

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul Codului aerian al Republicii Moldova

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

Proiectul de act normativ 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 noului Cod aerian al Republicii Moldova 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.

În contextul prevederilor art.63, Condițiile generale de modificare a actului normativ din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, prezentul Cod aerian nr.301/2017 necesită modificări majore, care în esență afectează concepția generală și caracterul unitar al actului respectiv. Astfel, în contextul modificărilor masive și multiple necesare de ajustat, a fost elaborat un nou Cod aerian, ce vine să înlocuiască Codul aerian nr. 301/2017 (publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr.95–104, art.189), urmând să fie abrogat în întregime.

Elaborarea unui nou Cod aerian este determinată de transpunerea prevederilor Regulamentului (CE) nr.216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației (regulamentul-cadru în domeniu), care a fost abrogat la nivel european și înlocuit cu Regulamentul (UE) nr.2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor nr.2014/30/UE și nr.2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) Nr. 3922/91 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 212 din 22 august 2018. Regulamentul (UE) nr.2018/1139 a fost modificat ultima dată prin Regulamentul delegat (UE) nr.2021/1087 al Comisiei din 7 aprilie 2021 de modificare a Regulamentului (UE) nr.2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește actualizarea trimiterilor la dispozițiile Convenției de la Chicago.

Precum și, transpunerea parțială în proiectul Codului aerian prezentat și constituirea unui cadru legal de bază pentru implementarea Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 293 din 31 octombrie 2008, așa cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul delegat (UE) 2020/2115 al Comisiei din 16 decembrie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește prelungirea temporară a măsurilor excepționale pentru a face față consecințelor pandemiei de COVID-19 referitoare la licențele de operare.

Necesitatea transpunerii derivă din prevederile Anexei III la ASAC, Norme aplicabile Aviației Civile, Cap. A, Planul de acțiuni al Guvernului pentru anul 2024, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 887/2023 (acțiunea nr.312), 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. 1 din Capitolul 14 POLITICA DE TRANSPORT, CLUSTERUL 4 AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATEA SUSTENABILĂ), Programul de Asociere dintre UE și RM 2021-2027.

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

Temei special pentru prezentul proiect de Cod aerian 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.

Având în vedere caracterul continuu (neîntrerupt) al activității de transpunere în cadrul normativ național a reglementărilor europene în domeniul aeronautic, un șir de astfel de regulamente europene au fost deja transpuse în legislația națională, depășind prevederile Codului aerian nr. 301/2017. *(Detaliile cu referire la actele normative aprobate care necesită a fi prevăzute în cadrul normativ primar, în cazul dat noul Cod aerian, sunt expuse la pct.8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent).*

Astfel, **aspectele esențiale care impun măsurile de intervenție** sunt următoarele:

1) Asigurarea executării obligațiilor asumate de Republica Moldova prin Acordul privind spațiul arian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, semnat la Bruxelles la 26 iunie 2012 (ratificat prin Legea nr. 292/2012), asumându-și obligația de a implementa în cadrul normativ național, cadrul normativ european în domeniul aviației civile stipulat în Anexa III.

2) Transpunerea Regulamentului (CE) nr.216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației (regulamentul-cadru în domeniu), care a fost abrogat la nivel european și înlocuit cu Regulamentul (UE) nr.2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor nr.2014/30/UE și nr.2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 212 din 22 august 2018. Regulamentul (UE) nr.2018/1139 a fost modificat ultima dată prin Regulamentul delegat (UE) nr.2021/1087 al Comisiei din 7 aprilie 2021 de modificare a Regulamentului (UE) nr.2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește actualizarea trimiterilor la dispozițiile Convenției de la Chicago.

3) Transpunerea parțială în proiectul Codului aerian prezentat și constituirea unui cadru legal de bază pentru implementarea Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 293 din 31 octombrie 2008, așa cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul delegat (UE) 2020/2115 al Comisiei din 16 decembrie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește prelungirea temporară a măsurilor excepționale pentru a face față consecințelor pandemiei de COVID-19 referitoare la licențele de operare.

În același context de preluare a sistemului regulator european în domeniul aeronautic, în special în ceea ce privește acordarea licențelor de operare transportatorilor aerieni, prezentul proiect conține norme de bază care transpun dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare). În temeiul acestor norme de bază va fi dezvoltat în continuare prin acte normative subordonate conceptul european de licențiere a operațiunilor de transport aerian.

4) Excluderea mai multor deficiențe evidențiate pe parcursul aplicării Codului aerian nr. 301/2017 cu modificările ulterioare. În afară de aspectele reglementate la nivel comunitar, un șir de elemente ale sistemului aeronautic se află în competența statelor membre UE și se reglementează la nivel național.

Respectiv, Codul aerian conține prevederi care nu se regăsesc în regulamentele UE, dar care sunt parte componentă ale acestui sistem.

Un șir de dispoziții ale Codului aerian nr. 301/2017 care reglementează aspectele naționale ale sistemului aeronautic sunt preluate în prezentul Proiect. Totodată, pe parcursul aplicării Codului aerian nr. 301/2017 cu modificările ulterioare au fost evidențiate mai multe deficiențe care se impun a fi înlăturate, schimbări esențiale în cadrul normativ și instituțional, dintre cele mai relevante fiind:

➤ ***Certificatul de înmatriculare și certificatul de radiere;***

Document individual emis de către Autoritatea Aeronautică Civilă pentru fiecare aeronavă civilă, care confirmă înmatricularea/radierea acesteia în Registrul aerian. Prin înmatricularea în Registrul aerian, aeronava dobândește naționalitatea Republicii Moldova.

➤ ***Dispeceri operațiuni de zbor,*** includerea normelor privind Cerințele esențiale aplicabile și dispecerilor operațiuni de zbor;

➤ ***Transportul aerian al bunurilor periculoase,*** includerea cerințelor și condițiile privind transportarea la bord ;

➤ ***Operațiuni de transport aerian comercial și licența de operare;***

În ceea ce privește acordarea licențelor de operare transportatorilor aerieni, prezentul proiect conține norme de bază care transpun dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare). În temeiul acestor norme de bază va fi dezvoltat în continuare prin acte normative subordonate conceptul european de licențiere a operațiunilor de transport aerian.

Proiectul la etapa actuală prevede eliberarea de către Autoritatea Aeronautică Civilă a unui certificat de operator aerian și a unei licențe de operare.

➤ ***Protecția drepturilor consumatorilor în transportul aerian;***

O politică eficace de protecție a consumatorilor garantează că piața poate funcționa adecvat și eficient. Scopul său este să garanteze drepturile consumatorilor în relația cu comercianții și să ofere protecție suplimentară pentru consumatorii vulnerabili. Normele de protecție a consumatorilor au potențialul de a îmbunătăți rezultatele de pe piață pentru întreaga economie. Ele fac ca piețele să fie mai echitabile și, prin îmbunătățirea calității informațiilor furnizate consumatorilor. Capacitarea consumatorilor și protejarea eficientă a siguranței și a intereselor lor economice au devenit obiective esențiale ale politicii Uniunii Europene. *(O analiză mai detaliată este reflectată la subpunctul 4.4. Impactul social.)*

➤ ***Programul de supraveghere a operatorilor aerieni străini;***

➤ ***Protecția mediului.*** *(Aspectele cu referință la acest aspect sunt relatate la subpunctul 4.5. Impactul asupra mediului.)*

În concluzie, regulamentele europene sunt într-o perpetuă modificare/schimbare și prin urmare Republica Moldova este obligată să-și aducă în concordanță cadrul normativ național cu cel internațional/european reieșind din angajamentele asumate de Republica Moldova în calitate de stat membru al Organizației Aviației Civile Internaționale și angajamentele asumate prin semnarea Acordului între Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova în iunie 2012. În caz contrar, operatorii naționali riscă a nu se conforma prevederilor cadrului normativ UE, fiind un risc la

realizarea cerințelor și operațiunilor aeriene internaționale, cauzate de tergiversarea procesului de transpunere/armonizare a cadrului normativ național cu cel european.

Astfel, este esențial transpunerea regulamentului-cadru european în vigoare pentru a asigura transpunerea și implementarea acquis-ului comunitar în domeniul aeronautic în sistem, integrat și funcțional, în special, având în vedere volumul impunător de reglementări europene adoptate, ce urmează a fi transpuse în cadrul normativ național în viitorul apropiat.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Scopul prezentului proiect este de a stabili un nivel ridicat și uniform al siguranței aviației civile, asigurând în același timp servicii calitative pentru societate, protecția mediului, precum și crearea unui mediu favorabil și competitiv de dezvoltare pentru întreprinzători, conform standardelor internaționale.

Astfel prin elaborarea unui nou Cod aerian, se actualizează **toate domeniile-cheie ale aviației**, inclusiv:

- navigabilitatea;
- echipajele;
- aerodromurile;
- operațiunile aeriene; și
- serviciile de navigație aeriană.

Astfel, proiectul include următoarele prevederi:

1. Prevederi ale Proiectului care transpun regulamentele europene (Regulamentul (UE) 2018/1139 și Regulamentul (CE) nr. 1008/2008) cu ajustarea acestora la condițiile Republicii Moldova:

Articolul 1. Obiect și obiective

Articolul 2. Domeniul de aplicare

Articolul 3. Definiții

Articolul 4. Principii pentru măsuri adoptate în temeiul prezentului cod

Articolul 12. Cerințe esențiale privind navigabilitatea și protecția mediului

Articolul 13. Proiectarea produselor

Articolul 14. Proiectarea pieselor

Articolul 15. Proiectarea echipamentelor neinstalate

Articolul 16. Aeronavele individuale

Articolul 17. Organizații în domeniul navigabilității

Articolul 18. Personalul responsabil cu punerea în serviciu

Articolul 19. Acte de punere în aplicare cu privire la navigabilitate

Articolul 20. Derogări în domeniul navigabilității

Articolul 21. Competențe delegate în domeniul navigabilității

Articolul 22. Personal aeronautic

Articolul 23. Cerințe esențiale privind personalul aeronautic navigant

Articolul 24. Pilotii și inginerii naviganți

Articolul 25. Echipajul de cabină

Articolul 27. Acte de punere în aplicare privind personalul navigant

Articolul 29. Organizațiile de pregătire a personalului navigant și a dispecerilor operațiuni de zbor și centrele de medicină aeronautică

Articolul 30. Echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor

Articolul 31. Instructorii și examinatorii

Articolul 32. Acte de punere în aplicare privind pregătirea, testarea, verificarea și evaluarea medicală

Articolul 33. Competențe delegate în domeniul personalului aeronautic

Articolul 35. Cerințe esențiale în domeniul operațiunilor aeriene

Articolul 36. Operatorii de aeronave

Articolul 37. Acte de punere în aplicare privind operațiunile aeriene

Articolul 38. Competențe delegate în domeniul operațiunilor aeriene

Articolul 52. Cerințe esențiale privind aerodromurile, serviciile de handling la sol și AMS

Articolul 53. Certificarea aerodromurilor

Articolul 54. Echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței

Articolul 55. Acte de punere în aplicare privind aerodromurile și echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței

Articolul 56. Organizații în domeniul aeroportuar

Articolul 59. Competențe delegate în domeniul aeroportuar

Articolul 60. Cerințe esențiale în domeniul ATM/ANS

Articolul 61. Furnizorii de ATM/ANS

Articolul 62. Organizații implicate în proiectarea, producția sau întreținerea sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS

Articolul 63. Acte de punere în aplicare privind furnizorii de ATM/ANS și organizațiile implicate în proiectarea, producția sau întreținerea sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS

Articolul 64. Acte de punere în aplicare pentru utilizarea spațiului aerian și configurarea structurilor de spațiu aerian

Articolul 65. Sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS

Articolul 66. Configurarea structurilor de spațiu aerian

Articolul 67. Competențe delegate în ATM/ANS

Articolul 68. Cerințe esențiale privind controlorii de trafic aerian

Articolul 69. Controlorii de trafic aerian

Articolul 70. Acte de punere în aplicare privind controlorii de trafic aerian

Articolul 71. Organizațiile de pregătire a controlorilor de trafic aerian și centrele de medicină aeronautică

Articolul 72. Instructorii, evaluatorii și examinatorii aeromedicali ale controlorilor de trafic aerian

Articolul 73. Acte de punere în aplicare privind pregătirea, testarea, verificarea și evaluarea medicală a controlorilor de trafic aerian

Articolul 74. Competențe delegate în ceea ce privește controlorii de trafic aerian

Articolul 75. Cerințe esențiale aplicabile aeronavelor fără pilot la bord

Articolul 76. Conformitatea aeronavelor fără pilot la bord

Articolul 77. Acte de punere în aplicare privind aeronavele fără pilot la bord

Articolul 78. Competențe delegate privind aeronavele fără pilot la bord

Articolul 79. Norme aplicabile Aeronavele utilizate de un operator dintr-o țară membră OACI pe teritoriul Republicii Moldova, sau înspre ori dinspre acesta

Articolul 81. Competențe delegate în domeniul supravegherii operatorilor aerieni străini

Articolul 93. Acțiuni în justiție

Articolul 96. Acceptarea certificării efectuate de țările membre OACI

Articolul 97. Entități calificate

Articolul 98. Dispoziții de salvagardare

Articolul 99. Dispoziții privind flexibilitatea

Articolul 100. Colectarea, schimbul și analiza informațiilor

Articolul 101. Protecția surselor de informații

Articolul 104. Certificarea în materie de navigabilitate și de mediu

Articolul 106. Investigațiile efectuate de AAC

ANEXA nr. 1 Aeronavele menționate la articolul 2 alineatul (5) litera d)

ANEXA nr. 2 Cerințe esențiale privind navigabilitatea

ANEXA nr. 3 Cerințe esențiale privind compatibilitatea cu mediul referitoare la produse

ANEXA nr. 4 Cerințe esențiale aplicabile personalului aeronautic navigant și dispecerilor
operațiuni de zbor

ANEXA nr. 5 Cerințe esențiale aplicabile operațiunilor aeriene

ANEXA nr. 6 Cerințe esențiale aplicabile entităților calificate

ANEXA nr. 7 Cerințe esențiale aplicabile aerodromurilor

ANEXA nr. 8 Cerințe esențiale aplicabile ATM/ANS și controlorilor de trafic aerian

ANEXA nr. 9 Cerințele esențiale aplicabile aeronavelor fără pilot la bord

2. Prevederi ale Proiectului preluate din Codul aerian nr. 301/2017 modificate (modernizate)
luând în considerație condițiile actuale în domeniu;

Articolul 5. Suveranitatea asupra spațiului aerian

Articolul 6. Spațiul aerian național

Articolul 7. Programul național de siguranță a aviației civile

Articolul 8. Planul național de siguranță a aviației civile

Articolul 9. Sistemul de management al siguranței aviației civile la nivel de entitate

Articolul 10. Înmatricularea aeronavelor

Articolul 26. Comandantul și echipajul aeronavei civile

Articolul 34. Operațiunile aeriene civile

Articolul 42. Curse regulate

Articolul 43. Curse neregulate

Articolul 44. Autorizarea operațiunilor de transport aerian internațional

Articolul 46. Operațiuni comerciale specializate

Articolul 47. Operațiuni necomerciale (aviație generală)

Articolul 48. Alte zboruri

Articolul 49. Aerodromuri/aeroporturi/heliporturi

Articolul 50. Utilizarea infrastructurii aeroportuare

Articolul 51. Construcția și reconstrucția aerodromurilor/ aeroporturilor/ heliporturilor și a
obiectelor speciale

Articolul 57. Protecția zonelor din vecinătatea aerodromurilor

Articolul 58. Amplasarea construcțiilor, a instalațiilor și a echipamentelor în zonele supuse
servituții aeronautice

Articolul 82. Securitatea aeronautică

Articolul 83. Facilitățile aeronautice

Articolul 84. Căutarea și salvarea aeronavelor civile

Articolul 85. Prevederi generale privind investigația tehnică a accidentelor și a incidentelor

Articolul 86. Dispoziții generale privind certificarea, supravegherea și asigurarea respectării legii

Articolul 87. Certificare/autorizare/licențiere

Articolul 88. Programul de supraveghere continuă

Articolul 89. Constatarea neconformităților cu cerințele aplicabile, acțiuni corective și măsuri de
executare

Articolul 90. Inspectorii aeronautici

Articolul 91. Suspendarea și reluarea valabilității certificatelor/ autorizațiilor/ licențelor

Articolul 92. Revocarea certificatelor/autorizațiilor/licențelor

Articolul 94. Transferul responsabilităților de supraveghere continuă

Articolul 95. Valabilitatea și recunoașterea certificatelor și a declarațiilor

Articolul 102. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale MIDR

Articolul 103. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale AAC
Articolul 107. Organizarea activității AAC
Articolul 108. Sancțiuni
Articolul 109. Răspunderea
Articolul 110. Dispoziții tranzitorii
Articolul 111. Intrarea în vigoare
Articolul 112. Îndatoririle Guvernului
Articolul 113. Actele care se abrogă

3. Prevederi ale Proiectului care intervin cu soluții regulatorii noi și cele care nu au fost reglementate la nivel de lege la etapa actuală:

Articolul 11. Certificatul de înmatriculare și certificatul de radiere
Articolul 28. Dispeceri operațiuni de zbor
Articolul 39. Transportul aerian al bunurilor periculoase
Articolul 40. Operațiuni de transport aerian comercial (+ licențe de operare)
Articolul 41. Licența de operare
Articolul 45. Protecția drepturilor consumatorilor în transportul aerian
Articolul 80. Programul de supraveghere a operatorilor aerieni străini
Articolul 105. Protecția mediului

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

În cadrul normativ național nu este transpus actualmente Regulamentul (UE) 2018/1139 și Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, 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 esențial și cât de curând realizabil.

În acest sens, pentru realizarea obligației statutului asumat prin ASAC, este necesară transpunerea în cadrul normativ național primar, fiind prioritar pentru domeniul aerian din Republica Moldova.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Cu privire la *impactul utilizării infrastructurii aeroportuare*, menționăm următoarele:

În prezent, Republica Moldova are două aeroporturi certificate. Primul, Aeroportul Internațional Chișinău (LUKK) care este cel mai mare și cel mai bine dotat aeroport, cu un număr anual în jur de 3 milioane de pasageri transportați. Transportul internațional al pasagerilor se efectuează din acest aeroport și reprezintă principalul nod de transport aerian al țării care a revenit în gestiunea statului în martie 2023, după rezilierea contractului de concesiune cu „Avia Invest” SRL, care a preluat în anul 2013 operațiunile și managementul aeroportului în cadrul unui parteneriat public-privat.

Datorită eforturilor depuse de autoritățile Republicii Moldova pentru creșterea competiției între companiile aeriene și reducerea costurilor pentru bilete, a determinat majorarea constantă pe cale aeriană, pe parcursul anilor 2013-2023, a fluxului de pasageri care utilizează transportul aerian (*tabelul Evoluția indicatorilor activității desfășurată de Aeroportul Internațional Chișinău*), în mare parte acest lucru datorându-se concurenței și apariției pe piață a operatorilor aerieni low – cost, care provin din statele membre UE. Totuși, criza provocată de situația pandemică și măsurile de restricționare și distanțare socială impuse de Guvern, complementată cu conflictul actual din Ucraina, a rezultat în reducerea oscilatorie a serviciilor de transport aerian în anul 2020.

Evoluția indicatorilor activității desfășurată de Aeroportul Internațional Chișinău

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Pasageri, mil.	1,3	1,8	2,2	2,2	2,7	2,8	3,0	0,9	1,8	2,3	2,8
Mișcări aeronave, mii	16,8	19,7	22,5	22,0	27,1	27,9	27,1	9,9	16,6	19,2	24,9
Transport de marfă și poștă, mil tone	3,0	2,9	2,9	2,8	3,5	4,2	3,8	2	2,8	2,5	2,7

Sursa: Statistica Aeroportul Internațional Chișinău

Pe parcursul anului 2023, transportul aerian de pasageri s-a dublat în comparație cu anul 2013 fiind transportați în total 2838,1 mii de pasageri, totodată fiind înregistrată o creștere de circa 23% sau cu 529,4 mii de pasageri mai mult comparativ cu perioada anului precedent. Ritmul de creștere a traficului de pasageri realizat în anul 2023 demonstrează restabilirea traficului de pasageri în proporție de 95% raportat la perioada pre pandemică, anul 2019 când au fost transportați 2995,6 mii de pasageri. Pe perioada anului 2023 transporturile de mărfuri constituie 2664,5 tone înregistrând o creștere de 6,9% comparativ cu perioada anului 2022. Numărul de mișcări ale aeronavelor a constituit 24,9 mii cu 30% mai mult decât anul 2022. Acest fapt se datorează și atragerii mai multor operatori aerieni noi pe piața Republicii Moldova (Wizz Air, Georgian Wings, Aegean Airlines, AirBaltic, Eurowings, Southwind Airlines, Isirair, Azerbaijan Airlines-AZAL, Arkia Airlines), astfel pe parcursul anului 2023, 19 companii aeriene au efectuat zboruri charter și zboruri regulate de pe Aeroportul Internațional Chișinău spre 40 destinații mondiale.

În pofida faptului că Pandemia COVID-19 a avut un impact negativ asupra domeniului aviației în ansamblu, fiind atestată o prăbușire a numărului de pasageri, în partea ce ține de transportul aerian de mărfuri – a fost înregistrată o menținere a indicatorilor, tendința fiind una ascendentă până în prezent.

Din păcate, lipsa unei infrastructuri adecvate pentru dezvoltarea sectorului cargo nu permite valorificarea pe deplin a acestui sector. În virtutea faptului că veniturile aeroporturilor sunt alcătuite preponderent din tarife aeroportuare, percepute de la companiile aeriene care transportă pasageri, dezvoltarea sectorului cargo ar permite scăderea presiunii pe tarifele aeroportuare percepute de la companii aeriene ce transportă pasageri, fiind posibilă diminuarea acestora și atragerea de noi companii, iar pe de altă parte fiind posibilă păstrarea veniturilor aeroporturilor și respectiv dezvoltarea acestora.

Conflictul regional din Ucraina, care a influențat negativ legăturile logistice feroviare și rutiere din statul vecin, Republica Moldova jucând un rol esențial în partea ce ține de redirecționarea fluxurilor de pasageri și mărfuri. În speranța că acest conflict se va încheia cât mai curând, există toate circumstanțele ca legăturile economice și logistice deja stabilite să fie păstrate și după finalizarea conflictului. În acest sens, examinarea în ansamblu a sectorului aeroporturilor din Republica Moldova ar favoriza creșterea atractivității acestora pentru transporturile aeriene de mărfuri, poștă, colete, etc.

Astfel, sectorul transportului aerian din Republica Moldova posedă un potențial semnificativ în materie de creștere economică, consolidare a legăturilor regionale și stimulare a dezvoltării turistice. Totuși, pentru a exploata la maxim aceste posibilități, este esențial să se răspundă la anumite întrebări critice și să se depășească provocările relevante, și anume:

1) *Modernizarea infrastructurii:* Aeroporturile internaționale din Republica Moldova, împreună cu infrastructura aferentă, necesită o modernizare continuă pentru a se alinia la standardele internaționale. Este imperios necesară mobilizarea unor investiții considerabile pentru modernizarea infrastructurii aeroportuare, în vederea atingerii standardelor internaționale și îmbunătățirii securității și confortului pasagerilor;

2) *Eficiența reglementărilor:* Este imperativă o analiză aprofundată a sistemului regulator și a procesului de îmbunătățire a reglementărilor, pentru a garanta alinierea promptă a cadrului normativ național la standardele și practicile internaționale recomandate (Standards and recommended practices

– SARPs). Aceasta va facilita atragerea companiilor aeriene și va asigura siguranța zborurilor și securitatea aviației aeronautice;

3) *Dezvoltarea economică*: Exploatarea sectorului transportului aerian pentru stimularea dezvoltării economice, crearea de noi locuri de muncă și facilitarea comerțului și turismului constituie un pilon central pentru creșterea economică a Republicii Moldova;

4) *Sustenabilitatea mediului*: Este esențială adoptarea practicilor ecologice, precum utilizarea combustibililor sustenabili și diminuarea emisiilor de carbon, pentru a corespunde obiectivelor ecologice la nivel global;

5) *Calitatea serviciilor*: Calitatea serviciilor în transportul aerian din Republica Moldova variază, identificându-se totodată și multiple oportunități de perfecționare. Facilitățile aeroportuare, deși sunt în proces de modernizare, necesită îmbunătățiri suplimentare pentru a garanta pasagerului o experiență de călătorie optimă și confortabilă. Este imperativ realizarea unui studiu de piață pentru o mai bună înțelegere a tipului de trafic și a necesităților clienților, asigurându-se astfel că aeroporturile și companiile aeriene implementează standarde înalte de calitate a serviciilor;

6) *Conectivitate și accesibilitate*: Este vitală consolidarea infrastructurii de conectivitate, atât la nivel național, cât și internațional (inclusiv rețelele rutiere și feroviare), precum și îmbunătățirea accesului regional către aeroporturile internaționale. Aceste eforturi vor contribui la creșterea atractivității Republicii Moldova pentru turiști și mediul de afaceri.

7) *Asigurarea unui nivel cât mai ridicat al sistemului național de facilitare a transporturilor aeriene și a confortului pasagerilor cu mobilitate redusă*. Este extrem de importantă asigurarea unor servicii cât mai înalte, reducerea timpului de procesare a pasagerilor fiind un element care ar putea favoriza creșterea traficului de tranzit a aeroporturilor din țară.

Nerezolvarea acestor aspecte cheie ar putea avea următoarele consecințe negative:

1) *Stagnarea infrastructurii*: O infrastructură deficitară poate constitui un obstacol major în calea dezvoltării transportului aerian și poate descuraja extinderea operațiunilor companiilor aeriene în Moldova, limitând astfel progresul în acest domeniu vital;

2) *Sub-performanță economică*: Neexploatarea completă a potențialului economic al transportului aerian poate rezulta în pierderea unor oportunități esențiale pentru dezvoltarea economică, crearea de locuri de muncă și creșterea comerțului;

3) *Impactul asupra mediului*: Ignorarea practicilor prietenoase cu mediul înconjurător are repercusiuni negative asupra mediului acestuia și poate prejudicia imaginea Republicii Moldova, determinând reticența călătorilor în partea ce ține de sustenabilitate;

4) *Deficiență de conectivitate*: O conectivitate deficitară poate reduce atractivitatea Republicii Moldova pentru călători și investitori, frânând astfel dezvoltarea economică și integrarea eficientă a țării în regiune;

5) *Scăderea nivelului de siguranță a zborurilor*: O creștere a incidentelor și accidentelor aeronautice poate reduce încrederea publicului/pasagerilor în siguranța serviciilor aeriene, cauzând daune materiale și umane urmare acestor evenimente.

6) *Scăderea constantă a numărului de specialiști în domeniul aviației civile*: Lipsa staff-ului este o problemă cu care se confruntă constant aeroporturile, companiile aeriene, întreprinderile de deservire la sol, organizațiile de întreținere tehnică și per ansamblu toate categoriile de agenți aeronautici.

Totodată menționăm, Dezvoltarea Aeroportului Internațional Chișinău este o acțiune prioritară prevăzută în Planul de acțiuni al Guvernului pentru anul 2024, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr.887/2023 (acțiunea nr.295), precum și Planul Național de Dezvoltare pentru anii 2025-2027, având drept scop modernizarea și extinderea infrastructurii aeroportuare, în vederea asigurării unui trafic aerian extins, în condiții de maximă siguranță și a unui grad de securitate adecvat, în acord cu reglementările europene și naționale în domeniul transportului aerian, ceea ce va contribui la diminuarea tarifelor aeroportuare, și atragerea de noi transportatori aerieni de pasageri.

Al doilea, Aeroportul Internațional Mărculești (AIM) (LUBM) care este un aeroport fondat în baza unității militare din s. Mărculești și amplasat la 6 km distanță de or. Florești, 28 km - mun. Bălți și 150 km de mun. Chișinău. Aeroportul are o suprafață totală de 265,2 ha și anterior a fost utilizat pentru deservirea aeronavelor militare din dotarea Forțelor Armate. La data de 10 iulie 2008, Parlamentul RM a aprobat Legea cu privire la Aeroportul Internațional Liber „Mărculești”, conform căreia a fost dispusă crearea unei zone economice libere. În conformitate cu statutul Întreprinderii, genurile principale de activitate sunt dezvoltarea transporturilor aeriene, serviciilor aeronautice, producerea industrială orientată spre export și o activitate comercială externă, transportarea aeriană a mărfurilor, operațiuni de logistică, construcția și reconstrucția obiectelor. Pe teritoriul cu suprafața de 265,2 ha, alături de transportatorii aerieni, în regim preferențial activează rezidenții-antreprenori din diferite domenii de activitate. Pista de decolare/aterizare din Aeroportul Mărculești se deosebește de alte piste de zbor din Moldova prin grosimea dublă, care permite aterizarea aeronavelor grele. Aeroportul este operat/gestionat atât de agenți economici cât și de forțele militare.

Infrastructura AIM se află în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești”, statul fiind unicul proprietar și acționar al acesteia.

Ținând cont de cererea crescândă a serviciilor de transport aerian și crearea condițiilor necesare pentru asigurarea accesului pe piață a mai multor operatori aerieni low cost, s-a examinat posibilitatea dezvoltării Aeroportului Internațional Mărculești, care la moment din cauza lipsei infrastructurii necesare nu pot fi operate zboruri comerciale de pasageri. Însă, pentru operaționalizarea acestuia este necesar reabilitarea pistei de aterizare/decolare, construirea unui terminal de pasageri, parcare, căi de acces, iluminat și de echipamente de siguranță pentru aterizarea și decolarea aeronavelor. La această etapă, se estimează un cost total al investițiilor de aproximativ 4 milioane de euro, dar, în baza experienței altor proiecte mari de infrastructură, în realitate suma ar putea fi mult mai mare. Respectiv, din lipsa resurselor financiare necesare, s-a decis suspendarea proiectului dat, prin posibila modernizare și folosire a Aeroportului Internațional Mărculești drept hub logistic pentru transportarea mărfurilor.

Astfel, proiectul prevede normele primare privind utilizarea infrastructurii aeroportuare, construcția și reconstrucția aerodromurilor/ aeroporturilor/ heliporturilor și a obiectelor speciale, cerințele esențiale, certificarea, echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței, actele de punere în aplicare privind aerodromurile și echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței, organizații în domeniul aeroportuar, protecția zonelor din vecinătatea aerodromurilor, amplasarea construcțiilor, a instalațiilor și a echipamentelor în zonele supuse servituții aeronautice, precum și competențele delegate în domeniul aeroportuar.

În concluzie, impactul asupra sectorului public constă în prestarea serviciilor calitative, moderne, ce asigură un trafic aerian extins, în condiții de maximă siguranță și a unui grad de securitate adecvat, în acord cu reglementările europene și naționale în domeniul transportului aerian,

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea proiectului de Cod aerian nu generează modificări în starea actuală în partea ce ține de organizarea activității AAC (art.107 din proiect este o preluare totală (100 %) a dispozițiilor art.8 din Codul aerian nr.301/2017 cu modificările ulterioare). Respectiv nu apar careva soluții noi care necesită o fundamentare economică-financiară.

Implementarea prezentului proiect nu va necesita cheltuieli financiare suplimentare de la bugetul de stat.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Prezentul proiect prevede norme ce au drept scop dezvoltarea sectorului aviației pe principiul eficienței, competitivității și inovației.

Impactul asupra sectorului privat se reflectă în mod special asupra operatorilor aerieni. La etapa actuală în Republica Moldova activează următorii operatori aerieni certificați, conform listei actualizate la data de 10.06.2024, 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 "Valan ICC" SRL	MD 2026, RM, mun. Chișinău, Dacia bd. 60/13	A1, A2	M D 009	24.07. 2020	Suspendat pîna la data de 22.06.2024.		VLN
CA "Aerotranscarg o" SRL	MD 2026, RM, mun. Chișinău, bd. Dacia 60/5, of.115	A2	M D 011	23.02. 2020	Fără limită	B747400 SF B747-400F B747-4D7	ATG
CA "Aim Air" SRL	MD 5028, RM, r-nul Florești, s. Lunga	A1, A2	M D 015	14.08. 2020	Suspendat pîna la data de 12.07.2024	Mi-8MTV-1	AAM
CA „MEGAviation ” SRL	MD-2027, RM, mun. Chișinău, Str. Independent ei, 40	A1, A2	M D 019	31.12. 2019	Suspendat pîna la data de 15.06.2024.		ARM
CA "Pecotox-Air" SRL	MD 2072, RM, mun. Chișinău, str. Grenoble 259/10	A1, A2	M D 020	28.01. 2020	Suspendat pîna la data de 11.07.2024		PXA
SRL "Fly One"	MD 2026, RM, mun. Chișinău, Dacia bd.80/3	A1, A2	M D 021	14.08.20 20	Fără limită	A-319-112 A-320-233/232 A321-211	FIA

CA "Terra Avia" SRL	MD 2060, RM, mun. Chișinău, Belgrad str. 58	A1, A2	M D 022	10.10. 2019	Fără limită	B747-409 SF B747-412 B737-3B3 QC B777-200	TVR
CA "Fly Pro" SRL	MD 2060, RM, mun. Chișinău, bd. Dacia 35,	A2	M D 023	30.01. 2020	Fără limită	B747-281SF B747-243F	PVV
CA "HiSky" SRL	MD 2012, RM, mun. Chișinău, Str. Armeneasca 28, et. 4	A1, A2	M D 025	26.01. 2021	Fără limită	A319-131	HYM
CA "Pecotox Air" SRL	MD 2015, RM, mun. Chișinău, Zelinski str.8 ap 44	A	SP O 020	19.02. 2020	Suspendat pîna la data de 11.07.2024		PXA
CA "Valan ICC" SRL	MD 2026, RM, mun. Chișinău, Dacia bd. 60/13	A, B	SP O 009	24.07. 2020	Suspendat pîna la data de 22.06.2024.		VLN
CA "Aim Air" SRL	MD 5028, RM, r-nul Florești, s. Lunga	A, B	SP O 015	14.08. 2020	Suspendat pîna la data de 12.07.2024	Mi-8MTV-1	AAM
CA "MEGAviation" SRL	MD 2072, RM mun. Chișinău, str. Independent ei 40	A, B	SP O 019	31.07. 2020	Suspendat pîna la data de 15.06.2024.		ARM

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

Pe domeniul aeronautic pe ultimul an pe piața Republicii Moldova, menționăm că, transportul aerian de pasageri și mărfuri a fost realizat preponderent de pe Aeroportul Internațional Chișinău, fiind

transportați în total **2 838,1 mii** pasageri. Comparativ cu perioada anului precedent, acest indice a înregistrat o creștere de circa **23 %** sau cu **529, 4** mii pasageri mai mult transportați. Astfel, se constată o creștere semnificativă a traficului de pasageri realizat prin Aeroportul Internațional Chișinău comparativ cu perioada anului 2022. Ritmul de creștere a traficului de pasageri realizat în anul 2023 demonstrează restabilirea traficului de pasageri în proporție de 95% raportat la perioada pre pandemică, anul 2019 când au fost transportați 2 995,6 mii pasageri.

Pe perioada anului 2023 transporturile de mărfuri constituie **2 664,5 tone** înregistrând o creștere de **6,9 %** comparativ cu perioada anului 2022. Transporturile de poștă în perioada anului 2023 constituie 628,8 tone înregistrând o descreștere de 94,9% comparativ cu perioada anului 2022.

Transportul de pasageri și mărfă a fost asigurat de companiile aeriene naționale: C.A. „Air Moldova” S.R.L., C.A. „Fly One” S.R.L., C.A. „Aerotrascargo” S.R.L., C.A. „Hi Sky” și de companiile aeriene străine în special de: C.A. „Turkish Airlines”, C.A. „Wizz Air Hungary”, C.A. „Tarom”, C.A. „Lot Polish Airlines”, , C.A. „Austrian Airlines”, C.A. „Freebird Airlines”, C.A. „Wizz Air UK, C.A. „Hi Sky Europe” C.A. „Fly One Armenia”, alte.

Cu privire la companiile aeriene naționale, în perioada anului 2023 au transportat 1 259,3 mii pasageri, ce indică o creștere de circa 4,9 % față de perioada anului 2022. Astfel, se atestă o creștere semnificativă a traficului de pasageri realizat de către C.A. „Fly One”, cu 74,3% comparativ cu perioada anului 2022. De asemenea, C.A. „Hi Sky” a înregistrat o creștere a traficului de pasageri cu 176,4%. Totodată, în perioada nominalizată C.A. „Air Moldova” a înregistrat o descreștere a traficului de pasageri cu 71,1% din cauza sistării activității începând cu luna aprilie 2023.

Pe parcursul acestei perioade, repartizarea cotei-părți a transporturilor de pasageri efectuate prin Aeroportul Internațional Chișinău între companiile aeriene naționale și străine constituie respectiv 44,3% și 55,7%. Este de menționat, că cota transporturilor de pasageri în favoarea companiilor aeriene străine (+7,8%).

Pe parcursul anului 2023 au fost transportați prin intermediul rutelor regulate -2068,6 mii pasageri și prin intermediul rutelor charter -769,5 mii pasageri.

Către finele anului 2023 companiile aeriene naționale și străine au oferit rute spre: Frankfurt, București, Paris, TelAviv, Baku, Viena, Roma, Lisabona, Verona, Bologna, Milano, Veneția, Londra, Dublin, Wasaw, Berlin, Brussels, Antalya, Sharm el Sheih, Hurghada, alte.

Pe parcursul anului 2023, în Republica Moldova serviciile aeriene au fost operate de următoarele companii aeriene, expuse mai jos:

La capitolul de navigabilitate, sunt incluse următoarele categorii:

- *Organizațiile de management al întreținerii navigabilității ale operatorilor aerieni din Republica Moldova care operează aeronavele ce dețin certificat de tip, certificat de tip restrictiv, certificat de tip suplimentar emis sau validat de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (EASA), certificate de Autoritatea Aeronautică Civilă (AAC):*

Nr.	Denumirea întreprinderii	Certificat	Tip aeronave
1	S.R.L. " FLY ONE"	MD.MG.001	Airbus A319/A320/321
2	"AEROTRASCARGO" S.R.L.	MD.MG.002	Boeing B747-400 series
3	C.A."TERRA AVIA" SRL	MD.MG.004	Boeing B777/400/B737
4	"FLY PRO" S.R.L.	MD.MG.007	Boeing B747-200 series Airbus A300-600 series
5	CA "HiSky" S.R.L.	MD.MG.008	Airbus A318/319/320/321

- *Organizații cu atribuții de întreținere care sunt autorizate pentru întreținerea aeronavelor ce dețin certificat de tip, certificat de tip restrictiv, certificat de tip suplimentar emis sau validat de EASA:*

Nr.	Denumirea întreprinderii	Certificat	Tip aeronave
1	S.R.L. " FLY ONE"	CAA RM 0031	Airbus A319/A320/321
2	"AEROTRASCARGO" S.R.L.	CAA.145.0027	Boeing B747-400 series
3	"SKY TECHNIQS" S.R.L.	CAA.145.0029	Airbus A318/A319/A320/A321 Airbus A300-600 Boeing B737-300/400/500 Boeing B747-200/300/400 series Boeing B777-200ER
4	"Aeroengineers International MO" S.R.L.	MD.145.0033	Airbus A318/A319/A320/A321 Boeing B737-300/400/500 Boeing B737-600/700/800/900 Boeing B737-7/8/9 Embraer ERJ-170/190 Series
5	"MALAGA MAINTENANCE CENTER" S.R.L.	MD.145.0032	Antonov An-26
6	DIPLOMAT AIR	CAA RM 0024	Line – Antonov-24/26 series
7	"TECHLINE Int" S.R.L.	MD.145.0034	Airbus A318/A319/A320/321

Conform informațiilor statistice curente, sunt prezentate următoarele date:

- Numărul de aeronave din Registrul aerian al RM – 65:
 - Cu certificate de tip EASA – 36;
 - Aeronave ușoare și ultraușoare cu certificate de tip EASA / non-EASA – 2/26.
- Numărul de organizații de întreținere (AMO) active, situate în Republica Moldova – 12.
- Numărul organizațiilor de management al menținerii navigabilității certificate de AAC – 9.
- Numărul de licențe de întreținere a aeronavelor (AML) valabile - mai mult de 350.

Un alt segment important îl au **companiile de deservire la sol**, care activează prin respectarea și funcționarea conform rigorilor ICAO și cerințelor AAC, pentru asigurarea siguranței în aviația civilă. Proiectul prevede normele primare privind asigurarea unui mediu concurențial, unde operatorul aeroportului este obligat să asigure o modalitate nediscriminatorie a tratării utilizatorilor aeroportuari și a furnizorilor de servicii de deservire la sol (handling), în conformitate cu cele mai bune practici internaționale și cu legislația concurențială.

În Republica Moldova, la etapa actuală activează următoarele companii:

➤ *Compania "AEROPORT HANDLING"*, a fost înființată la 12 decembrie 2002 responsabil pentru serviciile de deservire la sol în Aeroportul Internațional Chișinău, cu obiectivul de a asigura conform standardelor naționale și internaționale, privind deservirea companiilor aeriene, a navelor aeriene, fondată pentru a oferi o gamă completă de servicii de deservire la sol, de la înregistrarea pasagerilor în terminal pînă la deservirea aeronavelor pe rampă, la un nivel de calitate și siguranță înalt.

➤ *Compania S.R.L. "MGH GROUND HANDLING"* prestează servicii de handling la sol pentru zboruri Programe, Non-Schedule de pasageri și marfă, precum și pentru zborurile Aviației Generale pe Aeroportul Internațional Chișinău al Republicii Moldova, în baza standardelor de siguranță IATA și ICAO.

➤ *Compania „EXECUTIVE JETZ HANDLING” S.R.L.*, mai nou apărută pe piața Republicii Moldova, fiind o companie nou înființată, specializată în oferirea de asistență pentru avioanele de aviație generală și pentru avioanele executive.

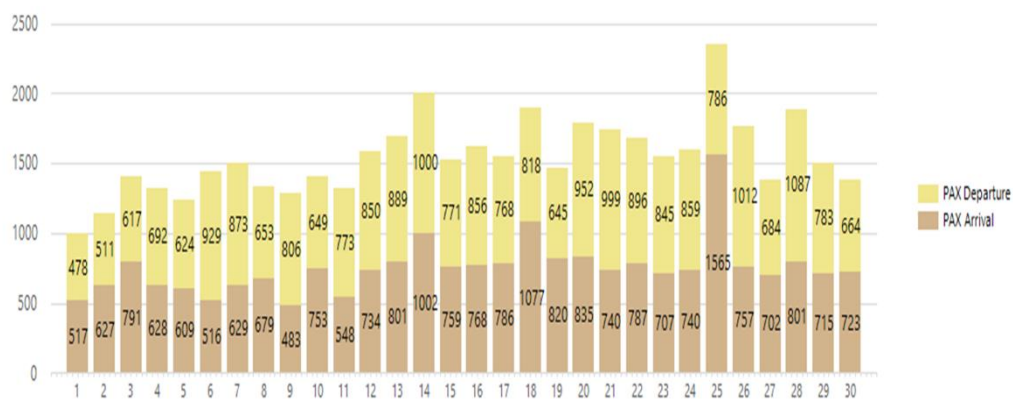
4.4. Impactul social

Pe măsura creșterii numărului de pasageri (*se anexează graficele fluxului de pasageri per oră pentru perioada anilor 2023 - 2024*) supravegherea continuă și controlul respectării prevederilor cadrului normativ în domeniul protecției drepturilor consumatorilor în transportul aerian este o acțiune importantă, determinată de activitatea și serviciile acordate de operatorii aerieni, ce au obligația să asigure respectarea drepturilor minime ale consumatorilor în transportul aerian, fiind aplicate în situațiile în care programul călătoriei este perturbat din cauza întârzierilor, anulărilor și supra rezervărilor, pierderii sau deteriorării bagajului.

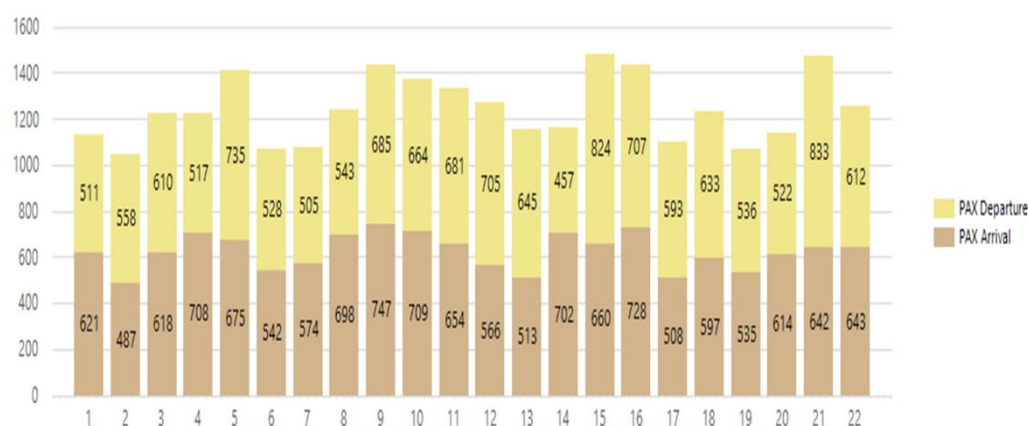
În contextul creșterii fluxului de pasageri, predomină și riscul creșterii numărului de încălcări a dreptului consumatorului, fapt care necesită examinarea și monitorizarea acestui aspect în continuare, fiind adaptat la necesitățile sociale. Conform graficului de mai jos se prezintă creșterea fluxului de pasageri pentru perioada anilor 2023-2024 (sezonier), iar pentru un tablou integrat care elucidează evoluția fluxului de pasageri, se prezintă graficul pentru perioada anilor 2006-2023.

Graficele fluxului de pasageri per oră pentru perioada 2023- 2024

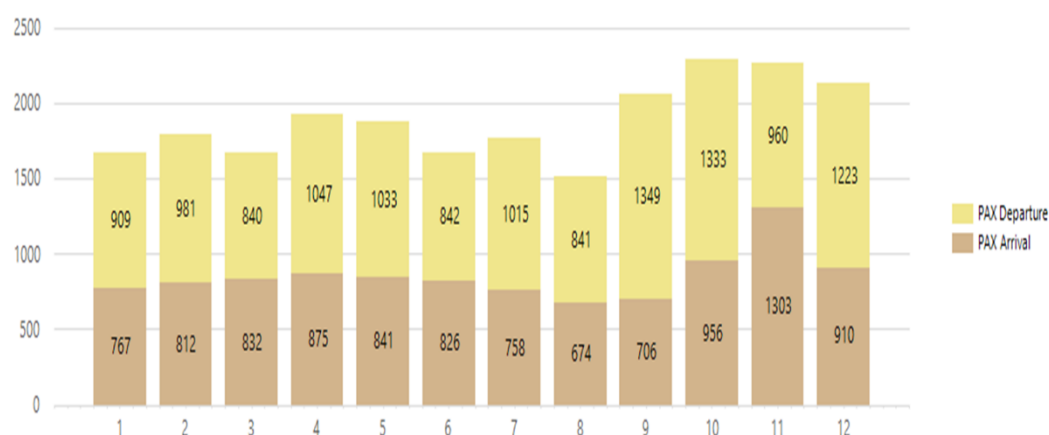
Summer 2023 (26.03.2023-21.10.2023) Maximum PAX per hour (UTC)



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

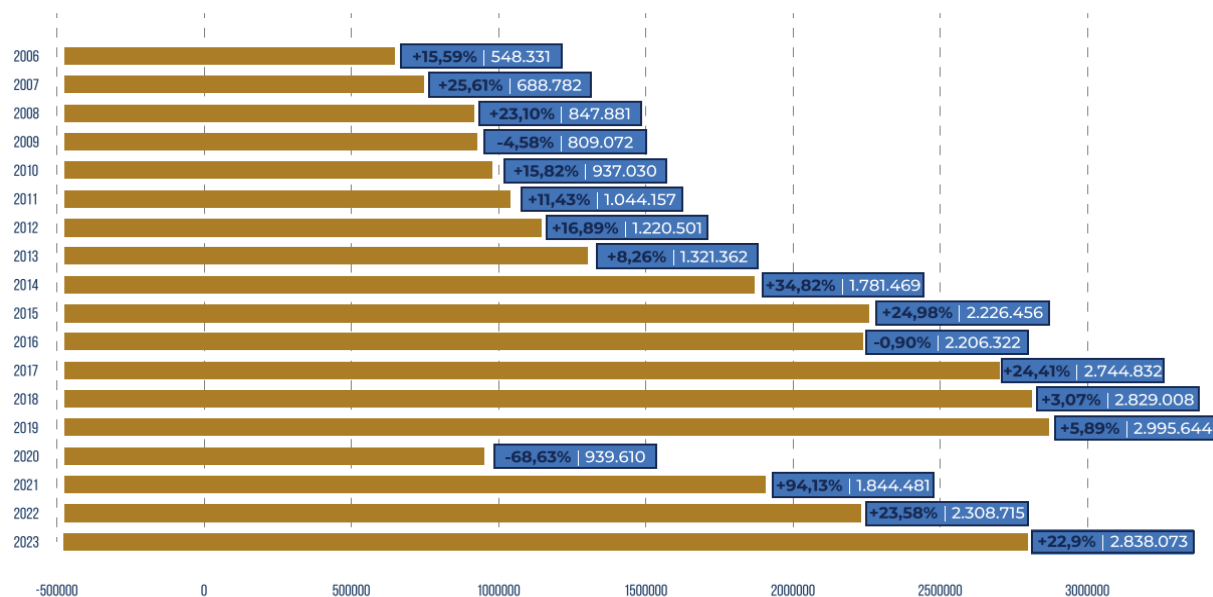


Summer 2024 (31.03.2024-02.11.2024) Maximum PAX per hour (UTC)

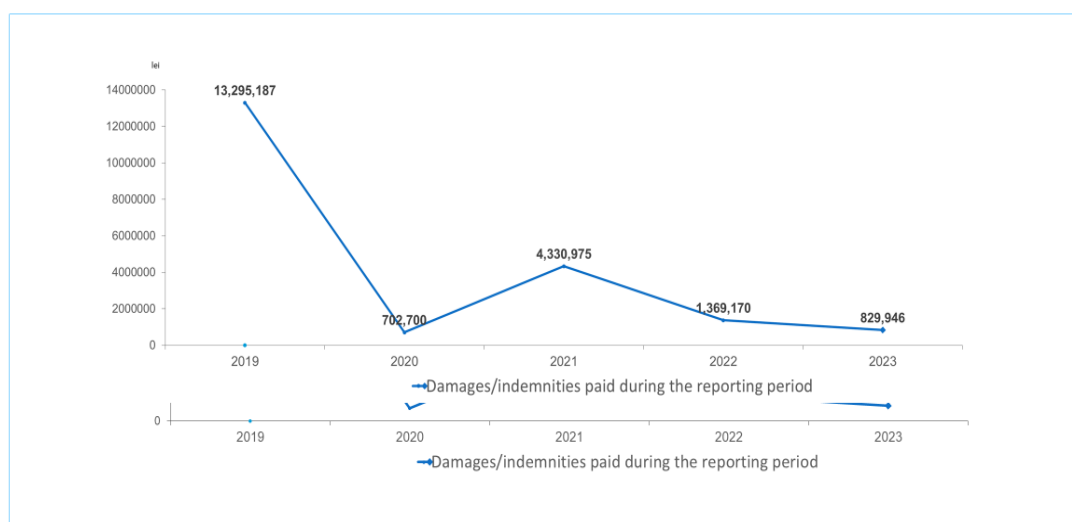


Evoluția fluxului de pasageri pe parcursul anilor 2006-2023

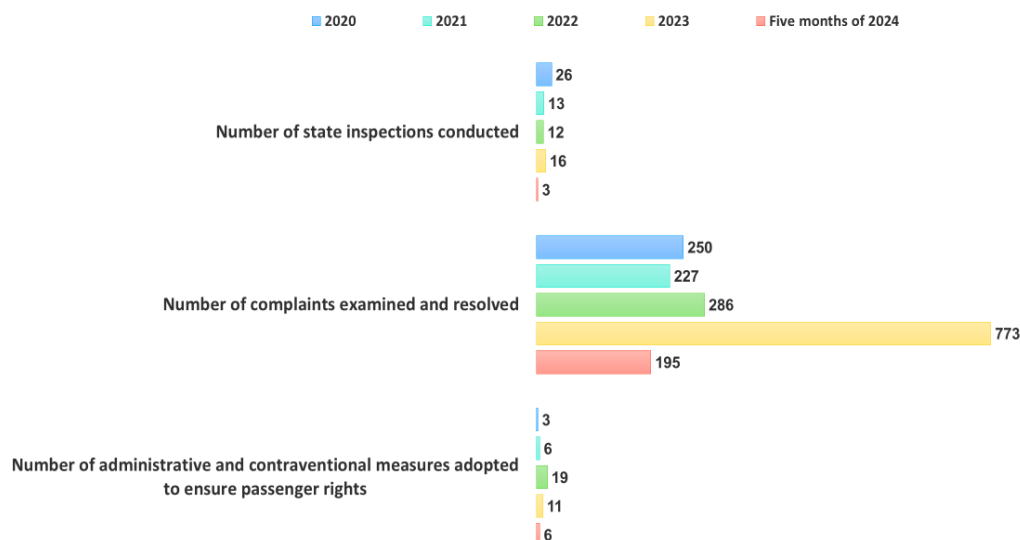
Passenger flow 2006 - 2023



Indicatorii de monitorizare pot fi evaluați conform numărului de compensații acordate consumatorilor. Mai jos, prezentăm graficul acordării compensațiilor:



Conform datelor statistice cu privire la protecția drepturilor consumatorului în domeniul transportului aerian, pentru anul 2024, este estimat 195 de petiții examinate și soluționate, 6 măsuri întreprinse de ordin administrativ și contravențional, și 3 inspecții de stat efectuate cu privire la examinarea drepturilor consumatorului. Conform graficului de mai jos, prezentăm datele statistice privind protecția consumatorului, pe parcursul anilor 2020-2024:



În conformitate cu art.6 lit.a) din Legea nr.105 din 13.03.2003 privind protecția consumatorilor, orice consumator are dreptul la protecția drepturilor sale de către stat, acesta fiind un drept fundamental al consumatorului, iar prestatorul este obligat să presteze numai servicii care nu afectează interesele economice ale consumatorilor.

Conform principiului protecției intereselor consumatorului, este obligatorie furnizarea informației veridice, necesare și complete, cu privire la produse și servicii, care să le permită consumatorilor să ia decizii corecte.

Prezenta propunere urmărește promovarea interesului pasagerilor aerieni prin garantarea faptului că transportatorii aerieni respectă un nivel înalt de protecție a pasagerilor aerieni în timpul perturbărilor călătoriilor.

Garantarea drepturilor fundamentale ale pasagerilor care călătoresc pe calea aerului și anume dreptul la informare, rambursare, redirectionare, asistență în așteptarea începerii călătoriei, și la compensare reprezintă misiunea Autorității Aeronautice Civile.

Propunerile pe domeniul protecției consumatorilor au fost elaborate în baza analizei legislației relevante din țările membre ale Uniunii Europene și studiile realizate de Comisia Europeană. La fel, **s-a ținut cont de problematica descrisă de consumatori într-un număr impunător de reclamații adresate Autorității Aeronautice Civile în anul 2023 și în cadrul campaniei de informare a pasagerilor privind drepturile lor realizate de Autoritatea Aeronautică Civilă pe Aeroportul Internațional Chișinău în anul 2023.** Subsecvent, pe parcursul anului 2023 o companie aeriană din Republica Moldova a înregistrat anulări masive a zborurilor, ignorând în totalitate drepturile minime ale pasagerilor. Aceeași companie aeriană având autorizația pentru anumite rute nu a realizat nici un zbor, conform actului permisiv eliberat, dar a vândut masiv bilete pentru segmentele nominalizate. Propunerea ca nerespectarea drepturilor consumatorilor să servească temei pentru suspendarea/revocarea autorizațiilor pentru rute regulate va garanta protejarea intereselor colective ale consumatorilor.

În concluzie, menționăm că impactul social este determinat prin oferirea serviciilor aeriene calitative și sigure, prin zboruri neîntârziate, lipsa pierderilor și deteriorărilor bagajelor, anulării și supra rezervărilor.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Proiectul prevede norme privind protecția datelor cu caracter personal, expuse în articolul 101 „Protecția surselor de informații”, fiind prevăzut că nu se aduce atingere normelor privind protecția surselor de informații prevăzute în Regulamentele (UE) nr. 996/2010 și nr. 376/2014, iar prelucrarea datelor cu caracter personal, statele membre își îndeplinesc sarcinile în conformitate cu actele cu putere de lege și actele administrative naționale în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este aplicabil.

4.5. Impactul asupra mediului

Prezentul Cod aerian prevede normele primare de protecția mediului, ce au drept scop reducerea impactului aviației civile asupra mediului și a sănătății umane cauzate de zgomotul produs de aeronavele civile, emisiilor motoarelor de aviație, substanțelor folosite în cadrul activităților aeronautice civile și reziduurilor rezultate în urma desfășurării acestor activități, ținând seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, de beneficiile ecologice, de fezabilitatea tehnologică și de impactul economic.

Prezentul proiect prevede informarea publicului larg cu privire la stadiul protecției mediului și recomandări, vizând îmbunătățirea nivelului de protecție a mediului în domeniul aviației civile în Republica Moldova.

Totodată, autoritatea publică centrală pentru protecția mediului în comun cu MIDR asigură procedura de evaluare a impactului asupra mediului al activităților planificate în domeniul aviației civile și domenii conexe, în conformitate cu Legea nr.86/2014 cu privire la evaluarea impactului asupra mediului.

În scopul protecției mediului, autoritatea administrativă responsabilă de implementarea și realizarea politicilor în domeniul aviației civile poate restricționa operarea unor categorii de aeronave civile pe aerodromurile civile certificate din Republica Moldova sau în spațiul aerian național, în conformitate cu normele și procedurile aprobate de Guvern.

În cazul apariției necesității de a minimiza efectele nocive asupra sănătății umane și pentru menținerea calității zgomotului ambiental, precum și în vederea previzionării impactului activităților existente și viitoare de pe un aerodrom asupra vecinătăților acestuia, operatorii aerodromurilor sunt obligați să asigure efectuarea cartografierii acustice a zonei în care se află aerodromul, în baza cerințelor aprobate de Guvern și a actelor normative aprobate de autoritatea publică centrală pentru protecția mediului. Pentru acoperirea costurilor suportate de operatorii aerodromurilor certificate pentru asigurarea măsurilor de atenuare sau prevenire a nivelului sporit de zgomot ambiental se aplică tariful pe zgomot ambiental aeroportuar, în conformitate cu Metodologia privind baza de calcul și aprobarea tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată de Guvern.

Totodată, menționăm că, în contextul în care fost aprobată Hotărârea Guvernului nr.259/2024 cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea schemei de compensare și reducere a emisiilor de carbon provenite din aviația civilă, în vederea instituirii unui sistem de compensare pentru reducerea emisiilor de CO₂ pentru zborurile internaționale (CORSIA) și totodată luând în calcul că Republica Moldova este parte la statele care participă voluntar la proiectul CORSIA, și care din anul 2027 devine obligatoriu pentru toate statele-membre ale OACI, proiectul prevede normele primare, în contextul în care există angajamentul ajustării prevederilor aprobate documentelor aferente domeniului aviatic.

De asemenea, implementarea prevederilor CORSIA asigură realizarea standardelor și practicii recomandate din Anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago și aplicării măsurilor economice cu scop de decarbonizare a aviației civile internaționale și încurajarea utilizării tehnologiilor mai puțin poluante și a surselor regenerabile.

În concluzie, menționăm că proiectul prevede normele primare de protecția mediului pentru reducerea impactului aviației civile asupra mediului și a sănătății umane.

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 prezentat are ca scop armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene fiind elaborat 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.

Tabelele de concordanță sunt elaborate în baza:

- **Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018** privind normele comune în domeniul aviației civile și înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 212 din 22 august 2018, care a fost modificat ultima dată prin Regulamentul delegat (UE) 2021/1087 al Comisiei din 7 aprilie 2021 de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește actualizarea trimiterilor la dispozițiile Convenției de la Chicago;
- **Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008** privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 293 din 31 octombrie 2008, așa cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul delegat (UE) 2020/2115 al Comisiei din 16 decembrie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește prelungirea temporară a măsurilor excepționale pentru a face față consecințelor pandemiei de COVID-19 referitoare la licențele de operare.

Respectiv, conform Tabelelor de concordanță, gradul de compatibilitate a Proiectului cu Regulamentul (UE) 2018/1139 este **compatibil** (cu excepția dispozițiilor neaplicabile pentru Republica Moldova), iar gradul de compatibilitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 este **parțial compatibil**, deoarece conține norme de bază care trebuie să se regăsească în lege, iar restul prevederilor vor fi transpuse în actele normative subordonate aprobate pentru punerea în aplicare a cerințelor legale.

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

- Prezentul proiect este elaborat în baza **Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018** privind normele comune în domeniul aviației civile și înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al

Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 212 din 22 august 2018, care a fost modificat ultima dată prin Regulamentul delegat (UE) 2021/1087 al Comisiei din 7 aprilie 2021 de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește actualizarea trimiterilor la dispozițiile Convenției de la Chicago;

- **Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008** privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 293 din 31 octombrie 2008, așa cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul delegat (UE) 2020/2115 al Comisiei din 16 decembrie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește prelungirea temporară a măsurilor excepționale pentru a face față consecințelor pandemiei de COVID-19 referitoare la licențele de operare.

Necesitatea transunerii derivă din prevederile Anexei III la ASAC, Norme aplicabile Aviației Civile, Cap. A, Planul de acțiuni al Guvernului pentru anul 2024, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 887/2023 (acțiunea nr.312), 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. 1 din Capitolul 14 POLITICA DE TRANSPORT, CLUSTERUL 4 AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATEA SUSTENABILĂ), Programul de Asociere dintre UE și RM 2021-2027.

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

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”), și pe portalul guvernamental particip.gov.md, link: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/11896

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

- Autoritatea Aeronautică Civilă – prioritatea principală a căreia este de a asigura aplicarea cadrului normativ prin activitatea de certificare, supraveghere continuă și control a operatorilor aerieni;
- Agenția Proprietății Publice
- Î.S „Moldatsa”;
- Operatorii aerieni;
- Aerodromuri, Aeroporturi și Heliporturi;
- Întreprinderile de deservire la sol – prioritatea principală a căreia este de a furniza servicii necesare pentru aterizarea și decolarea aeronavelor pe/de pe aerodrom/aeroport/heliport, asigurând un nivel înalt de siguranță prin respectarea cadrului normativ aplicabil;
- Operatorii aerieni înregistrați în Republica Moldova.

Informația privind rezultatele avizării va fi inclusă în sinteză după recepționarea avizelor respective.

În conformitate cu art. 32 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului Codului aerian fost remis prin scrisoarea nr.13-3564 din 03.07.2024 spre avizare prealabilă către următoarele entități, conform tabelului indicat:

Lista instituțiilor cărora a fost remis proiectul la consultare prealabilă

1.	Autoritatea Aeronautică Civilă	<u>info@caa.gov.md</u>
2.	Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”	<u>info@airport.md</u> <u>cancelar@airport.md</u>
3.	Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești”	<u>info@aim.md</u>
4.	Î.S. „MoldATSA”	<u>org@moldatsa.md</u>
5.	Moldaeroservice	<u>moldaeroservice@gmail.com</u> <u>aeroservice@beltsy.md</u> <u>aviasanmoldova@gmail.com</u>
6.	Aeroport Handling	<u>office@handling.md</u>
7.	MGH Ground Handling	<u>office@mghhandling.com</u>
	CA „HiSky” S.R.L.	<u>info@hisky.aero</u>
8.	CA „Valan ICC” S.R.L.	<u>info@valanicc.com</u>
9.	Tandem Aero	<u>info@tandemaero.md</u>
10.	CA „Terra Avia” S.R.L.	<u>office@terraavia.com</u>
11.	CA „Oscar Jet” S.R.L.	<u>fly@oscarjet.md</u>
12.	CA „Pecotox –Air” S.R.L.	<u>office@pecotox.com</u>
13.	CA „AIM AIR” S.R.L.	<u>info@aimair.md</u>
14.	Air Stork	<u>office@airstork.md</u>
15.	Diplomat Air	<u>info@diplomatair.md</u>
16.	CA „Fly Pro” S.R.L.	<u>info@flypro.aero</u> <u>flyproair@gmail.com</u>
17.	CA „Fly One” S.R.L.	<u>info@flyone.eu</u>
18.	Sky Technics	<u>office@skytechnics.md</u>
19.	AIM Helicopter Plant	<u>145ahp@gmail.com</u>
20.	AIM Handling	<u>aim.handling@gmail.com</u>
21.	Aerotranscargo	<u>office@atc-md.aero</u>
22.	Lukoil-Moldova	<u>aero@lucoil.md</u> <u>office@lucoil.md</u>
23.	Megaviation	<u>megaviationmd@gmail.com</u>
24.	CA „Fly Level” SRL	<u>office@flylevel.aero</u>
25.	Federația de Parașutism din RM	<u>fps@moldova.com</u> <u>skydive.moldova@gmail.com</u>
26.	Asociația Patronală de Aeronautică din Moldova	<u>office@apam.md</u>
27.	Comitetul Executiv FSTA „SINTRANSAEO”	<u>sindtransaero@gmail.com</u>
	Asociația Obștească AOPA MOLDOVA	<u>info@aopa.md</u>
28.	Asociația Industriei Elicopterelor din Republica Moldova	<u>info@valanicc.com</u> <u>sales@valanicc.com</u>
29.	S.R.L. EXECUTIVE JETZ HANDLING	<u>alexandru.burduh@jetzhandling.com</u> <u>dorin.plugaru@jetzhandling.com</u>

Urmare recepționării avizelor, vor fi analizate și expuse conform prevederilor legale, în scopul îmbunătățirii proiectului.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul hotărârii va fi supus expertizei juridice conform art.37 și expertizei anticorupție conform prevederilor art.36 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei anticorupție și juridice urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare a recepționării rapoartelor din partea instituțiilor.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

În contextul în care, cadrul normativ național presupune un caracter continuu al activității de transpunere a reglementărilor europene în domeniul aeronautic și în scopul evitării tergiversării implementării Acordului privind spațiul aerian comun RM-UE, pe parcurs au fost aprobate o serie de Hotărâri de Guvern, dar care au fost evidențiate, inclusiv către entitățile implicate în procesul de avizare argumentarea privind aprobarea documentelor aferente domeniului aviatic cu condiția ajustării prevederilor aprobate în Codul aerian nr. 301/2017, prevederi primare care sunt expuse în proiectul noului Cod aerian, conform tabelului de mai jos, unde sunt menționate Hotărârile de Guvern aprobate apriori cadrului primar:

Nr. d/o	Numărul actului normativ	Denumirea actului normativ
1.	Hotărârea de Guvern nr.259/2024	cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea schemei de compensare și reducere a emisiilor de carbon provenite din aviația civilă, în vederea instituirii unui sistem de compensare pentru reducerea emisiilor de CO2 pentru zborurile internaționale;
2.	Hotărârea de Guvern nr.182/2024	cu privire la modificare Hotărârii de Guvern nr.612/2022 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene;
3.	Hotărârea de Guvern nr.91/2024	pentru modificarea Regulamentului privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 468/2019;
4.	Hotărârea de Guvern nr. 942/2023	pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 124/2021 cu privire la aprobarea Programului național de securitate în domeniul aviației civile;
5.	Hotărârea de Guvern nr. 899/2023	cu privire la aprobarea Politicii naționale de siguranță a aviației civile;
6.	Hotărârea de Guvern nr. nr. 506 /2023	cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr.653/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri;
7.	Hotărârea de Guvern nr. 473/2023	pentru aprobarea Regulamentului privind înmatricularea aeronavelor civile și administrarea Registrului aerian al Republicii Moldova;
8.	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;

9.	Hotărârea de Guvern nr. 85/2023	cu privire la aprobarea normelor de operare a baloanelor și planoarelor;
10.	Hotărârea de Guvern nr. 36/2023	cu privire la constituirea, organizarea și funcționarea Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi;
11.	Hotărârea de Guvern nr. 949/2022	cu privire la aprobarea normelor de operare a aeronavelor fără pilot la bord;
12.	Hotărârea de Guvern nr. 581/2022	pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 133/2019 cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile;
13.	Hotărârea de Guvern nr. 527/2022	pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea emițătoarelor și coordonarea frecvențelor radio atribuite serviciilor din domeniul aviației civile;
14.	Hotărârea de Guvern nr. 147/2022	cu privire la aprobarea Programului național de facilitare a transporturilor aeriene;
15.	Hotărârea de Guvern nr. 111/2022	pentru aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe;
16.	Hotărârea de Guvern nr. 249/2021	pentru aprobarea Regulamentului privind organizarea Sistemului național de căutare-salvare în cazul producerii unui accident aeronautic;
17.	Hotărârea de Guvern nr. 190/2021	pentru aprobarea Regulamentului privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian;
18.	Hotărârea de Guvern nr. 737/2020	pentru aprobarea Regulamentului privind cerințele administrative referitoare la anumite categorii de aerodromuri;
19.	Hotărârea de Guvern nr. 134 /2019	cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor și procedurilor administrative referitoare la certificatele controlorilor de trafic aerian.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

În contextul implementării prevederilor Anexei III la Acordul privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, semnat la Bruxelles la 26 iunie 2012 (ratificat prin Legea nr.292 din 21.12.2012) și are ca scop transpunerea prevederilor Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației Regulamentului (CE) nr.1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate.

Prin elaborarea proiectului național în redacția nouă se urmărește avansarea gradului de compatibilitate în corespundere cu amendamentele adoptate la nivelul actului UE, de la transpunerea inițială a prevederilor acestuia la nivel național prin elaborarea unui nou Cod aerian.

- **Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018** privind normele comune în domeniul aviației civile și înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a

Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 212 din 22 august 2018, care a fost modificat ultima dată prin Regulamentul delegat (UE) 2021/1087 al Comisiei din 7 aprilie 2021 de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește actualizarea trimiterilor la dispozițiile Convenției de la Chicago;

- **Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008** privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 293 din 31 octombrie 2008, așa cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul delegat (UE) 2020/2115 al Comisiei din 16 decembrie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește prelungirea temporară a măsurilor excepționale pentru a face față consecințelor pandemiei de COVID-19 referitoare la licențele de operare.

Proiectul vizează aplicarea și menținerea prevederilor și standardelor internaționale, care vizează în mod special:

- **Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale;**
- **Autoritatea Aeronautică Civilă;**
- **Operatorii aerieni;**
- **Aerodromuri, Aeroporturi și Heliporturi;**
- **Î.S „Moldatsa”;**
- **Întreprinderile de deservire la sol;**
- **Călătorii/pasageri.**

Se propune, ca prezenta lege să intre în vigoare la expirarea a 12 luni din data publicării în Monitorul Oficial, având în vedere că proiectul Codului aerian vine cu modificări radicale și complexe care ar cere timp pentru studiere și aplicare.

Precum și luând în calcul necesitatea stringentă de a elabora și aproba actele normative relaționate pentru punerea în aplicare a dispozițiilor Codului aerian nou, fiind de fapt reiterate și implementate prevederile existente în legislația aeronautică.

Iar la data intrării în vigoare a prezentului cod se abrogă Codul aerian nr.301/2017 (publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr.95–104, art.189), cu modificările și completările ulterioare.

În concluzie, menționăm că prin noul proiect de Cod aerian al Republicii Moldova se va asigura ajustarea cadrului normativ național la regulamentele europene, în scopul îmbunătățirii serviciilor calitative în transportul aerian de pasageri și mărfuri, pentru societate și întreprinzători, prin dezvoltarea sectorului aviației civile, crearea unui mediu de piață competitiv și asigurarea securității și siguranței în conformitate cu standardele internaționale.

Secretar general

Angela ȚURCANU