectul de reglementare al HG nr. 870/2020:

– În pct. 3, 6 subpct. 1) al Regulamentului se include (completează cu) trimiterea la Hotărârea Guvernului nr. 949/2022 (act normativ nou) cu privire la aprobarea normelor de operare a aeronavelor fără pilot la bord;

– În pct. 5, 6 subpct. 2), 8 și 72 al Regulamentului trimiterea expresă (directă, concretă la cerințele tehnice aprobate de AAC) se înlocuiește cu o formulare la general privind actele normative tehnice al AAC care reglementează depunerea planului de zbor către serviciile de trafic aerian, procedurile de management și utilizare a spațiului aerian, serviciile de trafic aerian și transportul aerian al bunurilor periculoase;

– În pct. 21 trimiterea la HG nr. 831/2018 abrogată se înlocuiește cu trimiterea la HG nr. 612/2022 în vigoare;

– În pct. 37 se face trimitere la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 91/2024 (act normativ nou);

3) Clarificarea mecanismului de executare a dispozițiilor Legii nr. 118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave se realizează prin completarea cu puncte noi 3¹, 55² și expunerea punctelor 5 subpct. 1) și 43 în redacție nouă,

4) Divizarea cerințelor privind autorizarea zborurilor aeronavelor civile cu pilot la bord și aeronavelor civile fără pilot la bord prin completarea HG nr. 870/2020 cu dispoziții privind autorizarea zborurilor aeronavelor fără pilot la bord. În acest sens menționăm modificările în punctele 3, 5, 6, 9 subpct. 5), 11 subpct. 1) lit. d), 25¹;

5) Având în vedere evoluțiile standardelor internaționale și practicii recomandate privitor la echipamente și sisteme de comunicare și supraveghere și, prin urmare a cadrului normativ național aplicabil, a fost ajustat pct. 8 din Regulament;

6) În punctele 3, 5 subpct. 2)-3), 9 - 11 au fost concretizate (ajustate, completate în baza actelor normative aplicabile: Codul aerian nr. 301/2017, Legea nr. 143/2012 privind controlul spațiului aerian, etc.) categoriile de zboruri ale aeronavelor civile și de stat efectuate în spațiul aerian național numai în condițiile obținerii unei autorizări, permisiuni și/sau a unui aviz și/sau, după caz, a coordonării prealabile.

La acest capitol au fost introduse mai multe modificări.

În primul rând a fost completat punctul 3 cu definițiile noțiunilor *curse regulate* și *curse neregulate*/charter (preluate din art. 28-29 al Codului aerian nr. 301/2017) și *operațiuni de taxi aerian* (preluată din Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 612/2022).

Astfel s-a adus o claritate privind zborurile neregulate care la moment sunt interpretate extensiv ca fiind toate zborurile aeronavelor civile care nu sunt regulate. Dar nu toate din ele se referă la

operațiuni aeriene comerciale de transport al pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei, care necesită autorizare din partea autorităților statului conform acordurilor internaționale bilaterale și multilaterale privind serviciile aeriene, precum și fiind acte permissive potrivit Anexei nr. 1 al Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. Există alte categorii de zboruri, cum sunt de ex., zborurile aeronavelor civile aferente operațiunilor de taxi aerian, operațiunilor aeriene civile necomerciale (aviația generală) (a vedea art. 31 din Codul aerian nr. 301/2017) și operațiunilor comerciale specializate (lucru aerian) (a vedea art. 32 din Codul aerian nr. 301/2017), zborurile de acrobație sau demonstrative ca parte a programelor de divertisment sau publicitate deasupra zonelor dens populate, zborurile din categoria urgențe medicale, intervenții în zone de calamitate sau operațiuni de căutare-salvare și.a., pentru care actele legislative (în special Codul aerian nr. 301/2017 și Legea nr. 143/2012 privind controlul spațiului aerian) nu impun expres necesitatea deținerii unei autorizări, permisiuni și/sau a unui aviz pentru utilizarea spațiului aerian al Republicii Moldova.

Suplimentar aducem pentru consultare Acordul multilateral privind drepturile comerciale pentru transporturile aeriene neregulate în Europa încheiat la Paris la 13 aprilie 1956, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 180/1998.

În acest sens în punctul 10 Proiectul conține dispoziție expresă care prevede că aceste zboruri se efectuează în conformitate cu cadrul normativ aplicabil acestor categorii de zboruri, dacă Autoritatea Aeronautică Civilă a emis o notificare privind lipsa de obiecții, fără necesitatea deținerii unei autorizări, permisiuni și/sau a unui aviz din partea autorităților statului, și cu depunerea de către operatorul aeronavei a unui plan de zbor către serviciile de trafic aerian.

7) Prin modificările punctelor 27 – 28 și abrogarea Secțiunii a 6-a Zboruri VFR efectuate în întregime în zone de spațiu aerian de clasa G (punctele 78 – 82) s-a înfăptuit **excluderea notificării de trafic VFR** în zona de spațiu aerian de clasa G aflată în afara limitelor orizontale ale TMA Chișinău depuse către Ministerul Apărării ca o cale alternativă depunerii planului de zbor către furnizorul de servicii de navigație aeriană.

După cum am specificat supra, în Republica Moldova nu este necesară (adecvată, rațională din punct de vedere a resurselor care trebuie alocate) crearea structurilor paralele în cadrul Ministerului Apărării. Este suficient depunerea planului de zbor către furnizorul serviciilor de navigație aeriană, care la rândul lui transmite această informație, deja prelucrată, către Ministerul Apărării.

8) Clarificarea cadrului normativ aplicabil **zborurilor tehnice** în Capitolul III Secțiunea 1 prin modificarea punctelor 37 – 38;

9) Aducerea în concordanță cu art. 30 al Codului aerian nr. 301/2017 a denumirilor documentelor de autorizare pentru executarea zborurilor internaționale aferente operațiunilor de transport aerian comercial efectuate prin curse regulate și neregulate.

Schimbările efectuate în punctele 9 subpct. 2), 41, 44, 44¹, 53² – 53⁴, în tot textul Secțiunii a 3-a al Capitolului III precizează că **pentru curse regulate se emit autorizații, iar pentru curse neregulate (charter) se emit permisiuni**, atât operatorilor aerieni naționali, cât și celor străini.

10) **Ajustarea la recente modificări în Programul național de securitate** în domeniul aviației civile (HG nr. 124/2021) aprobate prin HG nr. 942/2023, prin completarea punctelor 43, 45 subpct. 3) și 55² cu cerința privind anexarea la cererea pentru autorizare a zborurilor a procedurilor suplimentare de stație/locale de securitate aeronautică.

11) Modificările și completările operate în punctele 43, 44, 44¹ – 44³, 46, 55² și 55⁴ vor avea în consecință următoarele schimbări ale stării actuale:

- a) s-a făcut **diferențierea între operatorii aerieni străini și naționali** în ceea ce privește:
 - documentele ce se anexează la cererea de autorizare a curselor regulate

Reiterăm că operatorilor aerieni din Republica Moldova toate documentele (inclusiv certificatul de operator aerian) le emite AAC, iar în temeiul art. 17 alin. (3) din Legea nr. 118/2020 verificarea corespunderii cerințelor de asigurare a operatorilor aerieni naționali, precum și supravegherea acestora se efectuează de către AAC în cadrul procesului de certificare a operatorilor aerieni din Republica Moldova. Respectiv AAC deține aceste documente și nu este necesar ca ele să fie anexate la cerere;

Totodată pentru operatorii aerieni naționali este relevantă verificarea capacității de operare a zborurilor solicitate pentru a fi autorizate din punct de vedere ale aeronavelor disponibile. În acest scop operatorul aerian prezintă programul săptămânal de operare a zborurilor regulate raportate la numărul de aeronave deținute de operatorul aerian, care nu va depăși media de 3 curse aeriene zilnice tur-retur pentru o aeronavă operată. Această medie a fost calculată reieșind din destinațiile operate de către operatorii aerieni naționali de pe Aeroportul Internațional Chișinău (timpul de zbor până la destinație, timpul necesar de pregătire pentru zbor pe aeroporturi Chișinău și la destinație etc.). Evident că la evaluarea sarcinii zilnice de zboruri revenite în mediu la o aeronavă în cadrul programului săptămânal de operare, nu se ia în considerație aeronavele pe care operatorii aerieni naționali dau în chirie împreună cu echipaj altor operatori aerieni ("wet-lease out").

- modalitatea de depunere a cererii

Cererile operatorului aerian din Republica Moldova pentru obținerea autorizației pentru curse regulate și permisiunii pentru cursă neregulată se depun prin intermediul Sistemului informațional automatizat de gestionare și eliberare a actelor permissive (SIA GEAP), iar cererile operatorului aerian străin se depune prin poșta electronică publicată în AIP Moldova.

b) s-a făcut **diferențierea între operatorii aerieni străini din UE și alte state** (pct. 46)

Autorizarea zborurilor internaționale aferente operațiunilor de transport aerian comercial efectuate prin curse regulate, cu aterizare/decolare pe/de pe teritoriul Republicii Moldova, efectuate de către transportatorii aerieni din Uniunea Europeană, se efectuează în condițiile prevederilor art. 2 (Acordarea drepturilor), art. 3 (Autorizare), art. 4 (Recunoașterea reciprocă a constatărilor în temeiul legii referitoare la capacitatea, proprietatea și controlul companiilor aeriene), art. 5 (Refuzarea, revocarea, suspendarea, limitarea autorizațiilor), Anexei I (Servicii autorizate și rute specificate) și pct. 2 al Anexei II (Dispoziții tranzitorii) din Acordul privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre.

12) Pentru realizarea dispozițiilor art. 30 alin. (4) lit. b) și alin. (5) din Codul aerian nr. 301/2017 Proiectul vine cu completarea cu punctele 53² subpct. 3), 53⁵ și o anexă nouă

Procedura de desemnare pe o rută cu drepturi limitate de trafic

Potrivit art. 30 alin. (4) lit. b) și alin. (5) din Codul aerian nr. 301/2017, în cazul rutelor cu drepturi limitate de trafic, operatorul aerian este desemnat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în conformitate cu acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte. În cazul în care operatorul aerian al Republicii Moldova cere desemnarea pe o rută cu drepturi limitate de trafic, distribuirea drepturilor de trafic între operatorii aerieni se efectuează pe bază de concurs, în condițiile prevăzute de Guvern.

Până în prezent nu au existat asemenea situații. Tendința mondială este liberalizarea pieței serviciilor aeriene (fără limitări de capacități, frecvențe de zbor, destinații, aeronave), dacă în tratatele internaționale nu este expres prevăzut altfel (a vedea art. 30 alin. (3) din Codul aerian nr. 301/2017). Dar totodată în eventualitatea în care Republica Moldova încheie sau are încheiat fie un acord internațional bilateral sau multilateral privind serviciile aeriene, fie modificări sau anexe la un astfel de acord, care prevăd limitări ale utilizării drepturilor de trafic sau ale numărului de operatori aerieni naționali eligibili pentru a beneficia de drepturi de trafic se propune anexa nr. 3 la Regulament.

13) Prin completarea cu punctele 53² – 53⁴ sunt dezvoltate dispozițiile art. 30 alin. (1)-(2), (4), (7)-(8) din Codul aerian nr. 301/2017 privind refuzarea, revocarea, suspendarea, limitarea autorizațiilor pentru curse (zboruri) regulate Aici nu sunt careva condiții noi (suplimentare), doar acelea care derivă din art. 30 al Codului aerian nr. 301/2017 și Acordurile internaționale (a vedea de ex., art. 5 Refuzarea, revocarea, suspendarea, limitarea autorizațiilor din Acordul privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre).
3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
Reieșind din obiectivele/scopul proiectului opțiuni alternative nu au fost identificate. Toate problemele relatate ar putea fi rezolvate (soluționate) în ansamblu doar prin aprobarea Proiectului.
4. Analiza impactului de reglementare
Proiectul de modificare a Hotărârii Guvernului nr. 870/2020 pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea zborurilor și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat nu conține careva reglementări esențiale noi cu impact asupra activității de întreprinzător.
4.1. Impactul asupra sectorului public La acest capitol specificăm că impacturile structurale și instituționale asupra sistemului administrației publice rămân neschimbate, acțiuni de reformă structurală sau instituțională nu sunt preconizate, iar încadrarea în sistemul instituțional existent din punctul de vedere al funcțiilor și competențelor atribuite rămâne aceeași. Unica modificare ține de excluderea notificării de trafic VFR în zona de spațiu aerian de clasa G aflată în afara limitelor orizontale ale TMA Chișinău depuse către Ministerul Apărării ca o cale alternativă depunerii planului de zbor către furnizorul de servicii de navigație aeriană. În RM nu este necesară (adecvată, rațională din punct de vedere a resurselor care trebuie alocate) crearea structurilor paralele în cadrul Ministerului Apărării. Este suficient depunerea planului de zbor către furnizorul serviciilor de navigație aeriană, care la rândul lui transmite această informație, deja prelucrată, către Ministerul Apărării.
4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative Careva impact financiar suplimentar asupra bugetului public național și alte bugete nu este identificat.
4.3. Impactul asupra sectorului privat Careva impact suplimentar nu a fost identificat
4.4. Impactul social 4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal 4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen Careva impact suplimentar nu a fost identificat
4.5. Impactul asupra mediului Nu a fost identificat
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

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
Proiectul nu are ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene.
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 „Transparența”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor”), pe portalul guvernamental www.particip.gov.md , la data de 08.11.2024, link: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/13471 . Proiectul va fi consultat și avizat cu părțile interesate și implicate în conformitate cu prevederile Legii nr.100/2017 privind actele normative.
7. Concluziile expertizelor
<i>a) Constatările expertizei anticorupție</i> Proiectul va fi supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art.36 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Informația privind rezultatele expertizei anticorupție va fi inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului anticorupție. <i>b) Constatările expertizei juridice</i> Proiectul va fi supus expertizei juridice conform art.37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Informația privind rezultatele expertizei juridice va fi 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 este un proiect de modificare a Hotărârii Guvernului nr. 870/2020 pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea zborurilor și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat.
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
Urmare aprobării hotărârii Guvernului prezentate în proiect, MIDR, Ministerul Apărării, Ministerul Afacerilor Externe și AAC vor aproba actele normative subordonate necesare.

Secretar general adjunct

Tatiana NIRCA