

C O D U L

aerian al Republicii Moldova

Parlamentul adoptă prezentul cod.

Prezentul cod:

- transpune parțial Regulamentul (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, CELEX: 32018R1139, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 212 din 22 august 2018, așa cum 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;

- transpune parțial Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare), CELEX: 32008R1008, 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.

Capitolul I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1. Obiect și obiective

(1) Principalul obiectiv al prezentului cod este instituirea și menținerea unui nivel ridicat de siguranță a aviației civile în Republica Moldova.

(2) Prezentul cod urmărește, de asemenea:

- a) să contribuie la îmbunătățirea performanței globale a sectorului aviației civile;
- b) să faciliteze, în domeniile vizate de prezentul cod, libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalurilor, să asigure condiții de concurență echitabile pentru toți actorii de pe piața internă a aviației și să îmbunătățească competitivitatea industriei aviatice din Republica Moldova;
- c) să contribuie la un nivel ridicat de protecție a mediului;

d) să faciliteze, în domeniile vizate de prezentul cod, circulația bunurilor, a serviciilor și a personalului în întreaga lume prin stabilirea unei cooperări adecvate cu alte țări și cu autoritățile lor aeronautice și să promoveze acceptarea reciprocă a certificatelor și a altor documente relevante, în conformitate cu standardele și tratatele internaționale aplicabile;

e) să promoveze rentabilitatea, printre altele prin evitarea duplicării, și eficacitatea în procesele de reglementare, de certificare și de supraveghere, precum și utilizarea eficientă a resurselor aferente la nivel național;

f) să contribuie la exercitarea drepturilor și îndeplinirea obligațiilor care revin Republicii Moldova în temeiul Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr.97/1994 (în continuare – *Convenția de la Chicago*), altor tratate internaționale în domeniu la care Republica Moldova este parte, asigurând o bună reprezentare a acestor dispoziții în prezentul cod și în normele sale de aplicare;

g) să contribuie la o punere în aplicare efectivă și în timp a dispozițiilor tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte;

h) să contribuie la o cooperare corespunzătoare cu alte țări și cu organizațiile internaționale;

i) să promoveze cercetarea și inovarea, printre altele în procesele de reglementare, de certificare și de supraveghere;

j) să promoveze, în domeniile vizate de prezentul cod, interoperabilitatea tehnică și operațională și schimbul de bune practici administrative;

k) să consolideze încrederea pasagerilor în siguranța aviației civile;

l) să garanteze respectarea drepturilor fundamentale ale pasagerilor care călătoresc pe calea aerului - dreptul la informare, asistență în așteptarea începerii călătoriei, rambursare, redirectionare și compensare;

m) să promoveze activitățile de educație și sport în domeniul aeronautic, cât și să faciliteze operațiunile de aviație generală.

(3) Obiectivele stabilite la alineatele (1) și (2) se îndeplinesc, printre altele, prin:

a) elaborarea, adoptarea și aplicarea efectivă a tuturor actelor necesare de către autoritățile naționale competente, în domeniile lor de responsabilitate;

b) luarea de măsuri pentru a îmbunătăți standardele de siguranță;

c) garantarea faptului că declarațiile, certificatele, licențele, aprobările sau alte documente eliberate pentru produse, personal sau organizații de către Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (EASA) sunt valabile și recunoscute în Republica Moldova, fără cerințe suplimentare;

d) garantarea faptului că declarațiile, certificatele, licențele, aprobările sau alte documente eliberate de autoritățile aeronautice ale altor state, inclusiv ale statelor membre ale Uniunii Europene, sau de alte organizații internaționale din domeniul aviației civile, sunt valabile și recunoscute în Republica Moldova fără cerințe suplimentare, dacă astfel este prevăzut de tratatele internaționale;

e) elaborarea, cu implicarea organismelor de standardizare și a altor organisme din sectorul de profil, a unor standarde tehnice detaliate care să fie utilizate ca mijloace de conformare cu prezentul cod și cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, dacă este cazul;

- f) asigurarea independenței funcționale a Autorității Aeronautice Civile (AAC);
- g) colectarea, analiza și schimbul de informații pentru a sprijini un proces decizional bazat pe dovezi;
- h) demararea unor inițiative de promovare și de sporire a gradului de conștientizare, incluzând pregătirea, comunicarea și difuzarea informațiilor relevante.

Articolul 2. Domeniul de aplicare

(1) Prezentul cod se aplică activităților aeronautice civile, inclusiv activităților aeronautice civile conexe, precum și persoanelor fizice și juridice care desfășoară aceste activități, după cum urmează:

1) proiectării și fabricării de produse, piese și echipamente pentru controlul de la distanță al aeronavelor de către o persoană fizică sau juridică sub supravegherea AAC, în măsura în care nu sunt prevăzute la punctul 2);

2) proiectării, producției, întreținerii și operării aeronavelor, precum și ale motoarelor, elicelor, pieselor, echipamentelor neinstalate ale acestora, precum și ale echipamentelor pentru controlul de la distanță al aeronavelor, în cazul în care aeronavele sunt sau vor fi:

- a) înmatriculate în Republica Moldova, cu excepția cazului și în măsura în care Republica Moldova și-a transferat responsabilitățile unei alte țări în temeiul Convenției de la Chicago, iar aeronavele sunt operate de un operator de aeronave din altă țară;
- b) înmatriculate în altă țară și operate de un operator de aeronave care este stabilit sau își are reședința ori sediul principal pe teritoriul Republicii Moldova;
- c) aeronave fără pilot la bord, care nu sunt înmatriculate în Republica Moldova și nici într-o altă țară și care sunt operate pe teritoriul Republicii Moldova de către un operator de aeronave care este stabilit sau își are reședința ori sediul principal în Republica Moldova;

3) operării tuturor aeronavelor în spațiul aerian și pe teritoriul Republicii Moldova, ori înspre sau dinspre acesta, inclusiv de către un operator de aeronave dintr-o altă țară, precum și operării aeronavelor înmatriculate în Republica Moldova oriunde s-ar afla;

4) proiectării, producției și întreținerii aeronavelor, inclusiv produselor, pieselor și echipamentelor instalate pe acestea, de către o persoană fizică sau juridică care este stabilită sau își are reședința ori sediul principal pe teritoriul Republicii Moldova;

5) proiectării, producției, întreținerii și operării echipamentelor de aerodrom/aeroport/heliport cu impact asupra siguranței, utilizate sau destinate utilizării pe aerodromurile/aeroporturile/heliporturile menționate la punctul 6) și furnizării serviciilor de deservire la sol (handling) și serviciilor de gestionare a platformei (AMS) pe aerodromurile/aeroporturile/heliporturile respective;

6) proiectării, întreținerii și operării aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor situate pe teritoriul Republicii Moldova deschise utilizării publice;

7) furnizării serviciilor de deservire la sol (handling) și AMS pe aerodromurile/aeroporturile/heliporturile menționate la punctul 6);

8) protejării zonelor din vecinătatea aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor menționate la punctul 6), fără a aduce atingere dreptului Republicii Moldova din domeniul mediului și al amenajării teritoriului;

9) furnizării serviciilor de management al traficului aerian (ATM) și serviciilor de navigație aeriană (ANS) în cadrul spațiului aerian al Republicii Moldova, precum și proiectării, producției, întreținerii și operării sistemelor și componentelor utilizate în furnizarea respectivelor ATM/ANS.

(2) Prezentul cod se aplică și personalului și organizațiilor implicate în activitățile menționate la alineatul (1).

(3) Prezentul cod se aplică activităților care nu intră în categoria activităților aeronautice civile, inclusiv activităților aeronautice civile conexe, dar au drept efect ajungerea în spațiul aerian a diverselor corpuri materiale care pot constitui un pericol pentru siguranța zborurilor aeronavelor sau pot pune în pericol în alt mod siguranța zborurilor și securitatea aeronautică.

(4) Prezentul cod nu aduce atingere drepturilor altor țări, astfel cum sunt specificate în tratatele internaționale, în special în Convenția de la Chicago.

(5) Prezentul cod nu se aplică:

- a) aeronavelor și motoarelor, elicelor, pieselor, echipamentelor neinstalate ale acestora și echipamentelor pentru controlul de la distanță al aeronavelor, în cursul desfășurării de activități sau servicii militare, vamale, polițienești, de căutare și salvare, de stingere a incendiilor, de control la frontiere sau a altor activități sau servicii similare aflate sub controlul și responsabilitatea Republicii Moldova, efectuate în interes public de către un organism investit cu prerogative de autoritate publică sau în numele acestuia, precum și personalului și organizațiilor implicate în activitățile și serviciile prestate de aeronavele respective;
- b) aerodromurilor sau părților acestora, precum și echipamentelor, personalului și organizațiilor, care sunt controlate și operate de forțele militare;
- c) ATM/ANS, inclusiv sistemelor și componentelor, personalului și organizațiilor, care sunt furnizate sau puse la dispoziție de către forțele militare.

(6) Cerințele esențiale din prezentul cod nu se aplică proiectării, producției, întreținerii și operării aeronavelor a căror operare implică un risc scăzut pentru siguranța aviației, astfel cum sunt enumerate în anexa nr. 1, precum și personalului și organizațiilor implicate în astfel de activități, cu excepția cazului în care aeronavele i s-a eliberat sau se consideră că i s-a eliberat un certificat în conformitate cu Codul aerian nr. 301/2017 și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(7) Prin derogare de la alineatul (5) lit. a), Republica Moldova se asigură că activitățile și serviciile prestate de aeronavele menționate la litera respectivă se execută ținându-se cont în mod corespunzător de obiectivele de siguranță prevăzute în prezentul cod. Republica Moldova se asigură, de asemenea, că acolo unde este cazul, aeronavele respective sunt separate în condiții de siguranță de alte aeronave.

(8) În ceea ce privește alineatul (6), cerințele esențiale stabilite în prezentul cod, precum și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, se aplică proiectării, producției și întreținerii unui tip de aeronavă care intră în domeniul de aplicare al anexei nr. 1 punctul 1 literele (e), (f), (g), (h) sau (i) și personalului și organizațiilor implicate în astfel de activități, în cazul în care:

- a) organizația responsabilă de proiectarea respectivului tip de aeronavă a solicitat AAC eliberarea unui certificat de tip în conformitate cu articolul 13 sau, dacă este cazul, a depus o declarație la AAC în conformitate cu articolul 20 alineatul (1) litera a) în ceea ce privește respectivul tip de aeronavă;
- b) respectivul tip de aeronavă este destinat producției de serie;
- c) proiectul respectivului tip de aeronavă nu a fost aprobat anterior în conformitate cu legislația aplicabilă.

(9) Prezentul cod, precum și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, se aplică în privința tipului de aeronavă prevăzut la alineatul (8) de la data la care este eliberat certificatul de tip sau, dacă este cazul, la care este întocmită declarația. Cu toate acestea, dispozițiile referitoare la evaluarea cererii de eliberare a certificatului de tip și la eliberarea certificatului de tip de către AAC se aplică de la data la care este primită cererea.

(10) Fără a aduce atingere cerințelor în materie de securitate și apărare, Republica Moldova se asigură că se oferă un nivel de siguranță și de interoperabilitate cu sistemele civile la fel de eficace precum cel obținut prin aplicarea cerințelor esențiale prevăzute în anexele nr. 7 și nr. 8 la prezentul cod în cazul:

- a) facilităților menționate la alineatul (5) lit. b) care sunt deschise utilizării publice;
- b) ATM/ANS menționate la alineatul (5) lit. c) care sunt furnizate pentru traficul aerian.

(11) Autoritățile competente în domeniile menționate la alineatul (5) lit. a) pot decide să aplice oricare dintre secțiunile II, III, IV sau X din capitolul III sau orice combinație a acestora, în cazul unora sau al tuturor activităților menționate la alineatul (5) lit. a), precum și în cazul personalului și organizațiilor implicate în astfel de activități, în cazul în care consideră că, având în vedere caracteristicile activităților, personalului și organizațiilor în cauză, precum și scopul și conținutul dispozițiilor în cauză, dispozițiile respective pot fi aplicate în mod eficient. De la data indicată în respectiva decizie, activitățile, personalul și organizațiile în cauză sunt reglementate exclusiv de dispozițiile din secțiunea sau secțiunile în cauză și de dispozițiile din prezentul cod referitoare la aplicarea secțiunilor respective. Autoritățile competente în domeniile menționate la alineatul (5) lit. a) pot, de asemenea, să decidă în orice moment să modifice sau să revoce decizia anterioară.

(12) Orice dispoziție care reglementează activitățile de proiectare, producție, întreținere și operare a aeronavelor cărora li se aplică decizia luată în temeiul alineatului (11) este proporțională cu natura și cu riscul activității în cauză și ține seama de obiectivele și de principiile prevăzute la articolul 1 și, respectiv, la articolul 4.

(13) O decizie luată în temeiul alineatului (11) se aplică, de asemenea, organizațiilor și personalului implicat în activitățile de proiectare, producție, întreținere și operare cărora li se aplică decizia respectivă.

(14) Orice dispoziție a prezentului cod referitoare la aeronave se aplică și aeronavelor fără pilot la bord dacă nu este specificat în mod expres altfel.

(15) În condițiile stabilite în actele normative stipulate la alineatul (16), pot fi acordate derogări de la aplicarea prezentului cod în cazul activităților de proiectare, producție, întreținere și operare în ceea ce privește una sau mai multe dintre următoarele categorii de aeronave:

- a) avioanele, altele decât avioanele fără pilot la bord, care au cel mult două locuri, o viteză de sustentare măsurabilă sau viteză minimă în zbor stabilizat în configurație de aterizare care nu depășește o viteză calibrată (Calibrated Airspeed - CAS) de 45 de noduri și o masă maximă la decolare (Maximum Take-off Mass, MTOM) de cel mult 600 kg pentru avioanele care nu sunt destinate să fie operate pe apă sau 650 kg pentru avioanele destinate să fie operate pe apă;
- b) elicopterele, altele decât elicopterele fără pilot la bord, care au cel mult două locuri și o MTOM de cel mult 600 kg pentru elicopterele care nu sunt destinate să fie operate pe apă sau 650 kg pentru elicopterele destinate să fie operate pe apă;
- c) planoarele, altele decât planoarele fără pilot la bord, și planoarele motorizate, altele decât planoarele motorizate fără pilot la bord, care au cel mult două locuri și o MTOM de cel mult 600 kg.

(16) Activitățile de proiectare, producție, întreținere și operare în ceea ce privește una sau mai multe dintre categoriile de aeronave prevăzute în anexa nr. 1 și la alineatul (15), precum și organizațiile și personalul implicat în aceste activități se reglementează prin actele normative ale Guvernului, Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) și AAC conform competenței stabilite de prezentul cod. Orice dispoziție din actele normative menționate este proporțională cu natura și cu riscul activității în cauză și ține seama de obiectivele și de principiile prevăzute la articolul 1 și, respectiv, la articolul 4.

(17) Dacă un tratat internațional la care Republica Moldova este parte stabilește alte prevederi decât cele cuprinse în prezentul cod, se aplică prevederile tratatului internațional.

Articolul 3. Definiții

În sensul prezentului cod, se aplică următoarele definiții:

accident – eveniment legat de utilizarea unei aeronave care, în cazul unei aeronave cu pilot la bord, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul acesteia cu intenția efectuării unui zbor și momentul în care toate persoanele aflate la bord sunt debarcate sau care, în cazul unei aeronave fără pilot la bord, are loc între momentul în care aeronava este gata de a se pune în mișcare în scopul efectuării unui zbor și momentul în care aceasta intră în repaus la finalul zborului și sistemul principal de propulsie este oprit, și în cursul căruia:

- a) o persoană este rănită grav sau mortal în urma:
 - aflării la bordul aeronavei;
 - contactului nemijlocit cu una dintre părțile aeronavei, inclusiv cu cele care s-au desprins de aceasta;
 - expunerii directe fluxului de gaze ale motorului cu reacție,cu excepția cazurilor în care leziunile corporale sunt provocate de cauze naturale, de sine însăși sau de altă persoană ori a cazurilor în care leziunile sunt provocate călătorilor fără bilet ascunși în zone inaccesibile pasagerilor și membrilor echipajului;
- b) aeronava se deteriorează sau are loc dezmembrarea construcției acesteia, în urma cărui fapt:
 - se reduce durabilitatea construcției, se înrăutățesc caracteristicile tehnice sau aerodinamice; și

– se cere o reparație generală sau înlocuirea părții componente deteriorate, cu excepția cazurilor de deteriorare sau oprire a motorului, dacă deteriorarea este limitată la motor, capotă sau la accesorii ori se reduce la elice, la extremitățile aripilor, antenă, pneuri, frâne, carenaj, mici urme de lovituri sau perforări în învelișul aeronavei;

c) aeronava a dispărut sau este inaccesibilă;

acord de închiriere cu echipaj în sistem "wet lease" - orice acord între operatori aerieni, în temeiul căruia o aeronavă este operată în baza certificatului de operator aerian și/sau sub responsabilitatea locatorului;

acord de închiriere fără echipaj în sistem "dry lease" - orice acord între operatori aerieni, în temeiul căruia o aeronavă este operată în baza certificatului de operator aerian și/sau sub responsabilitatea locatarului;

acord de partajare de coduri – un acord în temeiul căruia un operator aerian atribuie codul său de identificare unui zbor efectuat de alt operator și vinde și eliberează bilete pentru respectivul zbor;

activități aeronautice civile – totalitate a activităților legate de proiectarea, construcția, certificarea, atestarea, reparația, întreținerea și operarea aeronavelor civile, a aerodromurilor și a altor obiecte de infrastructură aeronautică civilă, legate de serviciile de navigație aeriană, de deservire la sol, de pregătire și examinare aeromedicală a personalului aeronautic civil;

activități aeronautice civile conexe – totalitate a serviciilor care contribuie direct la asigurarea desfășurării activităților aeronautice civile;

adresa aeronavei - combinație individuală de 24 de biți atribuită de către AAC aeronavelor înmatriculate în Republica Moldova în scopul asigurării comunicației „aer-sol”, navigației și supravegherii;

aerodrom – o suprafață definită, pe pământ sau pe apă, pe o structură fixă, fixă în larg sau plutitoare, inclusiv toate clădirile, instalațiile și echipamentele aferente, destinată a fi utilizată fie în întregime, fie parțial pentru sosirea, plecarea și mișcarea pe suprafață a aeronavelor;

aeronavă – orice aparat, cu sau fără motor, cu sau fără pilot la bord, dirijat sau nendirijat, care se poate menține în atmosferă cu ajutorul altor reacții ale aerului decât cele asupra suprafeței pământului;

aeronavă de stat – aeronavă folosită pentru servicii militare, vamale, polițienești, de căutare și salvare, de stingere a incendiilor, de control la frontiere sau a altor activități sau servicii similare, efectuate în interes public de către un organism investit cu prerogative de autoritate publică sau în numele acestuia;

aeronavă fără pilot la bord – orice aeronavă operată sau destinată să opereze în mod autonom sau să fie pilotată de la distanță fără pilot la bord;

aeronavă motorizată complexă – aeronavă motorizată complexă înseamnă:

a) un avion care întrunește cel puțin una din următoarele caracteristici:

– are MTOM pe peste 5 700 kg;

– este certificat pentru o configurație maximă a locurilor pentru călători de peste nouăsprezece;

– este certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;

– este echipat cu unul sau mai multe turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor;

b) un elicopter certificat pentru cel puțin una din următoarele caracteristici:

- pentru MTOM ce depășește 3 175 kg;
- pentru o configurație maximă a locurilor pentru călători de peste nouă;
- pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;

c) o aeronavă cu rotor basculant;

aeronavă ușoară – aeronavă ușoară pilotată, alta decât cea motorizată complexă, după cum urmează:

a) un avion cu MTOM de cel mult 2 000 kg;

b) un giravion cu MTOM de cel mult 1 200 kg, certificat pentru maxim patru ocupanți;

c) un planor sau un motoplanor cu MTOM de 2 000 kg sau mai mică;

d) un balon;

e) un dirijabil cu aer cald;

f) un dirijabil cu gaz, care respectă toate caracteristicile de mai jos:

- 3% greutate statică maximă;
- tracțiune nevectorizată (cu excepția tracțiunii inverse);
- concepție convențională și simplă a structurii, a sistemului de control și a sistemului de balonete;

g) un giravion foarte ușor;

aeronavă ultraușoară - aeronavă cu pilot la bord, alta decât cea motorizată complexă, după cum urmează:

a) avioanele, care au cel mult două locuri, o viteză de sustentatie măsurabilă sau viteză minimă în zbor stabilizat în configurație de aterizare care nu depășește o viteză calibrată (CAS) de 45 de noduri și MTOM de cel mult 600 kg pentru avioanele care nu sunt destinate să fie operate pe apă sau 650 kg pentru avioanele destinate să fie operate pe apă;

b) elicopterele, care au cel mult două locuri și o MTOM de cel mult 600 kg pentru elicopterele care nu sunt destinate să fie operate pe apă sau 650 kg pentru elicopterele destinate să fie operate pe apă;

c) planoarele și planoarele motorizate, altele decât planoarele motorizate fără pilot la bord, care au cel mult două locuri și o MTOM de cel mult 600 kg;

aeroport – aerodrom certificat care prezintă infrastructura, echipamentele și facilitățile necesare desfășurării operațiunilor de transport aerian comercial;

aeroport internațional – orice aeroport de pe teritoriul Republicii Moldova desemnat de către Guvern ca aeroport de intrare și de ieșire pentru traficul aerian internațional, unde se îndeplinesc formalitățile de frontieră, vamale, de sănătate publică, fitosanitare și veterinare, precum și orice alte proceduri similare;

agent aeronautic – titular al certificatului/autorizației/licenței, cu excepția personalului aeronautic, și persoană fizică sau juridică care au făcut declarații în conformitate cu prezentul cod;

autoritate națională competentă desemnată - Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova (AAC), care posedă competențele necesare și responsabilități alocate pentru îndeplinirea sarcinilor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii, în conformitate cu prezentul cod și cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;

autoritate competentă pentru acordarea licențelor – AAC, care are dreptul să acorde, să refuze, să retragă sau să suspende o licență de operare, în conformitate cu prezentul cod;

bloc de spațiu aerian – spațiu aerian de dimensiuni stabilite în spațiu și timp, în care sunt prestate servicii de navigație aeriană;

bloc funcțional de spațiu aerian – bloc de spațiu aerian care se bazează pe cerințe operaționale și care este stabilit indiferent de frontierele de stat, în care furnizarea de servicii de navigație aeriană și funcțiile conexe sunt bazate pe performanță și optimizate cu scopul de a consolida, în fiecare bloc funcțional de spațiu aerian, cooperarea dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană și, după caz, furnizorul integrat;

bunuri periculoase - articole sau substanțe care pot pune în pericol sănătatea, siguranța, bunurile sau mediul și care sunt enumerate ca bunuri periculoase în Instrucțiunile tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase emise de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) în baza Anexei 18 la Convenția de la Chicago „Transportul în siguranță al bunurilor periculoase pe calea aerului” sau sunt clasificate în conformitate cu aceste instrucțiuni;

capacitate - numărul de locuri sau încărcătura comercială oferite publicului larg în cadrul unui serviciu aerian regulat și în cursul unei perioade determinate;

cartografiere acustică – prezentare, pentru o anumită zonă, a datelor privind situațiile existente sau prognozate referitoare la zgomot, în funcție de un indicator de zgomot, care evidențiază depășirile valorilor-limită stabilite, numărul de persoane afectate dintr-o anumită zonă sau numărul de locuințe expuse la anumite valori ale indicatorului de zgomot;

căutare și salvare - activitate de gestionare a situațiilor de pericol, de comunicare și coordonare necesare intervenției într-o situație de urgență generată de producerea unui accident de aviație, incluzând intervenții specializate, prim-ajutor și evacuare medicală, utilizând resurse publice și/sau private specializate la dispoziție. Căutarea este o operațiune coordonată care se desfășoară cu personal, echipamente și facilități pentru localizarea persoanelor aflate în pericol. Salvarea este o operațiune de recuperare a persoanelor aflate în pericol, de asigurare a primului ajutor medical sau de altă natură și de plasare a acestora într-un loc sigur;

cerințe tehnice – act tehnico-normativ care conține prevederi, cerințe sau standarde specifice unui domeniu sau unui element distinct al acestuia, aprobat de către AAC;

certificare - orice formă de recunoaștere în conformitate cu prezentul cod, pe baza unei evaluări adecvate, a faptului că o persoană fizică sau juridică, un produs, o piesă, un echipament neinstalat, un echipament pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, un aerodrom/aeroport, un echipament de aerodrom/aeroport cu impact asupra siguranței, un sistem ATM/ANS, o componentă ATM/ANS sau un echipament de pregătire sintetică pentru zbor îndeplinește cerințele aplicabile ale prezentului cod și ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, prin eliberarea unui certificat care atestă o astfel de conformitate;

certificat – orice certificat, aprobare, licență, acceptare, autorizație, permisiune, calificare, atestat sau alt document eliberat ca rezultat al certificării, care atestă îndeplinirea cerințelor aplicabile;

certificat de navigabilitate – document care confirmă că, în urma unei inspecții, revizii, reparații, modificări sau instalări, aeronava sau părțile ei componente corespund normelor de navigabilitate aplicabile;

certificat de operator aerian (AOC) –certificat eliberat unui operator aerian care atestă că operatorul dispune de capacitatea profesională și organizatorică necesară pentru a asigura siguranța operațiunilor menționate în certificat, astfel cum se prevede prin dispozițiile pertinente de drept aplicabil;

componentă ATM/ANS - obiecte tangibile, cum ar fi hardware, precum și obiectele intangibile, cum ar fi software-ul, de care depinde interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN);

cont de gestiune - o declarație detaliată a veniturilor unui transportator aerian și a costurilor suportate de acesta în perioada în cauză, inclusiv o defalcare pe activitățile legate de transportul aerian și pe alte activități, precum și pe elemente financiare și nonfinanciare;

control – totalitatea acțiunilor de verificare a îndeplinirii de către agentul aeronautic a prevederilor actelor normative aplicabile, realizate de către reprezentanții împuterniciți ai AAC prin vizitarea agentului aeronautic sau prin invitarea reprezentanților acestuia la AAC;

control efectiv - o relație constituită din drepturi, contracte sau orice alte mijloace care, fie separat, fie împreună și având în vedere împrejurările de fapt sau de drept în cauză, conferă posibilitatea de a exercita în mod direct sau indirect o influență decisivă asupra unui operator aerian, în special prin:

- a) dreptul de folosință, totală sau parțială, a activelor operatorului aerian;
- b) drepturi sau contracte care conferă o influență hotărâtoare asupra componenței, votului sau deciziilor organelor operatorului aerian sau conferă în alt mod o influență hotărâtoare asupra conducerii afacerilor operatorului aerian;

Convenția de la Chicago - Convenția privind aviația civilă internațională și anexele la aceasta, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944;

coordonator – persoană fizică sau juridică responsabilă pentru alocarea și monitorizarea folosirii sloturilor orare pe un aeroport coordonat, în conformitate cu condițiile și modul de alocare a sloturilor orare aprobate de Guvern;

CORSIA – schema de reducere și compensare a emisiilor de gaze cu efect de seră, aprobată prin Standardele internaționale și practicile recomandate din Anexa 16 Protecția mediului, volumul IV, la Convenția de la Chicago;

declarație - orice declarație scrisă întocmită în conformitate cu prezentul cod pe răspunderea exclusivă a unei persoane fizice sau juridice căreia i se aplică prezentul cod, prin care se confirmă faptul că sunt îndeplinite cerințele aplicabile ale prezentului cod și ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia referitoare la o persoană fizică sau juridică, un produs, o piesă, un echipament neinstalat, un echipament pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, un echipament de aerodrom cu impact asupra siguranței, un sistem ATM/ANS, o componentă ATM/ANS sau un echipament de pregătire sintetică pentru zbor;

directivă de navigabilitate – cerință scrisă, obligatorie, emisă sau validată de AAC pentru operatorii de aeronave de un model/tip determinat, prin care se informează despre existența unor condiții care interferează navigabilitatea continuă a aeronavei, a motorului, a sistemelor, a părților componente sau a altor echipamente aeronautice și care trebuie să fie înlăturate sub condiția pierderii navigabilității;

directivă de siguranță aeronautică – act normativ emis de AAC pentru agenții aeronautici și personalul aeronautic, în scopul prevenirii și/sau înlăturării neîntârziată a unui risc inacceptabil, iminent și direct pentru siguranța zborurilor sau în scopul transpunerii normelor de siguranță aplicabile;

directivă operațională – act normativ emis de AAC pentru agenții aeronautici, prin care se realizează implementarea reglementărilor aeronautice civile și a standardelor operaționale sau aplicarea normelor ce țin de operațiuni de zbor ori de altă activitate operațională și/sau prin care se interzic ori se limitează anumite operațiuni de zbor sau se stabilesc unele condiții impuse în interesul siguranței zborurilor;

dispecer operațiuni de zbor – persoană desemnată de operator să efectueze controlul și supravegherea operațiunilor de zbor, calificată corespunzător, care sprijină, informează și/sau asistă pilotul comandant în desfășurarea în condiții de siguranță a zborului;

drept de trafic - dreptul de a opera un serviciu aerian pe o rută aeriană care deservește două sau mai multe aeroporturi;

echipament de aerodrom cu impact asupra siguranței – orice instrument, echipament, mecanism, aparat, dispozitiv auxiliar, software sau accesoriu care este utilizat sau este destinat să fie utilizat pentru a contribui la operarea în siguranță a aeronavelor pe un aerodrom;

echipament de pregătire sintetică pentru zbor - orice tip de echipament în care condițiile de zbor sunt simulate la sol, inclusiv simulatoarele de zbor, echipamentele de pregătire pentru zbor, echipamentele de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație și echipamentele de pregătire instrumentală de bază;

echipament neinstalat - orice instrument, echipament, mecanism, aparat, dispozitiv auxiliar, software sau accesoriu care este transportat la bordul unei aeronave de către operatorul aeronavei, care nu este o piesă și care este utilizat sau este destinat să fie utilizat la operarea sau controlarea unei aeronave, care ajută la supraviețuirea ocupanților, sau care ar putea avea un impact asupra operării în siguranță a aeronavei;

echipament pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord - orice instrument, echipament, mecanism, aparat, dispozitiv auxiliar, software sau accesoriu necesar pentru operarea în siguranță a unei aeronave fără pilot la bord, care nu constituie o piesă și care nu este transportat la bordul respectivei aeronave fără pilot la bord;

entitate calificată - o persoană fizică sau juridică care poate fi însărcinată de AAC cu anumite sarcini de certificare sau de supraveghere în temeiul prezentului cod, sub controlul și responsabilitatea AAC;

expertiză – examinare și analiză a documentelor, efectuate de către AAC pentru stabilirea corespunderii condițiilor aplicabile de formă și conținut;

eveniment de aviație - orice circumstanță legată de siguranță care pune în pericol sau care, dacă nu este remediată sau abordată, ar putea pune în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau orice altă persoană și include, în special, accidentele și incidentele grave;

facilități - totalitatea serviciilor și baza materială asociată acestora, asigurate pe un aerodrom în legătură cu intrarea și ieșirea aeronavelor, persoanelor, bagajelor, mărfurilor și altele asemenea, în traficul aerian intern și internațional;

forță majoră - eveniment extern, imprevizibil și inevitabil care generează imposibilitatea temporară sau definitivă de executare a unui zbor în condiții de siguranță;

heliport – aerodrom sau suprafață definită pe o structură, utilizată total sau parțial în scopul aterizării, decolării și mișcării pe suprafață a elicopterelor;

incident – eveniment, altul decât accidentul, legat de utilizarea unei aeronave, care afectează sau ar putea afecta siguranța operării acesteia;

indicator de performanță a siguranței - un parametru utilizat pentru monitorizarea și evaluarea performanței siguranței;

informație aeronautică – informație referitoare la siguranța zborurilor, la navigația aeriană, la alte chestiuni de ordin tehnic, administrativ sau juridic;

inspector aeronautic – persoană fizică care are o calificare corespunzătoare, confirmată prin documentele respective, împuternicită de AAC să efectueze inspecții aeronautice;

inspecție aeronautică – acțiuni de verificare a persoanelor fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile, a aeronavelor sau a componentelor lor, în vederea stabilirii corespunderii acestora cu cerințele și standardele naționale și internaționale în domeniu;

inspecție inopinată – inspecție care nu este inclusă în planul anual al inspecțiilor și care se efectuează pentru a verifica respectarea cerințelor stabilite de legislație;

inspecție la platformă – inspectarea aeronavei, a calificărilor echipajului de zbor și de cabină și a documentelor de zbor pentru verificarea conformității cu cerințele aplicabile;

investigații - totalitatea acțiunilor întreprinse de către AAC, ce constau în analiza continuă și sistematică a informațiilor obținute în cadrul expertizelor, controalelor sau inspecțiilor aeronautice;

licență de operare - o autorizare acordată unui operator aerian de către autoritatea competentă pentru acordarea licențelor, prin care se permite respectivului operator aerian să furnizeze servicii aeriene, astfel cum se precizează în licența de operare;

management al traficului aerian (ATM) – ansamblu al funcțiilor de la bordul aeronavelor și de la sol (serviciile de trafic aerian, managementul spațiului aerian și managementul fluxurilor de trafic aerian) necesare pentru a asigura mișcarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare;

management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană (ATM/ANS) – managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană, astfel cum sunt definite în actele normative, care cuprind toate elementele următoare: funcțiile și serviciile de management al traficului aerian, serviciile de navigație aeriană, proiectarea procedurilor de zbor și serviciile care constau în generarea și prelucrarea de date, precum și în formatarea și furnizarea de date către traficul aerian general în scopul navigației aeriene;

masă maximă la decolare (Maximum Take-off Mass, MTOM) – greutatea aeronavei indicată în certificatul de navigabilitate al aeronavei sau în alt document care conține datele respective;

materiale de îndrumare – materiale, fără caracter obligatoriu, emise de AAC, care ajută ilustrarea semnificației unei cerințe sau specificații și care sunt utilizate în sprijinul

interpretării prezentului cod, a normelor sale de aplicare și a mijloacelor acceptabile de punere în conformitate;

mărfuri – bunuri materiale transportate la bordul aeronavei, cu excepția poștei, a proviziilor de bord și a bagajelor însoțite sau a bagajelor expediate greșit;

mijloace acceptabile de punere în conformitate – recomandări emise de către AAC, care au scopul de a ilustra esența conformării cu prevederile normative, reglementările aeronautice civile, cerințele tehnice, specificațiile de certificare. Odată implementate de agenții aeronautici, AAC conferă prezumția de conformitate;

misiiune - activitatea unui membru al echipajului din momentul în care acesta intră în serviciu, după o perioadă de odihnă corespunzătoare, dar înaintea începerii unui zbor sau a unei serii de zboruri, până în momentul în care acel membru al echipajului iese din serviciu după încheierea celui zbor sau a seriei de zboruri;

operare comercială – operare a unei aeronave, contra cost sau în schimbul altor valori, la dispoziția publicului sau, când nu este la dispoziția publicului, în baza unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând niciun control asupra operatorului;

operare în câmp vizual direct - operațiune de zbor cu o aeronavă fără pilot la bord în condiții meteorologice adecvate, pe durata căreia persoana care controlează aeronava de la distanță menține contactul vizual direct cu aceasta, fără alt ajutor, astfel încât zborul în cauză să se desfășoare în condiții de siguranță, să rămână clar definit față de alt trafic și față de obstacole naturale sau artificiale și să poată fi evitată o eventuală coliziune;

operator – persoană fizică sau juridică care operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave ori a unuia sau mai multor aerodromuri/heliporturi;

operator aerian (operator de aeronave) - orice persoană fizică sau juridică care operează sau își propune să opereze una sau mai multe aeronave;

operator al aeronavei - persoană fizică sau entitate cu sau fără personalitate juridică, care efectuează operațiuni aeriene cu o aeronavă civilă, al cărei certificat și licență stau la baza efectuării operațiunii respective, sau în cazul în care, conform reglementărilor specifice aplicabile, astfel de documente nu sunt necesare, pilotul comandant al aeronavei sau, pentru aeronavele fără pilot la bord, persoana care a programat zborul sau asigură controlul de la distanță al acesteia;

operator de aerodrom/heliport - orice persoană fizică sau juridică care operează sau își propune să opereze unul sau mai multe aerodromuri/heliporturi;

operațiune specializată - orice operațiune, alta decât o operațiune de transport aerian comercial, în cadrul căreia aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană, zboruri de verificare a întreținerii;

operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat - orice operațiune comercială specializată cu aeronave, desfășurată într-o zonă unde siguranța părților terțe aflate la sol ar putea fi pusă în pericol în cazul unei situații de urgență, sau, conform prevederilor autorității competente din locul în care se desfășoară operațiunea, orice operațiune comercială specializată cu aeronave care, din cauza caracterului său specific și a condițiilor locale în care se desfășoară, prezintă un risc ridicat, în special pentru părțile terțe aflate la sol;

performanța siguranței - realizările în materie de siguranță ale Republicii Moldova sau ale unei organizații, definite prin țintele și indicatorii săi de performanță a siguranței;

personal aeronautic – persoane fizice cu un grad satisfăcător de sănătate, având o pregătire specială, confirmată printr-o licență corespunzătoare, implicate în realizarea activităților aeronautice civile;

pieșe și echipamente – orice instrumente, echipamente, mecanisme, pieșe, aparate, dispozitive auxiliare, programe software sau accesorii, inclusiv echipamente de comunicații, care se utilizează sau sunt destinate utilizării în operarea sau comanda unei aeronave în zbor. Noțiunea include și părți ale unui corp de aeronavă, ale unui motor sau ale unei elice, precum și echipamentul utilizat în manevrarea aeronavei de la sol;

pieșă - orice element al unui produs, astfel cum este definit în proiectul de tip al produsului respectiv;

pilot la distanță - persoană fizică ce răspunde de desfășurarea în siguranță a zborului unei aeronave fără pilot la bord prin operarea comenzilor de zbor ale acesteia, fie manual, fie, atunci când aeronava fără pilot la bord zboară în mod automat, prin monitorizarea traiectoriei sale, având posibilitatea de a interveni și de a schimba traiectoria în orice moment;

plan de afaceri - descriere detaliată a activităților comerciale pe care intenționează să le desfășoare transportatorul aerian în perioada în cauză, în special în ceea ce privește evoluția preconizată a pieței și investițiile care urmează să fie realizate, inclusiv implicațiile financiare și economice ale acestor activități;

plan de zbor – informație specială referitoare la zborul preconizat sau la o porțiune a acestuia, prezentată organelor serviciilor de trafic aerian;

planificare acustică – controlare a zgomotului viitor prin măsuri planificate, cum ar fi amenajarea teritoriului, ingineria sistemelor de gestionare a traficului, planificarea circulației, reducerea zgomotului prin măsuri de izolare acustică și controlul surselor de zgomot;

platformă – zonă definită pe un aerodrom care este destinată aeronavelor în scopul îmbarcării sau debarcării pasagerilor, al încărcării sau descărcării bagajelor, poștei sau mărfurilor, al alimentării cu combustibil, al staționării sau al întreținerii;

prescripție inspectorială aeronautică – dispoziție cu caracter individual, emisă de către inspectorul aeronautic în urma efectuării inspecției aeronautice, în care sunt stabilite încălcările cerințelor și ale standardelor aplicabile de către o persoană fizică sau juridică supusă inspecției aeronautice, precum și termenele de înlăturare a acestor încălcări;

privilegii – drepturi sau împuterniciri acordate deținătorului unui certificat;

produs – o aeronavă, un motor sau o elice;

regiune de informare a zborurilor - FIR Chișinău - zonă de spațiu aerian de dimensiuni definite în care Republica Moldova are obligația furnizării serviciilor de informare a zborurilor și de alarmare;

reglementări aeronautice civile – act tehnico-normativ, aprobat de către MIDR în scopul aplicării cadrului normativ național și al implementării reglementărilor internaționale, care conține norme specifice, standarde, cerințe și proceduri și este executoriu pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile;

securitate aeronautică – complex de măsuri, resurse umane și materiale prevăzute pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită;

sediul principal - locul în care se află sediul central sau sediul social al unui operator aerian, în statul în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional ale operatorului aerian, inclusiv gestionarea menținerii navigabilității;

servicii aeroportuare – servicii puse la dispoziția operatorului aerian legate de aterizarea, decolarea, iluminarea, gararea, securizarea aeronavelor, precum și servicii aferente deservirii pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei;

serviciu aerian - un zbor sau o serie de zboruri pentru transportul de pasageri, bagaje, marfă și/sau poștă, în schimbul unei remunerații și/sau sub formă de închiriere;

serviciu aerian regulat (curse regulate, zboruri regulate) - o serie de zboruri care prezintă toate caracteristicile următoare:

- a) la fiecare zbor sunt puse la dispoziția publicului, pentru achiziționare individuală (fie direct de la transportatorul aerian, fie de la agenții săi autorizați), locuri și/sau capacitate de transport de marfă și/sau poștă;
- b) este operat astfel încât să deservească traficul între aceleași două sau mai multe aeroporturi:
 - fie conform unui orar publicat; sau
 - cu o astfel de regularitate sau frecvență a zborurilor încât să constituie o serie sistematică evidentă;

serviciu de deservire la sol (handling) - orice serviciu furnizat pe aerodromuri necesar pentru aterizarea și decolarea aeronavelor pe/de pe aerodrom și/sau pentru deservirea transporturilor aeriene, care cuprinde activitățile cu impact asupra siguranței în domeniul supravegherii la sol, al dispeceratului de zbor și al controlului încărcăturii, al handlingului pasagerilor, al handlingului bagajelor, al handlingului mărfurilor și al poștei, al handlingului aeronavelor pe platformă, al serviciilor pentru aeronave, al handlingului combustibilului și lubrifianților și al încărcării produselor pentru catering, inclusiv în cazul în care operatorii de aeronave realizează pe cont propriu respectivele servicii de handling la sol (*self-handling*);

serviciu de gestionare a platformei (apron management services, AMS) - serviciu furnizat pentru a administra activitățile și mișcarea aeronavelor și a vehiculelor pe o platformă;

serviciu de informare privind zborurile - serviciu furnizat în scopul de a oferi consiliere și informații utile pentru desfășurarea sigură și eficientă a zborurilor;

servicii de navigație aeriană (ANS) – servicii de trafic aerian, servicii de comunicație, navigație și supraveghere, servicii meteorologice pentru navigația aeriană și servicii de informații aeronautice;

servicii de trafic aerian (ATS) – servicii de informare cu privire la zbor, servicii de alertare, servicii de consultanță în domeniul traficului aerian și servicii de control al traficului aerian (servicii de control zonal, de abordare și de aerodrom);

serviciu de control al traficului aerian (ATC) – serviciu furnizat pentru:

- a) a împiedica coliziunile:

- dintre aeronave; și
- în zona de manevră, între aeronave și obstacole; și

- b) a accelera și a menține un flux ordonat al traficului aerian;

servitute aeronautică – condiții, restricții, obligații impuse de reglementările naționale și/sau internaționale în interesul siguranței zborului;

siguranță - starea în care riscurile asociate activităților aeronautice, în legătură directă cu operarea aeronavelor sau în sprijinul operării aeronavelor, sunt reduse și controlate la un nivel acceptabil;

sistem ATM/ANS - agregarea componentelor aeriene și de la sol, precum și echipamentul spațial, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate etapele de zbor;

sistem de management al siguranței – abordare sistemică pentru managementul siguranței, inclusiv al structurilor organizaționale necesare, al responsabilităților, al politicilor și al procedurilor;

slot/orar – oră fixată de sosire sau de plecare disponibilă sau alocată deplasării unei aeronave la o dată precisă într-un aeroport coordonat;

spațiu aerian național – spațiu aerian de deasupra teritoriului Republicii Moldova;

specificatii de certificare – standarde tehnice aprobate de AAC în scopul implementării prezentului cod și documentelor tehnice subordonate și utilizate de către agentul aeronautic în procesul de certificare;

standarde internaționale și practici recomandate (Standards and Recommended practices - SARPs) - standardele internaționale și practicile recomandate adoptate de OACI în conformitate cu articolul 37 din Convenția de la Chicago;

supraveghere continuă – totalitatea acțiunilor întreprinse de către AAC după acordarea certificatului/autorizației/licenței sau înregistrarea declarației, ce constau în analiza continuă și sistematică a informațiilor obținute în cadrul expertizelor, controalelor sau inspecțiilor aeronautice, pentru a verifica, în mod continuu, dacă cerințele prezentului cod și ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, pe baza cărora s-a eliberat un certificat/o autorizație/o licență sau în privința cărora s-a întocmit o declarație, continuă să fie respectate, precum și pentru a lua măsurile de siguranță necesare;

tarife pentru transportul aerian de pasageri - prețurile care trebuie plătite transportatorilor aerieni sau agenților acestora sau altor vânzători de bilete pentru transportul pasagerilor prin intermediul serviciilor aeriene, precum și condițiile în care se aplică aceste prețuri, inclusiv remunerarea și condițiile oferite agențiilor și alte servicii auxiliare;

tarife pentru transportul aerian de marfă - prețurile care trebuie plătite pentru transportul de marfă și condițiile în care se aplică aceste prețuri, inclusiv remunerarea și condițiile oferite agențiilor și alte servicii auxiliare;

teren de zbor – orice suprafață terestră (acvatică) sau a unei construcții, alta decât un aerodrom/heliport certificat, utilizată de către operatorul aeronavei sub responsabilitatea sa și cu acordul proprietarului terenului, utilizată cu o regularitate pentru decolare și/sau aterizare în cadrul operațiunilor aeriene civile specializate și/sau necomerciale, după regulile de zbor la vedere cu aeronavele cu MTOM mai mică de 5 700 kg;

trafic aerian general - toate mișcările aeronavelor civile și de stat efectuate în conformitate cu procedurile OACI;

transport aerian comercial - operarea unei aeronave pentru transportul de pasageri, mărfuri sau poștă contra unei remunerații sau a altor contraprestații;

transportator aerian – un operator aerian certificat cu o licență de operare valabilă sau echivalentul acesteia, care efectuează operațiuni de transport aerian comercial;

țintă de performanță a siguranței - obiectiv planificat sau vizat pentru respectarea indicatorilor de performanță a siguranței pe o anumită perioadă de timp;

utilizatori ai spațiului aerian – operatori de aeronave exploatate în traficul aerian general;

zbor - o plecare de la un aeroport determinat spre un aeroport de destinație determinat;

zbor de căutare-salvare - zbor efectuat cu o aeronavă civilă sau de stat, coordonat de o structură cu atribuții de coordonare a operațiunilor de salvare, efectuat ca răspuns la solicitările de localizare și, după caz, recuperare, asigurare a primului ajutor medical sau de altă natură și transport într-o zonă de siguranță a persoanelor aflate în pericol, posibil pericol sau dispărute;

zbor intern - orice zbor efectuat în întregime doar în limitele spațiului aerian național;

zbor internațional - orice zbor în cadrul căruia o aeronavă intră sau iese în/din spațiul aerian național;

zbor local, care nu necesită licență de operare - un zbor care nu implică transportul de pasageri, poștă și/sau marfă între diferite aeroporturi sau alte puncte de aterizare autorizate, efectuat în întregime în limitele spațiului aerian național;

zbor umanitar - zbor efectuat cu o aeronavă de stat sau civilă, la solicitarea unei autorități sau instituții publice, în scopul transportului ajutoarelor umanitare de urgență, precum și al transportului specializat de intervenție sau evacuarea din motive de securitate;

zonă interzisă – spațiu aerian de dimensiuni stabilite în care zborul aeronavelor este interzis;

zonă cu restricții – spațiu aerian de dimensiuni stabilite în care zborul aeronavelor este limitat de anumite condiții;

zonă supusă servituții aeronautice – zonă aferentă aerodromului și echipamentelor serviciilor de navigație aeriană aflată sub incidența servituții aeronautice.

zone dens populate - zone situate în localități urbane sau rurale destinate ansamblurilor rezidențiale, activităților comerciale sau activităților recreaționale în aer liber.

Articolul 4. Principii pentru măsuri adoptate în temeiul prezentului cod

(1) La adoptarea de măsuri în temeiul prezentului cod, Guvernul, MIDR, AAC și alte autorități naționale competente se asigură că aceste măsuri:

- a) reflectă stadiul actual al tehnologiei și bunele practici din domeniul aviației și țin seama de experiența acumulată la nivel mondial în aviație, precum și de progresele științifice și tehnice din domeniile respective;
- b) se bazează pe cele mai bune elemente de probă și analize disponibile;
- c) permit o reacție rapidă față de cauzele dovedite ale accidentelor, incidentelor grave și breșelor de securitate intenționate;
- d) țin seama de interdependențele dintre diferitele domenii ale siguranței aviației, precum și de cele dintre siguranța aviației, securitatea cibernetică, protecție a drepturilor consumatorilor și alte domenii tehnice ale reglementării sectorului aviației;
- e) atunci când este posibil, prevăd cerințe și proceduri într-un mod care se bazează pe performanțe și care se concentrează asupra obiectivelor ce trebuie atinse, permițând în același timp diferite mijloace de îndeplinire a respectivelor obiective bazate pe performanțe;
- f) iau măsuri fără caracter obligatoriu, inclusiv acțiuni de promovare a siguranței, atunci când este posibil;

- g) iau în considerare drepturile și obligațiile internaționale ale Republicii Moldova în domeniul aviației civile, inclusiv pe cele care decurg din Convenția de la Chicago.

(2) Măsurile luate în temeiul prezentului cod corespund și sunt proporționale cu natura și cu riscurile fiecărei activități specifice pe care o vizează. La pregătirea și adoptarea unor astfel de măsuri, Guvernul, MIDR, AAC și alte entități implicate iau în considerare următoarele aspecte, în funcție de activitatea în cauză:

- a) dacă sunt transportate la bord alte persoane decât echipajul de zbor și, în special, dacă operațiunea este deschisă publicului;
- b) în ce măsură activitatea ar putea pune în pericol părți terțe sau bunuri materiale de la sol;
- c) complexitatea, performanțele și caracteristicile operaționale ale aeronavei implicate;
- d) scopul zborului, tipul aeronavei și tipul de spațiu aerian utilizat;
- e) tipul, amploarea și complexitatea operațiunii sau a activității, inclusiv, după caz, volumul și tipul de trafic gestionat de organizația sau persoana responsabilă;
- f) măsura în care persoanele care intră sub incidența riscurilor implicate de operațiune pot să evalueze și să controleze respectivele riscuri;
- g) rezultatele activităților anterioare de certificare și de supraveghere.

Articolul 5. Suveranitatea asupra spațiului aerian

Aplicarea prezentului cod se face fără a aduce atingere suveranității depline și exclusive asupra spațiului aerian național, precum și reglementărilor specifice apărării, ordinii publice și securității naționale.

Articolul 6. Spațiul aerian național

(1) Spațiul aerian național reprezintă coloana de aer situată deasupra teritoriului de suveranitate al Republicii Moldova, până la limita inferioară a spațiului extraatmosferic.

(2) În spațiul aerian național se pot desfășura:

- a) trafic aerian general;
- b) trafic aerian operațional;
- c) activități civile sau militare legate de utilizarea spațiului aerian.

(3) Spațiul aerian național cuprinde:

a) spațiul de trafic aerian ce reprezintă porțiunea din spațiul aerian național unde se permite activitatea aeronautică;

b) zonele rezervate ce reprezintă porțiunile din spațiul aerian național destinate unor activități aeronautice militare, activităților aeronautice de școală, de sport aeronautic, de încercare și de omologare a aeronavelor, de natură utilitară și altele similare, precum și altor activități stabilite prin reglementări specifice;

c) zonele reglementate constituite din zone periculoase, zone cu restricții sau zone interzise, precum și căile aeriene condiționale și zonele de activitate comună în zona de frontieră de stat.

(4) Clasificarea spațiului aerian național din punct de vedere al asigurării serviciilor de trafic aerian se stabilește în conformitate cu standardele elaborate de organizațiile internaționale de aviație civilă la care Republica Moldova este parte.

(5) Pe timp de pace, AAC, împreună cu Ministerul Apărării, prin intermediul Comisiei Interdepartamentale pentru Managementul Spațiului Aerian, organizează și efectuează managementul spațiului aerian național, precum și stabilește principiile și regulile de utilizare a acestuia pentru activitățile aeronautice civile sau militare, după caz.

(6) AAC sau Ministerul Apărării poate restricționa sau interzice temporar desfășurarea traficului aerian general într-o porțiune ori în întreg spațiul aerian național din motive ce ar amenința capacitatea de apărare, ordinea publică și securitatea națională, conform atribuțiilor ce le revin.

(7) Cerințele pentru autorizarea zborurilor în spațiul aerian național se aprobă de Guvern.

(8) Spațiul aerian național poate fi integrat din punctul de vedere al furnizării serviciilor de navigație aeriană în unul sau mai multe blocuri funcționale de spațiu aerian stabilite prin tratate încheiate de Republica Moldova cu alte state, în baza reglementărilor specifice aplicabile.

(9) Modul de acțiune împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spațiul aerian al Republicii Moldova este stabilit de Legea nr.143/2012 privind controlul spațiului aerian.

(10) Aeronavele de stat care operează într-o porțiune de spațiu aerian aflată sub controlul serviciilor de trafic aerian civile trebuie să opereze ca trafic aerian general. Guvernul aprobă reglementări pentru aeronavele de stat, care asigură siguranța zborurilor aeronavelor civile.

(11) Orice activitate care nu intră în categoria activităților aeronautice civile, având drept efect ajungerea în spațiul aerian a diverselor corpuri materiale care pot constitui un pericol pentru siguranța zborurilor aeronavelor, poate fi efectuată numai cu condiția coordonării prealabile cu AAC.

(12) Este interzisă lansarea în aer a obiectelor în zonele supuse servituților aeronautice sau utilizarea unor dispozitive de iluminare îndreptate spre aeronavă, cabina piloților în orice fază a zborului, precum și alte acțiuni similare ce prezintă pericol pentru siguranța zborurilor.

Capitolul II

MANAGEMENTUL SIGURANȚEI AVIAȚIEI

Articolul 7. Programul național de siguranță a aviației civile

(1) Programul național de siguranță a aviației civile (PNSAC) este un document care descrie funcționarea sistemului național de siguranță a aviației civile, cuprinzând normele, activitățile și procesele utilizate pentru a gestiona siguranța aviației civile în Republica Moldova în conformitate cu prezentul cod.

(2) Programul național de siguranță a aviației civile cuprinde cel puțin elementele legate de responsabilitățile naționale privind managementul siguranței, descrise în standardele internaționale și practicile recomandate.

(3) Programul național de siguranță a aviației civile specifică, ținând seama de obiectivele prevăzute la articolul 1 și de nivelul de performanță a siguranței menționat la articolul 8 alineatul (4), nivelul de performanță a siguranței care trebuie atins la nivel național în ceea ce privește activitățile de aviație aflate sub responsabilitatea Republicii Moldova. Programul național de siguranță a aviației civile se actualizează în funcție de necesități (se menține în stare actuală), având la bază o strategie proactivă de îmbunătățire continuă a performanțelor de siguranță în aviația civilă.

(4) Programul național de siguranță a aviației civile descrie procesul de elaborare, adoptare, actualizare și punere în aplicare a Planului național de siguranță a aviației civile menționat la articolul 8, care implică părțile interesate relevante.

(5) Programul național de siguranță a aviației civile este proporțional cu amploarea și complexitatea activităților de aviație aflate sub responsabilitatea Republicii Moldova și este în concordanță cu Planul de siguranță a aviației global, european și regional.

(6) Programul național de siguranță a aviației civile se elaborează de către AAC, în consultare cu părțile interesate relevante, se promovează de către MIDR și se aprobă de către Guvern.

Articolul 8. Planul național de siguranță a aviației civile

(1) Programul național de siguranță a aviației civile este însoțit de un plan național de siguranță a aviației civile. Planul național de siguranță a aviației civile, în baza unei evaluări a informațiilor de siguranță relevante, identifică principalele riscuri în materie de siguranță care afectează sistemul național de siguranță a aviației civile și stabilește măsurile necesare pentru a reduce respectivele riscuri.

(2) În colaborare cu părțile interesate relevante, AAC documentează riscurile în materie de siguranță menționate la alineatul (1) într-un portofoliu special de riscuri în materie de siguranță și monitorizează punerea în aplicare a acțiunilor de reducere aferente de către părțile în cauză, inclusiv, dacă este cazul, prin stabilirea unor indicatori de performanță a siguranței.

(3) Planul național de siguranță a aviației civile include riscurile și acțiunile identificate în Planul pentru siguranța aviației global, european și regional și care sunt relevante pentru Republica Moldova.

(4) Planul național de siguranță a aviației civile precizează, ținând cont de obiectivele prevăzute la articolul 1, nivelul de performanță a siguranței la nivelul Republicii Moldova. Toate părțile interesate relevante urmăresc împreună să atingă respectivul nivel de performanță a siguranței.

(5) Modalitatea de elaborare, coordonare și aprobare a Planului național de siguranță a aviației civile se aprobă de către Guvern.

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

(1) Pentru gestionarea siguranței tuturor serviciilor furnizate, a pericolelor și a riscurilor de siguranță aferente activităților desfășurate, agenții aeronautici au obligația de a stabili, de a

implementa și de a menține un sistem de management al siguranței la nivel de entitate, în funcție de volumul, natura și complexitatea activităților certificate de AAC.

(2) Sistemul de management al siguranței include cel puțin:

- a) un proces de identificare a pericolelor de siguranță actuale și potențiale, precum și de evaluare a riscurilor aferente;
- b) un proces de stabilire și implementare a acțiunilor de remediere în scopul de a menține un nivel acceptabil de siguranță;
- c) un proces de monitorizare continuă și evaluare regulată a eficienței activităților de management al siguranței;
- d) un proces corespunzător de colectare, analiză, protecție și diseminare a informației referitoare la siguranța aviației;
- e) un proces de pregătire și perfecționare a personalului pentru dobândirea și menținerea competențelor și abilităților necesare îndeplinirii atribuțiilor funcționale în cadrul sistemului de management al siguranței.

(3) Agenții aeronautici și conducătorii responsabili nominalizați în cadrul acestora sunt responsabili pentru asigurarea siguranței aviației civile și respectarea prevederilor actelor normative aplicabile în partea obligațiilor și cerințelor ce le revin.

Capitolul III

CERINȚE DE FOND

Secțiunea I

Naționalitatea și înmatricularea aeronavelor

Articolul 10. Înmatricularea aeronavelor

(1) Registrul aerian al Republicii Moldova este documentul administrativ în care sunt înmatriculate aeronavele civile aflate în proprietatea sau, în baza unor clauze contractuale prevăzute de legislația civilă aplicabilă, în posesia și folosința persoanelor fizice sau juridice din Republica Moldova.

(2) O aeronavă civilă poate fi înmatriculată în Registrul aerian al Republicii Moldova numai dacă:

- a) nu este înmatriculată în alt stat;
- b) se află în proprietate sau, în baza unor clauze contractuale prevăzute de legislația civilă, în posesie și folosință a persoanelor fizice sau juridice din Republica Moldova;
- c) posedă un certificat de tip valid emis, acceptat, recunoscut sau validat de EASA sau un certificat de tip sau alt document echivalent valabil emis, acceptat, recunoscut sau validat de AAC;
- d) întrunește cerințele privind protecția mediului, adică privind nivelul de zgomot și de emisii toxice, dacă pentru tipul de aeronavă a cărei înmatriculare se solicită certificarea respectivă este obligatorie;
- e) corespunde cerințelor de navigabilitate aplicabile;
- f) nu există interdicții stabilite în temeiul tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.

(3) Prin înmatricularea în Registrul aerian al Republicii Moldova, aeronava dobândește naționalitatea Republicii Moldova.

(4) O aeronavă înmatriculată în Republica Moldova nu poate fi înmatriculată simultan și în alt stat. O aeronavă înmatriculată în alt stat nu poate fi înmatriculată simultan și în Republica Moldova.

(5) Înmatricularea aeronavei în Registrul aerian se efectuează prin introducerea înscrisurilor corespunzătoare în Registrul aerian. Înmatricularea aeronavei în Registrul aerian se confirmă prin emiterea Certificatului de înmatriculare.

(6) Aeronavei civile care se înmatriculează în Registrul aerian se atribuie de AAC însemnul de naționalitate, constituit din grupul de litere "ER" repartizat Republicii Moldova de Uniunea Internațională a Telecomunicațiilor, și însemnul de înmatriculare, precum și adresa aeronavei și codurile (inclusiv codului hexadecimal ELT (*Emergency Locator Transmitter* -ELT) după caz.

(7) Inscripționarea însemnului de naționalitate și de înmatriculare pe aeronavă se efectuează în conformitate cu procedurile și instrucțiunile aprobate de AAC. Drapelul de Stat al Republicii Moldova se inscripționează pe aeronavă în continuarea însemnelor de naționalitate și de înmatriculare, în conformitate cu prevederile Legii nr. 217/2010 privind Drapelul de Stat al Republicii Moldova.

(8) Zborul aeronavelor fără însemnele de naționalitate și de înmatriculare, inscripționate în modul corespunzător pe aeronava înmatriculată în Republica Moldova, este interzis.

(9) Înmatricularea unei aeronave în Registrul aerian al Republicii Moldova și certificatul de înmatriculare nu constituie dovada deținerii legale sau a proprietății asupra aeronavei în nici o acțiune juridică în care deținerea sau proprietatea aeronavei respective este în litigiu.

(10) Actele de proprietate sau de transmitere a proprietății, de constituire de gaj sau a altor drepturi reale care privesc o aeronavă civilă sunt reglementate de legislația națională și se înscriu în Registrul aerian al Republicii Moldova.

(11) În cazul solicitării înmatriculării în Registrul aerian al Republicii Moldova a unui nou tip de aeronavă, costurile legate de instruirea personalului AAC vor fi suportate de către solicitant. La înmatricularea ulterioară a aeronavelor de același tip în Registrul aerian al Republicii Moldova, solicitanții vor compensa solidar costurile pentru instruirea personalului AAC.

(12) În scopul supravegherii asigurării siguranței zborurilor, deținătorul aeronavei civile înmatriculate în Registrul aerian este obligat să depună către AAC informația privind poziționarea aeronavei și starea ei de navigabilitate, cu periodicitatea și în formatul stabilit de AAC.

(13) O aeronavă se radiază din Registrul aerian al Republicii Moldova în cazul în care:

- a) aeronava este transferată către autoritățile militare, vamale, polițienești, de căutare și salvare, de stingere a incendiilor, de control la frontiere sau alte servicii similare;
- b) aeronava a fost distrusă și nu poate fi restabilită;
- c) aeronava este declarată dispărută;
- d) aeronava este scoasă din folosință sau casată;
- e) deținătorul aeronavei (titular al certificatului de înmatriculare), cu acordul proprietarului aeronavei, a depus o cerere de radiere a aeronavei;

f) proprietarul aeronavei, cu notificarea deținătorului aeronavei, a depus o cerere de radiere a aeronavei;

g) aeronava nu mai corespunde cerințelor pentru a se afla în Registrul aerian prevăzute la alin. (2) lit. b)-f);

h) există o decizie de radiere, adoptată în baza recomandării Comisiei, formate de AAC;

i) lipsește certificatul de navigabilitate o perioadă mai mare de 3 luni consecutive, cu excepția cazului în care aeronava este în proces de reparație și se află la producător sau la o altă întreprindere autorizată în modul corespunzător, dacă perioada nu depășește 2 ani consecutivi;

j) radierea este impusă de acordul internațional aplicabil pentru Republica Moldova;

k) creditorul a depus o cerere de radiere a aeronavei, în măsura în care debitorul a convenit în acest sens, în condițiile Convenției privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile, întocmită la Cape Town la 16 noiembrie 2001, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 59/2015 și a Protocolului privind aspecte specifice ale echipamentelor aeronautice la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 264/2017.

(14) Radierea aeronavei din Registrul aerian se efectuează prin inserarea unei note speciale și nu reprezintă excluderea fizică a datelor despre aeronavă din Registrul aerian.

(15) După radierea aeronavei din Registrul aerian deținătorul aeronavei este obligat:

1) să restituie AAC originalul Certificatului de înmatriculare a aeronavei;

2) să restituie AAC originalele documentelor de bord ale aeronavei, emise de AAC;

3) să înlăture însemnele de naționalitate și de înmatriculare și plăcuța de identificare de pe aeronavă, să elimine de pe echipamentele de bord adresa aeronavei și codurile (inclusiv codului hexadecimal ELT) instalate.

(16) Guvernul aprobă cerințe și proceduri generale privind:

a) înmatricularea în/radierea din Registrul aerian al Republicii Moldova a aeronavelor civile;

b) eliberarea, modificarea, suspendarea sau revocarea certificatului de înmatriculare;

c) eliberarea certificatului de radiere;

d) atribuirea însemnelor de naționalitate și de înmatriculare, adresei aeronavei;

e) inscripționarea însemnelor de naționalitate și de înmatriculare;

f) ținerea Registrului aerian.

(17) Cerințele și procedurile administrative detaliate privind înmatricularea aeronavelor civile și ținerea Registrului aerian se stabilesc în reglementările aeronautice civile aprobate de către MIDR și actele cu caracter tehnic aprobate de AAC.

(18) AAC stabilește, prin reglementări specifice, categorii și/sau tipuri de aeronave fără pilot la bord sau aeronave ultraușoare care pot opera în spațiul aerian național fără să dețină un certificat de înmatriculare, în baza unui certificat de identificare sau fără un astfel de certificat.

Articolul 11. Certificatul de înmatriculare și certificatul de radiere

(1) Certificatul de înmatriculare este documentul care atestă faptul înmatriculării aeronavei în Registrul aerian și se eliberează după operarea înscrisurilor corespunzătoare în Registrul aerian.

(2) Certificatul de înmatriculare emis de AAC conține datele de identificare ale aeronavei civile, însemnul de naționalitate și de înmatriculare, datele de identificare ale deținătorului și/sau ale proprietarului.

(3) Certificatul de înmatriculare se emite fără perioadă de valabilitate.

(4) Certificatul de înmatriculare este document obligatoriu la bordul aeronavei.

(5) Prin derogare de la prevederile alin.(4), în cazul aeronavelor fără pilot, certificatul de înmatriculare trebuie să se afle în permanență la persoana care asigură controlul de la distanță al aeronavei sau programarea zborului acesteia.

(6) AAC dispune suspendarea Certificatului de înmatriculare în următoarele cazuri:

a) dacă proprietarul sau deținătorul aeronavei nu a notificat AAC privind schimbarea proprietarului sau deținătorului aeronavei, a denumirii sau adresei acestuia, încetarea acțiunii titlului de deținere, în termen de cel mult 10 zile de la data survenirii schimbărilor respective;

b) dacă deținătorul aeronavei depășește cu mai mult de 30 de zile termenul de depunere către AAC a informației privind poziționarea aeronavei și starea ei de navigabilitate.

(7) Certificatul de înmatriculare se suspendă pe perioada menținerii încălcării pentru care a fost aplicată suspendarea, dar care nu poate depăși 6 luni. Sunt interzise zborurile aeronavei a cărei Certificat de înmatriculare este suspendat.

(8) AAC dispune revocarea Certificatului de înmatriculare în următoarele cazuri:

a) titlul de proprietate sau de deținere prezentat de solicitant la înmatriculare este desființat printr-o hotărâre a instanței de judecată definitivă și irevocabilă;

b) aeronava este operată în afara teritoriului Republicii Moldova, iar deținătorul aeronavei nu poate oferi informații referitoare la poziționarea ei sau starea de navigabilitate.

c) sunt efectuate operațiuni de zbor cu o aeronavă care are Certificatul de înmatriculare suspendat;

d) la cererea proprietarului sau deținătorului aeronavei.

(9) Certificatul de radiere este documentul care atestă faptul radierii aeronavei din Registrul aerian și se eliberează după operarea înscrisurilor corespunzătoare în Registrul aerian. Certificatul de radiere emis de AAC conține datele de identificare ale aeronavei civile, însemnul de naționalitate și de înmatriculare, datele de identificare ale celui mai recent proprietar înregistrat.

Secțiunea II

Navigabilitatea și protecția mediului

Articolul 12. Cerințe esențiale privind navigabilitatea și protecția mediului

(1) Aeronavele menționate la art.2 alin.(1) pct. 2) lit.a), b) și c), altele decât aeronavele fără pilot la bord, și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora respectă cerințele esențiale de navigabilitate prevăzute în anexa nr. 2. Prin derogare de la prezentul alineat, aeronavele menționate în anexa nr.1 se conformează cerințelor de navigabilitate stabilite în reglementările aeronautice civile.

(2) În ceea ce privește zgomotul și emisiile, aeronavele menționate la art.2 alin.(1) pct. 2) lit.a), b) și c), altele decât aeronavele fără pilot la bord, și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora trebuie să respecte cerințele de protecție a mediului din volumele I-III ale Anexei 16 "Protecția mediului" la Convenția de la Chicago.

(3) Cerințele esențiale privind compatibilitatea cu mediul prevăzute în anexa nr. 3 se aplică produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate în măsura în care dispozițiile Convenției de la Chicago menționate la alineatul (2) nu cuprind cerințe de protecție a mediului.

(4) Organizațiile implicate în proiectarea, producția și întreținerea produselor menționate la articolul 2 alineatul (1) pct. 2) literele (a) și (b) respectă punctul 8 din anexa nr. 3.

Articolul 13. Proiectarea produselor

(1) Proiectul unui produs face obiectul certificării și i se eliberează un certificat de tip. Modificările proiectului respectiv fac, de asemenea, obiectul certificării și au ca urmare eliberarea unui certificat de modificări, inclusiv a unor certificate de tip suplimentare. Proiectele de reparație fac obiectul certificării și li se eliberează o aprobare.

(2) Se eliberează o aprobare referitoare la datele privind conformitatea operațională asociate unui proiect de tip. Aprobarea respectivă se include în certificatul de tip sau în certificatul de tip restrictiv menționat la articolul 20 alineatul (1) litera b), după caz.

(3) Certificatul de tip, certificatul de modificări, aprobarea proiectelor de reparație și aprobarea datelor privind conformitatea operațională se eliberează la cerere atunci când solicitantul a demonstrat că proiectul produsului respectă baza de certificare stabilită în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 21 alineatul (1) pct. 2) litera a) și b), după caz, și că proiectul produsului nu prezintă caracteristici care să îl facă incompatibil cu mediul sau să îi afecteze siguranța în operare.

(4) Certificatul de tip, certificatul de modificări, aprobarea proiectului de reparație și aprobarea datelor privind conformitatea operațională pot fi, de asemenea, eliberate fără depunerea cererii menționate, de către o organizație aprobată în conformitate cu articolul 17 căreia i s-a acordat privilegiul de a elibera astfel de certificate sau aprobări în conformitate cu actul delegat menționat la articolul 21 alineatul (1) punctul 11), în cazul în care organizația respectivă a constatat că proiectul produsului respectă condițiile stabilite la alineatul (3).

(5) Nu este necesar un certificat de tip separat pentru proiectarea motoarelor și a elicelor care au fost certificate ca parte a proiectului unei aeronave în conformitate cu prezentul articol.

Articolul 14. Proiectarea pieselor

(1) Cu excepția unor dispoziții contrare stabilite prin acte delegate menționate la articolul 21, proiectele pieselor fac obiectul certificării și li se eliberează un certificat.

(2) Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că proiectul piesei respectă baza de certificare stabilită în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 21 alineatul (1) punctul 2) litera c).

(3) Respectivul certificat poate fi, de asemenea, eliberat fără depunerea cererii menționate, de către o organizație aprobată în conformitate cu articolul 17 căreia i s-a acordat privilegiul de a elibera astfel de certificate în conformitate cu actul delegat menționat la articolul 21 alineatul (1) punctul 11), în cazul în care organizația respectivă a constatat că proiectul piesei respectă baza de certificare stabilită în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 21 alineatul (1) punctul 2) litera c).

(4) Nu este necesar un certificat separat pentru proiectele pieselor care au fost certificate ca făcând parte din proiectul unui produs în conformitate cu articolul 13.

Articolul 15. Proiectarea echipamentelor neinstalate

(1) În cazul în care actele delegate adoptate menționate la articolul 21 prevăd astfel, proiectul unui echipament neinstalat face obiectul certificării și i se eliberează un certificat.

(2) Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că proiectul echipamentului neinstalat respectă baza de certificare stabilită în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 21 alineatul (1) punctul 2) litera c).

(3) Respectivul certificat poate fi, de asemenea, eliberat fără depunerea cererii menționate, de către o organizație aprobată în conformitate cu articolul 17 căreia i s-a acordat privilegiul de a elibera certificatele respective în conformitate cu actul delegat menționat la articolul 21 alineatul (1) punctul 11), în cazul în care organizația respectivă a constatat că proiectul echipamentului neinstalat respectă baza de certificare stabilită în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 21 alineatul (1) punctul 2) litera c).

Articolul 16. Aeronavele individuale

(1) Aeronavele individuale fac obiectul certificării și li se eliberează un certificat de navigabilitate, precum și, în cazul în care actele delegate menționate la articolul 21 prevăd astfel, un certificat de zgomot. Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că aeronava este în conformitate cu proiectul certificat în conformitate cu articolul 13, precum și că aeronava poate fi operată în condiții de siguranță și compatibilitate cu mediul.

(2) Certificatele menționate la alineatul (1) rămân valabile atât timp cât aeronava și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acesteia sunt întreținute în conformitate cu actele de punere în aplicare referitoare la continuitatea navigabilității menționate la articolul 19 și atât timp cât pot fi operate în condiții de siguranță și compatibilitate cu mediul.

Articolul 17. Organizații în domeniul navigabilității

(1) Cu excepția unor dispoziții contrare stabilite prin actele delegate menționate la articolul 21, organizațiile responsabile cu proiectarea și producția de produse, piese și echipamente neinstalate fac obiectul certificării și li se eliberează o aprobare. Respectiva aprobare se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate menționate la articolul 21 pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 12. Respectiva aprobare precizează privilegiile acordate organizației și domeniul acoperit de aprobare.

(2) De asemenea, este necesară o aprobare în ceea ce privește:

- a) organizațiile responsabile cu întreținerea și managementul continuității navigabilității produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate;
- b) organizațiile implicate în pregătirea personalului responsabil cu punerea în serviciu a unui produs, a unei piese sau a unui echipament neinstalat, după executarea lucrărilor de întreținere.

(3) Alineatul (1) nu se aplică situațiilor în care, ca urmare a adoptării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 19 alineatul (1) litera b), ținând seama de obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, de natura și de riscul activității în cauză, astfel de aprobări nu sunt necesare.

(4) Aprobările menționate la alineatul (2) se eliberează la cerere, dacă solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 19 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 12.

(5) Aprobările menționate la alineatul (2) precizează privilegiile acordate organizației. Aprobările respective pot fi modificate pentru a se adăuga sau elimina privilegii, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 19 alineatul (1) litera b).

(6) Aprobările menționate la alineatul (2) pot fi limitate, suspendate sau revocate atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unei astfel de aprobări, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 19 alineatul (1) litera b).

(7) În cazul în care, ca urmare a adoptării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 19 alineatul (1) litera b), ținând seama de obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4, și, în special, de natura și de riscul activității în cauză, nu este necesară aprobarea menționată la alineatul (2), actele de punere în aplicare menționate la articolul 19 pot impune în continuare organizației în cauză să declare că dispune de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate activităților pe care le desfășoară cu respectarea actelor de punere în aplicare respective.

(8) Pentru pregătirea personalului responsabil cu punerea în serviciu a unui produs, a unei piese sau a unui echipament neinstalat, după executarea lucrărilor de întreținere trebuie să existe o programă analitică aprobată de AAC pentru fiecare tip de curs.

Articolul 18. Personalul responsabil cu punerea în serviciu

(1) Personalul responsabil cu punerea în serviciu a unui produs, a unei piese sau a unui echipament neinstalat, după executarea lucrărilor de întreținere, are obligația de a deține o licență, cu excepția situațiilor în care, ca urmare a adoptării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 19 alineatul (1) litera d), ținând seama de obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4, și, în special, de natura și de riscul activității în cauză, astfel de licențe nu sunt obligatorii.

(2) Licența respectivă se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 19 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 12.

(3) Licența menționată la alineatul (1) precizează privilegiile acordate personalului. Licența poate fi modificată pentru a se adăuga sau elimina privilegii, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 19 alineatul (1) litera d).

(4) Licența menționată la alineatul (1) poate fi limitată, suspendată sau revocată atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unei astfel de licențe, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 19 alineatul (1) litera d).

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

(1) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 12 în ceea ce privește aeronavele menționate la articolul 2 alineatul (1) punctele 1) și 2), altele decât aeronavele fără pilot la bord, precum și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, Guvernul adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții generale, iar AAC aprobă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

a) normele și procedurile pentru menținerea certificatelor menționate la articolul 16 și la articolul 20 alineatul (2) litera a);

b) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea aprobărilor menționate la articolul 17 alineatul (2), precum și privind situațiile în care astfel de aprobări nu sunt necesare;

c) normele și procedurile privind declarațiile menționate la articolul 17 alineatul (7), precum și privind situațiile în care sunt necesare astfel de declarații;

d) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea licențelor menționate la articolul 18, precum și privind situațiile în care astfel de licențe nu sunt necesare;

e) privilegiile și responsabilitățile titularilor de aprobări și licențe eliberate în temeiul articolului 17 alineatul (2) și al articolului 18, precum și ale organizațiilor care întocmesc declarații în conformitate cu articolul 17 alineatul (7);

f) normele și procedurile privind întreținerea produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate;

g) normele și procedurile pentru managementul continuității navigabilității aeronavelor;

h) cerințele de navigabilitate suplimentare pentru produsele, piesele și echipamentele neinstalate, al căror proiect a fost deja certificat, necesare pentru a sprijini continuitatea navigabilității și îmbunătățirile aduse siguranței.

(2) În vederea aplicării corespunzătoare a prevederilor prezentei secțiuni și a actelor de punere în aplicare, MIDR aprobă reglementări aeronautice civile, iar AAC aprobă specificații de certificare și alte documente tehnice subordonate necesare.

(3) Atunci când aprobă actele menționate în prezentul articol, Guvernul, MIDR și AAC asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 12, țin seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele

prevăzute în anexele 1, 6 și 8 la Convenția de la Chicago și permit să se ia măsuri imediate cu privire la cauzele constatate ale evenimentelor aeronautice.

Articolul 20. Derogări în domeniul navigabilității

(1) Prin derogare de la articolele 12-15, după caz:

a) respectarea (corespunderea) cerințelor esențiale aplicabile menționate la articolul 12 a proiectelor produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate poate fi evaluată fără eliberarea unui certificat, în cazul în care actele delegate menționate la articolul 21 alineatul (1) punctul 4) litera a) prevăd astfel. În acest caz, actele delegate menționate la articolul 21 alineatul (1) punctul 10) urmează să definească condițiile și procedurile aferente unei astfel de evaluări. Actele delegate menționate la articolul 21 alineatul (1) punctul 4) litera a) ar putea prevedea ca organizației responsabile cu proiectarea și producția produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate în cauză să i se permită să declare conformitatea proiectelor acestora cu cerințele esențiale menționate și cu specificațiile detaliate stabilite în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 19 alineatul (1) punctul 9) adoptate pentru a se asigura conformitatea respectivelor proiecte cu cerințele esențiale menționate;

b) în cazul în care proiectul unei aeronave nu respectă cerințele esențiale menționate la articolul 12, se poate elibera un certificat de tip restrictiv. În acest caz, certificatul se eliberează la cerere, atunci când solicitantul demonstrează că proiectul aeronavei respectă baza de certificare stabilită în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 21 alineatul (1) punctul 2) literele a) și b) și că proiectul aeronavei este adecvat, în ceea ce privește navigabilitatea și compatibilitatea cu mediul, ținând seama de utilizarea prevăzută a aeronavei.

(2) Prin derogare de la articolele 12, 13 și 16, după caz:

a) în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 21, se eliberează un certificat de navigabilitate restrictiv sau un certificat de zgomot restrictiv aeronavelor pentru al căror proiect fie s-a întocmit o declarație în conformitate cu alineatul (1) litera a), fie s-a eliberat un certificat de tip restrictiv în conformitate cu alineatul (1) litera b). În acest caz, respectivele certificate se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că aeronava este conformă cu proiectul respectiv și că ea poate fi operată în condiții de siguranță și compatibilitate cu mediul;

b) în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 21, se poate elibera un permis de zbor pentru a permite operarea unei aeronave care nu deține un certificat de navigabilitate valabil sau un certificat de navigabilitate restrictiv valabil. În acest caz, un astfel de permis de zbor se eliberează la cerere dacă solicitantul a demonstrat că aeronava este capabilă să efectueze în condiții de siguranță un zbor de bază.

(3) Permisul de zbor prevăzut la alineatul (2) litera b) poate fi, de asemenea, eliberat fără depunerea cererii menționate, de către o organizație aprobată în conformitate cu articolul 17 căreia i s-a acordat privilegiul de a elibera astfel de permise de zbor în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 21 alineatul (1) punctul 11) sau cu actul de punere în aplicare menționat la articolul 19 alineatul (1) litera e) cu condiția ca organizația respectivă să fi constatat că aeronava este capabilă să efectueze un zbor de bază în condiții de siguranță.

(4) Permisul de zbor prevăzut la alineatul (2) litera b) face obiectul unor limitări corespunzătoare, prevăzute în actele delegate menționate la articolul 21 alineatul (1) punctul 6), și în special unor limitări pentru protejarea siguranței părților terțe.

Articolul 21. Competențe delegate în domeniul navigabilității

(1) În cazul aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) punctele 1) și 2), altele decât aeronavele fără pilot la bord, precum și al motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, AAC este împuternicită să adopte acte delegate care stabilesc norme detaliate cu privire la:

1) cerințele detaliate de protecție a mediului aplicabile produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate, în situațiile menționate la articolul 12 alineatul (3);

2) condițiile în care AAC stabilește și notifică unui solicitant, în conformitate cu articolul 105:

a) baza de certificare de tip aplicabilă unui produs în scopul certificării de tip menționate la articolul 13 și la articolul 20 alineatul (1) litera b);

b) baza de certificare aplicabilă unui produs în scopul aprobării datelor privind conformitatea operațională menționate la articolul 13, inclusiv:

- programa analitică minimă de pregătire pentru calificarea de tip a personalului de certificare a întreținerii;
- programa analitică minimă de pregătire pentru calificarea de tip a piloților și datele de referință pentru calificarea obiectivă a simulatoarelor asociate;
- lista master a echipamentului minim, după caz;
- datele privind tipul de aeronavă relevante pentru membrii echipajului de cabină;
- specificații suplimentare pentru a se asigura respectarea secțiunii IV;

c) baza de certificare aplicabilă unei piese sau unui echipament neinstalat, inclusiv echipamentelor cu impact asupra siguranței și instrumentelor menționate la articolul 37 alineatul (7), în sensul certificării menționate la articolele 14 și 15;

3) condițiile specifice pentru respectarea de către aeronavele menționate la articolul 2 alineatul (1) punctul 2) litera b) a cerințelor esențiale menționate la articolul 12;

4) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor menționate la articolele 13, 14 și 15, și la articolul 20 alineatul (1) litera b), inclusiv:

a) condițiile aplicabile situațiilor în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, astfel de certificate sunt sau nu sunt necesare, sau sunt permise declarații, după caz;

b) condițiile referitoare la perioada de valabilitate a respectivelor certificate și referitoare la reînnoirea lor atunci când perioada de valabilitate este limitată;

5) condițiile pentru eliberarea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor de navigabilitate și a certificatelor de zgomot menționate la articolul 16 alineatul (1), precum și a certificatelor de navigabilitate restrictive și a certificatelor de zgomot restrictive menționate la articolul 20 alineatul (2) litera a);

6) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare, revocare și utilizare a permiselor de zbor menționate la articolul 20 alineatul (2) litera b);

7) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a aprobărilor menționate la articolul 17 alineatul (1), și situațiile în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, astfel de aprobări sunt sau nu necesare, sau sunt permise declarații, după caz;

8) privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate eliberate în temeiul articolelor 13, 14 și 15, al articolului 16 alineatul (1), al articolului 17 alineatul (1), al articolului 20 alineatul (1) litera b) și al articolului 20 alineatul (2) și ale organizațiilor care au întocmit declarații în conformitate cu articolul 20 alineatul (1) litera a) și cu punctul 7);

9) condițiile pentru stabilirea specificațiilor detaliate aplicabile proiectelor de produse, de piese și de echipamente neinstalate care fac obiectul unei declarații în conformitate cu articolul 20 alineatul (1) litera a);

10) condițiile și procedurile de evaluare, în conformitate cu articolul 20 alineatul (1) litera a), a navigabilității și compatibilității cu mediul ale proiectelor de produse, de piese și de echipamente neinstalate fără necesitatea de a elibera un certificat, inclusiv condițiile și limitările aplicabile operațiunilor;

11) condițiile pentru ca organizațiilor cărora li s-a eliberat o aprobare în conformitate cu articolul 17 alineatul (1) să li se poate acorda privilegiul de a elibera certificatele menționate la articolele 13, 14, 15 și la articolul 20 alineatul (2) litera b).

(2) În ceea ce privește navigabilitatea și compatibilitatea cu mediul ale aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) punctele 1) și 2), altele decât aeronavele fără pilot la bord, și ale motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, Guvernul este împuternicit să adopte acte delegate, pentru a modifica anexele nr. 2 și nr. 3, în cazul în care acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi în domeniul navigabilității sau al compatibilității cu mediul, în scopul, și în măsura în care este necesar, atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1.

(3) În ceea ce privește compatibilitatea cu mediul a aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) punctele 1) și 2), altele decât aeronavele fără pilot la bord, precum și a motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, AAC este împuternicită să adopte acte delegate, să modifice trimiterile la dispozițiile Convenției de la Chicago menționate la articolul 12 alineatul (2), în vederea actualizării acestor trimiteri în lumina modificărilor ulterioare aduse dispozițiilor respective, în măsura în care aceste adaptări nu extind domeniul de aplicare al prezentului cod.

Secțiunea III

Personal aeronautic

Articolul 22. Personal aeronautic

(1) Personalul aeronautic se compune din persoane fizice cu un grad satisfăcător de sănătate, având o pregătire specială, confirmată printr-o licență corespunzătoare, după caz, implicate în realizarea activităților aeronautice civile.

(2) Personalul aeronautic civil cuprinde personalul aeronautic navigant și personalul aeronautic nenavigant.

(3) Personalul aeronautic navigant (membrii echipajului aeronavei civile) este constituit din:

- a) echipajul de zbor (piloți, ingineri naviganți);
- b) echipajul de cabină;
- c) personalul de inspecție în zbor a operațiunilor aeriene.

(4) Personalul aeronautic navigant trebuie să dețină licențe /atestate valabile eliberate de către AAC și certificate medicale valabile eliberate de examinatori de medicină aeronautică sau de centre de medicină aeronautică.

(5) Cerințele de fond privind personalul aeronautic navigant se stabilesc în art. 23 - 25. Cerințele pentru personalul care operează aeronavele prevăzute în anexa nr.1 și aeronavele ultrașoare sunt aprobate de MIDR și AAC.

(6) Personalul aeronautic nenavigant cuprinde:

- a) controlorii de trafic aerian;
- b) personalul tehnic calificat care lucrează direct la proiectarea, certificarea, fabricația, inspecția, întreținerea, reparația și operarea tehnicii aeronautice;
- c) dispecerii operațiunii de zbor;
- d) personalul de aerodrom care execută activități specifice cu impact asupra siguranței aviației civile;
- e) personalul de deservire la sol care execută activități specifice cu impact asupra siguranței aviației civile;
- f) personalul care furnizează și/sau asigură servicii de navigație aeriană, altul decât cel prevăzut la lit.a);
- g) personalul tehnic-ingineresc care asigură întreținerea și repararea mijloacelor de navigație aeriană aflate la sol și a celor necesare serviciilor de dirijare, control și informare aeronautică și meteorologică a zborurilor, precum și a telecomunicațiilor aeronautice;
- h) personalul certificat care asigură programarea și/sau controlul de la distanță al aeronavelor civile fără pilot la bord;
- i) personalul agenților aeronautici care activează în domeniul asigurării securității aeronautice;
- j) inspectorii aeronautici, calificați corespunzător, alții decât cei prevăzuți la alin. (3) lit. c).

(7) Personalul aeronautic nenavigant trebuie să corespundă, după caz, cerințelor esențiale prevăzute pentru categoriile de personal în prezentul cod. Pentru personalul agenților aeronautici care activează în domeniul asigurării securității aeronautice, cerințele sunt stabilite de cadrul normativ în domeniul securității aeronautice.

(8) Personalul aeronautic nenavigant prevăzut la alin. (6) lit. a)-c) trebuie să dețină licențe valabile eliberate de către AAC.

(9) Controlorii de trafic aerian trebuie să dețină certificate medicale valabile eliberate de examinatori de medicină aeronautică sau de centre de medicină aeronautică. Gradul satisfăcător de sănătate a personalului aeronautic nenavigant, altul decât controlorii de trafic aerian și dispecerii servicii informare zboruri, se determină conform cadrului normativ privind supravegherea sănătății persoanelor în raport cu factorii de risc de la locul de muncă.

(10) Condițiile de muncă în care își desfășoară activitatea personalul aeronautic navigant și personalul aeronautic nenavigant prevăzut la alineatul (6) lit. a) - b) sunt condiții speciale de muncă.

(11) Personalul aeronautic navigant și personalul aeronautic nenavigant prevăzut la alineatul (6) lit. a) - b) beneficiază de pensii în condiții speciale, potrivit categoriei de personal din care face parte, conform Legii nr. 156/1998 privind sistemul public de pensii.

(12) Operatorii aerieni și operatorii de aeronave (cu excepția celor care efectuează în exclusivitate operațiuni necomerciale) ai Republicii Moldova poartă răspundere civilă pentru daunele cauzate personalului navigant ca urmare a unui accident. Operatorii aerieni și operatorii de aeronave (cu excepția celor care efectuează în exclusivitate operațiuni necomerciale) trebuie să fie asigurați în ceea ce privește răspunderea specifică activității aeriene față de personalul navigant. Quantumul asigurării minime pentru răspunderea față de personalul navigant în cazul decesului sau vătămării corporale în urma accidentului, este cel stabilit pentru asigurarea răspunderii față de pasager, în conformitate cu Legea nr. 118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave.

(13) Cerințele și procedura de licențiere a personalului aeronautic, altele decât cele stabilite în actele de punere în aplicare și actele delegate prevăzute la articolele 27, 28 alineatul (7), 32 și 33, se stabilesc de MIDR prin reglementări aeronautice civile și de AAC prin acte tehnice subordonate.

Articolul 23. Cerințe esențiale privind personalul aeronautic navigant

Piloții, inginerii naviganți și membrii echipajului de cabină implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) pct. 2), altele decât aeronavele fără pilot la bord, precum și echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor, persoanele și organizațiile implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a respectivilor piloți, ingineri naviganți și membri ai echipajului de cabină respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa nr. 4.

Articolul 24. Piloții și inginerii naviganți

(1) Piloții și inginerii naviganți au obligația de a deține o licență de pilot / inginer navigant și un certificat medical pentru piloți / ingineri naviganți, care corespund operațiunii ce trebuie executată, cu excepția situațiilor în care, ca urmare a adoptării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 27 alineatul (1) pct. 3) lit. a), ținând seama de obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4, și, în special, de natura și de riscul activității în cauză, astfel de licențe sau certificate medicale nu sunt necesare.

(2) Licența de pilot / inginer navigant menționată la alineatul (1) se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 23.

(3) Certificatul medical pentru piloți / ingineri naviganți, menționat la alineatul (1), se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în

aplicare menționate la articolul 27, adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 23.

(4) Licența de pilot / inginer navigant și certificatul medical pentru piloți / ingineri naviganți, menționate la alineatul (1) precizează privilegiile acordate pilotului / inginerului navigant. Licența de pilot / inginer navigant și certificatul medical pentru piloți / ingineri naviganți pot fi modificate pentru a se adăuga sau elimina privilegii, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 alineatul (1) pct. 3)

(5) Licența de pilot / inginer navigant sau certificatul medical pentru piloți / ingineri naviganți, menționate la alineatul (1), pot fi limitate, suspendate sau revocate atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unei licențe sau a unui certificat medical în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 alineatul (1) pct. 3).

(6) Pregătirea și experiența pe aeronave care nu fac obiectul prezentului cod pot fi recunoscute în scopul obținerii licenței de pilot / inginer navigant, menționate la alineatul (1), în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 alineatul (1) pct. 3) litera d).

Articolul 25. Echipajul de cabină

(1) Membrii echipajului de cabină implicați în operațiuni de transport aerian comercial au obligația de a deține un atestat.

(2) Luând în considerare obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, natura și riscul activității în cauză, membrilor echipajului de cabină implicați în alte operațiuni decât transportul aerian comercial li se poate impune, de asemenea, să dețină un atestat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 alineatul (4) litera a).

(3) Atestatele menționate la alineatele (1) și (2) se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin acte de punere în aplicare menționate la articolul 27 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 23.

(4) Atestatele menționate la alineatele (1) și (2) precizează privilegiile acordate membrilor echipajului de cabină. Atestatul poate fi modificat pentru a se adăuga sau elimina privilegii, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 alineatul (4) litera a).

(5) Atestatele menționate la alineatele (1) și (2) pot fi limitate, suspendate sau revocate atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea sau menținerea unui astfel de atestat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 alineatul (4) litera a).

(6) Înainte de a-și exercita privilegiile și, ulterior, la intervale regulate, membrii echipajului de cabină sunt supuși unei evaluări a aptitudinii din punct de vedere medical pentru a se asigura respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 23 cu privire la aptitudinea din punct de vedere medical, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 alineatul (4) litera b).

Articolul 26. Comandantul și echipajul aeronavei civile

(1) Echipajul aeronavei civile este constituit din personal aeronautic certificat în mod corespunzător, care desfășoară activități la bord în conformitate cu reglementările specifice aplicabile.

(2) Membrii echipajului aeronavei au obligația ca, pe întreaga perioadă a misiunii, să aibă asupra lor documentele de certificare individuale obligatorii prevăzute de reglementările specifice aplicabile.

(3) Echipajul aeronavei civile se află în subordinea comandantului de aeronavă.

(4) Comandantul aeronavei civile este desemnat de operatorul aerian pentru fiecare zbor, dacă reglementările specifice nu prevăd altfel.

(5) Funcția de comandant de aeronavă civilă este îndeplinită de pilotul comandant, care este certificat pentru categoria, clasa sau tipul aeronavei respective și are licența și calificarea corespunzătoare în termen de valabilitate. Prin derogare de la prevederile prezentului alineat, operatorul poate desemna în funcția de comandant de aeronavă civilă și o altă persoană decât pilotul comandant.

(6) Persoana responsabilă pentru asigurarea respectării cerințelor prevăzute la alineatul (8) are funcția de comandant de aeronavă din momentul începerii misiunii de zbor și până în momentul terminării acesteia.

(7) Comandantul aeronavei civile care remorchează alte aeronave este comandantul acestora până la declanșarea lor.

(8) Comandantul aeronavei civile răspunde de pregătirea și executarea în siguranță a fiecărui zbor, precum și de comportamentul și disciplina echipajului la bord și la sol, cu respectarea prevederilor prezentului cod, a reglementărilor specifice aplicabile.

(9) Comandantul aeronavei civile refuză decolarea atunci când constată nereguli în legătură cu îndeplinirea sarcinilor ce îi revin, în conformitate cu reglementările specifice aplicabile.

(10) În timpul misiunii de zbor, comandantul aeronavei civile poate delega atribuții, dar nu poate să își delege responsabilitățile.

(11) În cazul în care comandantul aeronavei civile este împiedicat, din orice cauză, în cursul zborului sau la sol, să își îndeplinească funcția, în lipsa desemnării prealabile a unei alte persoane pentru a-l înlocui, funcția de comandant de aeronavă va fi exercitată de unul dintre membrii echipajului de zbor, în ordinea stabilită prin reglementările specifice aplicabile.

(12) Comandantul aeronavei civile aflate în zbor are autoritate asupra întregului personal aeronautic aflat la bord.

(13) Indicațiile date de comandantul aeronavei civile în timpul zborului, în scopul asigurării siguranței zborului, sunt obligatorii pentru toate persoanele aflate la bord.

(14) Comandantul aeronavei civile poate debarca orice membru al echipajului și orice pasager la o escală intermediară pentru motive determinate de siguranța zborului și de păstrarea ordinii în aeronavă.

(15) În caz de pericol, comandantul aeronavei civile ia măsurile necesare pentru salvarea pasagerilor, a echipajului, a încărcăturii, precum și a aeronavei.

(16) În cazul unui accident, comandantul aeronavei civile își menține toate împuternicirile până în momentul când autoritatea competentă îl eliberează de atribuțiile ce îi revin în legătură cu operarea aeronavei.

(17) În cazul în care în echipajul unei aeronave civile se află 2 piloți comandanți, unul dintre ei se nominalizează în funcția de comandant al aeronavei civile, iar celălalt pilot comandant este responsabil de pilotarea aeronavei.

(18) În cazurile prevăzute la alineatul (17), precum și în cazurile în care în funcția de comandant de aeronavă civilă este desemnată o altă persoană decât pilotul comandant, obligațiile și responsabilitățile pentru executarea misiunii de zbor se împart între comandantul aeronavei civile și pilotul comandant după cum urmează:

a) pilotul comandant poartă răspundere, de la începerea și până la finalizarea operațiunii de zbor cu aeronava, de conducerea tehnică și de siguranța aeronavei, putând lua orice măsuri pentru realizarea siguranței zborului;

b) comandantul aeronavei răspunde, în conformitate cu dispozițiile prezentului cod, de executarea misiunii de zbor în bune condiții, pentru toate celelalte aspecte care nu privesc conducerea tehnică și operarea în siguranță a aeronavei.

(18) În cazul aeronavelor fără pilot la bord, personalul care asigură programarea și/sau controlul de la distanță al acestora răspunde pentru realizarea în siguranță a zborului, de la începerea și până la terminarea operațiunii de zbor, putând lua orice măsuri în acest scop.

Articolul 27. Acte de punere în aplicare privind personalul navigant

(1) Pentru a se asigura punerea în aplicare și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 23 în ceea ce privește piloții și inginerii naviganți care sunt implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) pct. 2), altele decât aeronavele fără pilot la bord, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, Guvernul adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții generale, iar AAC aprobă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate, cu privire la:

1) diferitele categorii de licențe de pilot/inginer navigant și de certificate medicale pentru piloți/ingineri naviganți menționate la articolul 23, precum și diferitele calificări pentru astfel de licențe de pilot/inginer navigant, corespunzătoare diverselor tipuri de activități desfășurate;

2) privilegiile și responsabilitățile titularilor de licențe de pilot/inginer navigant, calificări și certificate medicale pentru piloți/ingineri naviganți;

3) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea licențelor de pilot/inginer navigant, a calificărilor și a certificatelor medicale pentru piloți/ingineri naviganți, inclusiv:

a) normele și procedurile aplicabile situațiilor în care astfel de licențe, calificări și certificate medicale nu sunt obligatorii;

b) normele și procedurile pentru conversia licențelor naționale de pilot/inginer navigant și a certificatelor medicale naționale pentru piloți/ingineri naviganți în licențele de pilot/inginer navigant și certificatele medicale pentru piloți/ingineri naviganți menționate la articolul 24 alineatul (1);

- c) normele și procedurile pentru recunoașterea pregătirii și experienței pe aeronave care nu fac obiectul prezentului cod în scopul obținerii licențelor de pilot/inginer navigant menționate la articolul 24 alineatul (1);

(2) Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, Guvernul și AAC asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 22 și țin seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexa 1 la Convenția de la Chicago.

(3) Actele de punere în aplicare includ, dacă este cazul, dispoziții privind eliberarea tuturor tipurilor de licențe de pilot/inginer navigant și de calificări necesare în temeiul anexei 1 la Convenția de la Chicago. Actele de punere în aplicare includ, de asemenea, dispoziții privind eliberarea altor tipuri de licențe de pilot și de calificări.

(4) Pentru a asigura punerea în aplicare și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 23 în ceea ce privește membrii echipajului de cabină implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) pct. 2), altele decât aeronavele fără pilot la bord, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, Guvernul adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții generale, iar AAC aprobă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

- a) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea atestatelor de membru al echipajului de cabină, precum și privind situațiilor în care astfel de atestate sunt obligatorii pentru membrii echipajului de cabină implicați în alte operațiuni decât transportul aerian comercial;
- b) normele și procedurile pentru evaluarea aptitudinii din punct de vedere medical a membrilor echipajului de cabină, menționată la articolul 25;
- c) privilegiile și responsabilitățile titularilor de atestate de membri ai echipajului de cabină menționate la articolul 25.

Articolul 28. Dispeceri operațiuni de zbor

(1) Dispecerul operațiuni de zbor este persoana desemnată de către operatorul aerian pentru:

- a) acordarea asistenței comandantului aeronavei în pregătirea zborului și furnizarea informației necesare executării zborului în condiții de siguranță;
- b) acordarea asistenței comandantului aeronavei la întocmirea planului de zbor și depunerea acestuia la unitatea ATS corespunzătoare;
- c) furnizarea, în timpul zborului, a informației relevante pentru siguranța zborului;
- d) inițierea procedurilor specifice ale operatorului aerian în situații de urgență.

(2) Dispecerii operațiunii de zbor care lucrează direct la planificarea și pregătirea operațională a zborurilor aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) pct. 2), altele decât aeronavele fără pilot la bord, persoanele și organizațiile implicate în pregătirea, testarea, verificarea / evaluarea respectivilor dispeceri respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa nr. 4.

(3) Dispecerii operațiunii de zbor implicați în operațiuni de transport aerian comercial au obligația de a deține o licență.

(4) Licențele menționate la alineatele (3) și (7) lit. b) se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin acte de punere în aplicare menționate la alineatul (7) adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la alineatul (2).

(5) Licențele menționate la alineatele (3) și (7) lit. b) precizează privilegiile acordate dispecerilor operațiunii de zbor. Licența poate fi modificată pentru a se adăuga sau elimina privilegii, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (7).

(6) Licențele menționate la alineatele (3) și (7) lit. b) pot fi limitate, suspendate sau revocate atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea sau menținerea unei astfel de licențe, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (7).

(7) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la alineatul (2), pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, MIDR adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții generale, iar AAC aprobă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

a) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea licențelor de dispecer operațiunii de zbor;

b) situațiile în care licențele de dispecer operațiunii de zbor sunt obligatorii pentru dispeceri operațiunii de zbor implicați în alte operațiuni decât transportul aerian comercial;

c) privilegiile și responsabilitățile titularilor de licențe de dispecer operațiunii de zbor menționate la alineatul (1).

(8) Înainte de a-și exercita privilegiile și ulterior la intervale regulate, dispecerii operațiunii de zbor sunt supuși unei evaluări a aptitudinii din punct de vedere medical conform cadrului normativ privind supravegherea sănătății persoanelor în raport cu factorii de risc de la locul de muncă.

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

(1) Este obligatorie obținerea unei aprobări în ceea ce privește centrele de medicină aeronautică.

(2) Este obligatorie obținerea unei aprobări în ceea ce privește organizațiile de pregătire a piloților/inginerilor naviganți, organizațiile de pregătire a echipajului de cabină și organizațiile de pregătire a dispecerilor operațiuni de zbor, cu excepția situațiilor în care, ca urmare a adoptării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 32 alineatul (1) litera a), ținând seama de obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, de natura și de riscul activității în cauză, astfel de aprobări nu sunt obligatorii.

(3) Aprobările menționate la alineatele (1) și (2) se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 32 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale prevăzute în anexa nr. 4.

(4) Aprobările menționate la alineatele (1) și (2) precizează privilegiile acordate organizației. Aprobările pot fi modificate pentru a se adăuga sau elimina privilegii, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 32 alineatul (1) litera a).

(5) Aprobările menționate la alineatele (1) și (2) pot fi limitate, suspendate sau revocate atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unei astfel de aprobări, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 32 alineatul (1) litera a).

(6) În cazul în care, ca urmare a adoptării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 32 alineatul (1) litera a), ținând seama de obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, de natura și de riscul activității în cauză, nu se prevede obligativitatea unei aprobări menționate la alineatul (2) în ceea ce privește o organizație de pregătire a piloților/inginerilor naviganți, o organizație de pregătire a echipajului de cabină sau o organizație de pregătire a dispecerilor operațiuni de zbor, actele de punere în aplicare menționate la articolul 32 alineatul (1) litera b) pot impune organizației în cauză să declare că dispune de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate activităților pe care le desfășoară cu respectarea actelor de punere în aplicare respective.

(7) Pentru pregătirea piloților, inginerilor naviganți, echipajului de cabină și dispecerilor operațiuni de zbor trebuie să existe programe analitice aprobate de AAC pentru fiecare tip de curs.

Articolul 30. Echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor

(1) Este obligatorie obținerea unui certificat pentru fiecare echipament de pregătire sintetică pentru zbor utilizat pentru pregătirea piloților și inginerilor naviganți, cu excepția situațiilor în care, ca urmare a adoptării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 32 alineatul (1) litera a) și ținând seama de obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, de natura și de riscul activității în cauză, astfel de certificate nu sunt obligatorii, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 32 alineatul (1) litera a).

(2) Certificatul menționat la alineatul (1) se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că atât el însuși, cât și echipamentul respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 32 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 23.

(3) Certificatul menționat la alineatul (1) precizează funcțiile echipamentului. Certificatul poate fi modificat pentru a reflecta modificările acestor funcții, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 32 alineatul (1) litera a).

(4) Certificatul menționat la alineatul (1) poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când titularul sau echipamentul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unui astfel de certificat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 32 alineatul (1) litera a).

(5) În situațiile în care actele de punere în aplicare menționate la articolul 32 prevăd acest lucru, organizația care răspunde de operarea echipamentului de pregătire sintetică pentru zbor este obligată să declare că echipamentul respectă cerințele esențiale menționate la articolul 23 și specificațiile detaliate stabilite în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 32 alineatul (1) litera b).

Articolul 31. Instructorii și examinatorii

(1) Persoanele responsabile să ofere pregătire pentru zbor ori pregătire constând în simularea zborului sau să evalueze abilitățile piloților/inginerilor naviganți, precum și examinatorii aeromedicali au obligația de a deține un certificat, cu excepția situațiilor în care, ca urmare a adoptării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 32 alineatul (1) litera a), ținând seama de obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, de natura și de riscul activității în cauză, astfel de certificate nu sunt necesare.

(2) Luând în considerare obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, natura și riscul activității în cauză, persoanelor responsabile pentru oferirea de pregătire pentru membrii echipajului de cabină sau pentru evaluarea abilităților membrilor echipajului de cabină li se poate impune să dețină un certificat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 32 alineatul (1) litera a).

(3) Certificatele menționate la alineatele (1) și (2) se eliberează la cerere, dacă solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 32 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 23.

(4) Certificatele menționate la alineatele (1) și (2) precizează privilegiile acordate. Certificatele respective pot fi modificate pentru a se adăuga sau elimina privilegii, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 32 alineatul (1) litera a).

(5) Certificatele menționate la alineatele (1) și (2) pot fi limitate, suspendate sau revocate atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unor astfel de certificate, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 32 alineatul (1) litera a).

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

(1) Pentru a se asigura aplicarea uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 23 în ceea ce privește echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor, persoanele și organizațiile implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a piloților, inginerilor naviganți și a membrilor echipajului de cabină, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, Guvernul adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții generale, iar AAC aprobă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

a) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea aprobărilor și certificatelor menționate la articolele 29 - 31, precum și privind situațiile în care astfel de aprobări și certificate sunt sau nu sunt obligatorii;

b) normele și procedurile aplicabile declarațiilor întocmite de organizațiile de pregătire a piloților/inginerilor naviganți, de organizațiile de pregătire a echipajului de cabină, de organizațiile de pregătire a dispecerilor operațiunii de zbor menționate la articolul 29 alineatul (6) și de operatorii echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor menționați la articolul 30 alineatul (5), precum și situațiilor în care astfel de declarații sunt obligatorii;

c) privilegiile și responsabilitățile titularilor aprobărilor și certificatelor menționate la articolele 29 - 31, precum și ale organizațiilor care fac declarații în conformitate cu articolul 29 alineatul (6) și cu articolul 30 alineatul (5).

(2) Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, Guvernul și AAC asigură respectarea cerințelor esențiale prevăzute în anexa nr. 4 și ține seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexele 1 și 6 la Convenția de la Chicago.

Articolul 33. Competențe delegate în ceea ce privește personalul aeronautic

(1) În ceea ce privește piloții, inginerii naviganți și membrii echipajului de cabină implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) pct. 2), altele decât aeronavele fără pilot la bord, precum și echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor, dispecerii operațiuni de zbor, persoanele și organizațiile implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a respectivilor piloți, ingineri naviganți, membri ai echipajului de cabină, dispeceri operațiuni de zbor, Guvernul este împuternicit să adopte acte delegate, pentru a modifica anexa nr. 4, în cazul în care acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu privire la siguranță legate de personalul aeronautic navigant și dispecerii operațiuni de zbor, în scopul, și în măsura în care este necesar, atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1.

(2) Normele menționate la alineatul (1) includ, dacă este cazul, dispoziții pentru eliberarea tuturor tipurilor de licențe și de calificări ale personalului aeronautic necesare în temeiul Convenției de la Chicago. Normele respective pot include, de asemenea, dispoziții privind eliberarea altor tipuri de licențe și de calificări.

Secțiunea IV

Operațiuni aeriene

Articolul 34. Operațiunile aeriene civile

(1) Orice zbor al unei aeronave civile trebuie executat astfel încât să se asigure siguranța aeronavei, a pasagerilor și a echipajului, a altor aeronave, precum și securitatea persoanelor și bunurilor aflate la sol.

(2) Decolarea și aterizarea aeronavelor civile se efectuează pe aerodromuri/heliporturi certificate, precum și pe aerodromuri/heliporturi și terenuri de zbor care sunt obiectul declarării.

(3) Prin excepție de la prevederile alin. (2), în cazul de urgență sau a unui zbor local în cadrul operațiunilor comerciale specializate sau operațiunilor necomerciale cu aeronavele cu MTOM până la 5 700 kg, decolarea sau aterizarea aeronavelor civile poate fi efectuată pe orice suprafață terestră (acvatică) sau a unei construcții, alta decât un aerodrom/heliport certificat sau aerodrom/ heliport sau teren de zbor care sunt obiectul declarării, aleasă de către comandantul (pilotul) aeronavei sub responsabilitatea sa, pentru decolare și/sau aterizare, după regulile de zbor la vedere, și în conformitate cu caracteristicile de zbor și tehnice ale aeronavei.

(4) Operațiunile aeriene civile se clasifică astfel:

- a) operațiuni de transport aerian comercial;
- b) operațiuni necomerciale (aviație generală);
- c) operațiuni comerciale specializate (lucru aerian).

(4) Răspunderea operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave care efectuează operațiuni aeriene civile pentru daunele cauzate pasagerilor, bagajelor, mărfurilor, poștei, personalului navigant și terțelor părți, precum și cerințele minime de asigurare pentru acoperirea corespunzătoare a răspunderii se stabilesc prin Legea nr. 118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave.

(5) Cerințele și procedurile în ceea ce privește operarea aeronavelor, altele decât cele stabilite în actele de punere în aplicare și actele delegate prevăzute la articolele 35, 37, 38 și 39 alineatul (1), se stabilesc de MIDR prin reglementări aeronautice civile și de AAC prin acte tehnice subordonate.

Articolul 35. Cerințe esențiale privind operațiunile aeriene

Operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) pct. 2), altele decât aeronavele fără pilot la bord, respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa nr. 5 și, după caz, în anexele nr. 7 și nr. 8.

Articolul 36. Operatorii de aeronave

(1) Pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 35 și luând în considerare obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4, și, în special, natura și riscul activității în cauză, operatorilor de aeronave stabiliți sau având reședința ori sediul principal pe teritoriul Republicii Moldova li se poate impune, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 37 alineatul (1) literele b) și c):

- a) să declare că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate operării aeronavelor cu respectarea actelor de punere în aplicare respective; sau
- b) să dețină un certificat de operator aerian (AOC).

(2) Certificatul de operator aerian se eliberează la cerere, dacă solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 37 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 35.

(3) Certificatul de operator aerian precizează privilegiile acordate. Certificatul poate fi modificat pentru a se adăuga sau elimina privilegiile, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 37 alineatul (1) litera b).

(4) Certificatul de operator aerian poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unui astfel de certificat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 37 alineatul (1) litera b).

(5) Luând în considerare obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, natura și riscul activității în cauză, operatorilor de aeronave menționați la alineatul (1) li se poate impune, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 37:

- a) să îndeplinească cerințe specifice atunci când încheie acorduri de partajare de coduri sau contracte de închiriere;
- b) să îndeplinească cerințe specifice atunci când operează o aeronavă înmatriculată în alt stat;

- c) să stabilească o listă a echipamentului minim (MEL) sau un document echivalent care să prevadă modul de operare a aeronavei, în condiții specifice, în cazul în care anumite instrumente, echipamente sau funcții nu funcționează la începutul zborului.

(6) Operarea aeronavelor pe teritoriul Republicii Moldova sau înspre ori dinspre acesta, de către un operator de aeronave care este stabilit sau are reședința ori sediul principal în afara teritoriului Republicii Moldova, pentru care un alt stat îndeplinește funcțiile și atribuțiile de stat al operatorului în temeiul Convenției de la Chicago, precum și personalul și organizațiile implicate în aceste operațiuni, respectă un nivel de siguranță echivalent cu cel stabilit prin prezentul cod.

(7) În situațiile în care actele de punere în aplicare menționate la articolul 37 alineatul (1) litera g) prevăd acest lucru, aeronavele sunt dotate cu echipamentele și instrumentele cu impact asupra siguranței necesare, certificate în cazul în care acest lucru este impus în conformitate cu actul delegat menționat la articolul 21 alineatul (1) pct. 2) litera c), inclusiv cu toate echipamentele și instrumentele următoare sau cu unele dintre acestea:

- a) înregistratoare de zbor;
- b) mijloace de urmărire a poziției aeronavei;
- c) mijloace de recuperare a datelor înregistratoarelor de zbor în timp util, în cazul unei aeronave aflate în pericol, pe baza unor comunicații electronice în timp real sau a altor soluții tehnice adecvate.

Articolul 37. Acte de punere în aplicare privind operațiunile aeriene

(1) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 35 în ceea ce privește operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) pct. 2), altele decât aeronavele fără pilot la bord, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, Guvernul adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții generale, iar AAC aprobă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

- a) normele și procedurile specifice pentru operarea aeronavelor cu respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 35;
- b) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor menționate la articolul 36 alineatul (1) litera b), precum și privind situațiile în care astfel de certificate sunt obligatorii;
- c) normele și procedurile aplicabile declarației întocmite de operatorii de aeronave, menționată la articolul 36 alineatul (1) litera a), precum și situațiilor în care astfel de declarații sunt obligatorii;
- d) privilegiile și responsabilitățile titularilor certificatelor menționate la articolul 36 alineatul (1) litera b) și ale operatorilor de aeronave care fac declarațiile menționate la articolul 36 alineatul (1) litera a);
- e) cerințele suplimentare necesare pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 35 aplicabile operatorilor de aeronave care sunt stabiliți sau au reședința ori sediul principal pe teritoriul Republicii Moldova, în cazul în

care respectivii operatori încheie acorduri de partajare de coduri sau acorduri de închiriere sau atunci când operează o aeronavă înmatriculată într-o altă țară;

- f) normele și procedurile aplicabile operatorilor de aeronave menționați la articolul 36 alineatul (1) privind stabilirea unei MEL sau a unui document echivalent, precum și situațiilor în care aceasta este obligatorie;
- g) normele și procedurile în conformitate cu care o aeronavă trebuie dotată cu echipamentele și instrumentele cu impact asupra siguranței necesare, inclusiv cu înregistratoarele de zbor și/sau mijloacele menționate la articolul 36 alineatul (7), precum și normele și procedurile pentru păstrarea, protecția, utilizarea și, dacă este cazul, transmiterea în siguranță a datelor în cauză.

(2) Atunci când adoptă actele de punere în aplicare respective, Guvernul și AAC asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 35 și ține seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexa 6 la Convenția de la Chicago.

Articolul 38. Competențe delegate în domeniul operațiunilor aeriene

(1) Pentru operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) pct. 2), altele decât aeronavele fără pilot la bord, AAC este împuternicită să adopte acte delegate care stabilesc norme detaliate cu privire la:

- a) condițiile care trebuie îndeplinite de către operatorii menționați la articolul 36 alineatul (1) și de membrii personalului lor aeronautic navigant în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu, precum și cerințele privind odihna aplicabile membrilor personalului aeronautic navigant;
- b) condițiile și procedurile necesare pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 35 în ceea ce privește aprobarea de către AAC a regimurilor individuale de specificare a timpului de zbor.

(2) În ceea ce privește operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) pct. 2), altele decât aeronavele fără pilot la bord, Guvernul este împuternicit să adopte acte delegate, pentru a modifica anexa nr. 5 și, după caz, anexele nr. 7 și 8, dacă acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu privire la siguranță legate de operațiunile aeriene, în scopul, și în măsura în care este necesar, atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1.

Articolul 39. Transportul aerian al bunurilor periculoase

(1) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu cadrul normativ care asigură punerea în aplicare în Republica Moldova a dispozițiilor Anexei 18 la Convenția de la Chicago „Siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase” și a celui mai recent amendament la ”Instrucțiunile tehnice pentru transportul aerian al bunurilor periculoase” adoptate de OACI. În acest scop, Guvernul adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții generale, iar AAC aprobă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la transportul aerian al bunurilor periculoase.

(2) Bunurile periculoase pot fi transportate pe calea aerului numai de către un operator aerian care a obținut aprobarea din partea AAC ce se include în certificatul de operator aerian sau declarația menționată la articolul 36 alineatul (1).

(3) Pentru a obține aprobarea pentru transportul de bunuri periculoase, operatorul aerian trebuie:

- 1) să instituie și să mențină un program de pregătire pentru întregul personal implicat în evaluarea, manipularea și transportul bunurilor periculoase și să demonstreze AAC că întregul personal a beneficiat de pregătirea adecvată și este instruit în mod corespunzător pentru a se asigura că este capabil să își îndeplinească sarcinile atribuite;
- 2) să instituie proceduri de operare pentru a asigura manipularea în siguranță a bunurilor periculoase pe parcursul tuturor fazelor transportului aerian, care să cuprindă informații și instrucțiuni referitoare la:
 - a) politica operatorului privind transportul bunurilor periculoase;
 - b) informarea pasagerilor, expeditorilor și a personalului implicat în controlul pasagerilor și a bagajelor acestora, cu privire la bunurile periculoase a căror transport este interzis la bordul aeronavei;
 - c) luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase la bord;
 - d) cerințele privind acceptarea, manipularea, încărcarea, depozitarea și izolarea bunurilor periculoase;
 - e) cerințele privind verificarea prealabilă (înainte de a încheia orice acord pentru transportul bunurilor periculoase) a pregătirii personalului agenților de handling la sol, expeditorului, agentului, care acceptă, ambalează, manipulează, încarcă, descarcă și transferă mărfurile periculoase pentru transportul aerian;
 - f) acțiuni în caz de accident sau incident cu o aeronavă, atunci când se transportă bunuri periculoase;
 - g) răspunsul la situații de urgență care implică bunuri periculoase;
 - h) înlăturarea oricărei posibile contaminări;
 - i) sarcinile tuturor membrilor personalului implicați, în special în ceea ce privește manipularea la sol și în aeronavă;
 - j) inspecția pentru a detecta deteriorarea, scurgerile sau contaminarea;
 - k) raportarea accidentelor și a incidentelor care implică bunuri periculoase.

(4) Furnizorii serviciilor de deservire la sol, expeditorii de mărfuri, alte entități care activează pe teritoriul Republicii Moldova, care efectuează recepția, încărcarea, descărcarea, transferul, manipularea și pregătirea mărfurilor periculoase pentru transport aerian, inclusiv gestionarea documentelor de însoțire, trebuie să ia măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că sunt respectate dispozițiile detaliate cuprinse în cerințe tehnice aprobate de AAC și Instrucțiunile tehnice emise de OACI. Aceste entități depun la AAC o declarație în acest sens la care se anexează documentele confirmative.

(5) Operatorii aerieni, expeditorii și alte entități, asociate cu transportul aerian de bunuri periculoase, pun în aplicare măsuri de securitate aeronautică a bunurilor periculoase, pentru a reduce la minimum furtul sau utilizarea necorespunzătoare a bunurilor periculoase care pot

pune în pericol viața oamenilor, bunurile sau mediul. Aceste măsuri trebuie să fie în concordanță cu dispozițiile privind securitatea aeronautică.

(6) Înainte de a oferi orice colet sau ambalaj exterior de bunuri periculoase pentru transportul aerian, trebuie să se asigure că bunurile periculoase nu sunt interzise pentru transportul aerian și că sunt clasificate, ambalate, etichetate, marcate și însoțite de un document de transport de bunuri periculoase întocmit în mod corespunzător, așa cum se indică în cerințe tehnice aprobate de AAC și Instrucțiunile tehnice emise de OACI.

(7) Înainte ca un colet sau ambalaj exterior de bunuri periculoase să fie oferit pentru transportul aerian, tot personalul implicat în pregătirea acestuia trebuie să fie instruit, pentru a se asigura că acest personal este capabil să îndeplinească sarcinile care îi revin și cunoaște măsurile ce trebuie luate în cazul unei situații de urgență în care sunt implicate bunuri periculoase.

(8) Programele de instruire inițială și periodică a personalului privind bunurile periculoase a operatorilor aerieni, a entităților care efectuează recepția, ambalarea, încărcarea, descărcarea, transferul, pregătirea bunurilor periculoase pentru transportul aerian și gestionarea documentelor de însoțire, vămuirea, controlul de securitate a pasagerilor, membrilor echipajului și a bagajelor acestora, se aprobă de AAC. Aceste programe de pregătire sunt proporționale cu responsabilitățile personalului.

(9) Programele de instruire privind bunurile periculoase sunt obligatorii pentru toți operatorii aerieni, indiferent dacă aceștia dețin sau nu aprobare pentru transportul bunurilor periculoase.

(10) Angajații operatorului poștal, ai agentului operatorului poștal sau a entității care efectuează recepția, încărcarea, descărcarea sau manipularea în numele operatorului poștal a corespondenței care conține bunuri periculoase trebuie să fie instruiți în conformitate cu cerințele tehnice aprobate de AAC și Instrucțiunile tehnice emise de OACI.

Secțiunea V

Operațiuni aeriene comerciale

Articolul 40. Operațiuni de transport aerian comercial

(1) Operațiunile de transport aerian comercial sunt transporturile de pasageri, bagaje, mărfuri și/sau poștă, efectuate pe baze comerciale, adică în schimbul unei remunerații sau sub formă de închiriere, pe rute interne sau internaționale, prin curse regulate sau neregulate, de către operatorii aerieni.

(2) Operațiunile de transport aerian comercial se execută pe bază de contract de transport aerian încheiat între operatorul aerian și beneficiarul transportului.

(3) Prin contractul de transport aerian, operatorul aerian se obligă să transporte la destinație pasagerii, bagajele, marfa și/sau poșta, iar beneficiarul se obligă să achite prețul transportului. Asupra contractului de transport aerian se aplică legislația civilă în partea în care nu este reglementat de tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte și de actele normative din domeniul aeronautic.

(4) Operatorii aerieni din Republica Moldova pot efectua operațiuni de transport aerian comercial numai cu condiția deținerii unui certificat de operator aerian (AOC) și a licenței de operare, eliberate de AAC.

(5) Prin excepție de la prevederile alin. (4), următoarele categorii de servicii aeriene nu sunt supuse obligației de deținere a unei licențe de operare valabile:

- a) servicii aeriene efectuate cu aeronave fără motor și/sau cu aeronave ultraușoare cu motor; și
- b) zboruri locale.

(6) Operațiunile de transport aerian comercial respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa nr. 5 și, după caz, în anexele nr. 7 și 8.

(7) Operatorii aerieni care efectuează operațiuni de transport aerian comercial demonstrează capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de privilegiile de care dispun. Aceste capacități și mijloace se recunosc prin eliberarea de către AAC a unui certificat de operator aerian și a unei licențe de operare. Certificatul și licența specifică privilegiile acordate operatorului aerian și sfera operațiunilor.

Articolul 41. Licența de operare

(1) AAC acordă o licență de operare unui operator aerian numai în cazul în care acesta respectă următoarele condiții:

- a) sediul său principal se află în Republica Moldova;
- b) deține un AOC valabil eliberat de AAC;
- c) are la dispoziție una sau mai multe aeronave, în proprietate sau ca urmare a unui acord de închiriere fără echipaj (dry lease);
- d) principala sa activitate este operarea de servicii aeriene exclusiv sau în combinație cu orice altă utilizare comercială a aeronavei sau cu activități de reparare și întreținere a aeronavei;
- e) structura operatorului aerian permite punerea în aplicare a cerințelor stabilite pentru obținerea licenței de operare;
- f) persoanele fizice sau juridice ale Republicii Moldova dețin peste 50 % din operatorul aerian și au controlul efectiv asupra acestuia;
- g) îndeplinește condițiile financiare precizate la alineatul (2);
- h) respectă cerințele privind asigurarea, stabilite prin Legea nr.118/2020;
- i) respectă cerințele privind buna reputație.

(2) AAC analizează în detaliu dacă acest operator aerian poate demonstra că:

- a) își poate îndeplini în orice moment obligațiile existente și potențiale, determinate pe baza unor ipoteze realiste, pe termen de 24 de luni de la începerea operațiunilor, și
- b) își poate acoperi, pe termen de trei luni de la începerea operațiunilor, costurile fixe și de funcționare, contractate în cadrul operațiunilor în conformitate cu planul său de afaceri și determinate pe baza unor ipoteze realiste, fără a folosi niciun venit provenit din operațiunile desfășurate.

(3) După expirarea termenului prevăzut la alineaul (2) litera a), pentru menținerea valabilității licenței de operare operatorul aerian trebuie să poată demonstra, în cadrul supravegherii continue exercitate de AAC, că își poate îndeplini în orice moment obligațiile existente și potențiale, determinate pe baza unor ipoteze realiste, pe termen de 12 luni.

(4) În scopul evaluării menționate la alineatul (2), fiecare solicitant prezintă AAC un plan de afaceri pentru cel puțin primii trei ani de activitate. Planul de afaceri trebuie să conțină de asemenea detalii privind legăturile financiare ale solicitantului cu orice alte activități comerciale în care solicitantul este implicat fie direct, fie prin intermediul unor întreprinderi asociate. Solicitantul pune, de asemenea, la dispoziție toate informațiile pertinente.

(5) Alineatele (2) și (3) nu se aplică operatorilor aerieni care solicită o licență de operare destinată efectuării unor operațiuni cu aeronave care au o masă maximă la decolare (MTOM) sub 10 tone și/sau o capacitate mai mică de 20 de locuri. Acești operatori aerieni trebuie să poată demonstra că dețin un capital net de cel puțin 2 mln. lei.

(6) Operatorilor aerieni prevăzuți la alin. (5) care solicită licențe de operare și care intenționează să opereze servicii aeriene regulate sau a căror cifră de afaceri depășește 60 mln. lei pe an li se aplică prevederile alineatelor (2) - (4).

(7) Acordarea și valabilitatea unei licențe de operare este condiționată de deținerea unui AOC valabil în care se menționează activitățile vizate de respectiva licență de operare.

(8) Orice informații cu privire la acordurile financiare, regimul de proprietate sau măsurile organizatorice ale operatorului aerian care pot afecta siguranța sau solvabilitatea operațiunilor acestuia vor fi utilizate de AAC la îndeplinirea activităților sale de supraveghere în materie de siguranță.

(9) În vederea acordării unei licențe de operare, persoanele care vor gestiona permanent și efectiv activitățile operatorului aerian trebuie să ateste că au o bună reputație și nu au fost declarate în faliment printr-o declarație pe proprie răspundere depusă la AAC.

(10) O licență de operare este valabilă atâta timp cât operatorul aerian în cadrul supravegherii continuă exercitate de AAC demonstrează că respectă cerințele în baza cărora a fost acordată licența.

(11) În cazul în care AAC suspectează existența de problemele financiare la un operator aerian căruia i s-a acordat licența, AAC examinează imediat dacă aceste probleme ar putea afecta siguranța operațiunilor operatorului în cauză și/sau drepturile consumatorilor, cu luarea măsurilor respective, prevăzute de art. 89 alin. (8)-(10), (12). Pentru a evita afectarea drepturilor consumatorilor, AAC solicită operatorului aerian prezentarea unor garanții privind asigurarea financiară a obligațiilor sale față de pasageri în condițiile stabilite de Guvern.

(12) Suplimentar la temeiurile pentru suspendarea sau revocarea certificatelor prevăzute la art. 90 și 91, AAC suspendă sau revocă licența de operare în cazul în care nu mai este convinsă că operatorul aerian respectiv își poate îndeplini obligațiile existente și potențiale pe o perioadă de 12 luni și/sau încălcării sistematice a dispozițiilor cadrului normativ care asigură protecția drepturilor consumatorilor în transport aerian. Cu toate acestea, AAC poate acorda o licență temporară, pentru cel mult 12 luni, până la reorganizarea financiară a operatorului aerian, cu condiția ca siguranța și protecția drepturilor consumatorilor să nu fie periclitată, ca această licență temporară să reflecte, după caz, orice

modificări ale AOC și să existe o posibilitate reală de reconstrucție financiară satisfăcătoare în intervalul de timp respectiv.

(13) Prin excepție de la prevederile alineatului (11), în cazul în care există indicații clare cu privire la existența unor probleme financiare majore sau în cazul în care a fost declanșată procedura insolvenței sau proceduri similare împotriva unui operator aerian căruia i s-a acordat licența, AAC realizează imediat o evaluare amănunțită a situației financiare și, pe baza constatărilor sale, revizuire statutului licenței de operare în conformitate cu alineatul (12), fără aplicarea măsurilor prevăzute de art. 89 alin. (8)-(10), (12).

(14) În cazul în care AOC al unui operator aerian este suspendat sau revocat, AAC suspendă sau revocă imediat licența de operare a respectivului operator aerian.

(15) Condițiile pentru emiterea, suspendarea sau revocarea licențelor de operare și efectuarea supravegherii continue sunt stabilite de Guvern.

Articolul 42. Curse regulate

(1) Operațiunile de transport aerian comercial efectuate prin curse regulate (zboruri regulate) sunt transporturile aeriene executate după rute prestabilite, destinate să asigure legătura dintre două sau mai multe aeroporturi.

(2) Curse regulate înseamnă o serie de zboruri care prezintă toate caracteristicile următoare:

- 1) la fiecare zbor sunt puse la dispoziția publicului, pentru achiziționare individuală (fie direct de la transportatorul aerian, fie de la agenții săi autorizați), locuri și/sau capacitate de transport de marfă și/sau poștă;
- 2) este operat astfel încât să deservească traficul între aceleași două sau mai multe aeroporturi:
 - a) fie conform unui orar publicat; sau
 - b) cu o astfel de regularitate sau frecvență a zborurilor încât să constituie o serie sistematică evidentă.

Articolul 43. Curse neregulate

(1) Operațiunile de transport aerian comercial, altele decât cele prevăzute la art.42, se efectuează prin curse neregulate (zboruri neregulate/charter).

(2) Serii de zboruri internaționale aferente operațiunilor de transport aerian comercial efectuate prin curse neregulate constituie 3 sau mai multe zboruri executate pe aceeași rută aeriană, în decurs de 30 zile calendaristice, cu o astfel de regularitate sau frecvență a zborurilor încât să constituie o serie sistematică evidentă.

Articolul 44. Autorizarea operațiunilor de transport aerian internațional

(1) Transporturile aeriene internaționale de pasageri, bagaje, mărfuri și poștă sunt supuse acordurilor și convențiilor internaționale în domeniul serviciilor aeriene la care Republica Moldova este parte.

(2) Operatorii aerieni ai Republicii Moldova, cu condiția respectării prevederilor art.40 alineatul (4), controlul efectiv asupra cărora este exercitat de Republica Moldova și/sau cetățeni ai Republicii Moldova, sau operatorii aerieni ai altor state, au dreptul de a exercita servicii aeriene internaționale regulate și serii de zboruri neregulate între Republica Moldova

și alte state fără anumite limitări de capacități, frecvențe de zbor, destinații, aeronave, dacă în tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte nu este prevăzut altfel.

(3) Operatorii aerieni ai Republicii Moldova, cu condiția respectării prevederilor art.40 alineatul (4), controlul efectiv asupra cărora este exercitat de Republica Moldova și/sau cetățeni ai Republicii Moldova, sau operatorii aerieni ai altor state, au dreptul de a exercita servicii aeriene internaționale regulate și/sau serii de zboruri neregulate astfel cum sunt prevăzute la articolul 43 alineatul (2) între Republica Moldova și alte state în baza autorizației eliberate de AAC în condițiile acordurilor și convențiilor internaționale în domeniul serviciilor aeriene încheiate cu aceste state.

(4) Operatorii aerieni ai Republicii Moldova, cu condiția respectării prevederilor art.40 alineatul (4), controlul efectiv asupra cărora este exercitat de Republica Moldova și/sau cetățeni ai Republicii Moldova, sau operatorii aerieni ai statelor, care nu sunt parte la acordurile și convențiile internaționale în domeniul serviciilor aeriene, au dreptul de a exercita servicii aeriene internaționale regulate și/sau serii de zboruri neregulate astfel cum sunt prevăzute la articolul 43 alineatul (2) între Republica Moldova și acele state în baza autorizației eliberate de AAC.

(5) Operatorii aerieni ai Republicii Moldova care respectă prevederile art.40 alineatul (4), au dreptul de a exercita servicii aeriene internaționale neregulate între Republica Moldova și alte state, cu condiția să nu cauzeze prejudicii serviciilor aeriene regulate, în baza unei permisiuni, emise de AAC.

(6) Operatorii aerieni străini care exercită servicii aeriene internaționale neregulate se admit liber pe teritoriul Republicii Moldova, în scopul îmbarcării sau debarcării traficului, cu condiția că acestea să nu cauzeze prejudicii serviciilor aeriene regulate, în baza unei autorizații, emise de AAC.

(7) Operatorul aerian al Republicii Moldova care operează o cursă regulată sau serii de zboruri prin curse neregulate, trebuie să asigure că poate opera curse aeriene pe această rută cu aeronave proprii sau închiriate în sistem "dry-lease". Desfășurarea activităților operaționale ale operatorului aerian din Republica Moldova cu aeronave închiriate în sistem "wet-lease" care nu sunt înmatriculate în Registrul aerian al Republicii Moldova se admite în cazul unor necesități de operare excepționale, cu condiția obținerii unei aprobări prealabile din partea AAC. Guvernul adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții generale, iar AAC aprobă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la aprobarea închirierii aeronavelor civile.

(8) Operatorii aerieni care efectuează curse regulate sau serii de zboruri prin curse neregulate trebuie să respecte programele de zbor (graficul de operare) prezentate către AAC pentru sezonul de operare de vara și sezonul de operare de iarna.

(9) Suplimentar la condițiile privind suspendarea certificatelor stabilite la art. 91, Autorizația pentru executarea zborurilor internaționale aferente operațiunilor de transport aerian efectuate prin curse regulate se suspendă în următoarele cazuri:

a) nerespectarea prevederilor acordului internațional aplicabil, după caz;

b) ruta aeriană pentru care a fost eliberată Autorizația nu este operată de către operatorul aerian conform programului (graficului) prezentat, pentru cel puțin o perioadă de 2 luni consecutive.

(10) Autorizația pentru executarea zborurilor internaționale aferente operațiunilor de transport aerian efectuate prin curse regulate se suspendă pe perioada menținerii încălcării pentru care a fost aplicată suspendarea, care nu poate depăși 6 luni. Se interzice efectuarea curselor regulate în cazul în care Autorizația pentru executarea zborurilor internaționale aferente operațiunilor de transport aerian efectuate prin curse regulate este suspendată.

(11) Autorizația pentru executarea zborurilor internaționale aferente operațiunilor de transport aerian efectuate prin curse regulate se revocă în următoarele cazuri:

a) efectuarea curselor regulate în cazul în care Autorizația pentru executarea zborurilor internaționale aferente operațiunilor de transport aerian efectuate prin curse regulate este suspendată;

b) menținerea încălcării pentru care a fost aplicată suspendarea pe o perioadă care depășește 6 luni.

(12) Condițiile și procedura eliberării, suspendării, retragerii autorizațiilor pentru operațiuni de transport aerian efectuate prin curse regulate și neregulate de către operatorii aerieni naționali și străini, se stabilesc de Guvern.

Articolul 45. Protecția drepturilor consumatorilor în transportul aerian

(1) Consumator în transportul aerian este beneficiarul serviciilor aeriene, adică pasagerul sau expeditorul/destinatarul mărfii, sau operatorul poștal căruia ori în folosul căruia sunt prestate serviciile de transport aerian comercial.

(2) Autoritatea publică cu competențe specifice de asigurare a respectării actelor normative care protejează drepturile și interesele consumatorilor în transportul aerian este AAC, care:

a) efectuează supravegherea continuă și controlul respectării prevederilor cadrului normativ în domeniul protecției drepturilor consumatorilor în transport aerian;

b) adoptă decizii prin care obligă transportatorii aerieni să asigure respectarea drepturilor minime ale consumatorilor în transport aerian;

c) aplică sancțiuni în conformitate cu dispozițiile Codului contravențional nr. 218/2008;

d) comunică (efectuează schimbul de informații) cu autoritățile competente ale statelor înspre sau dinspre care se furnizează servicii aeriene dinspre sau înspre Republica Moldova;

e) suspendă sau revocă licența de operare pentru încălcarea sistematică a dispozițiilor cadrului normativ care asigură protecția drepturilor consumatorilor în transport aerian;

f) publică anual raportul reclamațiilor depuse de pasageri privind nerespectarea cadrului normativ în domeniul protecției drepturilor consumatorilor în transport aerian.

(3) Drepturile fundamentale ale pasagerilor în transportul aerian - dreptul la informare, rambursare, redirectionare, asistență în așteptarea începerii călătoriei și compensare, sunt drepturi minime și standardizate, aplicabile tuturor pasagerilor, indiferent de circumstanțele individuale și de calitatea/statutul profesionistului care a asigurat/efectuat vânzarea serviciilor aeriene.

(4) Încălcarea dreptului la informare, rambursare, redirectionare, deservire și la compensare reprezintă o contravenție și se sancționează în conformitate cu prevederile Codului contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008.

(5) Transportatorul aerian este obligat:

- 1) să primească și să soluționeze reclamațiile consumatorului într-o perioadă de timp care nu depășește 14 zile calendaristice de la data la care consumatorul a adus la cunoștință transportatorului neconformitatea serviciului prestat;
 - 2) să plătească compensația minimă pasagerului îndreptățit în maxim 30 zile calendaristice de la solicitarea pasagerului;
 - 3) să efectueze rambursarea imediată a contravalorii serviciului neprestat în cazul incapacității redirectionării în aceeași zi. În alte cazuri rambursarea se realizează în termen de 7 zile;
 - 4) în cazul întârzierii de cel puțin două ore, refuzului la îmbarcare sau anulării unui zbor, să prezinte fiecărui pasager o comunicare scrisă, inclusiv prin mijloace electronice de comunicare, în care sunt precizate:
 - a) motivul refuzului la îmbarcare, anulării sau întârzierii zborului și distanța dintre punctul de pornire și sosire;
 - b) normele de asistență și compensare;
 - c) datele de contact ale autorității publice cu competențe specifice de protecție a drepturilor consumatorilor în transport aerian.
 - 5) să nu anuleze segmentul retur în cazul în care pasagerul nu a utilizat segmentul tur al aceluiași bilet;
 - 6) să realizeze proactiv dreptul la deservire al pasagerilor afectați de refuzul la îmbarcare, anulare sau întârziere a zborului, chiar dacă cauza perturbării a fost generată de circumstanțe extraordinare, prin acordarea asistenței pasagerilor (mese, băuturi răcoritoare, apelurilor telefonice și cazare la hotel);
 - 7) să acorde deservire în mod prioritar persoanelor cu mobilitate redusă, copiilor neînsoțiți, femeilor însărcinate sau persoanelor care necesită asistență medicală specifică;
 - 8) să prezinte dovada capacității realizării dreptului la deservire în toate țările de destinație unde operează zboruri;
 - 9) să dețină un punct național de contact (reprezentanță), inclusiv o linie telefonică funcțională pentru consumatori, să asigure recepționarea reclamațiilor pasagerilor inclusiv prin intermediul unei pagini electronice;
 - 10) să transmită pasagerului contractul de transport, care conține informații precise și complete despre drepturile minime în transportul aerian în format electronic.
- (6) Transportatorul aerian nu este obligat să plătească compensații financiare dacă se poate dovedi că anularea sau întârzierea a fost cauzată de circumstanțe extraordinare. Întârzierile, schimbările de orar sau anulările trebuie considerate drept circumstanțe extraordinare doar dacă:
- a) prin natura sau originea lor nu sunt inerente exercitării normale a activității transportatorului aerian;
 - b) nu se află sub controlul transportatorului aerian;
 - c) nu ar fi putut fi evitate, în pofida tuturor măsurilor rezonabile luate.
- (7) Fiecare transportator aerian care efectuează curse regulate sau serii de zboruri neregulate pe/de pe un aeroport din Republica Moldova menține reprezentanțe corespunzătoare cu propriul său personal managerial, tehnic, operațional, de vânzări și alt

personal necesar pentru exploatarea serviciilor prestate sau utilizând serviciile și personalul oricărei alte organizații, companii sau transportatorului aerian care operează pe teritoriul Republicii Moldova și care este autorizat să ofere astfel de servicii altor transportatori aerieni. Reprezentanțele transportatorilor aerieni exercită activitățile într-un mod organizat, asigurând asistența pasagerilor în timpul prestării serviciului aerian, în special în cazul anulării sau întârzierii zborului.

(8) Condițiile în care pasagerii transportului aerian comercial își pot exercita drepturile minime în cazul refuzului la îmbarcare, al anulării sau întârzierii prelungite a zborului sunt aprobate de Guvern.

(9) În partea în care nu este reglementat de cadrul normativ special în domeniul protecției consumatorilor în transport aerian se aplică legislația cu privire la protecția consumatorilor.

Articolul 46. Operațiuni comerciale specializate

(1) Operațiunile comerciale specializate sunt operațiunile aeriene, altele decât transportul aerian comercial, în cadrul cărora aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultura, silvicultura, construcțiile, fotografierea, supravegherea, observarea și patrularea, publicitatea aeriană etc.

(2) Operatorii aerieni implicați sau care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale specializate trebuie să depună la AAC declarații referitoare la capacitatea lor și la disponibilitatea mijloacelor necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea de aeronave.

(3) Din motive de siguranță operațiunile comerciale specializate cu risc ridicat fac obiectul autorizării de către AAC.

(4) Prevederile privind operațiunile comerciale specializate, modul și condițiile referitoare la declarațiile date de operatorii implicați în operațiunile comerciale specializate, normele privind condițiile în care anumite operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat fac obiectul autorizării și condițiile pentru emiterea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea autorizărilor, precum și condițiile și procedurile referitoare la supravegherea operatorilor implicați în operațiunile comerciale specializate, se aprobă de Guvern, de MIDR prin reglementări aeronautice civile și de AAC prin documente tehnice subordonate.

Secțiunea VI

Operațiuni aeriene necomerciale

Articolul 47. Operațiuni necomerciale (aviație generală)

(1) Operațiunile necomerciale (aviație generală) cuprind:

- a) transporturile aeriene în interes propriu și operațiunile necomerciale specializate;
- b) zborurile în interes propriu;
- c) zborurile particulare;
- d) zborurile-școală;
- e) zborurile de competiție, demonstrațiile de zbor, zborurile introductive, acrobatice, lansările cu parașuta și remorcările planoarelor.

(2) Operatorii implicați în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate, inclusiv în operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate, demonstrează capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de operarea aeronavelor în cauză și depun declarații în acest sens la AAC.

(3) Transporturile aeriene în interes propriu și operațiunile necomerciale specializate reprezintă operațiunile necomerciale executate de o persoană juridică, fără perceperea unui tarif sau a echivalentului acestuia în bunuri ori servicii, utilizându-se aeronave civile proprii sau închiriate care constituie accesoriul unei alte activități economice executate de persoana respectivă, beneficiarul transportului.

(4) Zborurile în interes propriu reprezintă operațiunile necomerciale, altele decât transporturile în interes propriu și operațiunile necomerciale specializate, efectuate de persoane fizice sau juridice, cu aeronave civile proprii sau închiriate, pentru și în susținerea necesităților activităților proprii, fără obținerea de beneficii economice. Zborurile în interes propriu includ și zborurile efectuate exclusiv în scop sportiv.

(5) Zborurile particulare reprezintă operațiunile necomerciale efectuate de deținătorii de aeronave civile persoane fizice exclusiv în scop necomercial.

(6) Zborurile-școală reprezintă operațiunile aeriene civile organizate de persoane fizice sau juridice în scopul pregătirii personalului aeronautic navigant.

(7) Zborurile de competiție, demonstrațiile de zbor, zborurile introductive, acrobatice, lansările cu parașuta și remorcările planoarelor reprezintă operațiuni necomerciale efectuate de deținătorii de aeronave civile persoane fizice sau juridice exclusiv în scop necomercial.

(8) Zborurile menționate la alin.(6) și (7) efectuate în scop comercial fac obiectul declarării conform prevederilor art.46 alin.(2).

(9) Prevederile privind operațiunile necomerciale (aviație generală), normele privind condițiile și procedurile referitoare la declarațiile date de operatorii implicați în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate, inclusiv în operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate, referitoare la capacitatea lor și la disponibilitatea mijloacelor necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea de aeronave, precum și condițiile și procedurile referitoare la supravegherea acestor operatori, se aprobă de MIDR prin reglementări aeronautice civile și de AAC prin documente tehnice subordonate.

Articolul 48. Alte zboruri

În zonele special rezervate, zborurile aeronavelor menționate în anexa nr. 1, pot fi efectuate fără permisiuni prealabile, cu respectarea cerințelor privind stabilirea (alocarea) și activarea/dezactivarea zonelor rezervate. După adoptarea deciziei pozitive de stabilire a zonei rezervate, în scopul implementării măsurilor identificate de reducere și control a riscurilor de siguranță, furnizorul de servicii de trafic aerian și beneficiarul zonei rezervate vor încheia un acord de colaborare, care va reglementa activitățile ulterioare ale solicitantului legate de utilizarea spațiului aerian alocat.

Secțiunea VII

Aerodromuri

Articolul 49. Aerodromuri/aeroporturi/heliporturi

(1) Aerodromurile/aeroporturile/heliporturile din Republica Moldova se clasifică după cum urmează:

- 1) din punct de vedere a tipurilor de operațiuni:
 - a) civile;
 - b) guvernamentale (destinate operațiunilor de zbor aeronavelor de stat);
 - c) combinate.
- 2) din punct de vedere al dreptului de proprietate și gestiune:
 - a) proprietate publică;
 - b) proprietate privată.
- 3) din punct de vedere a destinației:
 - a) internaționale (destinate deservirii operațiunilor de zbor internațional);
 - b) naționale (destinate operațiunilor de zbor intern).
- 4) din punct de vedere a operațiunilor deservite:
 - a) aeroporturi/heliporturi antrenate în operațiuni de transport aerian comercial;
 - b) aerodromuri/heliporturi antrenate în operațiuni aeriene civile specializate și/sau operațiuni aeriene necomerciale.
- 5) din punct de vedere al utilizării:
 - a) deschise publicului;
 - b) pentru uz privat.
- 6) din punct de vedere al supravegherii de AAC:
 - a) certificate;
 - b) necertificate.

(2) Aerodromurile/aeroporturile/heliporturile, inclusiv echipamentele acestora, amplasate pe teritoriul Republicii Moldova, deschise publicului și antrenate în operațiuni de transport aerian comercial pot fi operate doar în cazul în care sunt certificate de către AAC.

(3) Aerodromurile/aeroporturile/heliporturile de pe care se efectuează zboruri internaționale se certifică în mod obligatoriu de către AAC.

(4) Statutul de aeroport internațional se acordă de Guvern, la propunerea MIDR.

(5) Toate aeronavele care execută zboruri internaționale spre și de pe teritoriul Republicii Moldova trebuie să decoleze și să aterizeze pe un aeroport internațional unde se efectuează controlul trecerii frontierei, controlul vamal și alte tipuri de controale la trecerea frontierei de stat. Aeronavele pot decola/ateriza de pe/pe alte suprafețe decât un aeroport internațional în cazuri de urgență sau dacă sunt autorizate de autoritățile competente.

(6) Operatorul de aerodrom/aeroport/heliport certificat are obligația de a asigura condițiile prevăzute de reglementările aplicabile privind aterizarea și decolarea în siguranță a aeronavelor, privind securitatea aeronautică, serviciile necesare aeronavelor la sol, serviciile de pompieri și salvatori și de ambulanță.

(7) Operatorul de aeroport internațional asigură încăperi și locuri special amenajate, facilități adecvate și măsuri organizatorice necesare pentru efectuarea de către autoritățile competente a controalelor la trecerea frontierei de stat, luând în considerație constrângeri specifice spațiului sau capacității disponibile, ce apar din cauza aglomerației și a procentului de utilizare a spațiului.

(8) Pornind de la obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4, și, în special, având în vedere natura și riscul activității în cauză, aerodromurile care nu deservește transportul aerian comercial și/sau traficul aerian internațional, și pentru care nu sunt asigurate proceduri de apropiere sau decolare instrumentală, precum și terenurile de zbor, nu sunt supuse certificării, dar li se impune să declare AAC că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate.

(9) Condițiile de utilizare a aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor civile de către aeronavele de stat, precum și condițiile în care aeronavele civile pot folosi aerodromurile guvernamentale (militare) se stabilesc de Guvern.

(10) AAC ține baza de date operaționale privind toate aerodromurile/aeroporturile/heliporturile civile și terenurile de zbor declarate.

Articolul 50. Utilizarea aeroportului

(1) Operatorii aeroportuari aplică pentru serviciile aeroportuare doar tarife reglementate și aprobate conform metodologiei aprobate de Guvern. Se interzice perceperea de la utilizatorii aeroportului a oricăror altor tarife pentru serviciile aeroportuare care sunt obligatorii (nu prevăd utilizarea opțională a facilităților și a serviciilor care le sunt puse la dispoziție) din punct de vedere al siguranței zborurilor, securității aeronautice și deservirii pasagerilor și a mărfurilor. Mărirea tarifelor pentru serviciile aeroportuare se aprobă de MIDR în baza metodologiei aprobate de Guvern.

(2) Utilizatorii aeroportului au obligația de a achita operatorului aeroportului tarifele pentru utilizarea aeroportului. Operatorul aeroportului sau reprezentantul său are dreptul să rețină decolarea oricărei aeronave până în momentul când operatorul aeronavei achită tarifele aeroportuare și datoriile restante pentru serviciile prestate sau prezintă o garanție adecvată de plată a acestora acceptabilă pentru operatorul aeroportului.

(3) Scutirile de la achitarea tarifelor prevăzute la alin.(1) și modul de compensare a cheltuielilor legate de prestarea serviciilor aeroportuare pentru zborurile aeronavelor scutite se stabilesc de Guvern.

(4) În cazul în care un aeroport este supraîncărcat sau întâmpină probleme de capacitate, MIDR desemnează acest aeroport ca fiind unul cu facilități orare sau coordonat. Condițiile și modul de desemnare a unui aeroport ca fiind unul cu facilități orare sau coordonat se aprobă de Guvern.

(5) În scopul asigurării unui mediu concurențial, 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.

(6) Nici un operator aeroportuar nu va impune condiții discriminatorii, neproportionale sau de limitare a posibilității de utilizare a aerodromului de către aeronavele implicate în operațiuni necomerciale (de aviația generală).

(7) MIDR ia măsurile necesare pentru a asigura:

a) accesul liber pe piață al furnizorilor de servicii de deservire la sol (handling), pentru furnizarea de asemenea servicii către terțe părți, cu condiția că aceștea dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate serviciilor furnizate cu respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 52;

b) libertatea handlingului propriu al operatorului aerian.

(8) Dacă pentru un aeroport anumite constrângeri specifice spațiului sau capacității disponibile, ce apar din cauza aglomerației și a procentului de utilizare a spațiului, fac imposibilă deschiderea pieței și/sau punerea în aplicare a handlingului propriu, MIDR poate introduce unele limitări în temeiul normelor stabilite de Guvern. Totodată numărul furnizorilor de servicii de deservire la sol (handling) pentru terțe părți sau numărul operatorilor aerieni care au handling propriu, nu poate fi limitat la mai puțin de doi pentru fiecare categorie de servicii de deservire la sol (handling), aleși pe baza unor criterii relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii.

(9) Alte activități decât cele prevăzute de prezentul cod și de actele normative subordonate pot fi desfășurate în zone de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor cu condiția respectării cerințelor în domeniul securității aeronautice și al transportului aerian al bunurilor periculoase. Organizațiile pot desfășura activități de întreprinzător în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor cu condiția declarării AAC că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate activităților pe care le desfășoară cu respectarea actelor de punere în aplicare respective.

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

(1) Construcția sau reconstrucția aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor și a obiectelor speciale se efectuează în condiția avizului AAC.

(2) Documentele de construcție sau reconstrucție a aerodromurilor/ aeroporturilor/ heliporturilor și a obiectelor speciale sunt examinate și avizate de către AAC sub aspecte de asigurare a siguranței zborurilor, a securității aeronautice și a securității populației, de protecție a mediului, precum și de necesități de infrastructură (drumuri și alte căi terestre de comunicație, telecomunicații etc.) pentru deservirea aerodromului/aeroportului/heliportului și asigurarea exploatării acestuia în condiții de siguranță și eficiență.

(3) Termenul pentru examinarea documentelor în vederea avizării construcției sau reconstrucției aerodromului/aeroportului/heliportului și a obiectelor speciale nu poate depăși 90 de zile calendaristice din data depunerii pachetului integral de documente de către solicitant.

(4) Avizul privind construcția sau reconstrucția aerodromului aeroportului/heliportului sau a obiectelor speciale își pierde valabilitatea în cazul în care, într-un termen de 2 ani de la eliberarea acestuia, solicitantul nu a început lucrările corespunzătoare.

(5) Cerințele și procedura de eliberare a avizelor privind construcția sau reconstrucția aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor și a obiectelor speciale se stabilesc de MIDR prin reglementări aeronautice civile și de AAC prin documente tehnice subordonate.

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

Respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa nr. 7 și, după caz, în anexa nr. 8, aerodromurile, echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței, operarea

aerodromurilor și furnizarea de servicii de handling la sol și AMS pe aerodromurile situate pe teritoriul Republicii Moldova care:

- a) sunt deschise utilizării publice;
- b) sunt deschise traficului internațional, după caz;
- c) deserveșc transportul aerian comercial; și
- d) dispun de o pistă instrumentală pavată de cel puțin 800 de metri sau deserveșc exclusiv elicoptere care utilizează proceduri de apropiere sau de decolare instrumentală.

Articolul 53. Certificarea aerodromurilor

(1) Este obligatorie obținerea unui certificat pentru aerodromurile prevăzute la art. 52. Certificatul respectiv vizează aerodromul și echipamentele cu impact asupra siguranței ale acestuia, cu excepția cazului în care respectivele echipamente cu impact asupra siguranței fac obiectul unei declarații menționate la articolul 54 alineatul (1) litera a) sau al unui certificat menționat la articolul 54 alineatul (1) litera b).

(2) Certificatul menționat la alineatul (1) se eliberează la cerere atunci când solicitantul a demonstrat că aerodromul:

- a) respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 55 și baza de certificare a aerodromului prevăzută la alineatul (5); și
- b) nu prezintă particularități sau caracteristici care să afecteze siguranța în operare.

(3) Certificatul menționat la alineatul (1) poate fi modificat pentru a include modificările aduse aerodromului sau echipamentelor sale cu impact asupra siguranței, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 55 alineatul (1) litera c).

(4) Certificatul menționat la alineatul (1) poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când aerodromul sau echipamentele sale cu impact asupra siguranței nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unui astfel de certificat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 55 alineatul (1) litera c).

(5) Baza de certificare a unui aerodrom constă în următoarele elemente:

- a) specificațiile de certificare aplicabile tipului de aerodrom;
- b) acele dispoziții ale specificațiilor de certificare aplicabile pentru care a fost acceptat un nivel echivalent de siguranță;
- c) specificațiile tehnice speciale detaliate necesare atunci când caracteristicile de proiectare ale unui anumit aerodrom sau experiența în operare fac ca orice specificație de certificare menționată la litera a) să fie inadecvată sau necorespunzătoare pentru a se asigura respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 52.

(6) Este obligatorie obținerea unui certificat pentru aerodromuri / aeroporturi/ heliporturi, inclusiv echipamentele acestora, amplasate pe teritoriul Republicii Moldova, deschise publicului și antrenate în operațiuni de transport aerian comercial și/sau deschise trafiului internațional, dar care:

- a) nu dispun de o pistă instrumentală pavată de cel puțin 800 de metri,
- b) nu deserveșc exclusiv elicoptere care utilizează proceduri de apropiere sau de decolare instrumentală.

Articolul 54. Echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței

(1) Luând în considerare obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, natura și riscul activității în cauză, actele de punere în aplicare menționate la articolul 55 pot impune organizațiilor implicate în proiectarea, producția și întreținerea echipamentelor de aerodrom cu impact asupra siguranței utilizate sau destinate utilizării pe aerodromurile care fac obiectul prezentului cod:

- a) să declare că aceste echipamente respectă specificațiile detaliate stabilite în conformitate cu respectivele acte de punere în aplicare menționate la articolul 55; sau
- b) să dețină un certificat pentru respectivul echipament de aerodrom cu impact asupra siguranței.

(2) Certificatul menționat la alineatul (1) litera b) se eliberează sau se acceptă/recunoaște/validează de către AAC la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că echipamentul respectă specificațiile detaliate stabilite în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 55 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 52.

(3) Certificatul menționat la alineatul (1) litera b) precizează funcțiile echipamentului. Certificatul respectiv poate fi modificat pentru a reflecta modificările acestor funcții, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 55 alineatul (1) litera d).

(4) Certificatul menționat la alineatul (1) litera b) poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când echipamentul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unui astfel de certificat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 55 alineatul (1) litera d).

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

(1) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 52 în ceea ce privește aerodromurile și echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, Guvernul adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții generale, iar AAC aprobă acte de unere în aplicare care stabilesc cerințe detaliate cu privire la:

- a) normele și procedurile pentru stabilirea și notificarea către un solicitant, în temeiul articolului 53 alineatul (5), a bazei de certificare aplicabile unui aerodrom în scopul certificării în conformitate cu articolul 53 alineatul (1);
- b) normele și procedurile pentru stabilirea și notificarea către un solicitant a specificațiilor detaliate aplicabile echipamentelor de aerodrom cu impact asupra siguranței în scopul certificării în conformitate cu articolul 54 alineatul (1);
- c) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor aerodromurilor, menționate la articolul 53, inclusiv a limitărilor de operare legate de proiectarea specifică a aerodromului;
- d) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea, revocarea sau acceptarea/recunoașterea/validarea certificatelor pentru

echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței, menționate la articolul 54 alineatul (1), precum și privind situațiile în care astfel de certificate sunt obligatorii;

- e) normele și procedurile pentru stabilirea specificațiilor detaliate aplicabile echipamentelor de aerodrom cu impact asupra siguranței care fac obiectul unei declarații în conformitate cu articolul 54 alineatul (1);
- f) normele și procedurile aplicabile declarației întocmite în conformitate cu articolul 54 alineatul (1) referitoare la echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței, precum și situațiilor în care astfel de declarații sunt obligatorii;
- g) privilegiile și responsabilitățile titularilor certificatelor menționate la articolul 53 și la articolul 54 alineatul (1) și ale organizațiilor care fac declarații în conformitate cu articolul 54 alineatul (1).

(2) Atunci când adoptă acte de punere în aplicare prevăzute la alineatul (1), Guvernul și AAC asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 52 și ține seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexa 14 la Convenția de la Chicago.

(3) Pornind de la obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4, Guvernul adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții generale, iar AAC aprobă acte de punere în aplicare care stabilesc cerințe detaliate, cu privire la cerințele și procedura de eliberare, suspendare și revocare a certificatelor operatorilor de aerodrom/aeroport/heliport prevăzuți la articolul 53 alineatul (6). Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, Guvernul și AAC asigură respectarea standardelor internaționale și practicilor recomandate, în special celor prevăzute în anexa 14 la Convenția de la Chicago.

(4) Luând în considerație obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4, pentru aerodromurile/heliporturile care nu sunt supuse certificării și terenurile de zbor, MIDR emite reglementări aeronautice civile iar AAC aprobă documente tehnice subordonate.

Articolul 56. Organizații în domeniul aeroportuar

(1) Organizațiile responsabile cu operarea aerodromurilor certificate (operatorii de aerodrom/aeroport/heliport) fac obiectul certificării. Acestea li se eliberează un certificat. Certificatul respectiv se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare și actele delegate adoptate. Certificatul precizează privilegiile acordate organizației certificate și domeniul acoperit de certificat.

(2) Organizațiile responsabile cu operarea aerodromurilor care fac obiectul certificării se asigură că personalul său nominalizat corespunde cerințelor stabilite pentru a fi acceptat de AAC.

(3) Organizațiile responsabile cu operarea aerodromurilor care nu fac obiectul certificării (operatorii de aerodrom/heliport) sau proprietarii (deținătorii) terenurilor de zbor, după caz, declară că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate serviciilor furnizate.

(4) Organizațiile responsabile cu furnizarea serviciilor de handling la sol și a AMS pe aerodromuri care fac obiectul certificării se certifică sau declară că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate serviciilor furnizate.

Articolul 57. Protecția zonelor din vecinătatea aerodromurilor

(1) Autoritățile competente la nivel național și local, toate persoanele fizice și juridice implicate, asigură că aerodromurile sunt protejate de activitățile și amenajările din vecinătatea lor care pot provoca riscuri inacceptabile pentru aeronavele care folosesc aerodromurile în cauză.

(2) Organizațiile menționate la articolul 56 alineatul (1) monitorizează activitățile și amenajările care pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației în vecinătatea aerodromului pentru a cărui operare sunt responsabile. Acestea iau măsurile necesare pentru a diminua riscurile respective în limita propriilor competențe, iar, în caz contrar, aduc aceste riscuri la cunoștința autorităților competente.

(3) Pentru a asigura aplicarea uniformă a prezentului articol și pe baza principiilor prevăzute la articolul 4, precum și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, Guvernul adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții generale, iar AAC aprobă cerințe tehnice și alte acte tehnice subordonate necesare care stabilesc dispoziții detaliate.

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

(1) În zonele supuse servituții aeronautice se interzice amplasarea de noi construcții, instalații, obiecte, sisteme ingineresti sau de comunicație ori efectuarea de lucrări la acestea fără avizul prealabil eliberat de AAC.

(2) Limitele și atributele specifice zonelor supuse servituții aeronautice se stabilesc în conformitate cu prevederile reglementărilor aeronautice civile.

(3) Cerințele și procedura de eliberare a avizului pentru amplasarea construcțiilor, a instalațiilor și a echipamentelor în zonele supuse servituții aeronautice se stabilesc de MIDR prin reglementări aeronautice civile și de AAC prin documente tehnice subordonate.

(4) Termenul de examinare a documentelor și de eliberare a avizului nu poate depăși 30 de zile calendaristice din data depunerii pachetului integral de documente de către solicitant.

(5) Furnizorul de servicii de navigație aeriană inițiază, inclusiv prin adresarea către autoritățile competente în caz de necesitate, procedura de încetare a amplasării construcțiilor, instalațiilor și echipamentelor în zonele supuse servituții aeronautice pe tot teritoriul Republicii Moldova, cu excepția zonelor aflate în responsabilitatea operatorilor aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor certificate, sau procedura de înlăturare a construcțiilor, instalațiilor și echipamentelor amplasate, dacă acestea nu corespund prevederilor prezentului articol.

(6) Proprietarii construcțiilor, ai instalațiilor și ai altor obiecte care prezintă pericol pentru siguranța zborurilor aeronavelor civile trebuie să plaseze pe acestea, din cont propriu, marcaje și semnalizări în conformitate cu reglementările aeronautice civile aprobate de MIDR și cu documente tehnice subordonate aprobate de AAC.

(7) Fără avizul prealabil eliberat gratuit de AAC, se interzice:

a) amplasarea de noi construcții, instalații, obiecte, sisteme ingineresti și sisteme de comunicații sau efectuarea de lucrări la acestea în zonele care se află în perimetrul a 15 km față de punctul de referință al aerodromului certificat;

b) amplasarea de noi construcții, instalații, obiecte a căror înălțime este de 45 m sau mai mare față de nivelul solului, în afara zonelor care se află în perimetrul a 15 km față de punctul de referință al aerodromului certificat;

c) amplasarea turbinelor eoliene, indiferent de locul planificat de amplasare a acestora;

(8) La distanța mai mică de 15 km față de punctul de referință al aerodromului certificat se interzice amplasarea obiectelor de activitate umană și folosința pământului, care prezintă pericol pentru operarea în siguranță și eficientă a aerodromurilor/aeroporturilor, inclusiv:

a) care utilizează lumini periculoase, confuze și înșelătoare;

b) care provoacă orbire cauzată de surse de iluminare cu intensitate mare sau cu capacitate reflectorizantă înaltă;

c) care ar putea încuraja concentrarea animalelor sălbatice și păsărilor în vecinătatea aerodromului;

d) a surselor de radiație invizibilă sau prezența obiectelor mobile sau fixe care pot afecta în mod negativ performanța sistemelor de comunicație aeronautică, navigație și supraveghere.

(9) Operatorul de aerodrom/aeroport certificat este responsabil pentru monitorizarea și supravegherea amplasării construcțiilor, a instalațiilor și a echipamentelor în zonele care se află în perimetrul a 15 km față de punctul de referință al aerodromului. Operatorul de aerodrom/aeroport certificat inițiază, inclusiv prin adresarea către autoritățile competente în caz de necesitate, procedura de încetare a amplasării construcțiilor, instalațiilor și echipamentelor sau procedura de înlăturare a construcțiilor, instalațiilor și echipamentelor amplasate, dacă acestea nu corespund prevederilor prezentului articol.

(10) Întreprinderile, instituțiile și organizațiile, precum și persoanele fizice care au încălcat regulile de construcție/reconstrucție sau au admis alte acțiuni interzise în zonele supuse servituții aeronautice sunt obligate, la cererea operatorului de aerodrom/aeroport certificat sau a furnizorului de servicii de navigație aeriană sau a persoanelor împuternicite de acestea, să stopeze construcția sau altă activitate în zona supusă servituții aeronautice și să înlăture în termenul stabilit și din cont propriu toate încălcările admise.

Articolul 59. Competențe delegate în domeniul aeroportuar

(1) În ceea ce privește operarea aerodromurilor și furnizarea de servicii de handling la sol și de AMS pe aerodromuri, Guvernul este împuternicit să adopte acte delegate care stabilesc norme generale, iar AAC este împuternicită să aprobe acte delegate care stabilesc norme detaliate cu privire la:

a) condițiile specifice pentru operarea aerodromurilor cu respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 52;

b) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor menționate la articolul 56 alineatul (1);

c) privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate menționați la articolul 56 alineatul (1);

d) condițiile și procedurile aplicabile certificării organizațiilor care furnizează servicii de handling la sol și declarației întocmite de organizațiile care furnizează AMS în

conformitate cu articolul 56 alineatul (4), inclusiv recunoașterea de către operatori, fără verificări suplimentare, a declarațiilor respective;

- e) privilegiile și responsabilitățile organizațiilor care furnizează servicii de handling la sol și ale organizațiilor care furnizează AMS care au făcut declarații în conformitate cu articolul 56 alineatul (4).

(2) În ceea ce privește aerodromurile, echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței, operarea aerodromurilor și furnizarea de servicii de handling la sol și AMS, Guvernul este împuternicit să adopte acte delegate, pentru a modifica anexa nr. 7 și, după caz, anexa nr. 8, dacă acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu impact asupra siguranței la aerodromuri, în scopul, și în măsura în care este necesar, atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1.

Secțiunea VIII

ATM/ANS

Articolul 60. Cerințe esențiale în domeniul ATM/ANS

(1) Furnizarea de ATM/ANS menționată la articolul 2 alineatul (1) pct. 9) respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa nr. 8 și, după caz, în anexa nr. 7.

(2) Aeronavele care operează în cadrul spațiului aerian al Republicii Moldova, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 2 alineatul (5) litera a), respectă cerințele esențiale prevăzute la punctul 1 din anexa nr. 8.

Articolul 61. Furnizorii de ATM/ANS

(1) Furnizorii de ATM/ANS au obligația de a deține un certificat.

(2) Certificatul menționat la alineatul (1) se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 63 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 60.

(3) Certificatul menționat la alineatul (1) precizează privilegiile acordate. Certificatul respectiv poate fi modificat pentru a se adăuga sau elimina privilegii, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 63 alineatul (1) litera b).

(4) Certificatul menționat la alineatul (1) poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unui astfel de certificat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 63 alineatul (1) litera b).

(5) Prin derogare de la alineatul (1), în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 63, furnizorii de servicii de informare a zborurilor pot să declare că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate serviciilor furnizate cu respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 60.

(6) Furnizarea de ATM/ANS în spațiul aerian național sunt asigurate de furnizori certificați și desemnați de AAC.

(7) Mărirea tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană se aprobă de MIDR în baza metodologiei aprobate de Guvern și cu respectarea procedurilor stabilite de acordurile internaționale și/sau organismele internaționale, la care Republica Moldova este parte.

Mărimea tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană asigură recuperarea completă a cheltuielilor legate de furnizarea acestor servicii. Aeronavele care survolează spațiul aerian național au obligația achitării tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană. Furnizorul de servicii de navigație aeriană este în drept să interzică decolarea oricărei aeronave până când operatorul aeronavei nu va achita tariful pentru serviciile de navigație aeriană și datoriile la serviciile prestate de către furnizorul serviciilor de navigație aeriană.

(8) Scutirile de la achitarea tarifelor prevăzute la alin.(7) și modul de compensare a cheltuielilor legate de furnizarea serviciilor de navigație aeriană pentru zborurile aeronavelor scutite se stabilesc de Guvern.

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

(1) Luând în considerare obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, natura și riscul activității în cauză, organizațiilor implicate în proiectarea, producția sau întreținerea sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS li se poate impune, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 64:

- a) să declare că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate activităților desfășurate cu respectarea actelor de punere în aplicare respective; sau
- b) să dețină un certificat.

(2) Certificatul menționat la alineatul (1) litera b) se eliberează sau se acceptă/recunoaște/validează de către AAC la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 63 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 60.

(3) Certificatul precizează privilegiile acordate. Certificatul menționat la alineatul (1) litera b) poate fi modificat pentru a se adăuga sau elimina privilegiile, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 63 alineatul (1) litera d).

(4) Certificatul menționat la alineatul (1) litera b) poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unui astfel de certificat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 63 alineatul (1) litera d).

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

(1) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 60 în ceea ce privește furnizarea de ATM/ANS menționată la articolul 2 alineatul (1) pct. 9), pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, Guvernul adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții generale, iar AAC aprobă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

- a) normele și procedurile specifice pentru furnizarea de ATM/ANS cu respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 60, inclusiv elaborarea și punerea în aplicare a planului de urgență în conformitate cu anexa nr. 8 punctul 5.1 litera (f);
- b) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor menționate la articolul 61 alineatul (1);
- c) normele și procedurile aplicabile declarației întocmite de furnizorii de servicii de informare a zborurilor, menționată la articolul 61 alineatul (5), precum și situațiilor în care sunt permise astfel de declarații;
- d) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor menționate la articolul 62 alineatul (1) litera b), precum și privind situațiile în care astfel de certificate sunt obligatorii;
- e) normele și procedurile aplicabile declarației întocmite de organizații, menționată la articolul 62 alineatul (1) litera a), precum și situațiile în care astfel de declarații sunt obligatorii;
- f) privilegiile și responsabilitățile titularilor certificatelor menționate la articolul 61 alineatul (1) și la articolul 62 alineatul (1) litera b) și ale organizațiilor care fac declarații în conformitate cu articolul 61 alineatul (5) și cu articolul 62 alineatul (1) litera a).

(2) Normele menționate la alineatul (1) țin seama în mod corespunzător de Planul general pentru ATM.

(3) Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, Guvernul și AAC asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 60 și țin seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexele 2-4, 10, 11 și 15 la Convenția de la Chicago.

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

(1) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 60 în ceea ce privește furnizarea de ATM/ANS menționată la articolul 2 alineatul (1) pct. 9), precum și pentru configurarea structurilor de spațiu aerian, AAC adoptă, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

- a) regulile de operare legate de utilizarea spațiului aerian, de echipamentele aeronavei și de sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS necesare pentru utilizarea spațiului aerian;
- b) normele și procedurile de configurare a structurilor de spațiu aerian pentru asigurarea respectării articolului 66.

(2) Normele menționate la alineatul (1) țin seama în mod corespunzător de Planul general pentru ATM.

(3) Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, AAC asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 60 și ține seama în mod corespunzător

de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexele 2, 3, 10, 11 și 15 la Convenția de la Chicago.

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

(1) În situațiile în care actele delegate menționate la articolul 67 prevăd acest lucru, furnizorii de ATM/ANS menționați la articolul 61 au obligația de a declara că sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS care urmează să fie puse în funcțiune de către respectivii furnizori de servicii respectă specificațiile detaliate stabilite în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 67, adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 60.

(2) În situațiile în care actele delegate menționate la articolul 67 prevăd acest lucru, sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS fac obiectul certificării și li se eliberează un certificat.

(3) Certificatul prevăzut la alineatul (2) se eliberează sau se acceptă/recunoaște/validează de către AAC la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că sistemele și componentele în cauză respectă specificațiile detaliate stabilite în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 67 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 60.

(4) Prin derogare de la alineatul (3), în situațiile în care actele delegate menționate la articolul 67 prevăd astfel, organizațiilor implicate în proiectarea, producția sau întreținerea sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS li se permite să declare că respectivele sisteme și componente respectă specificațiile detaliate stabilite în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 67 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 60, precum și că respectivele sisteme și componente sunt adecvate pentru a fi utilizate.

Articolul 66. Configurarea structurilor de spațiu aerian

Structurile de spațiu aerian sunt configurate, studiate și validate în mod corespunzător înainte de a putea fi implementate și utilizate de aeronave, în conformitate cu normele detaliate adoptate de AAC în temeiul articolului 64 alineatul (1) litera b).

Articolul 67. Competențe delegate în privința ATM/ANS

(1) În cazul sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS, AAC este împuternicită să adopte acte delegate care stabilesc norme detaliate cu privire la:

- a) condițiile stabilirii și notificării, către un solicitant, a specificațiilor detaliate aplicabile sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS în scopul certificării în conformitate cu articolul 65 alineatul (2);
- b) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor menționate la articolul 65 alineatul (2), precum și situațiile în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, sunt obligatorii astfel de certificate sau sunt permise declarații, după caz;

- c) privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate menționați la articolul 65 alineatul (2);
- d) privilegiile și responsabilitățile organizațiilor care fac declarații în conformitate cu articolul 65 alineatele (1) și (2);
- e) condițiile și procedurile aplicabile declarațiilor făcute de furnizorii de ATM/ANS în conformitate cu articolul 65 alineatul (1), precum și situațiilor în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, sunt obligatorii astfel de declarații;
- f) condițiile pentru stabilirea specificațiilor detaliate aplicabile sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS care fac obiectul unei declarații în conformitate cu articolul 65 alineatele (1) și (2).

(2) În ceea ce privește furnizarea de ATM/ANS, Guvernul este împuternicit să adopte acte delegate pentru a modifica anexa nr. 8 și, după caz, anexa nr. 7, dacă acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu privire la siguranță legate de ATM/ANS, în scopul, și în măsura în care este necesar, atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1.

Secțiunea IX

Controlorii de trafic aerian

Articolul 68. Cerințe esențiale privind controlorii de trafic aerian

Controlorii de trafic aerian implicați în furnizarea de ATM/ANS menționată la articolul 2 alineatul (1) pct. 9), precum și persoanele, organizațiile și echipamentele de pregătire sintetică implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a respectivilor controlori de trafic aerian respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa nr. 8.

Articolul 69. Controlorii de trafic aerian

(1) Controlorii de trafic aerian au obligația să dețină o licență de controlor de trafic aerian și un certificat medical pentru controlorii de trafic aerian, adecvate pentru serviciul care urmează a fi furnizat.

(2) Licența de controlor de trafic aerian menționată la alineatul (1) se eliberează la cerere atunci când solicitantul licenței a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 70 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 68.

(3) Certificatul medical pentru controlorii de trafic aerian menționat la alineatul (1) se eliberează la cerere atunci când controlorul de trafic aerian a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 70 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 68.

(4) Licența de controlor de trafic aerian și certificatul medical pentru controlorii de trafic aerian menționate la alineatul (1) precizează privilegiile acordate controlorului de trafic aerian. Licența de controlor de trafic aerian și certificatul medical pentru controlorii de trafic

aerian pot fi modificate pentru a se adăuga sau elimina privilegii, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 70 alineatul (1) litera c).

(5) Licența de controlor de trafic aerian și certificatul medical pentru controlorii de trafic aerian menționate la alineatul (1) pot fi limitate, suspendate sau revocate atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unei licențe sau a unui certificat medical, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 70 alineatul (1) litera c).

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

(1) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 68 în ceea ce privește controlorii de trafic aerian, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, Guvernul adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții generale, iar AAC aprobă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

a) diferitele categorii, calificări și autorizări aferente licențelor de controlor de trafic aerian menționate la articolul 69;

b) privilegiile și responsabilitățile titularilor licențelor de controlor de trafic aerian, ai calificărilor și autorizărilor aferente licențelor și ai certificatelor medicale menționate la articolul 69;

c) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea licențelor, a calificărilor și a autorizărilor aferente licențelor de controlor de trafic aerian, precum și a certificatelor medicale menționate la articolul 69;

d) normele și procedurile pentru controlorii de trafic aerian în ceea ce privește limitările timpului de serviciu și cerințele privind odihna; aceste norme și proceduri trebuie să asigure un nivel ridicat al siguranței oferind protecție împotriva efectelor oboselii și, totodată, să permită suficientă flexibilitate la stabilirea orarelor.

(2) Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, Guvernul și AAC asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 68 și țin seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexa 1 la Convenția de la Chicago.

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

(1) Este obligatorie obținerea unei aprobări pentru organizațiile de pregătire a controlorilor de trafic aerian și centrele de medicină aeronautică.

(2) Aprobarea menționată la alineatul (1) se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 73 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 68.

(3) Aprobarea menționată la alineatul (1) precizează privilegiile acordate organizației. Aprobarea poate fi modificată pentru a se adăuga sau elimina privilegii, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 73 alineatul (1) litera a).

(4) Aprobarea menționată la alineatul (1) poate fi limitată, suspendată sau revocată atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unei astfel de aprobări, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 73 alineatul (1) litera a).

(5) Pentru pregătirea controlorilor de trafic aerian trebuie să existe o programă analitică aprobată de AAC pentru fiecare tip de curs.

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

(1) Persoanele responsabile cu oferirea de pregătire practică sau cu evaluarea abilităților practice ale controlorilor de trafic aerian, precum și examinatorii aeromedicali au obligația să dețină un certificat.

(2) Certificatul menționat la alineatul (1) se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 73 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 68.

(3) Certificatul menționat la alineatul (1) precizează privilegiile acordate. Certificatul poate fi modificat pentru a se adăuga sau elimina privilegii, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 73 alineatul (1) litera a).

(4) Certificatul menționat la alineatul (1) poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unui astfel de certificat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 73 alineatul (1) litera a).

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

(1) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 68 în ceea ce privește persoanele și organizațiile implicate în pregătirea, testarea, verificarea și evaluarea medicală a controlorilor de trafic aerian, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, Guvernul adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții generale, iar AAC aprobă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

- a) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea aprobărilor și certificatelor menționate la articolele 71 și 72;
- b) privilegiile și responsabilitățile titularilor aprobărilor și certificatelor menționate la articolele 71 și 72.

(2) Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, Guvernul și AAC asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 68 și țin seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexa 1 la Convenția de la Chicago.

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

În ceea ce privește controlorii de trafic aerian, persoanele și organizațiile implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a controlorilor de trafic aerian, precum și echipamentele de pregătire sintetică, Guvernul este împuternicit să adopte acte delegate pentru a modifica anexa nr. 8, în cazul în care acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu impact asupra siguranței cu privire la organizațiile de pregătire și controlorii de trafic aerian, în scopul, și în măsura în care este necesar, atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1.

Secțiunea X

Aeronave fără pilot la bord

Articolul 75. Cerințe esențiale aplicabile aeronavelor fără pilot la bord

Proiectarea, producția, întreținerea și operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) punctele 1) și 2), atunci când se referă la aeronave fără pilot la bord, precum și a motoarelor, elicelor, pieselor, echipamentelor neinstalate ale acestora și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, precum și personalul, inclusiv piloții de la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități, respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa nr. 9 și, atunci când actele delegate menționate la articolul 78 și actele de punere în aplicare menționate la articolului 77 prevăd astfel, cerințele esențiale prevăzute în anexele nr. 2, 4 și 5.

Articolul 76. Conformitatea aeronavelor fără pilot la bord

(1) Luând în considerare obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, natura și riscul activității în cauză, caracteristicile operaționale ale aeronavelor fără pilot la bord în cauză și caracteristicile zonei de funcționare, se poate impune un certificat pentru proiectarea, producția, întreținerea și operarea aeronavelor fără pilot la bord și a motoarelor, elicelor, pieselor, echipamentelor neinstalate și echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, precum și pentru personalul, inclusiv piloții de la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități, în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 78 și cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 77.

(2) Certificatul menționat la alineatul (1) se eliberează la cerere atunci când solicitantul a demonstrat că respectă actele delegate menționate la articolul 78 și actele de punere în aplicare menționate la articolul 77.

(3) Certificatul menționat la alineatul (1) precizează limitările legate de siguranță, condițiile de operare și privilegiile. Certificatul poate fi modificat pentru a se adăuga sau elimina limitări, condiții și privilegii, în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 78 și cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 77.

(4) Certificatul menționat la alineatul (1) poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când titularul nu mai respectă condițiile, normele și procedurile pentru eliberarea sau menținerea unui astfel de certificat, în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 78 și cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 77.

(5) Luând în considerare obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, natura și riscul activității în cauză, caracteristicile operaționale ale aeronavelor fără

pilot la bord în cauză și caracteristicile zonei de funcționare, prin actele delegate menționate la articolul 78 și actele de punere în aplicare menționate la articolul 77 se poate impune întocmirea unei declarații care să confirme respectarea actelor delegate și a actelor de punere în aplicare respective în ceea ce privește proiectarea, producția, întreținerea și operarea aeronavelor fără pilot la bord și a motoarelor, elicelor, pieselor, echipamentelor neinstalate și echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, precum și în ceea ce privește personalul, inclusiv piloții de la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități.

(6) Atunci când obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 pot fi atinse fără aplicarea dispozițiilor capitolelor IV și V, actele delegate menționate la articolul 78 alineatul (1) litera c) ar putea prevedea ca respectivele capitole să nu se aplice nici cerințelor esențiale menționate la articolul 75, nici normelor detaliate corespunzătoare stabilite în conformitate cu articolul 78.

(7) Informațiile cu privire la înmatricularea aeronavelor fără pilot la bord și a operatorilor de aeronave fără pilot la bord care sunt supuse unei obligații de înmatriculare în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 77 și cu punctul 4 din anexa nr. 9 sunt stocate în Registrul aerian al Republicii Moldova digital, armonizat și interoperabil.

(8) Operarea aeronavelor fără pilot la bord se supune anumitor condiții din motive de siguranță publică sau protecția vieții private și a datelor cu caracter personal în conformitate cu dreptul Republicii Moldova.

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

Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 75 în ceea ce privește operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) punctele 1) și 2), atunci când se referă la aeronave fără pilot la bord, precum și în ceea ce privește personalul, inclusiv piloții de la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, Guvernul adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții generale, iar AAC aprobă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

- a) normele și procedurile specifice pentru operarea aeronavelor fără pilot la bord, precum și pentru personalul, inclusiv piloții de la distanță, și organizațiile implicate în respectivele operații;
- b) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor ori de întocmire a declarațiilor în ceea ce privește operarea aeronavelor fără pilot la bord, precum și în ceea ce privește personalul, inclusiv piloții de la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități, precum și privind situațiile în care sunt obligatorii astfel de certificate sau declarații; normele și procedurile de emitere a respectivelor certificate și de întocmire a respectivelor declarații se pot baza pe, sau pot consta în, cerințele detaliate menționate la secțiunile II, III și IV;

- c) privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate și ale persoanelor fizice și juridice care întocmesc declarații;
- d) normele și procedurile de înmatriculare și marcarea a aeronavelor fără pilot la bord și de înmatriculare a operatorilor de aeronave fără pilot la bord, astfel cum se menționează în secțiunea 4 din anexa nr. 9;
- e) normele și procedurile de administrare a Registrului aerian al Republicii Moldova digital, interoperabil și armonizat, menționat la articolul 76 alineatul (7).

Articolul 78. Competențe delegate privind aeronavele fără pilot la bord

(1) Pentru proiectarea, producția și întreținerea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) pct. 1) și 2), atunci când se referă la aeronave fără pilot la bord, și a motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, precum și pentru personalul, inclusiv piloții la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități, AAC este împuternicit să adopte acte delegate, care stabilesc norme detaliate în ceea ce privește:

- a) condițiile specifice pentru proiectarea, producția și întreținerea aeronavelor fără pilot la bord și a motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, precum și pentru personalul, inclusiv piloții la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități, necesare pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 75, care pot include condițiile în care aeronavele fără pilot la bord trebuie să fie dotate cu caracteristici și funcționalități necesare legate, în special, de distanța maximă de operare și limitările de altitudine, comunicarea poziției, restricționarea intrării în zone geografice, evitarea coliziunilor, stabilizarea zborului și aterizarea automată;
- b) condițiile și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor sau de întocmire a declarațiilor în ceea ce privește proiectarea, producția și întreținerea aeronavelor fără pilot la bord, precum și a motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, precum și în ceea ce privește personalul, inclusiv piloții la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități, menționate la articolul 76 alineatele (1) și (5), precum și privind situațiile în care sunt obligatorii astfel de certificate sau declarații; condițiile și procedurile de eliberare a acestor certificate și de întocmire a acestor declarații se pot baza pe, sau pot consta în, cerințele detaliate menționate la secțiunile II, III și IV;
- c) condițiile în care cerințele referitoare la proiectarea, producția și întreținerea aeronavelor fără pilot la bord, a motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, precum și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave nu intră sub incidența capitolului IV, în sensul articolului 76 alineatul (6);
- d) privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate și ale persoanelor fizice și juridice care fac declarații.

(2) În ceea ce privește proiectarea, producția, întreținerea și operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) pct. 1) și 2), atunci când se referă la aeronave fără pilot la bord, și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora, precum și echipamentele pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, precum și în ceea ce privește personalul, inclusiv piloții de la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități, Guvernul este împuternicit să adopte acte delegate pentru a modifica anexa nr. 9 și, după caz, anexa nr. 3, dacă acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu privire la siguranță legate de operațiunile aeriene, în scopul, și în măsura în care este necesar, atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1.

Secțiunea XI

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

Articolul 79. Norme aplicabile

(1) Fără a se aduce atingere punctului 1 din anexa nr. 8 și normelor adoptate în temeiul articolului 64 alineatul (1) litera a), aeronavele operate în spațiul aerian și pe teritoriul Republicii Moldova de un operator de aeronave dintr-o altă țară, precum și personalul aeronautic navigant și operațiunile acestora respectă standardele OACI aplicabile.

(2) În absența standardelor OACI aplicabile, aeronavele operate în spațiul aerian și pe teritoriul Republicii Moldova de un operator de aeronave dintr-o altă țară, personalul aeronautic navigant și operațiunile acestora respectă:

- a) în ceea ce privește alte aeronave decât aeronavele fără pilot la bord, cerințele esențiale prevăzute în anexele nr. 2, 4 și 5;
- b) în ceea ce privește aeronavele fără pilot la bord, cerințele esențiale prevăzute în anexa nr. 9 și, în situațiile în care actele delegate menționate la articolul 81 prevăd acest lucru, cerințele esențiale prevăzute în anexele nr. 2, 4, și 5.

(3) Prevederile alineatului (2) se aplică cu condiția ca cerințele esențiale menționate să nu încalce drepturile țărilor respective prevăzute de convențiile internaționale.

Articolul 80. Programul de supraveghere a operatorilor aerieni străini

(1) Verificarea operatorilor aerieni străini care intenționează să efectueze zboruri de transport aerian comercial spre/dispre Republica Moldova începe în cadrul procedurii de emitere de către AAC a autorizației pentru executarea zborurilor internaționale aferente operațiunilor de transport aerian efectuate prin curse regulate sau neregulate, conform prevederilor articolul 44.

(2) AAC aprobă Programul de supraveghere a operatorilor aerieni străini care determină:

- a) principiile și procedurile de supraveghere continuă a executării zborurilor pe teritoriul Republicii Moldova de către operatorii străini;
- b) cerințele față de inspectorii AAC care trebuie să aibă pregătire specială pentru efectuarea inspecțiilor la platformă a operatorilor aerieni străini;

- c) regulile de planificare a procedurilor de verificare a operatorilor aerieni străini în dependență de timpul și numărul inspectorilor disponibili;
- d) regulile de desfășurare a inspecțiilor la platformă ale operatorilor aerieni străini și Lista de verificare utilizată în cadrul acestor inspecții cu instrucțiunile de completare;
- e) acțiunile după inspecțiile la platformă (calificarea neconformităților și acțiunile ce urmează a fi întreprinse);
- f) rezolvarea problemelor de siguranță și adoptarea măsurilor necesare pentru asigurarea siguranței zborurilor.

(2) Operarea aeronavelor în spațiul aerian și pe teritoriul Republicii Moldova de un operator de aeronave dintr-o altă țară în scopul transportului aerian comercial face obiectul verificării la aterizare și la plecare (inspecții la platformă), fără a provoca întârzieri excesive.

(3) Inspecțiile la platformă ale aeronavelor străine se efectuează într-o manieră standardizată.

(4) Inspecțiile la platformă ale aeronavelor străine se desfășoară în mod analogic inspecțiilor la platformă a aeronavelor naționale cu unele diferențe dictate de standarde internaționale.

(5) Dacă în urma inspecției la platformă se constată sau există o bănuială rezonabilă că aeronava intenționează să efectueze un zbor fără ca operatorul aerian să fi executat acțiunea corectivă corespunzătoare, AAC notifică pilotul comandant/comandantul sau operatorul aerian că aeronava nu are permisiunea de a începe zborul până la noi dispoziții și reține aeronava la sol.

(6) În cazul în care aeronava este reținută la sol, AAC comunică în scris neconformitatea operatorului aerian, solicitându-i să facă dovada acțiunilor corective întreprinse, și informează imediat autoritatea competentă a statului operatorului aerian și a statului de înmatriculare a aeronavei. În colaborare cu aceste autorități se stabilesc condițiile în care aeronava poate primi permisiunea de decolare.

(7) Dacă neconformitatea afectează valabilitatea certificatului de navigabilitate a aeronavei, reținerea la sol este ridicată de către AAC numai în momentul în care operatorul aerian face dovada că:

- a) se conformează cerințelor aplicabile;
- b) deține o autorizație de zbor sau un document echivalent emis de autoritatea competentă a statului de înmatriculare sau a statului operatorului aerian în urma constatării că aeronava și restricțiile aferente corespunzătoare care compensează abaterile de la cerințe permit aeronavei să efectueze un zbor în condiții de siguranță;
- c) a obținut permisiunea țărilor terțe care vor fi survolate, dacă este cazul.

(8) AAC participă la Programul unic al Uniunii Europene de evaluare a siguranței aeronavelor străine (Programul SAFA) în baza Aranjamentelor de lucru încheiate între EASA și AAC privind colectarea și schimbul de informație ce ține de siguranța aeronavelor care utilizează aeroporturile din Uniunea Europeană și aeroporturile statelor care nu sunt membre ale Uniunii Europene, dar care fac parte din Programul unic al Uniunii Europene de evaluare a siguranței aeronavelor străine.

Articolul 81. Competențe delegate în domeniul supravegherii operatorilor aerieni străini

(1) În cazul aeronavelor operate în spațiul aerian și pe teritoriul Republicii Moldova de un operator de aeronave dintr-o altă țară, precum și al personalului aeronautic navigant și al operațiunilor lor, AAC este împuternicită să adopte acte delegate care stabilesc norme detaliate cu privire la:

- a) autorizarea aeronavelor pentru care nu există niciun certificat de navigabilitate standard eliberat de o țară membră OACI sau autorizarea piloților care nu dețin o licență standard conformă cu cerințele OACI de a opera aeronave pe teritoriul Republicii Moldova, ori înspre sau dinspre acesta;
 - b) condițiile specifice de operare a unei aeronave cu respectarea articolului 79;
 - c) condițiile alternative pentru cazurile în care respectarea standardelor și a cerințelor menționate la articolul 79 nu este posibilă sau necesită eforturi disproporționate din partea operatorului, asigurând totodată atingerea obiectivelor standardelor și cerințelor în cauză.
- (2) La adoptarea normelor menționate la alineatul (1), AAC se asigură, în special, că:
- a) se utilizează, după caz, practicile recomandate și documentele de îndrumare ale OACI;
 - b) nicio cerință nu depășește cerințele prevăzute în prezentul cod pentru aeronavele menționate la articolul 2 alineatul (1) pct. 2) litera a) și pentru personalul aeronautic navigant și operatorii unor astfel de aeronave;
 - c) procesul de autorizare și supraveghere este simplu, proporțional, eficient și eficient din punctul de vedere al costurilor și permite demonstrarea conformității proporțională cu complexitatea operațiunii și cu riscurile presupuse de respectiva operațiune;
 - d) se ține seama de rezultatele Programului universal de audit al supravegherii siguranței al OACI;
 - e) se ține seama de informațiile colectate în cadrul programelor de inspecție la platformă;
 - f) se ține seama de alte informații recunoscute privind siguranța, referitoare la operatorul în cauză;
 - g) se ține seama de certificatele eliberate în conformitate cu legile altor țări;
 - h) se ține seama de aspectele legate de ATM/ANS.

Secțiunea XII Alte aspecte

Articolul 82. Securitatea aeronautică

Măsurile pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită se stabilesc de [Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică](#).

Articolul 83. Facilitățile aeronautice

(1) Facilitățile aeronautice se realizează în conformitate cu standardele și practicile recomandate stabilite în Anexa 9 la Convenția de la Chicago, cerințele și procedurile

conținute în Declarația de politici a Conferinței Europene a Aviației Civile (CEAC) – Documentul 30 Partea I ”Facilități”, normele și procedurile emise de organizațiile internaționale la care Republica Moldova este parte.

(2) Agenții aeronautici și autoritățile administrației publice implicate au obligația să creeze condițiile pentru implementarea și asigurarea funcționării sistemului de facilitare a transportului aerian de pasageri și mărfuri prin aplicarea reglementărilor și procedurilor menite să garanteze eficiența și regularitatea zborurilor.

(3) Simplificarea formalităților legate de transportul aerian nu trebuie să afecteze măsurile necesare menținerii securității aeronautice, controlului la trecerea frontierei de stat și evitării importului și exportului de mărfuri interzise.

(4) În scopul înlesnirii și accelerării transporturilor aeriene și al evitării întârzierilor nejustificate ale aeronavelor, ale echipajelor, ale pasagerilor și ale mărfurilor, AAC prezintă MIDR, pentru aprobare de către Guvern, Programul național de facilitare a transporturilor aeriene, care va conține prevederi speciale de simplificare a formalităților legate de controlul la trecerea frontierei, controlul vamal, sanitar și a altor formalități.

Articolul 84. Căutarea și salvarea aeronavelor civile

(1) În spațiul aerian național, precum și pe teritoriul Republicii Moldova, operațiunile de căutare și salvare a aeronavelor civile aflate în pericol și a supraviețuitorilor unui accident de aviație se realizează în modul stabilit de Guvern.

(2) Asistența de căutare și de salvare se acordă tuturor aeronavelor civile și supraviețuitorilor unui accident de aviație și urmează a fi realizată în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate, stabilite prin anexele la Convenția de la Chicago.

(3) MIDR este autoritatea de stat pentru elaborarea și promovarea politicii de stat în domeniul organizării activităților de căutare și salvare.

(4) Coordonarea operațiunilor de căutare și salvare a aeronavelor civile aflate în pericol și a supraviețuitorilor unui accident de aviație se realizează de către o structură națională interinstituțională, echivalentă unui centru de coordonare-salvare (*Rescue Coordination Center*), după cum este prevăzut în Anexa 12 „Căutare și salvare” la Convenția de la Chicago.

(5) În cazul producerii accidentului sau al existenței probabilității de producere a acestuia pe teritoriul aerodromurilor din Republica Moldova sau pe teritoriile adiacente aerodromurilor, operatorii aerodromurilor asigură informarea cât mai urgentă a structurilor responsabile, precum și realizarea și coordonarea inițială (până la preluarea de către structura menționată la alineatul (4)) a activităților de salvare a supraviețuitorilor unui accident de aviație produs pe teritoriul aerodromurilor sau în vecinătatea acestora, în baza planurilor operațiunilor de căutare-salvare elaborate de către operatorii aerodromurilor și coordonate cu structura menționată la alineatul (4).

(6) AAC aprobă acte cu caracter tehnic necesare pentru reglementarea activității menționate la alineatele (4)-(5) și asigură supravegherea conformării cerințelor stabilite.

(7) Toate autoritățile publice, precum și persoanele fizice și juridice solicitate au obligația de a acorda asistență în cazul operațiunilor de căutare și salvare, urmărindu-se

prioritar salvarea vieților omenești, precum și prevenirea amplificării daunelor și conservarea dovezilor esențiale pentru anchetarea adecvată a accidentelor.

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

(1) Investigarea tehnică a accidentelor și a incidentelor din aviația civilă, precum și organizarea sistemului de raportare obligatorie și voluntară a evenimentelor de aviație, se efectuează în conformitate cu Legea nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi.

(2) MIDR emite reglementări specifice privind raportarea, colectarea, prelucrarea și arhivarea informațiilor referitoare la evenimentele de aviație civilă, precum și analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, în conformitate cu cerințele și recomandările organizațiilor internaționale de aviație civilă.

CAPITOLUL IV

SISTEMUL DE CERTIFICARE, DE SUPRAVEGHERE ȘI DE ASIGURARE A RESPECTĂRII LEGII

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

(1) Pentru a asigura respectarea prezentului cod și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, AAC:

- a) primește și evaluează cererile care îi sunt adresate și, după caz, eliberează sau reînnoiește certificatele/autorizațiile/licențele și primește declarațiile care îi sunt adresate, în conformitate cu capitolul III;
- b) realizează supravegherea titularilor de certificate/autorizații/licențe, a persoanelor fizice și juridice care au făcut declarații, precum și a produselor, pieselor, echipamentelor, sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS, echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor și aerodromurilor cărora li se aplică prezentul cod;
- c) desfășoară investigații, inspecții, inclusiv inspecții la platformă, audituri și alte activități de monitorizare necesare pentru a identifica posibila încălcare a cerințelor prevăzute în prezentul cod și în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul său de către persoane fizice sau juridice cărora li se aplică prezentul cod;
- d) ia toate măsurile necesare de asigurare a respectării legii, inclusiv modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor/autorizațiilor/licențelor pe care le-a eliberat, reținerea la sol a aeronavelor și aplicarea sancțiunilor contravenționale pentru a pune capăt încălcărilor identificate;
- e) interzice, limitează sau supune anumitor condiții, în interesul siguranței, activitățile menționate în capitolul III;

- f) asigură un nivel adecvat de remunerare și de calificare a personalului implicat în sarcinile de certificare/autorizare/licențiere, de supraveghere și de asigurare a respectării legii, inclusiv prin furnizarea unei pregătiri adecvate;
- g) asigură aplicarea cadrului normativ în domeniul controlului de stat în partea ce ține de protecția drepturilor consumatorilor în transport aerian.

(2) AAC este independentă atunci când ia decizii tehnice cu privire la certificare/autorizare/licențiere, supraveghere și asigurarea respectării legii și își exercită sarcinile în mod imparțial și transparent.

(3) AAC este organizată, asigurată cu personal calificat, dotată cu facilități și gestionată în mod corespunzător.

(4) AAC dispune de resursele și capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor care îi sunt încredințate în temeiul prezentului cod în mod eficient și cu promptitudine.

(5) Atunci când cerințele cuprinse în prezentul cod și în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul său prevăd astfel, examinatorii aeromedicali și centrele de medicină aeronautică sunt responsabili cu eliberarea certificatelor medicale personalului aeronautic navigant și pentru controlorii de trafic aerian.

(6) Supravegherea efectuată de AAC este continuă și se bazează pe prioritățile stabilite în funcție de riscurile la adresa aviației civile.

(7) AAC promovează o înțelegere și aplicare comune ale cerințelor cuprinse în prezentul cod și în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul său, printre altele prin elaborarea și emiterea procedurilor și instrucțiunilor aeronautice, materialelor de îndrumare și a mijloacelor acceptabile de punere în conformitate.

(8) AAC întreprinde acțiunile necesare și eficace pentru a promova și spori conștientizarea siguranței aviației civile și difuzează informații relevante legate de siguranță în vederea prevenirii accidentelor și a incidentelor.

(9) În ceea ce privește sarcinile legate de certificare/autorizare/licențiere, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în temeiul prezentului cod, Guvernul și MIDR sunt împuterniciți să adopte, conform competențelor ce le revin în temeiul prezentului cod, acte delegate care stabilesc norme generale cu privire la:

- a) condițiile de efectuare a certificării/autorizării/licențierii și de desfășurare a investigațiilor, a inspecțiilor, a auditurilor și a altor activități de monitorizare necesare pentru a asigura supravegherea eficace de către AAC a persoanelor fizice și juridice, a produselor, a pieselor, a echipamentelor, a sistemelor ATM/ANS și a componentelor ATM/ANS, a echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor și a aerodromurilor care fac obiectul prezentului cod;
- b) condițiile de desfășurare de către AAC a inspecțiilor la platformă și de reținere a aeronavelor la sol în cazul în care aeronavele, operatorii lor sau personalul aeronautic navigant al acestora nu respectă cerințele din prezentul cod sau din actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;
- c) condițiile în conformitate cu care activitățile reglementate în capitolul III pot fi interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță;
- d) condițiile în care AAC emite și difuzează informații obligatorii și recomandări, pentru a asigura siguranța activităților reglementate de capitolul III;

- e) condițiile în care AAC emite și difuzează informații obligatorii, pentru a se asigura continuitatea navigabilității și compatibilitatea cu mediul ale produselor, pieselor, echipamentelor neinstalate și echipamentelor pentru controlul de la distanță al aeronavelor, precum și condițiile de aprobare a mijloacelor alternative de conformare cu respectivele informații obligatorii;
- f) condițiile pe baza cărora AAC acreditează entitățile calificate în sensul articolului 97.

(10) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea alineatelor (2)-(9), în ceea ce privește îndeplinirea sarcinilor legate de certificare/autorizare/licențiere, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în temeiul prezentului cod, AAC aprobă, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor menționate la articolul 1, acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

- a) normele și procedurile de efectuare a certificării și de desfășurare a investigațiilor, a inspecțiilor, a auditurilor și a altor activități de monitorizare necesare pentru a asigura supravegherea eficientă de către AAC a persoanelor fizice și juridice, a produselor, a pieselor, a echipamentelor, a sistemelor ATM/ANS și a componentelor ATM/ANS, a echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor și a aerodromurilor care fac obiectul prezentului cod;
- b) normele și procedurile pentru desfășurarea de către AAC a inspecțiilor la platformă și pentru reținerea aeronavelor la sol în cazul în care aeronavele, operatorii lor sau personalul aeronautic navigant al acestora nu respectă cerințele din prezentul cod sau din actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;
- c) normele și procedurile în conformitate cu care activitățile reglementate în capitolul III pot fi interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță;
- d) normele și procedurile pe baza cărora AAC acreditează entitățile calificate în sensul articolului 97.

(11) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea alineatelor (2)-(9), în ceea ce privește îndeplinirea de către AAC a sarcinilor legate de certificare/autorizare/licențiere, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în temeiul prezentului cod, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor menționate la articolul 1, Guvernul adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții generale, iar AAC aprobă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

- a) normele și procedurile aplicabile calificărilor personalului AAC implicat în sarcinile de certificare/autorizare/licențiere, de supraveghere și de asigurare a respectării legii;
- b) normele și procedurile aplicabile sistemelor de administrare și de management ale AAC legate de executarea sarcinilor de certificare/autorizare/licențiere, de supraveghere și de asigurare a aplicării legii;
- c) în ceea ce privește alineatul (4), normele și procedurile pentru alocarea de responsabilități examinatorilor aeromedicali și centrelor de medicină aeronautică în scopul eliberării certificatelor medicale pentru personalul aeronautic navigant și a certificatelor medicale pentru controlorii de trafic aerian.

Articolul 87. Certificare/autorizare/licențiere

(1) Prin eliberarea de către AAC a unui certificat/autorizație/licență, se atestă conformitatea solicitantului cu cerințele și condițiile stabilite, specificându-se privilegiile acordate acestuia. Certificatul/autorizația/licența rămâne valabil(ă) atât timp cât titularul certificatului/autorizației/licenței demonstrează în cadrul supravegherii continue că îndeplinește cerințele și condițiile care au stat la baza certificării.

(2) În vederea realizării prevederilor alineatului (1), AAC verifică:

- a) conformitatea cu cerințele aplicabile a produselor, a pieselor, a echipamentelor, a persoanelor sau a organizațiilor care fac obiectul certificării/autorizării/licențierii, inclusiv respectarea cerințelor economico-financiare, după caz, înainte de a elibera un certificat/autorizație/licență;
- b) menținerea conformității cu cerințele aplicabile a produselor, a pieselor, a echipamentelor, a persoanelor sau a organizațiilor certificate/autorizate/licențiate;
- c) aplicarea acțiunilor corective pe care le-a aprobat ca urmare a analizei informației relevante pe care a primit-o ce implică produse, piese, echipamente, persoane sau organizații care fac obiectul prezentului cod și al normelor sale de aplicare, precum și realizarea acestora în modul și în termenele aprobate.

(3) Verificările prevăzute la alin.(2) se realizează în cadrul procesului de supraveghere continuă prin inspecții aeronautice, inclusiv inspecții la platformă, audituri, expertize și controale ale produselor, ale pieselor, ale echipamentelor, ale persoanelor, ale organizațiilor și ale activităților supuse certificării/autorizării/licențierii, conform prevederilor prezentului cod și normelor sale de aplicare.

(4) Persoanele fizice și juridice care desfășoară activități în domeniul aviației civile pe teritoriul sau în afara teritoriului Republicii Moldova în baza certificatelor/ autorizațiilor/ licențelor emise de AAC, sunt obligate să prezinte AAC informațiile și documentele care confirmă respectarea continuă a condițiilor de certificare/autorizare/licențiere în exercitarea activității și să asigure accesul persoanelor împuternicite de AAC la informațiile, documentele, produsele, piesele și la echipamentele care fac parte din condițiile de certificare/autorizare/licențiere, în locurile și zonele aflate sub controlul sau jurisdicția lor.

(5) Certificatelor/autorizațiilor/licențelor prevăzute de prezentul cod nu li se aplică procedura aprobării tacite.

(6) Certificatelor, aprobărilor, licențelor, acceptărilor, autorizațiilor, permisiunilor, calificărilor, atestatelor sau altor documente eliberate conform prezentului Cod, care atestă îndeplinirea cerințelor aplicabile aprobate în temeiul prezentului Cod, nu se aplică prevederile Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

(7) Prin excepție de la prevederile alin. (6), licența de operare este act permisiv căreia se aplică prevederile Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

(8) Dispozițiile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat se aplică în măsura în care nu contravin prevederilor cadrului normativ care reglementează activitatea AAC de certificare și supraveghere continuă.

(9) Prin excepție de la prevederile alin. (8), dispozițiile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat se aplică activității AAC de control în domeniul protecției drepturilor consumatorilor în transport aerian.

Articolul 88. Programul de supraveghere continuă

(1) AAC instituie și menține un program de supraveghere continuă care să cuprindă toate activitățile supuse supravegherii ale titularilor de certificate/autorizații/licențe, a persoanelor fizice și juridice care au făcut declarații, precum și a produselor, pieselor, echipamentelor, sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS, echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor și aerodromurilor cărora li se aplică prezentul cod

(2) Programul de supraveghere continuă este elaborat ținând cont de cerințele actelor normative aplicabile, natura specifică a agentului aeronautic, de complexitatea activităților sale, de rezultatele activităților anterioare de certificare/autorizare/licențiere și/sau de supraveghere, de prioritățile în materie de siguranță și se bazează pe evaluarea riscurilor asociate.

(3) AAC colectează și prelucrează orice informație considerată utilă în procesul de supraveghere continuă.

(4) Programul de supraveghere continuă include în cadrul fiecărui ciclu de planificare a supravegherii:

- a) întâlniri stabilite între conducătorii responsabili ai agentului aeronautic și AAC, pentru a se asigura că ambele părți rămân informate cu privire la aspectele importante;
- b) evaluarea capacității economico-financiare, expertize, controale, audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții inopinate, după caz;
- c) evidențe ale datelor la care trebuie să aibă loc audituri, inspecții și întâlniri și ale datelor la care s-au derulat respectivele audituri, inspecții și întâlniri.

(5) Se aplică un ciclu de planificare a supravegherii de 12 luni, care poate fi redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a agentului aeronautic a scăzut sau poate fi extins după cum urmează:

- 1) până la 24 de luni, dacă AAC a constatat că, în decursul celor 12 luni anterioare:
 - a) agentul aeronautic a demonstrat o identificare eficientă a pericolelor în materie de siguranță a aviației și un management eficace al riscurilor asociate;
 - b) agentul aeronautic a demonstrat continuu că ține complet sub control toate schimbările;
 - c) nu s-au atestat neconformități de nivelul 1, prevăzute la articolul 89 alineatul (2);
 - d) toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de AAC;

2) până la 48 de luni, dacă, pe lângă condițiile menționate la pct.1), agentul aeronautic a instituit, iar AAC a aprobat un sistem eficace de raportare continuă către AAC cu privire la performanța în materie de siguranță și la conformitatea cu reglementările a agentului aeronautic.

(6) AAC supraveghează respectarea cerințelor economico-financiare în baza cărora a fost acordat certificatul/autorizația/licența agentului aeronautic. Se aplică un ciclu de planificare a supravegherii economice de 12 luni.

(7) Pentru realizarea atribuțiilor de supraveghere economică, în vederea evaluării capacității financiare permanente, fiecare agent aeronautic prezintă AAC trimestrial, până la data de 30 a lunii următoare, și anual, în termen de 160 de zile de la ultima zi a perioadei de gestiune, informația economico-financiară, care oferă o imagine reală a elementelor contabile ale entității (active, pasive, capital propriu, cheltuieli, venituri, rezultate financiare), conform cerințelor de formă și de conținut stabilite de AAC.

(8) Prin excepție de la prevederile alineatului (6), în cazul titularilor licențelor de operare și/sau a declarațiilor pentru operațiuni comerciale specializate, AAC revizuieste respectarea cerințelor economico-financiare în următoarele cazuri:

- a) după 2 ani de la acordarea licenței de operare sau depunerea declarației pentru operațiuni comerciale specializate;
- b) anual, după depășirea etapei prevăzute la lit. a);
- c) la depistarea unor probleme care ar putea afecta siguranța operațiunilor și protecția drepturilor consumatorilor.

(9) Pentru realizarea atribuțiilor de supraveghere a corespunderii cerințelor de asigurare, agenții aeronautici prezintă AAC trimestrial, până la data de 25 a lunii următoare, informația privind asigurările (de răspundere civilă față de părțile terțe, pasageri, bagaje, trimiteri poștale și mărfuri, după caz).

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

(1) AAC dispune de un sistem de analiză a constatării neconformităților sub raportul semnificației lor în materie de siguranță, și decide asupra măsurilor de executare necesare din punctul de vedere al riscului la adresa siguranței prezentat de neconformitatea constatată.

(2) AAC emite o constatare a neconformității de nivelul 1 atunci când se constată orice neconformitate semnificativă cu cerințele prezentului cod și normele sale de aplicare, sau cu procedurile și manualele agentului aeronautic, sau cu condițiile certificării, sau cu actul de desemnare, dacă este cazul, sau cu conținutul unei declarații, care reduce nivelul de siguranță sau prezintă un risc major pentru siguranța zborului sau pune sub semnul întrebării într-un alt mod capacitatea agentului aeronautic de a-și continua activitatea. Neconformitățile de nivelul 1 cuprind, dar nu se limitează la:

- a) neacordarea accesului inspectorilor aeronautici la baza materială a agentului aeronautic în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise;
- b) obținerea sau menținerea valabilității certificatului/autorizației/licenței agentului aeronautic prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;
- c) dovada unor practici nereglementare sau a utilizării frauduloase a certificatului/autorizației/licenței agentului aeronautic;
- d) prestația nesatisfăcătoare a conducătorilor responsabili ai agentului aeronautic, în conformitate cu cerințele stabilite de actele normative;
- e) efectuarea unor schimbări care necesită aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea respectivă din partea AAC.

(3) AAC emite o constatare a neconformității de nivelul 2 atunci când se constată orice neconformitate cu cerințele prezentului cod și normele sale de aplicare, cu procedurile și

manualele agentului aeronautic sau cu condițiile certificării sau cu conținutul unei declarații, care ar putea reduce nivelul de siguranță sau ar putea periclita siguranța zborului.

(4) Clasificarea neconformităților constatate în cadrul inspecțiilor la platformă a aeronavelor operate de operatorii aerieni din alte state este stabilită de AAC.

(5) Clasificarea neconformităților constatate în cadrul procesului de emitere a autorizației pentru curse regulate și în cursul supravegherii continue, precum și acțiunile subsecvente în funcție de amploarea neconformității se stabilesc de AAC.

(6) Clasificarea neconformităților constatate în cadrul controalelor în domeniul protecției drepturilor consumatorilor, precum și acțiunile subsecvente în funcție de amploarea neconformității se stabilesc de AAC.

(7) Clasificarea neconformităților constatate în cadrul procesului de emitere a licenței de operare și în cursul supravegherii continue, precum și acțiunile subsecvente în funcție de amploarea neconformității se stabilesc de AAC.

(8) Atunci când se face o constatare a neconformității, în cursul supravegherii continue sau prin orice alte mijloace, AAC, fără a aduce atingere niciunei măsuri impuse de normele de punere în aplicare, comunică respectiva constatare în scris agentului aeronautic și solicită acțiuni corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate. În cazul aeronavelor străine sau a operatorilor aerieni străini, AAC informează statul în care este înmatriculată aeronava sau statul operatorului aerian, în cazurile prevăzute de convențiile și acordurile internaționale, standardele și practica recomandată internaționale.

(9) În cazul constatării unei neconformități de nivelul 1, AAC ia măsuri imediate și adecvate și, dacă este cazul, interzice sau limitează activitatea, sau revocă certificatul/autorizația sau ia măsuri în vederea suspendării totale sau parțiale a certificatului/autorizației. Măsurile adoptate depind de amploarea neconformității și sunt menținute până când agentul aeronautic a întreprins cu succes acțiunile corective necesare. În cazul licenței de operare AAC aplică măsurile imediate și adecvate corespunzătoare, inclusiv revocarea sau suspendarea totală sau parțială a licenței de operare.

(10) În cazul constatării unei neconformități de nivelul 2, AAC:

- a) acordă agentului aeronautic un termen pentru prezentarea unui plan de acțiuni corective corespunzătoare naturii neconformității; și
- b) evaluează acțiunile corective și planul de implementare propus de agentul aeronautic și, dacă constată că acestea sunt suficiente pentru a soluționa neconformitatea, le acceptă.

(11) Termenul de implementare a acțiunilor corective incluse în planul de acțiuni corective, propus de agentul aeronautic conform alineatului (10), nu poate depăși 3 luni și care începe să curgă din data acceptării de către AAC a planului respectiv. La finalul acestei perioade, în funcție de natura neconformității, termenul de 3 luni poate fi prelungit dacă există un nou plan de acțiuni corective, acceptat de AAC.

(12) În cazul constatării neconformității de nivelul 2, dacă agentul aeronautic nu depune un plan de acțiuni corective acceptabil pentru AAC având în vedere neconformitatea constatată, sau dacă agentul aeronautic nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de AAC, neconformitatea de nivelul 2 devine neconformitate de nivelul 1 și se iau măsurile prevăzute la alin.(9).

(13) Pentru acele cazuri care nu necesită constatări a neconformității de nivelul 1 și de nivelul 2, în situațiile în care riscul suplimentar la adresa siguranței ar fi inexistent sau foarte mic cu ajutorul unor măsuri adecvate imediate de reducere a acestuia, AAC poate emite observații.

(14) Dacă, în cursul supravegherii continue sau prin alte mijloace, AAC găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane fizice care deține un atestat/licență eliberat(ă) în conformitate cu prezentul cod și normele sale de aplicare, AAC acționează în modul următor:

1) semnalează neconformitatea, o înregistrează, o comunică în scris titularului certificatului medical/atestatului/licenței și efectuează o investigație;

2) în cazul în care neconformitatea este confirmată:

a) suspendă total sau parțial ori revocă certificatul medical/atestatul/licența, dacă s-a identificat o problemă de siguranță; și/sau

b) ia orice alte măsuri necesare pentru a preveni menținerea neconformității;

3) informează persoana sau organizația care a eliberat certificatul medical/ atestatul/licența, dacă este cazul.

(15) Dacă, în cursul supravegherii continue sau prin alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care face obiectul cerințelor prevăzute de prezentul cod și de normele sale de aplicare și care nu deține un certificat/autorizație/licență eliberat(ă) în conformitate cu prezentul cod și cu normele sale de aplicare, AAC ia toate măsurile executorii necesare pentru a preveni menținerea neconformității.

(16) AAC ține evidența tuturor neconformităților pe care le-a atestat sau care i-au fost comunicate și, după caz, a măsurilor executorii pe care le-a aplicat, precum și a tuturor acțiunilor corective întreprinse în legătură cu neconformitățile și a datelor încheierii acestora.

Articolul 90. Inspectorii aeronautici

(1) Inspectorii aeronautici sunt independenți în exercitarea activității de inspecție (investigație, audit, expertiză, control) față de orice persoană fizică sau juridică, inclusiv în emiterea prescripțiilor inspectoriale aeronautice.

(2) În exercitarea atribuțiilor de serviciu, inspectorii aeronautici au dreptul:

a) să aibă acces nelimitat, necondiționat și fără formalități adiționale pe teritoriul și la obiectele care aparțin sau se află sub controlul agenților aeronautici, situate pe teritoriul sau în afara teritoriului Republicii Moldova, precum și la bordul aeronavelor (inclusiv în cabina piloților, cu permisiunea comandantului) înmatriculate în Republica Moldova și/sau operate de operatorii aerieni ai Republicii Moldova, inclusiv pe durata zborului;

b) să aplice măsuri prevăzute de prezentul cod, de alte acte normative, menite să asigure un nivel corespunzător de siguranță/ securitate/ protecție a drepturilor consumatorilor;

c) să aplice măsuri prevăzute de prezentul cod, de alte acte normative, în cazul în care există un pericol iminent pentru siguranța zborului care nu poate fi înlăturat imediat;

- d) să suspende neîntârziat operațiunea specifică a agentului/personalului aeronautic inspectat, care prezintă pericol pentru siguranța aeronautică, până la remedierea deficiențelor constatate;
- e) să oprească operarea aeronavei în cazul în care sunt depistate încălcări care pot pune în pericol viața sau sănătatea oamenilor ori pot conduce la pagube materiale.

(3) Prescripțiile inspectoriale aeronautice sunt executorii pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile. În cazul unei neconformități de nivelul 2, neîndeplinirea în termenul stabilit a prescripției inspectoriale aeronautice face ca neconformitatea respectivă să devină de nivelul 1 și servește drept temei pentru suspendarea sau revocarea certificatului/autorizației/licenței.

(4) În situația în care agentul aeronautic, obiectele, facilitățile pasibile inspectării sau certificării de către AAC se află pe teritoriul unui aerodrom/aeroport/heliport certificat, operatorul de aerodrom este obligat să asigure accesul inspectorilor spre acestea fără formalități suplimentare.

(5) AAC solicită de la agenții aeronautici, pentru menținerea calificării inspectorilor săi, admiterea acestora la îndeplinirea atribuțiilor funcționale determinate de licența/atestatul personalului aeronautic pe care îl deține inspectorul, fără remunerare din partea agenților aeronautici.

(6) În cazul în care inspectorul AAC se include în misiunea de zbor pentru îndeplinirea atribuțiilor funcționale în conformitate cu cerința de la alineatul (5), AAC:

- a) achită inspectorului AAC un spor la salariu pentru activitatea de zbor;
- b) încheie un contract de asigurare a răspunderii civile în cazul decesului sau al vătămării corporale ca urmare a accidentului de aviație. Quantumul minim al asigurării de răspundere civilă față de inspectorul AAC este cel stabilit față de pasageri în Legea nr. 118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave;
- c) achită asigurările sociale în quantumul stabilit pentru condiții speciale de muncă.

(7) Inspectorii aeronautici contractați ad-hoc de către AAC nu pot efectua inspecții aeronautice în privința agenților aeronautici cu care se află în raporturi de muncă, altele decât cele prevăzute la alin.(5).

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

(1) Suspendarea certificatului/autorizației/licenței are ca efect suspendarea (sistarea) unor genuri de activitate, a unor lucrări concrete, a altor acțiuni necesare activității aeronautice civile.

(2) AAC suspendă certificatul/autorizația/licența, dacă, în urma investigației, controlului, expertizei, auditului, inspecției, inclusiv inspecției inopinate, desfășurate în cursul supravegherii continue privind activitatea titularului de certificat/autorizație/licență, sau prin orice alte mijloace, constată că:

- a) nu sunt respectate prevederile cadrului normativ, iar personalul/agentul aeronautic nu înlătură neconformitățile atestate, conform articolului 89;
- b) nu sunt respectate cerințele în baza cărora a fost acordat certificatul/autorizația/licența;

- c) nu sunt înlăturate deficiențele depistate în cadrul inspecțiilor și al supravegherii continue;
- d) au survenit cazurile care constituie temei pentru suspendare stabilite de prezentul cod, de actele de punere în aplicare și actele delegate, adoptate în temeiul acestuia, pe domenii specifice;
- e) nu sunt achitate plățile de supraveghere cel puțin 2 luni consecutive.

(3) Pe lângă cazurile prevăzute la alineatul (2), AAC suspendă certificatul/ autorizația/ licența, la solicitarea titularului acestuia/acesteia, fără adresarea în instanța de judecată.

(4) Decizia și motivele suspendării în cazurile stabilite la alineatul (2) se comunică în scris titularului de certificat/autorizație/licență.

(5) Dacă certificatul/autorizația/licența este un act permisiv, în cazurile stabilite la alineatul (2), în termen de 3 zile lucrătoare de la comunicarea scrisă titularului privind decizia și motivele suspendării certificatului/autorizației/licenței, AAC se adresează în instanța de judecată. În caz de nerespectare a termenului stabilit pentru adresarea în instanța de judecată, suspendarea se anulează. Decizia AAC privind suspendarea certificatului/autorizației/licenței se aplică până la rămânerea definitivă și irevocabilă a hotărârii judecătorești.

(6) Termenul de suspendare a certificatului/autorizației/licenței este de 12 luni.

(7) Decizia privind suspendarea certificatului/autorizației/licenței, în cazurile prevăzute la alineatul (2), își încetează acțiunea după constatarea de către AAC a lichidării încălcării pentru care a fost aplicată suspendarea sau, în cazul prevăzut la alineatul (3), după expirarea termenului de suspendare.

(8) Termenul de valabilitate a certificatului/autorizației/licenței, în cazul în care este stabilit un astfel de termen, nu se prelungește pe perioada de suspendare a valabilității lui.

Articolul 92. Revocarea certificatelor/autorizațiilor/licențelor

(1) AAC revocă certificatul/autorizația/licența în cazul în care:

- a) se depistează date neautentice în documentele care i-au fost prezentate;
- b) titularul certificatului/autorizației/licenței a fost radiat din Registrul de stat al persoanelor juridice sau Registrul de stat al întreprinzătorilor individuali;
- c) se atestă nerespectarea a doua oară consecutiv a prescripțiilor inspectoriale aeronautice privind lichidarea încălcărilor ce țin de condițiile care au stat la baza eliberării certificatului/autorizației/licenței;
- d) nu sunt achitate plățile de supraveghere mai mult de 6 luni;
- e) nu sunt înlăturate, în termenul stabilit, care nu poate depăși 6 luni, circumstanțele care au dus la suspendarea certificatului/autorizației/licenței;
- f) se depistează efectuarea activităților la care dă dreptul certificatul/autorizația/licența în timpul suspendării acestuia;
- g) au survenit cazurile care constituie temei pentru revocare stabilite de prezentul cod, de actele de punere în aplicare și actele delegate, adoptate în temeiul acestuia, pe domenii specifice;
- h) titularul certificatului/autorizației/licenței solicită revocarea acestuia.

(2) Titularul certificatului/autorizației/licenței este obligat, în decurs de 10 zile lucrătoare de la data comunicării deciziei de revocare a certificatului/autorizației/licenței, să depună la AAC originalul acestuia/acesteia.

Articolul 93. Răspunderea contravențională și examinarea contestațiilor

(1) Realizarea de către AAC a acțiunilor stabilite la articolele 89, 91-92 ca urmare a constatării neconformităților cu cerințele aplicabile, nu înlătură răspunderea contravențională dacă acțiunea făptuitorului constituie contravenție prevăzută de Codul contravențional nr. 218/2008, dacă nu a fost săvârșită în astfel de condiții încât, potrivit legii, să constituie infracțiune.

(2) AAC aplică sancțiuni contravenționale care trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare. Acestea se stabilesc ținând seama de gravitatea cazului, în special de măsura în care a fost compromisă siguranța, securitatea, protecția mediului sau drepturile consumatorului, de activitatea cu privire la care a avut loc încălcarea, precum și de capacitatea economică a persoanei fizice sau juridice în cauză.

(3) Examinarea contestațiilor depuse în cadrul procedurii de control în domeniul protecției drepturilor consumatorilor în transport aerian se examinează în conformitate cu prevederile art. 30 din Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat.

Articolul 94. Transferul responsabilităților de supraveghere continuă

(1) În cazul unei aeronave înmatriculate într-un alt stat și operate de un operator aerian din Republica Moldova, AAC poate încheia, conform art.83bis din Convenția de la Chicago și potrivit atribuțiilor ce îi revin prin prezentul cod, un acord bilateral cu autoritățile aeronautice din acel stat, prin care se preiau, în totalitate sau în parte, funcțiile și obligațiile ce-i revin statului de înmatriculare a aeronavei.

(2) În cazul unei aeronave înmatriculate în Registrul aerian al Republicii Moldova și operate de un operator aerian dintr-un alt stat, AAC poate încheia, conform art.83bis din Convenția de la Chicago și potrivit atribuțiilor ce îi revin prin prezentul cod, un acord bilateral cu autoritățile aeronautice din acel stat, prin care se transferă, în totalitate sau în parte, funcțiile și obligațiile ce-i revin Republicii Moldova.

(3) Acordurile de transfer de responsabilitate încheiate între statele parte la Convenția de la Chicago în baza art.83bis din Convenție se recunosc de Republica Moldova.

Articolul 95. Valabilitatea și recunoașterea certificatelor și a declarațiilor

AAC recunoaște, fără cerințe suplimentare, certificatele, licențele, declarațiile, aprobările sau alte documente emise pentru produse, personal sau organizații de către EASA, de autoritățile aeronautice ale altor state membre ale Uniunii Europene sau de alte organizații internaționale din domeniul aviației civile, dacă astfel este prevăzut de tratatele internaționale.

Articolul 96. Acceptarea certificării efectuate de țările membre OACI

(1) AAC poate fie să elibereze certificatele, prevăzute în prezentul cod și în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, pe baza certificatelor eliberate în conformitate cu legile unei alte țări, fie să accepte/recunoască/valideze

certIFICATELE și alte documente relevante care atestă respectarea normelor din domeniul aviației civile și care au fost eliberate în conformitate cu legislația unei alte țări, în cazul în care această posibilitate este prevăzută de:

- a) acordurile internaționale privind recunoașterea certificatelor încheiate între Republica Moldova și țara respectivă; sau
- b) actele delegate adoptate în temeiul alineatului (2).

(2) AAC este împuternicită să adopte acte delegate care stabilesc norme detaliate cu privire la acceptarea/recunoașterea/validarea certificatelor și a altor documente care atestă respectarea normelor de aviație civilă, eliberate în conformitate cu legile unei alte țări și care asigură un nivel al siguranței echivalent cu cel prevăzut de prezentul cod.

Articolul 97. Entități calificate

(1) AAC poate să aloc sarcinile legate de certificare și/sau de supraveghere în temeiul prezentului cod unor entități calificate care au fost acreditate în conformitate cu actele delegate sau cu actele de punere în aplicare ca îndeplinind criteriile stabilite în anexa nr. 6.

(2) AAC, în cazul în care face uz de entitățile calificate, instituie un sistem de acreditare și de evaluare a îndeplinirii de către entitățile calificate a criteriilor menționate, atât în momentul acreditării, cât și în mod continuu după aceea.

(3) O entitate calificată este acreditată în mod individual de către AAC. AAC modifică, limitează, suspendă sau retrage acreditarea pe care a acordat-o unei entități calificate, în cazul în care entitatea respectivă nu mai îndeplinește criteriile stabilite în anexa nr. 6.

(4) Dacă acreditează o entitate calificată, AAC poate să îi acorde acesteia privilegiul de a elibera, de a reînnoi, de a modifica, de a limita, de a suspenda sau de a revoca certificate sau de a primi declarații în numele AAC. Respectivul privilegiu se include în domeniul de acoperire al acreditării.

Articolul 98. Dispoziții de salvagardare

(1) Prezentul cod și actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul său nu împiedică AAC să reacționeze imediat la o problemă legată de siguranța aviației civile, în cazul în care se îndeplinesc cumulativ condițiile de mai jos:

- a) problema implică un risc grav pentru siguranța aviației, iar AAC trebuie să ia imediat măsuri pentru a o soluționa;
- b) AAC nu poate să soluționeze în mod adecvat problema cu respectarea prezentului cod și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;
- c) măsurile luate sunt proporționale cu gravitatea problemei.

(2) În cazul în care consideră că problema nu poate fi soluționată în modul prevăzut la alineatul (1), AAC modifică eventualele acte delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului cod de maniera pe care o consideră necesară din perspectiva aplicării alineatului (1).

Articolul 99. Dispoziții privind flexibilitatea

(1) AAC poate acorda oricărei persoane fizice sau juridice care face obiectul prezentului cod scutiri (exceptări sau derogări) de la cerințele aplicabile persoanei în cauză în temeiul capitolului III, altele decât cerințele esențiale prevăzute la respectivul capitol, sau în temeiul actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate pe baza acestui capitol, în caz de circumstanțe neprevăzute urgente care afectează persoana în cauză sau în caz de necesități operaționale urgente ale acesteia, dacă se îndeplinesc cumulativ condițiile de mai jos:

- a) nu este posibil să se răspundă în mod adecvat respectivelor circumstanțe sau necesități cu respectarea cerințelor aplicabile;
- b) nu este afectată siguranța zborurilor, securitatea aeronautică sau interesul public;
- c) siguranța, protecția mediului și respectarea cerințelor esențiale, protecția drepturilor consumatorilor, sunt asigurate, dacă este necesar prin aplicarea unor măsuri de contracarare;
- d) respectiva persoană a atenuat, în măsura posibilului, orice eventuală denaturare a condițiilor de piață ca urmare a acordării scutirii; și
- e) scutirea este limitată ca domeniu de aplicare și ca durată la ceea ce este strict necesar și se aplică în mod nediscriminatoriu.

(2) Acordarea scutirilor (exceptărilor și derogărilor) se efectuează în baza analizei riscurilor asociate. Procedura de acordare a exceptărilor și derogărilor este aprobată de AAC.

(3) Scutirile se acordă pentru o durată ce nu depășește opt luni consecutive sau în cazul în care AAC a acordat aceeași scutire în mod repetat, durata totală a acesteia nu trebuie să depășească opt luni.

(4) AAC publică pe pagina sa web oficială informații cu privire la scutirea acordată, durata acesteia, motivele pentru care s-a acordat și, după caz, măsurile de atenuare necesare care au fost aplicate.

(5) În cazul în care AAC consideră că respectarea cerințelor esențiale prevăzute în anexe se poate demonstra prin alte mijloace decât cele prevăzute în actele delegate și actele de punere în aplicare, adoptate în temeiul prezentului cod, sau că respectivele mijloace prezintă avantaje semnificative în materie de siguranță a aviației civile și de eficiență pentru persoanele cărora li se aplică prezentul cod, AAC emite mijloace alternative de punere în conformitate.

Articolul 100. Colectarea, schimbul și analiza informațiilor

(1) AAC face schimb de orice informații de care dispune în contextul aplicării prezentului cod și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul său, și care sunt relevante pentru alte părți în scopul îndeplinirii sarcinilor lor în temeiul prezentului cod. Informațiile respective pot fi, de asemenea, distribuite părților interesate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de AAC.

(2) Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi responsabil de investigarea accidentelor și a incidentelor din aviația civilă are drept de acces la informațiile corespunzătoare pentru îndeplinirea sarcinilor sale.

(3) AAC efectuează colectarea, schimbul și analiza informațiilor referitoare la aspectele care intră sub incidența prezentului cod. În acest scop, AAC poate încheia acorduri privind colectarea, schimbul și analiza informațiilor.

(4) AAC adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc norme detaliate cu privire la schimbul de informații menționat la alineatul (1) și de difuzare a unor astfel de informații către părțile interesate, care țin seama de necesitatea de a:

- a) oferi persoanelor fizice și juridice care intră sub incidența prezentului cod informațiile de care au nevoie pentru a asigura respectarea și promovarea obiectivelor prevăzute la articolul 1;
- b) limita difuzarea și utilizarea informațiilor la ceea ce este strict necesar pentru realizarea obiectivelor prevăzute la articolul 1;
- c) preveni punerea la dispoziție a informațiilor sau utilizarea informațiilor în scopul stabilirii culpei sau a răspunderii, fără a aduce atingere dreptului penal aplicabil.

(5) AAC și alte autorități naționale competente, precum și persoanele fizice și juridice și asociațiile acestor persoane menționate în prezentul articol iau, în conformitate cu dreptul Republicii Moldova, măsurile necesare pentru a asigura confidențialitatea adecvată a informațiilor pe care le primesc în temeiul prezentului articol.

(6) Pentru a informa publicul larg cu privire la nivelul global de siguranță a aviației civile din Republica Moldova, AAC publică anual, precum și în circumstanțe deosebite, un raport de evaluare a siguranței. Raportul de evaluare conține o analiză a situației generale a siguranței, formulată simplu și ușor de înțeles, și indică dacă există riscuri sporite în materie de siguranță.

Articolul 101. Protecția surselor de informații

(1) Atunci când unei autorități naționale competente i se furnizează informațiile menționate la articolul 100, sursa informațiilor este protejată. În cazul în care respectivele informații sunt furnizate de o persoană fizică, sursa informațiilor nu este dezvăluită, iar datele personale ale acesteia nu se înregistrează împreună cu informațiile furnizate.

(2) Autoritățile competente nu introduc acțiuni în justiție pentru încălcări ale legii săvârșite nepremeditat sau fără intenție, despre care au cunoștință doar pentru că informațiile cu privire la respectivele încălcări au fost furnizate în conformitate cu prezentul cod și cu actele delegate sau actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(3) Prevederile alineatului (2) nu se aplică în cazul abaterilor săvârșite cu intenție sau atunci când a existat o ignorare clară, gravă și serioasă a unui risc evident și o neîndeplinire gravă a răspunderii profesionale de a lua măsurile care erau necesare în mod evident în circumstanțele respective, provocând daune previzibile unei persoane sau unor bunuri sau compromițând grav nivelul de siguranță a aviației civile.

(4) Angajații și personalul contractat care furnizează informații în vederea aplicării prezentului cod și a actelor delegate sau actelor de punere în aplicare, adoptate în temeiul său, nu suferă niciun prejudiciu, din partea angajatorului lor sau a organizației pentru care prestează servicii, pe baza informațiilor furnizate.

(5) Prevederile alineatului (4) nu se aplică în cazul abaterilor săvârșite cu intenție sau atunci când a existat o ignorare clară, gravă și serioasă a unui risc evident și o neîndeplinire gravă a răspunderii profesionale de a lua măsurile care erau necesare în mod evident în circumstanțele respective, provocând daune previzibile unei persoane sau unor bunuri sau compromițând grav siguranța aviației.

(6) Prezentul articol nu împiedică Guvernul sau AAC, să ia măsurile necesare în vederea menținerii sau a îmbunătățirii siguranței aviației civile.

(7) În ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal în cadrul prezentului cod, se aplică Legea nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.

CAPITOLUL V

ADMINISTRAREA PUBLICĂ ÎN DOMENIUL AVIAȚIEI CIVILE

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

(1) Misiunea MIDR constă în elaborarea și promovarea politicii de stat în domeniul aviației civile.

(2) Funcțiile de bază ale MIDR sunt elaborarea, asigurarea implementării, monitorizarea, evaluarea și raportarea asupra realizării politicii de stat pentru dezvoltarea durabilă a ramurii aviației civile în condițiile siguranței zborurilor, ale securității aeronautice și ale calității serviciilor prestate.

(3) În vederea realizării misiunii și a funcțiilor de bază, MIDR are următoarele atribuții principale:

- a) elaborează și prezintă Guvernului pentru aprobare documente de politici care să conțină vectorii de dezvoltare a aviației civile, precum și proiecte de legi și de alte acte normative de implementare a acestora;
- b) la propunerea AAC prezintă Guvernului pentru aprobare proiectele de acte delegate, acte de punere în aplicare și alte acte normative, atribuite în competența Guvernului conform prezentului cod;
- c) emite reglementări aeronautice civile și alte acte normative atribuite în competența ministerului prin prezentul cod și alte acte legislative conexe, prin acte delegate, acte de punere în aplicare și alte acte normative, adoptate de Guvern întru implementarea prezentului cod;
- d) încheie tratate internaționale în domeniul aviației civile, conform Legii nr. 595/1999 privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova;
- e) reprezintă Republica Moldova în relațiile cu organisme internaționale ale aviației civile și cu autoritățile similare din alte state pe sarcinile ce țin de elaborarea și promovarea politicii în domeniul aviației civile;
- f) prezintă Guvernului pentru aprobare metodologia de calcul a tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană;
- g) prezintă Guvernului pentru aprobare regulamentul de organizare și funcționare, structura și efectivul-limită ale AAC;
- h) aprobă, la propunerea AAC, în conformitate cu metodologia aprobată de Guvern, mărimile tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană;
- i) exercită funcțiile autorității de reglementare pentru asigurarea accesului liber la piața serviciilor specifice în domeniul aeronautic.

(4) MIDR poate delega unele dintre funcțiile sau atribuțiile sale către autoritățile administrative din subordine, precum și către organisme tehnice specializate.

(5) MIDR dispune de subdiviziune specializată pentru realizarea competențelor stabilite de prezentul cod, dotată cu personal de calificare corespunzătoare.

Articolul 103. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale AAC

(1) Misiunea AAC constă în implementarea politicilor în domeniul aviației civile și în supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a cadrului normativ în acest domeniu, pentru a asigura siguranța zborurilor, securitatea aeronautică și protecția drepturilor consumatorilor.

(2) Funcțiile de bază ale AAC sunt:

- a) realizarea politicii de stat în domeniul aviației civile;
- b) asigurarea executării obligațiilor și realizării drepturilor Republicii Moldova care rezultă din prevederile tratatelor internaționale în domeniu și urmărirea executării acestora, în special a cerințelor, a standardelor și a recomandărilor OACI;
- c) asigurarea aplicării cadrului normativ prin activitatea de certificare/ autorizare/ licențiere, supraveghere continuă și control în domeniu.

(3) În vederea realizării misiunii și a funcțiilor de bază, AAC are următoarele atribuții principale:

1) de reglementare normativ-juridică:

- a) prezintă MIDR pentru promovare și/sau aprobare proiecte de legi și de alte acte normative în domeniul aviației civile;
- b) aprobă acte delegate, acte de punere în aplicare și alte acte normative, atribuite în competența AAC conform prezentului cod;
- c) aprobă acte normative, atribuite (delegate) în competența AAC prin acte legislative conexe, prin acte delegate, acte de punere în aplicare și alte acte normative, adoptate de Guvern sau MIDR, întru implementarea prevederilor prezentului cod și pe baza principiilor prevăzute la articolul 4, în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1 din prezentul cod;
- d) aprobă cerințe tehnice și standarde de certificare, specificații de certificare, proceduri și instrucțiuni aeronautice, alte acte normative cu caracter tehnic conforme cu reglementările, standardele, practicile recomandate și cu procedurile elaborate de OACI și de alte organisme internaționale de aviație civilă la care Republica Moldova este parte;
- e) emite, în limitele competențelor, directive de siguranță aeronautică, directive operaționale și directive de navigabilitate, măsuri imediate necesare pentru protecția drepturilor consumatorilor în domeniul aviației civile;
- f) emite acte administrative, mijloace acceptabile de punere în conformitate și materiale de îndrumare, a căror implementare conferă prezumția de conformitate, decizii privind acceptarea sau revocarea acceptării conducătorilor responsabili nominalizați ai agenților aeronautici, executorii pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile;
- g) adoptă decizii obligatorii de asigurare a respectării drepturilor minime ale consumatorilor în transport aerian;

2) de organizare și supraveghere a utilizării spațiului aerian:

- a) stabilește zonele interzise, zonele cu restricții, zonele periculoase și zonele rezervate, precum și alte aspecte de organizare a spațiului aerian național;
 - b) aprobă căile aeriene și regulile de zbor în spațiul aerian național;
 - c) stabilește, în comun cu organul central de specialitate în domeniul apărării, modul de coordonare a zborurilor civile și militare în spațiul aerian național;
 - d) eliberează autorizații de operare pentru zboruri internaționale neregulate, autorizații de operare pentru zboruri internaționale regulate, precum și supraveghează efectuarea zborurilor regulate și neregulate;
 - e) supraveghează respectarea regulilor de utilizare a spațiului aerian național la efectuarea zborurilor de către aeronavele civile și alte aparate de zbor;
- 3) de exercitare a activităților de registru în aviația civilă, prin ținerea Registrului aerian al Republicii Moldova;
- 4) de reprezentare și cooperare internațională:
- a) reprezintă Republica Moldova în organizațiile internaționale în domeniul aviației civile, inclusiv OACI, EASA, CEAC și Eurocontrol, precum și în raport cu autoritățile similare din alte state, cu excepția domeniilor care se află în responsabilitatea MIDR;
 - b) menține relații de colaborare cu organismele internaționale specializate și cu autoritățile similare din alte state;
 - c) elaborează și prezintă MIDR pentru promovare proiectele tratatelor internaționale în domeniul aviației civile în condițiile Legii nr. 595/1999 privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova;
 - d) încheie acorduri de colaborare, schimb de experiență și informație de specialitate cu organismele internaționale specializate și autoritățile similare din alte state;
 - e) încheie acorduri privind transferul de competențe cu autoritățile aeronautice ale altor state în baza articolului 83bis din Convenția de la Chicago;
 - f) desemnează companiile aeriene, conform acordurilor bilaterale, în condițiile stabilite de către Guvern;
 - g) încheie acorduri de lucru cu autoritățile competente din alte state și cu organizațiile internaționale competente în aspectele reglementate de prezentul cod, care nu creează obligații legale pentru Republica Moldova;
 - h) participă la cooperarea tehnică ad hoc cu alte state și cu organizațiile internaționale, precum și la proiectele de cercetare și de asistență derulate de acestea, cu condiția ca respectivele activități să fie compatibile cu funcțiile de bază ale AAC și cu obiectivele prevăzute la articolul 1
- 5) de certificare/licențiere, supraveghere continuă și control:
- a) supraveghează asigurarea siguranței zborurilor aeronavelor civile și securității aeronautice de către operatorii aerieni, operatorii de aerodromuri/aeroporturi/heliporturi, furnizorii serviciilor de navigație aeriană, alte persoane fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile;
 - b) supraveghează implementarea sistemelor de management al siguranței zborurilor de către agenții aeronautici;
 - c) certifică și supraveghează exercitarea activităților aeronautice civile, inclusiv a activităților aeronautice civile conexe;

- d) acordă licențe de operare operatorilor aerieni și supraveghează respectarea cerințelor care au stat la baza licențierii;
 - e) supraveghează respectarea normelor de navigabilitate de către operatorii aerieni și întreprinderile care execută lucrări de reparație și întreținere a aeronavelor/componentelor și a tehnicii aeronautice;
 - f) verifică, eliberează, validează, suspendă și revocă certificatele de navigabilitate;
 - g) certifică, exercită supravegherea continuă și desemnează organele responsabile pentru serviciile de trafic aerian, de informare aeronautică, de proiectare a procedurilor de zbor, de telecomunicații aeronautice, meteorologie aeronautică, securitate aeronautică, precum și instituțiile medicale care efectuează examenul medical al personalului aeronautic;
 - h) acordă, prelungește valabilitatea, validează, acceptă, modifică, suspendă și revocă licențele/atestările personalului aeronautic;
 - i) certifică și supraveghează exploatarea aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor și alte servicii de deservire la sol;
 - j) eliberează, validează, acceptă, recunoaște, suspendă și revocă documentele de certificare a produselor, a dispozitivelor și a mijloacelor tehnice utilizate în aviația civilă;
 - k) exercită funcțiile legate de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii în ceea ce privește aprobările și declarațiile întocmite în temeiul prezentului cod;
 - l) autorizează și supraveghează transportul bunurilor periculoase la bordul aeronavelor;
 - m) asigură managementul frecvențelor de telecomunicații alocate aviației civile, autorizează exploatarea radioemitoarelor în benzile de frecvențe acordate aviației civile, supraveghează utilizarea acestora și ține baza de date națională pentru radioemitoarele din domeniul aviației civile;
 - n) autorizează exploatarea echipamentului de radiocomunicații la bordul aeronavelor civile înmatriculate în Republica Moldova și supraveghează utilizarea acestuia;
 - o) supraveghează respectarea reglementărilor speciale de simplificare a formalităților legate de transporturile aeriene internaționale;
 - p) supraveghează exploatarea aeronavelor civile;
 - q) supraveghează asigurarea metrologică în aviația civilă;
 - r) supraveghează respectarea cerințelor în domeniul securității aeronautice și a transportului bunurilor periculoase de către organizațiile care desfășoară activitate de întreprinzător în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor;
 - s) efectuează supravegherea continuă și controlul respectării prevederilor cadrului normativ în domeniul protecției drepturilor consumatorilor în transport aerian;
 - t) constată și examinează contravențiile în domeniul aviației civile, precum și aplică sancțiuni contravenționale în conformitate cu prevederile Codului contravențional nr. 218/2008;
- 6) de exercitare a altor activități în domeniul aviației civile:
- a) asigură realizarea activităților de informare aeronautică;
 - b) aprobă programele de pregătire a personalului aeronautic;

c) asigură colectarea de la persoanele fizice și juridice care efectuează activități în domeniul aviației civile a datelor statistice, a datelor aferente CORSIA, a altor date necesare pentru analiza activității în domeniu, precum și transmite aceste date organismelor internaționale în domeniu, conform cerințelor de formă și de conținut indicate de acestea;

d) verifică corectitudinea formării tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană;

e) avizează construcția și reconstrucția aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor civile și a obiectelor speciale;

f) avizează amplasarea construcțiilor, a instalațiilor și a echipamentelor în zonele supuse servituților aeronautice;

g) exercită funcțiile și atribuțiile de asigurare a securității aeronautice stabilite de cadrul normativ în domeniul securității aeronautice.

(4) În cazul în care nu dispune de capacități necesare pentru certificări specifice, AAC poate, cu acordul solicitantului, să contracteze o entitate internațională calificată în certificările respective. Această prevedere nu limitează dreptul solicitanților rezidenți de a contracta direct servicii de certificare de la entitățile internaționale calificate.

(5) AAC poate să aloce sarcinile legate de certificare și/sau de supraveghere în temeiul prezentului cod unor entități calificate care au fost acreditate în conformitate cu art. 97.

Articolul 104. Certificarea în materie de navigabilitate și de mediu

(1) În privința produselor, pieselor, echipamentelor neinstalate și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, menționate la articolul 2 alineatul (1) pct. 1) și la articolul 2 alineatul (1) pct. 2) lit.a), AAC îndeplinește în numele Republicii Moldova, după caz și astfel cum se specifică în Convenția de la Chicago sau în anexele la aceasta, funcțiile și sarcinile statului de proiectare, de producție sau de înmatriculare, atunci când respectivele funcții și sarcini sunt legate de certificarea proiectelor și de informațiile obligatorii privind continuitatea navigabilității. În acest scop, AAC, în special:

- a) pentru fiecare proiect de produs și de echipament pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord pentru care s-a solicitat, în conformitate cu articolul 13 sau cu articolul 76 alineatul (1), un certificat de tip, un certificat de tip restrictiv, o modificare a unui certificat de tip sau a unui certificat de tip restrictiv, inclusiv un certificat de tip suplimentar, o aprobare de proiect de reparație sau o aprobare a datelor privind conformitatea operațională, stabilește și notifică solicitantului baza de certificare;
- b) pentru fiecare proiect al unei piese sau al unui echipament neinstalat pentru care s-a solicitat un certificat în conformitate cu articolul 14, cu articolul 15 sau cu articolul 76 alineatul (1), stabilește și notifică solicitantului baza de certificare;
- c) pentru aeronavele pentru care s-a solicitat un permis de zbor în conformitate cu articolul 20 alineatul (2) litera b) sau cu articolul 104 alineatul (1), eliberează aprobarea condițiilor de zbor asociate aferente proiectului;
- d) stabilește și pune la dispoziție specificațiile de navigabilitate și de compatibilitate cu mediul aplicabile proiectelor de produse, de piese, de echipamente neinstalate

și de echipamente pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord care fac obiectul unei declarații în conformitate cu articolul 20 alineatul (1) litera a) sau cu articolul 76 alineatul (5);

- e) este responsabilă pentru sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu articolul 86 alineatul (2) în ceea ce privește certificatele de tip, certificatele de tip restrictiv, certificatele de modificări, inclusiv certificatele de tip suplimentare, aprobările proiectelor de reparație și aprobările datelor privind conformitatea operațională pentru proiectarea de produse în conformitate cu articolul 13, cu articolul 20 alineatul (1) litera b) sau cu articolul 76 alineatul (1);
- f) este responsabilă pentru sarcinile legate de certificare, de supraveghere și asigurare a aplicării legii în conformitate cu articolul 86 alineatul (1) în ceea ce privește certificatele pentru proiectarea de piese, pentru echipamente neinstalate și echipamente pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord în conformitate cu articolul 14, articolul 15 și articolul 104 alineatul (1);
- g) eliberează fișele cu date de mediu corespunzătoare referitoare la proiectarea produselor pe care le certifică în conformitate cu articolul 13 și cu articolul 76 alineatul (1);
- h) asigură funcțiile de continuitate a navigabilității asociate proiectării produselor, proiectării pieselor, a echipamentelor neinstalate și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord pe care le-a certificat și în legătură cu care desfășoară activități de supraveghere, inclusiv reacția fără întârzieri nejustificate la o problemă de siguranță sau de securitate și emiterea și difuzarea informațiilor obligatorii aplicabile.

(2) AAC este responsabilă pentru sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu articolul 86 alineatul (1) în ceea ce privește:

- a) aprobările și declarațiile întocmite de organizațiile responsabile cu proiectarea produselor, a pieselor, a echipamentelor neinstalate și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, în cazul în care respectivele organizații își au sediul principal pe teritoriul Republicii Moldova, în conformitate cu articolul 17 alineatul (1), cu articolul 21 alineatul (1) pct. 8) și cu articolul 76 alineatele (1) și (5);
- b) aprobările și declarațiile întocmite de organizațiile responsabile cu producția, întreținerea și managementul continuității navigabilității produselor, pieselor, echipamentelor neinstalate și ale echipamentelor pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord și de organizațiile implicate în pregătirea personalului responsabil cu punerea în serviciu a unui produs, a unei piese, a unui echipament neinstalat sau a unui echipament pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord după întreținere în conformitate cu articolul 17, cu articolul 21 alineatul (1) pct. 7) și cu articolul 76 alineatele (1) și (5), în cazul în care respectivele organizații își au sediul principal pe teritoriul Republicii Moldova sau pentru care Republica Moldova este responsabilă în temeiul Convenției de la Chicago.

(3) AAC este responsabilă pentru sarcinile legate de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu articolul 86 alineatul (1) în ceea ce privește declarațiile întocmite de organizații, în conformitate cu articolul 20 alineatul (1) litera a) și cu articolul 76 alineatul (5) și în ceea ce privește conformitatea unui proiect al unui produs, al unei piese, al unui echipament neinstalat sau al unui echipament pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord cu specificații tehnice detaliate.

(4) În cazul în care nu dispune de capacități necesare pentru certificări specifice în materie de navigabilitate și mediu, AAC poate, cu acordul solicitantului, să contracteze o entitate internațională calificată în certificările respective. Această prevedere nu limitează dreptul solicitanților rezidenți de a contracta direct servicii de certificare de la entitățile internaționale calificate, cu condiția că aceste entități și certificări să fie acceptabile pentru AAC. La fel, AAC poate delega una sau mai multe atribuții ale sale de certificare, prevăzute de prezentul articol, către o entitate internațională calificată dacă astfel este prevăzut de un tratat internațional și/sau de un acord încheiat de AAC și entitatea respectivă.

(5) În cazurile prevăzute la alineatul (4) solicitantul rezident achită onorariile regulamentare ale entităților internaționale care au fost contractate și/sau cărora le-a fost delegată atribuția de certificare.

(6) Sunt valabile și recunoscute în Republica Moldova, fără cerințe suplimentare, declarațiile, certificatele, licențele, aprobările sau alte documente de certificare în materie de navigabilitate și mediu eliberate pentru produse, personal sau organizații de către EASA.

(7) Declarațiile, certificatele, licențele, aprobările sau alte documente de certificare în materie de navigabilitate și mediu eliberate pentru produse, personal sau organizații, de autoritățile aeronautice ale altor state, inclusiv ale statelor membre ale Uniunii Europene, sau de alte organisme specializate din alte state, sunt valabile și recunoscute în Republica Moldova fără cerințe suplimentare, dacă astfel este prevăzut de tratatele internaționale.

(8) Dacă tratatele internaționale multilaterale și/sau bilaterale nu prevăd recunoașterea fără cerințe suplimentare, declarațiile, certificatele, licențele, aprobările sau alte documente de certificare în materie de navigabilitate și mediu, eliberate pentru produse, personal sau organizații de autoritățile aeronautice ale altor state sau de alte organisme specializate din alte state, sunt acceptate/recunoscute/validate de AAC cu condiția asigurării unui nivel al siguranței și protecției mediului echivalent cu cel prevăzut în prezentul cod și în actele de punere în aplicare și actele delegate adoptate în temeiul acestuia.

Articolul 105. Protecția mediului

(1) În sensul prezentului cod, protecția mediului reunește toate activitățile ce au ca scop reducerea impactului aviației civile asupra mediului, datorat zgomotului produs de aeronavele civile, emisiilor motoarelor de aviație, substanțelor folosite în cadrul activităților aeronautice civile și reziduurilor rezultate în urma desfășurării acestor activități.

(2) Măsurile luate de AAC în ceea ce privește emisiile și zgomotul, în scopul certificării proiectelor de produse în conformitate cu articolul 13, urmăresc prevenirea efectelor dăunătoare semnificative asupra climei, a mediului și a sănătății umane cauzate de produsele din domeniul aviației civile în cauză, ținând seama în mod corespunzător de standardele

internaționale și practicile recomandate, de beneficiile ecologice, de fezabilitatea tehnologică și de impactul economic.

(3) Autoritatea publică centrală pentru protecția mediului, prin autoritățile publice din subordine, este autoritatea competentă responsabilă cu monitorizarea implementării la nivelul unităților de aviație civilă a dispozițiilor actelor normative din domeniul protecției mediului, inclusiv a reglementărilor referitoare la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (reducerea emisiilor de carbon).

(4) În limitele domeniilor lor de competență, toate autoritățile, persoanele și entitățile competente (instituțiile, părțile interesate și organizațiile relevante) cooperează în privința problemelor de mediu, cu scopul de a se asigura că se iau în considerare relațiile de interdependență dintre climă și protecția mediului, sănătatea umană și alte domenii tehnice ale aviației civile, ținând seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, de beneficiile ecologice, de fezabilitatea tehnologică și de impactul economic.

(5) Ministerul Mediului, **Ministerul Sănătății** și MIDR în comun elaborează și prezintă Guvernului pentru aprobare proiectele documentelor de politici precum și emite reglementări specifice în domeniul protecției mediului și aprobă acțiuni de protecție a mediului din aviația civilă.

(6) În situațiile în care dispune de expertiza relevantă, AAC acordă asistență MIDR la definirea și coordonarea politicilor și acțiunilor de protecție a mediului din aviația civilă, îndeosebi prin realizarea de studii și simulări și prin oferirea de consiliere tehnică, ținând seama de relațiile de interdependență dintre climă și protecția mediului, sănătatea umană și aspectele tehnice ale aviației civile.

(7) În scopul asigurării transparenței și informării publicului interesat cu privire la starea mediului în Republica Moldova, Agenția de Mediu elaborează și publică, la un interval de patru ani, Raportul privind starea mediului. Acest raport, disponibil pe pagina oficială a Agenției, se fundamentează pe rezultatele activităților de monitorizare a factorilor de mediu și pe informațiile furnizate de MIDR, AAC și alte instituții competente. Raportul include un compartiment dedicat analizei calității aerului atmosferic, cu un accent pe impactul operațiunilor aviației civile, precum și măsuri pentru îmbunătățirea protecției mediului în acest domeniu, având în vedere standardele naționale și internaționale aplicabile. Agenția de Mediu consultă părțile interesate și organizațiile relevante la elaborarea acestui Raport. Raportul privind starea mediului conține, de asemenea, recomandări vizând îmbunătățirea nivelului de protecție a mediului în domeniul aviației civile în Republica Moldova.

(8) Agenția de Mediu asigură realizarea procedurii de evaluare a impactului asupra mediului și/sau, după caz, a evaluării biodiversității al activităților planificate în domeniul aviației civile și domenii conexe, în conformitate cu prevederile Legii nr. 86/2014 cu privire la evaluarea impactului asupra mediului.

(9) În scopul protecției mediului, AAC 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.

(10) Prevederile alineatului (9) nu se aplică următoarelor categorii de aeronave:

a) aeronavelor de stat;

- b) aeronavelor Republicii Moldova care execută misiuni oficiale, prezidențiale sau guvernamentale, precum și aeronavelor străine care execută misiuni similare, pe bază de reciprocitate;
- c) aeronavelor care operează în folosul Organizației Națiunilor Unite, Crucii Roșii și Semilunii Roșii;
- d) aeronavelor civile care efectuează misiuni de căutare și de salvare ori care transportă personal sau materiale în cadrul acestor misiuni;
- e) aeronavelor care efectuează misiuni umanitare și de ajutorare urgentă;
- f) aeronavelor care sunt nevoite să aterizeze din cauze tehnice, din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile sau a unor situații de forță majoră;
- g) aeronavelor care aterizează din dispoziția AAC și/sau a organului central de specialitate în domeniul apărării.

(11) AAC, la solicitarea operatorului aerodromului, poate aproba măsuri temporare și derogări ce permit operarea aeronavelor civile care au impact semnificativ asupra mediului.

(12) 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 asigură 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.

(13) În baza rezultatelor obținute prin cartografierea acustică, operatorii aerodromurilor certificate elaborează hărți acustice și planuri de acțiuni de diminuare a zgomotului și întreprind măsurile necesare de planificare acustică. Hărțile acustice, precum și planurile de acțiuni de diminuare a zgomotului sunt aprobate de autoritatea publică centrală pentru protecția mediului și sunt puse la dispoziția publicului, inclusiv prin intermediul tehnologiilor informaționale disponibile.

(14) Operatorii aerodromurilor civile certificate au obligația ca, atunci când elaborează programe de dezvoltare a infrastructurii de aerodrom, să utilizeze cartografierea acustică în vederea previzionării impactului activităților viitoare asupra vecinătăților aerodromurilor.

(15) Autoritățile administrației publice locale au obligația integrării în documentațiile de urbanism și de amenajare a teritoriului a hărților acustice prevăzute la alin. (13), precum și a programelor de dezvoltare specificate la alin. (14), împreună cu rezultatele cartografierii acustice și restricțiile asociate.

(16) Guvernul aprobă Programul național de dezvoltare și amenajare a teritoriilor aflate în vecinătatea aerodromurilor civile certificate din Republica Moldova, luând în considerare restricțiile asociate zonelor de protecție acustică, și Planul de măsuri în vederea atenuării impactului acustic asupra sănătății și mediului.

(17) Autoritățile administrației publice locale realizează în partea ce le revine cerințele Programului și Planului prevăzute la alin. (16).

(18) Operatorul unui aerodrom civil certificat are obligația înlăturării, cu respectarea reglementărilor și procedurilor aplicabile, a contaminărilor rezultate în perimetrul aerodromului ca urmare a unor evenimente de aviație civilă în care sunt implicate substanțe periculoase transportate sau care urmează să fie transportate aerian. În funcție de amploarea contaminării, autoritățile competente în domeniul protecției mediului și al sănătății publice, precum și Agenția Națională de Reglementare a Activităților Nucleare și Radiologice, în cazul transportului de materiale radioactive, au obligația acordării asistenței și sprijinului necesar pentru înlăturarea contaminării.

(19) În cazul în care operațiunile aeriene se desfășoară pe un aerodrom necertificat sau un teren de zbor, operatorul aeronavei are obligația înlăturării, cu respectarea reglementărilor și procedurilor aplicabile, a oricărei contaminări rezultate pe terenul respectiv ca urmare a unor evenimente de aviație civilă în care sunt implicate substanțe periculoase transportate sau care urmează să fie transportate aerian, cu suportarea integrală a costurilor aferente, conform principiului "poluatorul plătește".

(20) Autoritatea publică centrală pentru protecția mediului împreună cu MIDR elaborează și actualizează planul național de acțiune pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră rezultate ca urmare a activităților specifice aviației civile, care se aprobă de Guvern.

(21) Întru asigurarea realizării 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, MIDR împreună cu autoritatea publică centrală pentru protecția mediului, elaborează și propune Guvernului pentru aprobare Regulamentul privind funcționarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA). Regulamentul va include măsuri de asigurare a realizării obligațiunilor și angajamentelor stabilite de CORSIA.

(22) CORSIA cuprinde, ca părți integrante, următoarele două sisteme:

- a) Sistemul de monitorizare, raportare și verificare a emisiilor de carbon provenite din aviația internațională, care asigură cadrul instituțional, juridic și procedural pentru ca monitorizarea, raportarea emisiilor de CO₂ și verificarea acestora să fie completă, coerentă, transparentă și precisă pentru buna funcționare a Schemei CORSIA.
- b) Sistemul de compensare a emisiilor de carbon provenite din aviația internațională care asigură cadrul instituțional, juridic și procedural pentru determinarea obligațiunilor de compensare, stingerea unităților de emisii, precum și raportarea și verificarea unităților de emisii stinse pentru buna funcționare a Schemei CORSIA.

(23) Sub incidența Schemei CORSIA se află operatorii aerieni care îndeplinesc simultan următoarele condiții:

- a) dețin un certificat de operator aerian eliberat de AAC;
- b) produc emisii anuale de CO₂ mai mari de 10 mii tone, care provin din utilizarea de avioane cu o masă maximă la decolare (MTOM) mai mare de 5 700 kg, care efectuează zboruri între aerodromurile situate în două state diferite sau teritorii ale acestora.

(24) În scopul reducerii emisiilor de carbon, precum și de reducere a obligațiilor de compensare a acestora de către operatorii aerieni naționali, Guvernul stabilește regulile cu privire la utilizarea în aviația civilă a combustibililor sustenabile.

Articolul 106. Investigațiile efectuate de AAC

(1) AAC efectuează în mod direct sau prin intermediul entităților calificate, investigațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale legate de certificare/autorizare/licențiere, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu articolul 86 alineatul (1).

(2) În scopul efectuării investigațiilor menționate la alineatul (1), AAC este împuternicită:

- a) să impună persoanelor fizice sau juridice cărora li s-a eliberat un certificat/autorizație/licență sau care au prezentat o declarație să îi ofere toate informațiile necesare;
- b) să le impună respectivelor persoane să ofere explicații verbale referitoare la orice fapt, document, obiect, procedură sau referitoare la alte subiecte relevante pentru a determina dacă persoana în cauză respectă prezentul cod și actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;
- c) să pătrundă în incintele, pe terenurile și în mijloacele de transport relevante ale respectivelor persoane;
- d) să examineze, să realizeze copii sau să facă extrase din orice document, înregistrare sau date relevante deținute de respectivele persoane sau accesibile acestora, indiferent de suportul pe care sunt stocate informațiile în cauză.

(3) În cazul în care este necesar pentru a determina dacă o persoană căreia i s-a eliberat un certificat/autorizație/licență sau care i-a prezentat o declarație respectă prezentul cod și actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, AAC este împuternicită să facă uz de competențele prevăzute la alineatul (2) în ceea ce privește orice altă persoană juridică sau fizică despre care se poate presupune, în mod rezonabil, că deține sau că are acces la informațiile relevante în aceste scopuri. Competențele prevăzute la prezentul alineat se exercită, ținând seama în mod corespunzător de drepturile și de interesele legitime ale persoanelor vizate și cu respectarea principiului proporționalității.

(4) AAC se asigură că membrii personalului său și, dacă este cazul, orice alt expert care participă la investigație sunt suficient de calificați, instruiți în mod adecvat și autorizați în mod corespunzător. Persoanele respective își pot exercita competențele pe baza prezentării legitimației de inspector AAC și a delegației de inspecție scrise.

Articolul 107. Organizarea activității AAC

(1) AAC este o autoritate administrativă de certificare, supraveghere și control în domeniul aviației civile, care are statut de persoană juridică de drept public, subordonată MIDR.

(2) AAC își exercită funcțiile și atribuțiile în baza unui regulament aprobat de Guvern.

(3) Directorul și directorii adjuncți ai AAC sunt numiți în funcție și eliberați sau destituiți din funcție în condițiile legii.

(4) În cadrul AAC activează funcționari publici, în condițiile [Legii nr.158/2008](#) cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public, și alte categorii de personal, a căror activitate este reglementată de cadrul normativ în domeniul muncii.

(5) Bugetul AAC se elaborează, se aprobă și se administrează în conformitate cu principiile, regulile și procedurile stabilite de [Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr.181/2014](#).

(6) Plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a serviciilor de navigație aeriană, plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a aerodromurilor în funcție de codul atribuit, plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a operatorilor aerieni care activează în afara teritoriului Republicii Moldova constituie venituri colectate de către AAC și se utilizează la finanțarea activității acesteia.

(7) Quantumul plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a serviciilor de navigație aeriană este stabilit de Guvern în mărime de până la 1 euro/tonă MTOM la fiecare decolare/aterizare. Quantumul plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a aerodromurilor este stabilit de Guvern în mărime de: până la 0,5 euro/pasager la plecare și la sosire – pentru aerodromurile cu cifra de cod 2; până la 2 euro/pasager la plecare și la sosire – pentru aerodromurile cu cifra de cod 3 și 4. Quantumul plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a operatorilor aerieni care activează în afara teritoriului Republicii Moldova este stabilit de Guvern în mărime de până la 1 euro/ tonă MTOM la fiecare decolare.

(8) Plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare se transferă în bugetul de stat lunar, până la data de 25 a lunii imediat următoare, de către agenții economici certificați.

(9) Un transfer incomplet sau întârziat la bugetul de stat al plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare atrage după sine o penalitate în mărime stabilită de Guvern. Neachitarea, în termen de 60 de zile calendaristice de la scadență, a plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare servește temei pentru suspendarea, până la achitarea datoriei, a certificatului emis de AAC.

(10) Excepție de la prevederile prezentului articol constituie mijloacele financiare încasate de la solicitant exclusiv în mărimile și în scopul achitării onorariilor regulamentare ale entităților internaționale care au fost contractate și/sau cărora le-a fost delegată atribuția de certificare.

Articolul 108. Răspunderea

(1) Încălcarea prevederilor prezentului cod și a normelor sale de aplicare atrage, după caz, răspunderea disciplinară, civilă, contravențională sau penală a persoanelor fizice sau juridice vinovate.

(2) Survenirea răspunderii menționate la alin.(1) nu degreveză de obligația lichidării încălcărilor depistate. Acestea urmează să fie lichidate în termen de o lună din data depistării, dacă AAC nu a acceptat un alt termen în conformitate cu prevederile art. 89 alin. (11), cu notificarea obligatorie a AAC despre lichidarea încălcării.

(3) Răspunderea pentru comiterea actelor de intervenție ilicită împotriva aviației civile se stabilește conform legislației aplicabile.

(4) Răspunderea pentru daunele provocate în cazul transporturilor aeriene în spațiul aerian național se stabilește conform tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte, precum și conform legislației naționale.

(5) Persoanele fizice și juridice a căror activitate este legată de utilizarea spațiului aerian național, de proiectarea, fabricația, reparația și exploatarea tehnicii aeronautice și a aerodromurilor/aeroporturilor/ heliporturilor, de furnizarea serviciilor de trafic aerian, de asigurarea siguranței zborurilor și securității aeronautice, de efectuarea altor activități în domeniul aviației civile pe teritoriul Republicii Moldova, precum și de administrarea și supravegherea acestora, poartă răspundere pentru încălcarea prevederilor prezentului cod conform legislației.

(6) Sancțiunile, care se aplică în cazul nerespectării prezentului cod și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, trebuie să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare. AAC ia toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea sancțiunilor stabilite pentru nerespectarea prezentului cod și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII

Articolul 109. Dispoziții tranzitorii

(1) Certificatele/autorizațiile/aprobările și specificațiile de navigabilitate specifice eliberate sau recunoscute și declarațiile întocmite sau recunoscute în conformitate cu Codul aerian nr. 301/2017 și cu normele de punere în aplicare ale acestuia rămân valabile și sunt considerate a fi fost eliberate, prezentate și recunoscute în conformitate cu dispozițiile corespunzătoare din prezentul cod.

(2) Până la data de 1 ianuarie 2026, AAC emite materiale de îndrumare pentru utilizarea voluntară de către părțile interesate, elaborează norme proporționale privind proiectarea, producția, întreținerea și operarea aeronavelor enumerate în anexa nr. 1 și art. 2 alin. (15).

Articolul 110. Intrarea în vigoare

(1) Prezentul cod intră în vigoare la 12 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

(2) 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 ulterioare.

(3) Guvernul, în termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului cod:

a) va elabora și va prezenta Parlamentului propuneri privind aducerea legislației în vigoare în concordanță cu prezentul cod;

b) va asigura aducerea actelor normative ale Guvernului și ale altor autorități ale administrației publice în concordanță cu prezentul cod;

c) va asigura elaborarea actelor normative necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentului cod.

ANEXA nr. 1

Aeronavele cărora nu li se aplică cerințele esențiale din prezentul cod

1. Categori de aeronave cu pilot la bord cărora nu li se aplică cerințele esențiale din prezentul cod:

(a) aeronavele istorice care îndeplinesc următoarele criterii:

(i) aeronave:

- al căror proiect inițial a fost realizat înainte de 1 ianuarie 1955 și
- a căror producție a încetat înainte de 1 ianuarie 1975;

sau

(ii) aeronavele care au o importanță istorică evidentă, din următoarele motive:

- au participat la un eveniment istoric marcant;
- au marcat o etapă importantă în dezvoltarea aviației sau
- au jucat un rol important în forțele armate ale unui stat;

sau

(b) aeronavele special proiectate sau modificate în scopuri experimentale, științifice sau de cercetare, care sunt produse cel mai probabil în număr foarte limitat;

(c) aeronavele, inclusiv cele furnizate sub formă de set de asamblat, pentru care sarcinile de fabricare și asamblare sunt efectuate în proporție de cel puțin 51 % de un amator sau de o asociație de amatori fără scop lucrativ, pentru folosință proprie și fără scopuri comerciale;

(d) aeronavele care s-au aflat în serviciul forțelor militare, cu excepția cazului în care aparțin unui tip de aeronave pentru care EASA sau AAC a adoptat un standard de proiectare;

(e) avioanele a căror viteză de sustentare măsurabilă sau viteză minimă în zbor stabilizat în configurație de aterizare nu depășește o viteză calibrată (CAS) de 35 de noduri, precum și elicopterele, motoparașutele, planoarele și planoarele motorizate care au cel mult două locuri și o masă maximă la decolare (MTOM) de cel mult:

	Avioane/Elicoptere/Motoparașute/ Planoare motorizate	Planoare	Avioane amfibie sau hidroavioane/elicoptere	Sisteme de recuperare totală cu parașută, montate în structură
Monoloc	300 kg MTOM	250 kg MTOM	30 kg suplimentare MTOM	15 kg suplimentare MTOM
Biloc	450 kg MTOM	400 kg	45 kg suplimentare	25 kg suplimentare

		MTOM	MTOM	MTOM
Atunci când un avion amfibie sau un hidroavion/elicopter operează atât ca hidroavion/elicopter, cât și ca avion terestru/elicopter, acesta trebuie să se încadreze în limita MTOM aplicabilă.				

- (f) autogirele monoloc și biloc cu o MTOM de maximum 600 kg;
 - (g) replicile de aeronave care îndeplinesc criteriile de la litera (a) sau (d), al căror proiect structural este similar cu cel al aeronavei originale;
 - (h) baloanele și dirijabilele care au o capacitate de una sau două persoane și un volum maxim proiectat de cel mult 1 200 m³ în cazul aerului cald și de cel mult 400 m³ în cazul altor tipuri de gaz portant;
 - (i) orice altă aeronavă cu pilot la bord a cărei masă maximă gol, inclusiv combustibilul, nu depășește 70 kg.
2. În plus, cerințele esențiale din prezentul cod nu se aplică:
- (a) aeronavelor captive care nu au sistem de propulsie, în cazul în care lungimea maximă a sistemului de ancorare este de 50 m și:
 - (i) MTOM a aeronavei, inclusiv sarcina utilă, este mai mică de 25 kg; sau
 - (ii) în cazul unei aeronave mai ușoare decât aerul, volumul maxim proiectat al acestuia este mai mic de 40 m³;
 - (b) aeronavelor captive cu MTOM de cel mult 1 kg.

ANEXA nr. 2

Cerințe esențiale privind navigabilitatea

1. Integritatea produsului

Integritatea produsului, inclusiv protecția împotriva amenințărilor la adresa securității informațiilor, trebuie asigurată pentru toate condițiile de zbor anticipate pe durata de viață operațională a aeronavei. Îndeplinirea tuturor cerințelor trebuie demonstrată prin evaluări sau analize, susținute, dacă este cazul, de teste.

1.1. Structuri și materiale

1.1.1. Integritatea structurii trebuie asigurată în cadrul întregii anvelope operaționale a aeronavei și suficient în afara acesteia, inclusiv în sistemul său de propulsie, și trebuie menținută pe întreaga durată de viață operațională a aeronavei.

1.1.2. Toate piesele aeronavei a căror cedare ar putea reduce integritatea structurală trebuie să îndeplinească următoarele condiții, fără deformări periculoase sau cedare. Acestea cuprind toate elementele de masă semnificativă și mijloacele de fixare a acestora.

(a) Trebuie avute în vedere toate combinațiile de sarcini care pot apărea în mod obișnuit în limitele greutateilor, ale centrului de greutate, ale anvelopei operaționale și ale duratei de viață operațională a aeronavei, precum și suficient în afara acestor limite. Aceasta

include sarcinile datorate rafalelor, manevrelor, presurizării, suprafețelor mobile și sistemelor de comandă și de propulsie, atât în zbor, cât și la sol.

(b) Trebuie să se țină seama și de sarcinile și de cedările posibile provocate de aterizările sau amerizările de urgență.

(c) În concordanță cu tipul de operațiune, efectele dinamice trebuie să fie acoperite de răspunsul structural la respectivele sarcini, ținând seama de dimensiunea și de configurația aeronavei.

1.1.3. Aeronava trebuie să nu prezinte nicio instabilitate aeroelastică sau vibrație excesivă.

1.1.4. Procesele de producție și materialele utilizate la construirea aeronavei trebuie să aibă ca rezultat proprietăți structurale cunoscute și reproductibile. Orice modificări ale performanțelor materialelor legate de mediul operațional trebuie justificate.

1.1.5. Trebuie să se asigure, în măsura posibilului, că efectele încărcării ciclice, ale degradării sub influența mediului și ale daunelor accidentale sau care au o sursă discretă nu reduc integritatea structurală sub un nivel acceptabil de rezistență reziduală. Trebuie emise toate instrucțiunile necesare pentru asigurarea continuității navigabilității în această privință.

1.2. Propulsia

1.2.1. Integritatea sistemului de propulsie (și anume motorul și, după caz, elicea) trebuie demonstrată în cadrul întregii anvelope operaționale a sistemului de propulsie și suficient în afara acesteia și trebuie menținută pe întreaga durată de viață operațională a sistemului de propulsie, ținând seama de rolul sistemului de propulsie în conceptul global de siguranță al aeronavei.

1.2.2. Sistemul de propulsie trebuie să producă, în limitele declarate, tracțiunea sau puterea solicitată în toate condițiile de zbor necesare, luându-se în considerare efectele și condițiile de mediu.

1.2.3. Procesul de producție și materialele utilizate la construirea sistemului de propulsie trebuie să aibă ca rezultat un comportament structural cunoscut și reproductibil. Orice modificări ale performanțelor materialelor legate de mediul operațional trebuie justificate.

1.2.4. Efectele încărcării ciclice, ale degradării sub influența mediului și ale degradării operaționale, precum și ale posibilelor cedări ulterioare ale unor piese nu trebuie să reducă integritatea sistemului de propulsie sub nivelurile admisibile. Trebuie emise toate instrucțiunile necesare pentru asigurarea continuității navigabilității în această privință.

1.2.5. Trebuie emise toate instrucțiunile, informațiile și cerințele necesare pentru ca interfața dintre sistemul de propulsie și aeronavă să fie sigură și corectă.

1.3. Sisteme și echipamente (altele decât echipamentele neinstalate)

1.3.1. Aeronava trebuie să nu prezinte caracteristici sau detalii de proiectare pe care

experiența le-a demonstrat a fi periculoase.

- 1.3.2. Aeronava, inclusiv sistemele și echipamentele necesare pentru evaluarea proiectului de tip sau impuse de regulile de operare, trebuie să funcționeze conform specificațiilor în orice condiții de operare previzibile, în cadrul întregii anvelope operaționale a aeronavei și suficient în afara acesteia, ținându-se seama în mod corespunzător de mediul operațional al sistemului sau al echipamentelor. Alte sisteme sau echipamente care nu sunt necesare pentru certificarea de tip sau nu sunt impuse de regulile de operare, indiferent dacă funcționează în mod corespunzător sau necorespunzător, trebuie să nu diminueze siguranța și să nu compromită funcționarea corespunzătoare a oricărui alt sistem sau echipament. Sistemele și echipamentele trebuie să fie operabile fără ca acest lucru să necesite o îndemânare sau o forță excepționale.
- 1.3.3. Sistemele și echipamentele aeronavei, luate atât separat, cât și în relație unele cu altele, trebuie proiectate în așa fel încât să nu se ajungă la o situație dezastruoasă de defectare din cauza unei unice defecțiuni, nedemonstrată ca fiind extrem de improbabilă, și trebuie să existe o relație de inversă proporționalitate între probabilitatea unei situații de defectare și gravitatea efectului său asupra aeronavei și a ocupanților acesteia. Referitor la criteriul de unică defecțiune de mai sus, se admite că trebuie să se țină cont în mod corespunzător de dimensiunea și de configurația globală a aeronavei și că aceasta ar putea face ca criteriul de defecțiune unică să nu fie îndeplinit de anumite piese și sisteme ale elicopterelor și avioanelor mici.
- 1.3.4. Informațiile necesare pentru efectuarea în siguranță a zborului și informațiile referitoare la condițiile de nesiguranță trebuie puse la dispoziția echipajului sau, după caz, a personalului de întreținere, într-un mod clar, consecvent și lipsit de ambiguități. Sistemele, echipamentele și comenzile, inclusiv semnalizările și anunțurile, trebuie proiectate și amplasate în așa fel încât să reducă la minimum erorile care ar putea contribui la apariția unor pericole.
- 1.3.5. Trebuie luate măsuri de precauție în faza de proiectare pentru a reduce la minimum pericolele la adresa aeronavei și a ocupanților acesteia, prezentate de amenințări în mod obișnuit previzibile, inclusiv de amenințări la adresa securității informațiilor, atât în interiorul, cât și în exteriorul aeronavei, printre care protecția împotriva posibilității unei defecțiuni semnificative sau a unei întreruperi a funcționării oricărui echipament neinstalat.

1.4. Echipamente neinstalate

- 1.4.1. Echipamentele neinstalate trebuie să își îndeplinească funcția de siguranță sau funcția relevantă pentru siguranță conform specificațiilor în orice condiții de operare previzibile, cu excepția cazului în care respectiva funcție poate fi îndeplinită și prin alte mijloace.
- 1.4.2. Echipamentele neinstalate trebuie să fie operabile fără ca acest lucru să necesite o îndemânare sau o forță excepționale.
- 1.4.3. Echipamentele neinstalate, indiferent dacă funcționează în mod corespunzător sau

necorespunzător, trebuie să nu diminueze siguranța și să nu compromită funcționarea corespunzătoare a niciunui alt echipament, sistem sau dispozitiv.

1.5. Continuitatea navigabilității

- 1.5.1. Trebuie întocmite și puse la dispoziție toate documentele necesare care să cuprindă instrucțiuni referitoare la continuitatea navigabilității, pentru a se asigura că standardul de navigabilitate legat de tipul de aeronavă și de orice piesă asociată este menținut pe întreaga durată de viață operațională a aeronavei.
- 1.5.2. Trebuie prevăzute mijloace care să permită inspecția, reglarea, lubrifierea, îndepărtarea sau înlocuirea de piese și de echipamente neinstalate, în măsura în care este necesar pentru continuitatea navigabilității.
- 1.5.3. Instrucțiunile referitoare la continuitatea navigabilității trebuie să se prezinte sub forma unui manual sau a mai multor manuale, după caz, în concordanță cu volumul informațiilor care trebuie furnizate. Manualele trebuie să conțină instrucțiuni de întreținere și de reparație, informații privind asistența tehnică, procedurile de depanare și de inspecție, într-o formă care să fie ușor de utilizat.
- 1.5.4. Instrucțiunile referitoare la continuitatea navigabilității trebuie să conțină limitările de navigabilitate care precizează toate termenele de înlocuire obligatorii, intervalele de inspecție obligatorii și procedurile de inspecție obligatorii aferente.

2. Aspecte de navigabilitate legate de operarea produsului

- 2.1. Trebuie să se demonstreze că au fost abordate următoarele elemente pentru a se asigura siguranța persoanelor aflate la bordul aeronavei sau la sol în timpul operării produsului:
 - (a) Trebuie stabilite tipurile de operare pentru care este aprobată aeronava, precum și limitările și informațiile necesare pentru a se asigura operarea în siguranță, inclusiv limitările de mediu și performanța.
 - (b) Aeronava trebuie să fie controlabilă și manevrabilă în siguranță în toate condițiile de operare anticipate, inclusiv ca urmare a defectării unuia sau, dacă este cazul, a mai multor sisteme de propulsie, ținând seama de dimensiunea și de configurația aeronavei. Trebuie să se țină seama în mod corespunzător de forța pilotului, de mediul din carlingă, de volumul de muncă al pilotului și de alte considerente legate de factorii umani, precum și de faza de zbor și de durata sa.
 - (c) Trebuie să existe posibilitatea unei tranziții ușoare de la o fază de zbor la alta fără a fi nevoie, în materie de pilotaj, de o îndemânare, vigilență, forță sau volum de muncă excepționale în orice condiție de operare probabilă.
 - (d) Aeronava trebuie să prezinte gradul de stabilitate necesar pentru ca solicitările impuse pilotului să nu fie excesive, luând în considerare faza de zbor și durata sa.
 - (e) Trebuie stabilite proceduri pentru condițiile de operare normală, de defecțiune și de urgență.
 - (f) Trebuie asigurate elementele de avertizare sau alte elemente de prevenire care să împiedice depășirea anvelopei normale de zbor, în concordanță cu tipul de aeronavă.
 - (g) Caracteristicile aeronavei și ale sistemelor sale trebuie să permită o revenire în

siguranță de la extremele anvelopei de zbor atunci când această situație are loc.

2.2.Limitările de operare și alte informații necesare operării în condiții de siguranță trebuie puse la dispoziția membrilor echipajului.

2.3.Operarea produselor trebuie protejată de pericolele cauzate de condițiile externe și interne adverse, inclusiv de condițiile de mediu.

(a) În special, în concordanță cu tipul de operațiune, nu trebuie să apară nicio situație de nesiguranță ca urmare a expunerii la fenomene precum, printre altele, condițiile meteorologice nefavorabile, fulgerele, impactul cu păsări, câmpurile de radiații de înaltă frecvență, ozonul etc., a căror apariție este în mod obișnuit previzibilă în timpul operării produsului, ținând seama de dimensiunea și de configurația aeronavei.

(b) În concordanță cu tipul de operațiuni, compartimentele cabinei trebuie să asigure pasagerilor condiții de transport corespunzătoare și protecție adecvată împotriva tuturor pericolelor previzibile care ar putea apărea în timpul operațiunilor de zbor sau care duc la situații de urgență, printre care se numără incendiile, emanațiile de fum, gazele toxice sau pericolul de depresurizare rapidă, ținând seama de dimensiunea și de configurația aeronavei. Trebuie luate măsuri pentru a asigura ocupanților toate șansele rezonabile de evitare a rănilor grave și de evacuare rapidă a aeronavei și pentru a-i proteja de efectul forțelor de decelerație în caz de aterizare sau amerizare de urgență. Trebuie prevăzute, după caz, semnalizări sau anunțuri clare și lipsite de ambiguitate pentru instruirea ocupanților cu privire la comportamentul corespunzător din punct de vedere al siguranței și la amplasamentul și utilizarea corectă a echipamentului de siguranță. Echipamentul de siguranță necesar trebuie să fie ușor accesibil.

(c) În concordanță cu tipul de operațiuni, compartimentele echipajului trebuie să fie amenajate astfel încât să faciliteze operațiunile de zbor, incluzând mijloace care permit conștientizarea diferitor situații, precum și gestionarea oricărei situații previzibile și a cazurilor de urgență. Mediul din compartimentele echipajului nu trebuie să periclitaze capacitatea acestuia de a-și îndeplini atribuțiile și trebuie conceput astfel încât să asigure evitarea interferențelor în timpul zborului, precum și evitarea manevrării incorecte a comenzilor.

3. Organizații (inclusiv persoane fizice angajate în activități de proiectare, de producție sau de întreținere ori în managementul continuității navigabilității)

3.1.În concordanță cu tipul de activitate, aprobările pentru organizații se eliberează după ce sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) organizația trebuie să dispună de toate mijloacele necesare pentru realizarea activităților din domeniul său de activitate. Respectivele mijloace includ, dar nu se limitează la: facilități, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;

(b) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, organizația trebuie să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem;

(c) organizația încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, în scopul de a asigura respectarea neîntreruptă a respectivelor cerințe esențiale privind navigabilitatea prevăzute în prezenta anexă;

(d) organizația instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la litera (b) și în cadrul acordurilor menționate la litera (c), pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței. Sistemul de raportare a evenimentelor respectă dreptul aplicabil al Republicii Moldova.

3.2. Condițiile menționate la punctul 3.1 literele (c) și (d) nu se aplică în cazul organizațiilor de pregătire în domeniul întreținerii.

3.3. Persoanele fizice angajate în activitatea de întreținere trebuie să dobândească și să mențină un nivel de cunoștințe teoretice, abilități practice și experiență corespunzător tipului de activitate.

3.4. Trebuie să existe o programă analitică aprobată de AAC pentru fiecare tip de curs de pregătire a persoanelor fizice angajate în activitatea de întreținere.

ANEXA nr. 3

Cerințe esențiale privind compatibilitatea cu mediul referitoare la produse

1. Produsele trebuie să fie proiectate astfel încât zgomotul să fie cât mai redus posibil, ținându-se seama de punctul 4.
2. Produsele trebuie să fie proiectate astfel încât emisiile să se reducă cât de mult posibil, ținându-se seama de punctul 4.
3. Produsele trebuie să fie proiectate astfel încât să se reducă la minimum emisiile provenite din evaporarea sau evacuarea de fluide, ținându-se seama de punctul 4.
4. Trebuie să se țină seama de orice compromisuri între măsurile de proiectare destinate să reducă la minimum zgomotul, diferitele tipuri de emisii și evacuarea de fluide.
5. La reducerea la minimum a zgomotului și a emisiilor se ține seama de întreaga varietate a condițiilor normale de operare și de zonele geografice în care emisiile și zgomotul sunt problematice.
6. Sistemele și echipamentele aeronavei necesare din motive de protecție a mediului trebuie să fie proiectate, produse și întreținute astfel încât să funcționeze conform specificațiilor în toate condițiile de operare previzibile. Fiabilitatea lor trebuie să fie adecvată în raport cu efectul lor prevăzut asupra compatibilității cu mediul a produsului.
7. Toate instrucțiunile, procedurile, mijloacele, manualele, limitările și inspecțiile necesare pentru a asigura respectarea neîntreruptă a unui produs aeronautic a cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă trebuie în mod clar stabilite și puse la dispoziția utilizatorilor cărora le sunt destinate.

8. Organizațiile implicate în proiectarea, producția și întreținerea produselor aeronautice trebuie:

- (a) să dispună de toate mijloacele necesare pentru a asigura respectarea de către produsul aeronautic a cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă; și
- (b) să încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, pentru a asigura respectarea de către produsul aeronautic a cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă.

ANEXA nr. 4

Cerințe esențiale aplicabile personalului aeronautic navigant și dispecerilor operațiuni de zbor

1. Pregătirea piloților, inginerilor naviganți și dispecerilor operațiuni de zbor

1.1. Dispoziții generale

O persoană care participă la un curs de pregătire pentru piloți de aeronave, ingineri naviganți sau dispecer operațiuni de zbor trebuie să fie suficient de matură din punct de vedere educațional, fizic și mental pentru a dobândi, a reține și a demonstra cunoștințele teoretice și abilitățile practice necesare.

1.2. Cunoștințe teoretice

1.2.1. Piloți

Un pilot trebuie să dobândească și să mențină un nivel de cunoștințe corespunzător funcțiilor exercitate la bordul aeronavei și proporțional cu riscurile asociate tipului de activitate în cauză. Cunoștințele respective trebuie să includă cel puțin următoarele aspecte:

- (a) legislație aeronautică;
- (b) cunoașterea generală a aeronavei;
- (c) aspecte tehnice privind categoria căreia îi aparține aeronava;
- (d) planificarea și executarea zborului;
- (e) performanțele și limitele umane;
- (f) meteorologie;
- (g) navigație;
- (h) proceduri operaționale, inclusiv gestionarea resurselor;
- (i) principii de zbor;
- (j) comunicații; și
- (k) abilități fără caracter tehnic, inclusiv recunoașterea și gestionarea amenințărilor și a erorilor.

1.2.2. Ingineri naviganți

Un inginer navigant trebuie să dobândească și să mențină un nivel de cunoștințe corespunzător funcțiilor exercitate la bordul aeronavei și proporțional cu riscurile asociate tipului de activitate în cauză. Cunoștințele respective trebuie să includă cel puțin următoarele aspecte:

- (a) legislație aeronautică;

- (b) cunoașterea generală a aeronavei;
- (c) aspecte tehnice privind categoria a căreia îi aparține aeronava;
- (d) planificarea și executarea zborului;
- (e) performanțele și limitele umane;
- (f) proceduri operaționale, inclusiv gestionarea resurselor;
- (g) principii de zbor;
- (h) abilități fără caracter tehnic, inclusiv recunoașterea și gestionarea amenințărilor și a erorilor;
- (i) comunicații;
- (j) aspecte operaționale ale meteorologiei;
- (k) aspecte fundamentale ale navigațiilor, principiile și funcționarea sistemelor autonome.

1.2.3. Dispeceri operațiuni de zbor

Un dispecer operațiuni zbor dobândește și menține un nivel de cunoștințe corespunzător funcțiilor exercitate și proporțional cu riscurile asociate tipului de serviciu.

1.3. Demonstrarea și menținerea cunoștințelor teoretice

1.3.1. Dobândirea și reținerea cunoștințelor teoretice trebuie demonstrată prin evaluarea continuă în cursul pregătirii și, după caz, prin examene.

1.3.2. Cunoștințele teoretice trebuie menținute la un nivel adecvat de competență. Conformitatea trebuie demonstrată prin evaluări, examene, teste sau verificări periodice. Frecvența unor astfel de examene, teste sau verificări trebuie să fie proporțională cu nivelul de risc asociat activității.

1.4. Abilități practice

1.4.1. Piloți

Un pilot trebuie să dobândească și să mențină abilitățile practice adecvate pentru exercitarea funcțiilor sale la bordul aeronavei. Abilitățile respective trebuie să fie proporționale cu riscurile asociate tipului de activitate și să includă, dacă sunt adecvate pentru funcțiile exercitate la bordul aeronavei, următoarele aspecte:

- (a) activitățile de dinaintea și din timpul zborului, inclusiv performanțele aeronavei, determinarea masei și a centrului, inspectarea și asistența tehnică a aeronavei, planificarea combustibilului/energiei pentru zbor, evaluarea condițiilor meteorologice, planificarea rutei, restricțiile aplicabile spațiului aerian și disponibilitatea pistelor;
- (b) operațiuni de aerodrom și operațiuni de trafic prestabilite;
- (c) măsuri de precauție și proceduri de evitare a coliziunilor;
- (d) controlul aeronavei folosind repere vizuale externe;
- (e) manevre de zbor, inclusiv în situații critice, și manevre conexe „pierderii atitudinii normale de zbor”, în funcție de fezabilitatea tehnică;
- (f) decolări și aterizări normale și cu vânt din lateral;
- (g) zbor numai cu ajutorul instrumentelor, în concordanță cu tipul de activitate;

- (h) proceduri operaționale, inclusiv tehnici de echipă și gestionarea resurselor, în concordanță cu tipul de operațiune, indiferent dacă echipajul este format dintr-una sau mai multe persoane;
- (i) navigația și punerea în aplicare a regulilor aerului și a procedurilor aferente folosind, după caz, repere vizuale sau mijloace de navigație;
- (j) operațiuni anormale și de urgență, inclusiv simularea unor defecțiuni ale echipamentelor aeronavei;
- (k) respectarea procedurilor serviciilor de trafic aerian și a procedurilor de comunicații;
- (l) aspecte specifice tipului sau clasei de aeronavă;
- (m) pregătire pentru dobândirea abilităților practice suplimentare care ar putea fi necesare pentru reducerea riscurilor asociate unor activități specifice; și
- (n) abilități fără caracter tehnic, inclusiv recunoașterea și gestionarea amenințărilor și a erorilor, cu ajutorul unei metodologii de evaluare adecvate combinate cu evaluarea abilităților tehnice.

1.4.2. Ingineri naviganți

Un inginer navigant trebuie să dobândească și să mențină abilitățile practice adecvate pentru exercitarea funcțiilor sale la bordul aeronavei. Abilitățile respective trebuie să fie proporționale cu riscurile asociate tipului de activitate și să includă, dacă sunt adecvate pentru funcțiile exercitate la bordul aeronavei, următoarele aspecte:

(a) Proceduri normale:

- inspecții înainte de zbor;
- proceduri de alimentare, managementul combustibilului;
- verificarea documentelor de întreținere;
- proceduri normale din cabina de pilotaj pe parcursul tuturor fazelor de zbor;
- coordonarea și procedurile echipajului în caz de incapacitate a echipajului;
- raportarea defectelor.

(b) Proceduri anormale și alternative (în așteptare):

- recunoașterea funcționării anormale a sistemelor aeronavei;
- utilizarea procedurilor anormale și alternative (în așteptare).

(c) Proceduri de urgență:

- recunoașterea condițiilor de urgență;
- utilizarea procedurilor de urgență adecvate.

1.4.3. Dispeceri operațiuni de zbor

Un dispecer operațiuni zbor dobândește și menține abilitățile practice adecvate pentru exercitarea funcțiilor sale. Abilitățile respective sunt proporționale cu riscurile asociate tipului de serviciu și includ, dacă sunt adecvate pentru funcțiile exercitate, cel puțin următoarele aspecte:

- (a) proceduri operaționale;
- (b) aspecte specifice sarcinilor;
- (c) situații anormale și de urgență; și
- (d) factori umani.

1.5. Demonstrarea și menținerea abilităților practice

1.5.1. Piloți

Un pilot trebuie să demonstreze capacitatea de a executa procedurile și manevrele necesare la un nivel de competență adecvat funcțiilor exercitate la bordul aeronavei, prin:

- (a) operarea aeronavei în limitele sale operaționale;
- (b) demonstrarea unei bune judecăți și a abilităților de zbor;
- (c) aplicarea cunoștințelor aeronautice;
- (d) menținerea controlului asupra aeronavei în orice moment, astfel încât să se asigure reușita procedurilor și a manevrelor; și
- (e) abilități fără caracter tehnic, inclusiv recunoașterea și gestionarea amenințărilor și a erorilor, cu ajutorul unei metodologii de evaluare adecvate combinate cu evaluarea abilităților tehnice.

1.5.2. Ingineri naviganți

Un inginer navigant trebuie să demonstreze capacitatea de a executa procedurile și manevrele necesare la un nivel de competență adecvat funcțiilor exercitate la bordul aeronavei, prin:

- (a) operarea aeronavei în limitele sale operaționale;
- (b) demonstrarea unei bune judecăți și a abilităților de zbor;
- (c) aplicarea cunoștințelor aeronautice;
- (d) îndeplinirea tuturor sarcinilor ca parte a echipajului integrat, cu succesul asigurat;
- (d) comunicarea eficientă cu ceilalți membri ai echipajului de zbor; și
- (e) abilități fără caracter tehnic, inclusiv recunoașterea și gestionarea amenințărilor și a erorilor, cu ajutorul unei metodologii de evaluare adecvate combinate cu evaluarea abilităților tehnice.

Un dispecer operațiuni zbor demonstrează capacitatea de a executa procedurile și sarcinile asociate la un nivel de competență adecvat funcțiilor exercitate.

- 1.5.4. Abilitățile practice trebuie menținute la un nivel adecvat de competență. Conformitatea trebuie demonstrată prin evaluări, examene, teste sau verificări periodice. Frecvența unor astfel de examene, teste sau verificări trebuie să fie proporțională cu nivelul de risc asociat activității și sarcinilor îndeplinite.

1.6. Competența lingvistică

1.6.1. Piloți

Un pilot trebuie să aibă un nivel de competență lingvistică adecvat funcțiilor exercitate la bordul aeronavei. Această competență include:

- (a) capacitatea de a înțelege documentele care cuprind informații meteorologice;
- (b) folosirea hărților aeronautice de zbor pe rută, de decolare și de apropiere și a documentelor cu informații aeronautice asociate; și

(c) capacitatea de a comunica cu alte echipaje de zbor și cu serviciile de navigație aeriană în toate fazele de zbor, inclusiv în faza de pregătire a acestuia, în limba utilizată în radiocomunicațiile pe care le presupune zborul.

1.6.2. Ingineri naviganți

Un inginer navigator trebuie ca membru al echipajului într-un avion operat cu mai mulți piloti:

- (a) să poată monitoriza comunicarea în limba engleză în timpul tuturor fazelor de zbor între avion și stația de la sol, inclusiv informații despre vreme;
- (b) să poată citi și să demonstreze înțelegerea manualelor tehnice scrise în limba engleză, de exemplu, manualul de operare, manualul de zbor al avionului etc.;
- (c) să poată comunica cu alți membri ai echipajului în limba engleză în timpul tuturor fazelor de zbor relevante pentru funcția de la bord, inclusiv pregătirea zborului.

1.7. Echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor

Atunci când se folosește un echipament de pregătire sintetică pentru zbor sau pentru a demonstra dobândirea sau menținerea unor abilități practice, acesta trebuie să atingă un anumit nivel de performanță în domeniile care sunt relevante pentru îndeplinirea sarcinii aferente. În special configurația, manevrabilitatea, performanțele aeronavei și comportamentul sistemelor trebuie replicate astfel încât să reprezinte aeronava în mod adecvat.

1.8. Cursul de pregătire

1.8.1. Pregătirea trebuie să se realizeze printr-un curs de pregătire, care poate cuprinde instruire teoretică și practică.

Pentru fiecare tip de pregătire se definește și se aprobă un curs.

1.8.2. Cursul de pregătire trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- (a) trebuie să existe o programă analitică aprobată de AAC pentru fiecare tip de curs; și
- (b) cursul de pregătire trebuie să includă atât cunoștințe teoretice, cât și instruire practică (inclusiv pregătire sintetică pentru zbor), dacă este cazul.

1.9. Instruitori

1.9.1. Instruirea teoretică

Instruirea teoretică trebuie oferită de instructori calificați în mod corespunzător. Aceștia trebuie:

- (a) să aibă cunoștințe adecvate în domeniul în care urmează să se ofere instruirea; și
- (b) să fie capabili să folosească tehnici de instruire adecvate.

1.9.2. Instruirea în zbor și pe simulatoare de zbor

Instruirea în zbor și pe simulatoare de zbor trebuie oferită de instructori calificați în mod corespunzător, care au următoarele calificări:

- (a) îndeplinesc cerințele referitoare la cunoștințele teoretice și experiența necesare pentru tipul de instruire pe care o oferă;

- (b) sunt capabili să folosească tehnici de instruire adecvate;
- (c) au practicat tehnici de instruire în ceea ce privește manevrele și procedurile de zbor care fac obiectul instruirii în zbor ce urmează a fi oferite;
- (d) și-au demonstrat capacitatea de a oferi instruire în domeniile care fac obiectul instruirii în zbor care urmează a fi oferite, inclusiv instruire înainte de zbor, după zbor și la sol; și
- (e) participă periodic la cursuri de perfecționare, pentru a se asigura menținerea la zi a standardelor de instruire.

De asemenea, instructorii de zbor care desfășoară cursuri de pregătire pe o aeronavă trebuie să fie abilitați să acționeze în calitate de pilot comandant pe aeronava pentru care se oferă instruirea, cu excepția pregătirii pe tipuri noi de aeronave.

1.9.3. Instruirea practică

Instruirea practică este oferită de instructori calificați în mod corespunzător, care au următoarele calificări:

- (a) îndeplinesc cerințele referitoare la cunoștințele teoretice și la experiența necesare pentru tipul de instruire pe care o oferă;
- (b) și-au demonstrat capacitatea de a instrui și de a folosi tehnici de instruire adecvate;
- (c) au practicat tehnici de instruire în privința procedurilor care fac obiectul instruirii ce urmează a fi oferite; și
- (d) participă periodic la cursuri de perfecționare, pentru a asigura menținerea la zi a competențelor de instruire.

1.9.4. Instructori dispeceri operațiuni de zbor

Instructorii în domeniul abilităților practice ale dispecerilor operațiunilor de zbor sunt sau au fost autorizați să îndeplinească atribuții de dispeceri operațiuni de zbor.

1.10. Examinatori

1.10.1. Persoanele responsabile cu evaluarea îndemânării piloților sau inginerilor naviganți trebuie:

- (a) să îndeplinească cerințele pentru instructorii de zbor și de simulator de zbor; și
- (b) să fie capabile să evalueze performanțele piloților / inginerilor naviganți și să facă verificări și teste de zbor.

1.10.2. Persoanele responsabile cu evaluarea abilităților dispecerilor operațiuni zbor:

- (a) și-au demonstrat capacitatea de a evalua performanța dispecerilor operațiuni zbor și de a-i supune unor teste și verificări;
- (b) participă periodic la cursuri de perfecționare, pentru a asigura menținerea la zi a standardelor de evaluare;
- (c) sunt sau au fost autorizați să îndeplinească atribuții de dispecer operațiuni de zbor în domeniile în care urmează să se facă evaluarea, în cazul evaluării abilităților practice.

2. CERINȚE REFERITOARE LA EXPERIENȚĂ – PILOȚI ȘI INGINERI NAVIGANȚI

Orice persoană care acționează în calitate de membru al echipajului de zbor, de instructor sau de examinator trebuie să dobândească și să mențină o experiență suficientă în vederea exercitării funcțiilor care îi revin, cu excepția cazului în care actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului cod prevăd necesitatea demonstrării competenței în conformitate cu punctul 1.5.

3. APTITUDINEA DIN PUNCT DE VEDERE MEDICAL – PILOȚI ȘI INGINERI NAVIGANȚI

3.1. Criterii medicale

3.1.1. Toți piloții și inginerii naviganți trebuie să demonstreze periodic că sunt apți din punct de vedere medical să își exercite funcțiile în mod satisfăcător, ținându-se seama de tipul de activitate pe care o desfășoară. Conformitatea trebuie demonstrată printr-o evaluare adecvată, bazată pe cele mai bune practici de medicină aeronautică, ținându-se seama de tipul de activitate și de posibila degradare mentală și fizică datorată vârstei.

Aptitudinea din punct de vedere medical, care cuprinde aptitudinea fizică și aptitudinea mentală, înseamnă că pilotul / inginerul navigant nu suferă de nicio boală sau de nici o dizabilitate care să îl facă incapabil:

- (a) să execute sarcinile necesare în vederea operării unei aeronave;
- (b) să îndeplinească în orice moment atribuțiile primite; sau
- (c) să perceapă corect mediul în care se află.

3.1.2. În cazul în care aptitudinea din punct de vedere medical nu este complet demonstrată, se pot aplica măsuri de diminuare a riscurilor care să ofere o siguranță a zborului echivalentă.

3.2. Examinatori aeromedicali

Un examinator aeromedical trebuie:

- (a) să fie calificat și autorizat pentru a practica medicina;
- (b) să fi beneficiat de pregătire în domeniul medicinei aeronautice și să fi participat în mod periodic la cursuri de perfecționare în acest domeniu pentru a se asigura menținerea la zi a standardelor de evaluare; și
- (c) să fi dobândit cunoștințe practice și experiență privind condițiile în care piloții/inginerii naviganți își îndeplinesc atribuțiile.

3.3. Centrele de medicină aeronautică

Centrele de medicină aeronautică trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- (a) să dispună de toate mijloacele necesare îndeplinirii responsabilităților asociate privilegiilor pe care le dețin. Respectivetele mijloace includ, dar nu se limitează la: facilități, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;
- (b) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem; și

(c) să încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a respectivelor cerințe.

4. MEMBRII ECHIPAJULUI DE CABINĂ

4.1. Dispoziții generale

Membrii echipajului de cabină trebuie:

- (a) să fie pregătiți și verificați periodic pentru a atinge și pentru a menține un nivel adecvat de competență în vederea îndeplinirii atribuțiilor lor în materie de siguranță; și
- (b) să fie supuși periodic unei evaluări a aptitudinii din punct de vedere medical de a-și îndeplini, în condiții de siguranță, atribuțiile în materie de siguranță. Conformitatea trebuie demonstrată printr-o evaluare adecvată, bazată pe cele mai bune practici de medicină aeronautică.

4.2. Cursul de pregătire

4.2.1. Atunci când este adecvat tipului de operațiune sau de privilegii, pregătirea trebuie realizată printr-un curs de pregătire.

4.2.2. Cursul de pregătire trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- (a) trebuie să existe o programă analitică aprobată de AAC pentru fiecare tip de curs; și
- (b) cursul de pregătire trebuie să includă atât cunoștințe teoretice, cât și instruire practică (inclusiv pregătire sintetică), dacă este cazul.

4.3. Instructorii echipajului de cabină

Instruirea trebuie oferită de instructori calificați în mod corespunzător. Respectivii instructori trebuie:

- (a) să aibă cunoștințe adecvate în domeniul în care urmează să se ofere instruirea;
- (b) să fie capabili să folosească tehnici de instruire adecvate; și
- (c) să participe periodic la cursuri de perfecționare, pentru a se asigura menținerea la zi a standardelor de instruire.

4.4. Examinatorii echipajului de cabină

Persoanele responsabile cu examinarea echipajului de cabină trebuie:

- (a) să îndeplinească cerințele aplicabile instructorilor echipajului de cabină; și
- (b) să fie capabile să evalueze performanțele echipajului de cabină și să efectueze examinări.

5. ORGANIZAȚIILE DE PREGĂTIRE

O organizație de pregătire care oferă pregătire pentru piloți, ingineri naviganți, membrii echipajelor de cabină sau dispeceri operațiuni de zbor trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- (a) să dispună de toate mijloacele necesare îndeplinirii responsabilităților asociate activității sale specifice. Respectivile mijloace includ, dar nu se limitează la: facilități, personal, echipamente, instrumente și materiale, metodologie, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;

(b) în concordanță cu pregătirea oferită și cu dimensiunea organizației, aceasta trebuie să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, să gestioneze riscurile în materie de siguranță, inclusiv riscurile legate de deteriorarea standardelor de pregătire, și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem; și

(c) să încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă.

ANEXA nr. 5

Cerințe esențiale aplicabile operațiunilor aeriene

1. DISPOZIȚII GENERALE

1.1. Nu se poate efectua un zbor dacă membrii echipajului și, după caz, toți ceilalți membri ai personalului operațional implicați în pregătirea și executarea zborului nu cunosc legile, reglementările și procedurile aplicabile, care sunt pertinente pentru îndeplinirea atribuțiilor lor și care au fost stabilite pentru zonele ce urmează să fie traversate, pentru aerodromurile a căror folosire este prevăzută și pentru mijloacele de navigație aeriană aferente.

1.2. Un zbor trebuie efectuat astfel încât să fie urmate procedurile operaționale indicate în manualul de zbor sau, după caz, în manualul de operațiuni, în vederea pregătirii și executării zborului.

1.3. Înainte de fiecare zbor, trebuie definite rolurile și atribuțiile fiecărui membru al echipajului. Pilotul comandant trebuie să răspundă de operarea și de siguranța aeronavei, precum și de siguranța tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a încărcăturii aflate la bord.

1.4. Articolele sau substanțele care pot prezenta un risc semnificativ pentru sănătate, siguranță, bunuri sau mediu, cum ar fi bunurile periculoase, armele și munițiile, nu trebuie transportate de nicio aeronavă, cu excepția cazului în care se aplică proceduri și instrucțiuni de siguranță specifice în vederea diminuării riscurilor asociate.

1.5. Toate datele, documentele, înregistrările și informațiile necesare pentru a se ține evidența respectării condițiilor indicate la punctul 5.3 trebuie păstrate pentru fiecare zbor în parte și trebuie să rămână disponibile și protejate împotriva modificărilor neautorizate pentru o perioadă de timp minimă, compatibilă cu tipul de operațiune.

2. PREGĂTIREA ZBORULUI

Un zbor nu poate fi început înainte de a se fi demonstrat, prin mijloacele rezonabile disponibile, că se îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:

(a) Facilitățile adecvate necesare în mod direct pentru zbor și pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavei, inclusiv mijloacele de comunicare și de navigație, sunt disponibile

pentru efectuarea zborului, ținând seama de documentația disponibilă a serviciilor de informare aeronautică;

(b) Echipajul trebuie să cunoască, iar pasagerii trebuie să fie informați cu privire la amplasarea și la folosirea echipamentelor de urgență relevante. Echipajului și pasagerilor trebuie să li se pună la dispoziție informații suficiente legate de operațiune și specifice echipamentelor instalate, privind procedurile de urgență și folosirea echipamentului de siguranță din cabină;

(c) Pilotul comandant trebuie să se asigure că:

(i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate, în conformitate cu punctul 6;

(ii) dacă este necesar, aeronava este înmatriculată corespunzător, iar certificatele doveditoare corespunzătoare se află la bordul aeronavei;

(iii) instrumentele și echipamentele specificate la punctul 5, necesare pentru efectuarea zborului, sunt instalate în aeronavă și sunt operaționale, cu excepția cazului în care în MEL sau într-un document echivalent se prevede o derogare de la această cerință;

(iv) masa aeronavei și poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;

(v) toate bagajele transportate în cabină și în cală, precum și mărfurile au fost încărcate și fixate corespunzător; și

(vi) limitările de operare ale aeronavei, prevăzute la punctul 4, nu vor fi depășite în niciun moment al zborului.

(d) Echipajul de zbor trebuie să dispună de informații privind condițiile meteorologice pentru aerodromurile de plecare, de destinație și, dacă este cazul, de rezervă, precum și privind condițiile de pe rută. Trebuie să se acorde o atenție deosebită condițiilor atmosferice potențial periculoase.

(e) Trebuie să fie instituite măsuri adecvate de diminuare a riscurilor sau planuri de urgență pentru a face față condițiilor atmosferice potențial periculoase preconizate a fi întâlnite în timpul zborului.

(f) În cazul unui zbor efectuat în conformitate cu regulile de zbor la vedere, condițiile meteorologice de-a lungul rutei de zbor prevăzute trebuie să permită respectarea respectivelor reguli de zbor. În cazul unui zbor efectuat în conformitate cu regulile de zbor instrumental, trebuie selectate un aerodrom de destinație și, dacă este cazul, un aerodrom (aerodromuri) de rezervă unde aeronava poate ateriza, ținând seama, în special, de prognozele meteorologice, de disponibilitatea serviciilor de navigație aeriană, de disponibilitatea facilităților de la sol și de procedurile de zbor instrumental aprobate de statul pe teritoriul căruia se află aerodromul de destinație și/sau de rezervă.

(g) Cantitatea de combustibil/energie pentru propulsie și de consumabile de la bord trebuie să fie suficientă pentru efectuarea în condiții de siguranță a zborului avut în vedere, ținând seama de condițiile meteorologice, de orice element care poate influența funcționarea aeronavei și de orice întârzieri preconizate în timpul zborului. În plus, trebuie transportată o rezervă de combustibil/energie pentru situații neprevăzute. Atunci când este cazul, trebuie stabilite proceduri pentru gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului.

3. OPERAȚIUNI DE ZBOR

În ceea ce privește operațiunile de zbor, trebuie îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

- (a) dacă este relevant pentru tipul de aeronavă, în timpul decolării și al aterizării, precum și ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare membru al echipajului trebuie să fie așezat la postul său și să folosească sistemele de fixare prevăzute;
- (b) dacă este relevant pentru tipul de aeronavă, toți membrii echipajului de zbor care trebuie să fie prezenți în cabina de pilotaj trebuie să se afle și să rămână la posturile lor, cu centurile fixate, cu excepția deplasărilor pentru satisfacerea necesităților fiziologice sau pentru soluționarea celor operaționale;
- (c) dacă este relevant pentru tipul de aeronavă și pentru tipul de operațiune, înainte de decolare și de aterizare, în timpul rulării pe pistă și în orice moment în care se consideră necesar din motive de siguranță, pilotul comandant trebuie să se asigure că fiecare pasager este așezat și are centura fixată în mod corespunzător;
- (d) un zbor trebuie efectuat astfel încât să se mențină separarea necesară față de alte aeronave și să se asigure o distanță corespunzătoare de trecere peste obstacole în toate fazele zborului. Distanța dintre aeronave trebuie să fie cel puțin egală cu cea impusă de regulile aerului aplicabile, în concordanță cu tipul de operațiune;
- (e) este interzisă continuarea zborului în cazul în care condițiile cunoscute nu mai sunt cel puțin echivalente cu cele de la punctul 2. De asemenea, în cazul unui zbor efectuat în conformitate cu regulile de zbor instrumental, este interzisă continuarea apropierei de un aerodrom sub anumite înălțimi specificate sau după atingerea unei anumite poziții, în cazul în care nu se îndeplinesc criteriile de vizibilitate prevăzute;
- (f) într-o situație de urgență, pilotul comandant trebuie să se asigure că toți pasagerii sunt instruiți cu privire la acțiunile de urgență adecvate circumstanțelor;
- (g) pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile necesare în vederea reducerii la minimum a consecințelor pe care un comportament perturbator al pasagerilor le poate avea asupra zborului;
- (h) este interzisă rularea unei aeronave pe suprafața de mișcare a unui aerodrom sau punerea în funcțiune a rotorului acesteia dacă persoana aflată la comenzi nu deține calificările necesare;
- (i) atunci când este cazul, trebuie folosite procedurile aplicabile de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului.

4. PERFORMANȚELE AERONAVEI ȘI LIMITĂRILE SALE DE OPERARE

4.1. O aeronavă trebuie operată în conformitate cu documentația sa de navigabilitate și cu toate procedurile operaționale și limitările aferente, astfel cum sunt descrise în manualul de zbor aprobat sau în documentația echivalentă, după caz. Manualul de zbor sau documentația echivalentă trebuie să fie pusă la dispoziția echipajului și ținută la zi pentru fiecare aeronavă.

4.2. În pofida punctului 4.1, în cazul operațiunilor cu elicoptere se poate permite un zbor momentan prin anvelopa limită de înălțime și de viteză, cu condiția să se asigure siguranța.

4.3. Aeronava trebuie operată în conformitate cu documentația de mediu aplicabilă.

- 4.4. Este interzisă începerea sau continuarea unui zbor dacă performanțele programate ale aeronavei, ținând seama de toți factorii care influențează în mod semnificativ nivelul său de performanță, nu permit executarea tuturor fazelor de zbor în limitele distanțelor/zonelor de zbor și ale distanțelor de trecere peste obstacole aplicabile pentru masa operațională prevăzută. Factorii de performanță care influențează în mod semnificativ decolarea, zborul pe rută și apropierea/aterizarea sunt, în special:
- (a) procedurile operaționale;
 - (b) altitudinea barometrică a aerodromului;
 - (c) condițiile meteorologice (temperatura, vântul, precipitațiile și raza vizuală);
 - (d) dimensiunea, panta și starea suprafeței de decolare/aterizare; și
 - (e) starea structurii aeronavei, a grupului motopropulsor sau a sistemelor, ținând seama de posibilele deteriorări.
- 4.5. Astfel de factori trebuie luați în considerare fie în mod direct, ca parametri operaționali, fie în mod indirect, ca toleranțe sau marje, care pot fi prevăzute la programarea datelor de performanță, în concordanță cu tipul de operațiune.

5. INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE

- 5.1. O aeronavă trebuie să fie echipată cu toate echipamentele de navigație, de comunicare și de altă natură necesare pentru zborul avut în vedere, ținând seama de reglementările de trafic aerian și de regulile aerului aplicabile în orice fază a zborului.
- 5.2. Dacă este cazul, o aeronavă trebuie să fie echipată cu toate echipamentele de siguranță, medicale, de evacuare și de supraviețuire necesare, ținând seama de riscurile asociate zonelor de operare, rutelor de zbor prevăzute, altitudinii de zbor și duratei zborului.
- 5.3. Toate datele necesare pentru efectuarea zborului de către echipaj trebuie să fie actualizate și să fie disponibile la bordul aeronavei, ținând seama de reglementările de trafic aerian aplicabile, de regulile aerului, de altitudinile de zbor și de zonele de operare.

6. CONTINUITATEA NAVIGABILITĂȚII ȘI COMPATIBILITATEA CU MEDIUL A PRODUSELOR

- 6.1. Aeronava poate fi operată doar dacă:
- (a) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate și poate fi operată în condiții de siguranță și compatibilitate cu mediul;
 - (b) echipamentele operaționale și echipamentele de salvare necesare pentru zborul avut în vedere sunt în stare de funcționare;
 - (c) documentul care atestă navigabilitatea și, dacă este cazul, certificatul de zgomot al aeronavei sunt valabile; și
 - (d) întreținerea aeronavei este efectuată în conformitate cu cerințele aplicabile.
- 6.2. Înaintea fiecărui zbor sau a unei serii de zboruri consecutive, aeronava trebuie inspectată, prin intermediul unei verificări premergătoare zborului, pentru a determina dacă este aptă pentru zborul avut în vedere.

- 6.3. Aeronava poate fi operată doar dacă, după întreținere, este pusă în serviciu de persoane sau de organizații calificate în acest sens. Documentul semnat de punere în serviciu trebuie să conțină, în special, detaliile principale ale lucrărilor de întreținere efectuate.
- 6.4. Înregistrările necesare pentru a demonstra starea de navigabilitate și de compatibilitate cu mediul a aeronavei trebuie păstrate, și protejate împotriva modificării neautorizate, o perioadă de timp corespunzătoare cerințelor aplicabile în materie de continuitate a navigabilității, până când informațiile pe care le cuprind sunt înlocuite de informații noi, echivalente ca arie de acoperire și nivel de detaliere, dar în orice caz nu mai puțin de 24 de luni.
- 6.5. Toate modificările și reparațiile trebuie să respecte cerințele esențiale privind navigabilitatea și, dacă este cazul, compatibilitatea cu mediul a produselor. Trebuie păstrate și protejate împotriva modificării neautorizate datele justificative care demonstrează respectarea cerințelor de navigabilitate și a cerințelor privind compatibilitatea cu mediul a produselor.
- 6.6. Operatorului de aeronave îi revine responsabilitatea de a se asigura că o parte terță care efectuează întreținerea respectă cerințele de siguranță și de securitate ale operatorului.

7. MEMBRII ECHIPAJULUI

- 7.1. Numărul membrilor și componența echipajului trebuie stabilite ținând seama de:
- (a) limitările de certificare ale aeronavei, inclusiv, dacă este cazul, de demonstrarea evacuării de urgență relevantă;
 - (b) configurația aeronavei; și
 - (c) tipul și durata operațiunilor.
- 7.2. Pilotul comandant trebuie să dețină autoritatea de a da toate comenzile și de lua toate măsurile necesare în scopul de a asigura operarea și siguranța aeronavei și a persoanelor și/sau a bunurilor transportate de aceasta.
- 7.3. Într-o situație de urgență care pune în pericol operarea sau siguranța aeronavei și/sau a persoanelor aflate la bord, pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile pe care le consideră necesare în interesul siguranței. Atunci când aceste măsuri presupun încălcarea reglementărilor sau a procedurilor locale, pilotul comandant trebuie să fie responsabil de informarea fără întârziere a autorității locale competente.
- 7.4. Fără a aduce atingere punctului 8.12, atunci când alte persoane sunt transportate la bord, situațiile de urgență sau anormale pot fi simulate doar în cazul în care, înainte de îmbarcarea pentru zbor, aceste persoane au fost informate în mod corespunzător și sunt conștiente de riscurile asociate.
- 7.5. Niciun membru al echipajului nu trebuie să permită deteriorarea capacității sale de a-și îndeplini atribuțiile sau de a lua decizii până la punctul de a pune în pericol siguranța zborului din cauza efectelor oboselii, ținând seama, printre altele, de oboseala acumulată, de privarea de somn, de numărul de sectoare parcurse, de turele de noapte sau de

schimbările de fus orar. Perioadele de odihnă trebuie să ofere timp suficient pentru ca membrii echipajului să își revină după efectele turelor anterioare și să fie odihniți la începutul următoarei perioade de serviciu pentru zbor.

- 7.6. Membrii echipajului li se interzice îndeplinirea atribuțiilor la bordul aeronavei dacă se află sub influența unor substanțe psihoactive sau a alcoolului sau dacă sunt inapți din cauza unei vătămări corporale, a oboselii, a unor medicamente, a unei boli sau din alte cauze similare.

8. CERINȚE SUPPLEMENTARE APLICABILE TRANSPORTULUI AERIAN COMERCIAL ȘI ALTOR OPERAȚIUNI CARE FAC OBIECTUL CERINȚEI DE CERTIFICARE SAU DE DECLARARE ȘI CARE SUNT EFECTUATE CU AVIOANE, ELICOPTERE SAU AERONAVE CU ROTOR BASCULANT

- 8.1. Operațiunea nu trebuie întreprinsă decât dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) operatorul de aeronave trebuie să dețină, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, mijloacele necesare pentru amplexarea și sfera operațiunilor. Respectivetele mijloace includ, dar nu se limitează la: aeronave, facilități, structură de administrare, personal, echipamente, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;

(b) operatorul de aeronave trebuie să folosească numai personal calificat și pregătit în mod corespunzător și să implementeze și să mențină programe de pregătire și de verificare pentru membrii echipajului și pentru alte categorii de personal relevante, necesare pentru asigurarea actualității certificatelor și calificărilor lor;

(c) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, operatorul de aeronave trebuie să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem;

(d) operatorul de aeronave instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la litera (c), pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței.

- 8.2. Operațiunea trebuie efectuată doar în conformitate cu manualul de operațiuni al operatorului de aeronave. Acest manual trebuie să conțină toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru toate aeronavele operate și pentru ca personalul operațional să își îndeplinească atribuțiile. Trebuie specificate limitările aplicabile timpului de zbor, timpului de serviciu pentru zbor și timpilor de odihnă pentru membrii echipajului. Manualul de operațiuni și versiunile sale revizuite trebuie să fie conforme cu manualul de zbor aprobat și trebuie modificate ori de câte ori este necesar.

- 8.3. Operatorul de aeronave instituie procedurile adecvate pentru a reduce la minimum consecințele pe care un comportament perturbator al pasagerilor le poate avea asupra operațiunilor de zbor în condiții de siguranță.

- 8.4. Operatorul de aeronave trebuie să elaboreze și să mențină programe de securitate adaptate aeronavei și tipului de operațiune, care să includă în special:

(a) securitatea compartimentului echipajului de zbor;

- (b) o listă de verificare pentru procedura de cercetare a aeronavei;
 - (c) programe de pregătire; și
 - (d) protejarea sistemelor electronice și computerizate pentru a preveni interferențele și deteriorările intenționate și neintenționate la nivelul sistemelor.
- 8.5.În cazul în care măsurile de securitate ar putea afecta în mod negativ siguranța operațiunilor, trebuie evaluate riscurile și trebuie elaborate proceduri adecvate pentru a diminua riscurile în materie de siguranță; în acest sens, ar putea fi necesară folosirea unui echipament specializat.
- 8.6.Operatorul de aeronave trebuie să desemneze un pilot din cadrul echipajului de zbor în calitate de pilot comandant.
- 8.7.Prevenirea oboselii trebuie gestionată cu ajutorul unui sistem de gestionare a oboselii. Pentru un zbor sau o serie de zboruri, un astfel de sistem trebuie să abordeze timpul de zbor, timpii de serviciu pentru zbor, timpii de serviciu și timpii de odihnă adaptați. Limitările stabilite în cadrul sistemului de gestionare a oboselii trebuie să țină seama de toți factorii relevanți care contribuie la starea de oboseală cum ar fi, în special, numărul de sectoare parcurse, schimbarea fusului orar, privarea de somn, perturbarea ritmurilor circadiene, turele de noapte, poziționarea, timpul de serviciu cumulat într-o anumită perioadă, împărțirea atribuțiilor primite între membrii echipajului, precum și punerea la dispoziție a unui echipaj mai numeros.
- 8.8.Operatorul de aeronave trebuie să se asigure că atribuțiile specificate la punctul 6.1 și cele descrise la punctele 6.4 și 6.5 sunt controlate de o organizație responsabilă cu managementul continuității navigabilității, care trebuie să îndeplinească cerințele din anexa nr. 2 punctul 3.1 și din anexa nr. 3 punctele 7 și 8.
- 8.9.Operatorul de aeronave trebuie să se asigure că documentul de punere în serviciu prevăzut la punctul 6.3 este eliberat de o organizație calificată pentru întreținerea produselor, a pieselor și a echipamentelor neinstalate. Respectiva organizație îndeplinește cerințele din anexa nr. 2 punctul 3.1.
- 8.10.Organizația menționată la punctul 8.8 întocmește un manual al organizației care să ofere, pentru uzul și îndrumarea personalului implicat, o descriere a tuturor procedurilor de continuitate a navigabilității ale organizației.
- 8.11.Membrii echipajului trebuie să aibă la dispoziție un sistem de liste de verificare pe care să îl poată folosi, după caz, în toate fazele operării aeronavei în condiții și situații normale, anormale și de urgență. Trebuie stabilite proceduri pentru orice situație de urgență care poate fi în mod obișnuit prevăzută.
- 8.12.Se interzice simularea situațiilor de urgență sau anormale atunci când aeronava transportă pasageri sau mărfuri.

Cerințe esențiale aplicabile entităților calificate

1. Entitatea calificată, directorul acesteia și personalul care răspunde de activitățile de certificare și de supraveghere nu pot fi implicați, nici în mod direct, nici în calitate de reprezentanți autorizați, în proiectarea, producția, comercializarea sau întreținerea produselor, a pieselor, a echipamentelor neinstalate, a componentelor sau a sistemelor și nici în operarea, întreținerea sau folosirea acestora. Aceasta nu exclude posibilitatea unui schimb de informații tehnice între organizațiile implicate și entitatea calificată.

Primul paragraf nu împiedică o organizație înființată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement să fie eligibilă pentru acreditarea ca entitate calificată, cu condiția ca aceasta să demonstreze, într-un mod considerat satisfăcător de autoritatea de acreditare, că a luat măsurile corespunzătoare pentru prevenirea conflictelor de interese.

2. Entitatea calificată și personalul care răspunde de activitățile de certificare și de supraveghere trebuie să își îndeplinească atribuțiile cu cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică și trebuie să nu se afle sub influența niciunei presiuni și a niciunui stimulent de orice natură, în special de natură financiară, care le-ar putea influența judecata și deciziile sau rezultatele activităților lor de certificare și de supraveghere, provenind în special de la persoane sau grupuri de persoane afectate de respectivele rezultate.

3. Entitatea calificată trebuie să angajeze personalul necesar și să dețină mijloacele necesare în vederea îndeplinirii în mod adecvat a sarcinilor tehnice și administrative legate de procesul de certificare și de supraveghere; de asemenea, aceasta trebuie să aibă acces la echipamentul necesar pentru inspecțiile cu caracter excepțional.

4. Entitatea calificată și personalul acesteia care răspunde de investigație trebuie să dispună de:

(a) o pregătire tehnică și profesională solidă sau de suficientă expertiză dobândită prin experiența de lucru în cadrul activităților relevante;

(b) cunoștințe satisfăcătoare în ceea ce privește cerințele asociate activităților de certificare și de supraveghere pe care le desfășoară, precum și o experiență adecvată în privința unor astfel de procese;

(c) abilitatea necesară în vederea întocmirii declarațiilor, a înregistrărilor și a rapoartelor necesare pentru a demonstra că atribuțiile de certificare și de supraveghere au fost executate.

5. Trebuie garantată imparțialitatea personalului care răspunde de activitățile de certificare și de supraveghere. Remunerația acestui personal nu trebuie să depindă de numărul de investigații efectuate sau de rezultatele acestor investigații.

6. Entitatea calificată trebuie să contracteze o asigurare de răspundere civilă.

7. Personalul entității calificate trebuie să respecte secretul profesional cu privire la toate informațiile dobândite în cursul îndeplinirii atribuțiilor lor în temeiul prezentului cod.

Cerințe esențiale aplicabile aerodromurilor

1. CARACTERISTICI FIZICE, INFRASTRUCTURĂ ȘI ECHIPAMENTE

1.1. Suprafața de mișcare

1.1.1. Aerodromurile au o suprafață desemnată pentru aterizarea și decolarea aeronavelor, care îndeplinește următoarele condiții:

- (a) suprafața de aterizare și decolare are dimensiuni și caracteristici adaptate aeronavelor prevăzute să utilizeze respectivul aerodrom;
- (b) suprafața de aterizare și decolare, dacă este cazul, are o capacitate portantă suficientă pentru a suporta operațiunile repetitive ale aeronavelor avute în vedere. Suprafețele care nu sunt destinate operațiunilor repetitive trebuie să fie capabile doar să suporte greutatea aeronavelor;
- (c) suprafața de aterizare și decolare este proiectată pentru a asigura drenarea apei și pentru a evita ca bălțirea apei să devină un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave;
- (d) panta și schimbările de pantă ale suprafeței de aterizare și decolare nu prezintă un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave;
- (e) caracteristicile suprafeței de aterizare și decolare sunt adecvate utilizării de către aeronavele avute în vedere; și
- (f) suprafața de aterizare și decolare este degajată de obiecte care ar putea prezenta un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave.

1.1.2. În cazul în care se desemnează mai multe suprafețe de aterizare și decolare, acestea sunt de așa natură încât nu prezintă un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave.

1.1.3. Suprafața de aterizare și decolare desemnată este înconjurată de zone definite. Zonele respective sunt prevăzute pentru a proteja aeronavele care le survolează pe durata operațiunilor de decolare sau de aterizare sau pentru a diminua consecințele aterizării scurte, ale depășirii suprafeței de decolare și aterizare în lateral sau în axul acesteia și îndeplinesc următoarele condiții:

- (a) respectivele zone au dimensiuni adecvate pentru operațiunile cu aeronave preconizate;
- (b) panta și schimbările de pantă ale zonelor respective nu prezintă un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave;
- (c) zonele respective sunt degajate de obiecte care ar putea prezenta un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave. Acest lucru nu împiedică amplasarea de echipamente frangibile în zonele respective dacă acestea sunt necesare pentru sprijinirea operațiunilor cu aeronave; și
- (d) fiecare dintre zonele respective are o capacitate portantă suficientă pentru a-și îndeplini scopul specific.

1.1.4. Acele suprafețe ale unui aerodrom și vecinătățile imediat aferente care urmează să fie utilizate pentru rularea sau staționarea aeronavelor sunt proiectate astfel încât să permită operarea în siguranță a aeronavelor preconizate să folosească respectiva infrastructură în toate condițiile prevăzute și îndeplinesc următoarele condiții:

- (a) suprafețele respective au o capacitate portantă suficientă pentru a suporta operațiunile repetitive ale aeronavelor avute în vedere, cu excepția suprafețelor prevăzute doar pentru utilizare ocazională care trebuie să fie capabile doar să suporte greutatea aeronavelor;
- (b) suprafețele respective sunt proiectate pentru a asigura drenarea apei și pentru a evita ca bălțirea apei să devină un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave;
- (c) panta și schimbările de pantă ale zonelor respective nu prezintă un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave;
- (d) caracteristicile suprafeței zonelor respective sunt adecvate utilizării de către aeronavele avute în vedere; și
- (e) suprafețele respective sunt degajate de obiecte care ar putea prezenta un risc inacceptabil pentru aeronavă. Acest lucru nu exclude staționarea, în poziții sau perimetre special definite, a echipamentelor necesare pentru suprafața respectivă.

1.1.5. Celelalte infrastructuri prevăzute a fi utilizate de aeronave sunt proiectate astfel încât folosirea lor să nu prezinte un risc inacceptabil pentru aeronavele care le folosesc.

1.1.6. Construcțiile, clădirile, echipamentele sau zonele de depozitare sunt amplasate și proiectate astfel încât să nu prezinte un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave.

1.1.7. Se prevăd mijloace adecvate pentru a împiedica intrarea pe suprafața de mișcare a persoanelor neautorizate, a vehiculelor neautorizate sau a animalelor suficient de mari pentru a prezenta un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave, fără a aduce atingere dispozițiilor naționale și internaționale privind protecția animalelor.

1.2. Distanțe de trecere peste obstacole

1.2.1. Pentru a proteja aeronavele care se îndreaptă spre un aerodrom în scopul aterizării sau care decolează de pe un aerodrom, sunt stabilite rute sau zone de sosire și de plecare. Aceste rute sau zone asigură aeronavelor distanța necesară pentru trecerea peste obstacolele amplasate în zona din jurul aerodromului, ținând seama de caracteristicile fizice locale.

1.2.2. Această distanță de trecere peste obstacole este adecvată fazei de zbor și tipului de operațiune în curs de realizare. Se ține cont, de asemenea, de echipamentele folosite pentru stabilirea poziției aeronavei.

1.3. Echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței, inclusiv mijloace vizuale și de altă natură

1.3.1. Mijloacele sunt adecvate scopului, pot fi recunoscute și furnizează informații clare utilizatorilor în toate condițiile operaționale prevăzute.

1.3.2. Echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței funcționează astfel cum s-a preconizat în condițiile de operare prevăzute. În condiții de operare sau în caz de defecțiune, echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței nu provoacă un risc inacceptabil pentru siguranța aviației.

- 1.3.3. Mijloacele și sistemele lor de alimentare cu energie electrică sunt proiectate astfel încât defectarea lor să nu conducă la furnizarea de informații necorespunzătoare, înșelătoare sau insuficiente utilizatorilor sau la întreruperea unui serviciu esențial.
- 1.3.4. Se asigură modalități adecvate de protecție pentru a se evita deteriorarea sau perturbarea acestor mijloace.
- 1.3.5. Sursele de radiație sau prezența unor obiecte mobile sau fixe nu perturbă și nu afectează în mod negativ performanța sistemelor de comunicații, navigație și supraveghere aeronautică.
- 1.3.6. Personalului relevant i se pun la dispoziție informații privind operarea și utilizarea echipamentelor de aerodrom cu impact asupra siguranței, inclusiv indicații clare referitoare la condițiile care pot da naștere unor riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației.

1.4. Date de aerodrom

- 1.4.1. Se stabilesc și se actualizează datele relevante pentru aerodrom și pentru serviciile disponibile.
- 1.4.2. Datele sunt precise, lizibile, complete și lipsite de ambiguități. Se păstrează autenticitatea și nivelurile adecvate de integritate.
- 1.4.3. Datele sunt puse în timp util la dispoziția utilizatorilor și a furnizorilor de ANS relevanți, folosind o metodă de comunicare suficient de sigură și de rapidă.

2. OPERAȚIUNI ȘI ADMINISTRARE

2.1. Responsabilitățile operatorului de aerodrom

Operatorul de aerodrom este responsabil de operarea aerodromului. Responsabilitățile operatorului de aerodrom sunt următoarele:

- (a) operatorul de aerodrom deține, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, toate mijloacele necesare pentru a garanta operarea în siguranță a aeronavelor pe aerodrom. Respectivul mijloace includ, dar nu se limitează la: instalații, personal, echipamente și materiale, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;
- (b) operatorul de aerodrom verifică dacă cerințele de la punctul 1 sunt îndeplinite în orice moment sau ia măsuri adecvate pentru a diminua riscurile asociate neconformității. Se stabilesc și se aplică proceduri pentru a aduce aceste măsuri la cunoștința tuturor utilizatorilor în timp util;
- (c) operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, un program adecvat de gestionare a riscurilor aerodromului legate de animalele sălbatice;
- (d) operatorul de aerodrom asigură, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, coordonarea circulației vehiculelor și a persoanelor pe suprafața de mișcare și în alte zone operaționale cu mișcările aeronavelor, pentru evitarea coliziunilor și a provocării de daune aeronavelor;

- (e) operatorul de aerodrom asigură instituirea și punerea în aplicare a unor proceduri de diminuare a riscurilor asociate operării aerodromului pe timp de iarnă, în condiții meteorologice nefavorabile, de vizibilitate redusă sau pe timp de noapte, dacă este cazul;
- (f) operatorul de aerodrom încheie acorduri cu alte organizații relevante pentru a asigura respectarea continuă a cerințelor esențiale aplicabile aerodromurilor prevăzute în prezenta anexă. Respectivul organizații includ, dar nu se limitează la: operatori de aeronave, furnizori de ANS, furnizori de servicii de handling la sol, furnizori de AMS și alte organizații ale căror activități sau produse pot avea un efect asupra siguranței aeronavelor;
- (g) operatorul de aerodrom garantează, fie el însuși, fie prin contracte cu părți terțe, că organizațiile implicate în depozitarea și distribuirea de combustibil/energie pentru propulsie pentru aeronave dispun de proceduri care să asigure că aeronavelor li se furnizează combustibil/energie pentru propulsie necontaminat(ă) și cu specificația corectă;
- (h) sunt disponibile și aplicate în practică manuale de operare și întreținere a echipamentelor de aerodrom, care cuprind instrucțiuni de întreținere și de reparație, informații privind asistența tehnică, proceduri de depanare și de inspecție;
- (i) operatorul de aerodrom stabilește, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, și pune în aplicare un plan de urgență al aerodromului, care să includă scenarii pentru situații de urgență ce pot apărea pe aerodrom sau în vecinătatea sa. Respectivul plan este coordonat, după caz, cu planul de urgență local;
- (j) operatorul de aerodrom asigură, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, furnizarea serviciilor adecvate de salvare (inclusiv medicale) și de stingere a incendiilor pe aerodrom. Respectivul servicii acționează de urgență în cazul unui incident sau al unui accident și includ cel puțin echipamente, agenți de stingere a incendiilor și personal suficient;
- (k) operatorul de aerodrom folosește numai personal pregătit și calificat pentru operarea și întreținerea aerodromului și implementează și menține, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, programe de pregătire și de verificare pentru a asigura menținerea competenței întregului personal relevant;
- (l) operatorul de aerodrom se asigură că orice persoană căreia îi este permis accesul neînsoțit la suprafața de mișcare sau la alte zone operaționale este pregătită și calificată în mod adecvat în acest scop;
- (m) personalul de salvare și de stingere a incendiilor este instruit și calificat în mod adecvat pentru a-și desfășura activitatea în mediul caracteristic aerodromului. Operatorul de aerodrom implementează și menține, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, programe de pregătire și de verificare pentru a asigura menținerea competenței acestui personal; și
- (n) întreg personalul de salvare și de stingere a incendiilor care se poate afla în situația de acțiune în situații de urgență aviatică demonstrează periodic că este apt din punct de vedere medical să își îndeplinească atribuțiile în mod satisfăcător, ținându-se seama de tipul de activitate pe care o desfășoară. În acest context, aptitudinea din punct de vedere medical, care cuprinde atât aptitudinea fizică, cât și aptitudinea mentală, înseamnă că acest personal nu suferă de nicio boală sau de nicio dizabilitate care ar putea să îl facă incapabil:
- de a îndeplini sarcinile necesare pentru a acționa în situații de urgență aviatică;
 - de a-și îndeplini atribuțiile în orice moment; sau
 - de a percepe corect mediul în care se află.

2.2. Sistemul de management

2.2.1.În concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, operatorul de aerodrom instituie și menține un sistem de management pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, gestionarea riscurilor în materie de siguranță și urmărirea îmbunătățirii continue a acestui sistem.

În acest scop operatorul de aerodrom trebuie:

- 1) să dispună de o structură a personalului de conducere capabil să efectueze controlul operativ și supravegherea întregii activități de exploatare solicitate/desfășurate;
- 2) să dispună de un manager responsabil desemnat (accountable manager) și acceptat de către AAC, împuternicit în mod corespunzător, care să asigure ca toate lucrările extrem de importante referitoare la exploatarea și întreținerea tehnică a aerodromului să fie finanțate și desfășurate în conformitate cu standardele și reglementările aprobate și să aloce mijloace și resurse suficiente, să întreprindă acțiuni corespunzătoare în scopul înlăturării neajunsurilor depistate în cadrul Sistemului de management al siguranței;
- 3) să dispună de persoane desemnate, subordonate nemijlocit managerului responsabil și acceptate de către AAC, care vor exercita funcții ce prevăd responsabilitatea pentru:
 - a) organizarea activității și managementul Serviciului de salvare și stingere a incendiilor;
 - b) controlul și organizarea desfășurării în siguranță a activității la platformă, inclusiv mișcării operative a aeronavelor pe teritoriul aerodromului (în zonele de responsabilitate corespunzătoare);
 - c) organizarea activității Serviciului telecomunicații;
 - d) exploatarea și întreținerea tehnică a sistemelor de iluminat, de semnalizare și alimentare cu energie electrică;
 - e) organizarea și desfășurarea inspecțiilor sistemelor de iluminat, de semnalizare și alimentare cu energie electrică;
 - f) exploatarea și întreținerea suprafețelor de mișcare a aerodromului;
 - g) organizarea și desfășurarea inspecțiilor suprafețelor de mișcare a aerodromului;
 - h) întreținerea tehnică și exploatarea tuturor mijloacelor de transport și mijloacelor speciale mobile, inclusiv mijloacelor de salvare și mijloacelor speciale de transport, echipamentului de deszăpezire și echipamentului pentru tractarea aeronavelor care nu se pot deplasa;
 - i) asigurarea serviciilor aerodromului/aeroportului cu mijloace de transport și mijloace speciale mobile;
 - j) asigurarea sistemului de management al siguranței.

2.2.2.Operatorul de aerodrom instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la punctul 2.2.1, pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței. Analiza informațiilor din acest sistem de raportare a evenimentelor implică părțile enumerate la punctul 2.1 litera (f), după caz. Sistemul de raportare a evenimentelor respectă dreptul aplicabil al Republicii Moldova.

2.2.3.Operatorul de aerodrom elaborează un manual al aerodromului și își desfășoară

activitatea în conformitate cu respectivul manual. Manualul conține toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru aerodrom și pentru sistemul de management, precum și pentru îndeplinirea atribuțiilor de către personalul operațional și personalul de întreținere.

3. VECINĂTATEA AERODROMURILOR

3.1.1. Spațiul aerian din jurul suprafețelor de mișcare ale aerodromului este protejat împotriva obstacolelor, astfel încât pe aerodromuri să se poată desfășura operațiunile cu aeronave avute în vedere fără a se crea un risc inacceptabil din cauza apariției unor obstacole în împrejurimile aerodromului. Prin urmare, sunt dezvoltate, puse în aplicare și permanent monitorizate suprafețe de monitorizare a obstacolelor pentru identificarea oricărei penetrări neautorizate.

3.1.2. Orice penetrare a respectivelor suprafețe necesită o evaluare pentru a se identifica dacă obiectul prezintă sau nu un risc inacceptabil. Orice obiect care prezintă un risc inacceptabil este îndepărtat sau se iau măsuri adecvate de diminuare a riscurilor pentru a proteja aeronavele care utilizează aerodromul.

3.1.3. Orice obstacol rămas se publică și, în funcție de necesități, se marchează și, dacă este cazul, se balizează cu lumini.

3.2. Se monitorizează pericolele asociate activităților umane și utilizării terenurilor, ca de exemplu elementele din lista următoare, nelimitându-se însă la acestea. Riscul provocat de acestea este evaluat și diminuat după caz:

- (a) orice amenajare sau schimbare a destinației terenurilor din zona aerodromului;
- (b) posibilitatea turbulențelor induse de obstacole;
- (c) utilizarea de lumini periculoase, derutante și înșelătoare;
- (d) orbirea cauzată de suprafețe mari și foarte reflectorizante;
- (e) crearea de zone care ar putea încuraja activitatea animalelor sălbatice în împrejurimile suprafeței de mișcare a aerodromului; sau
- (f) sursele de radiație invizibilă sau prezența unor obiecte mobile sau fixe care ar putea perturba sau afecta performanța sistemelor de comunicații, de navigație și de supraveghere aeronautică.

3.3. Operatorul de aerodrom să asigure că este stabilit un plan de urgență pentru situațiile de urgență aviatică care se produc în zona locală a aerodromului.

4. SERVICIILE DE HANDLING LA SOL

4.1. Responsabilitățile furnizorului de servicii de handling la sol

Furnizorul de servicii de handling la sol este responsabil pentru desfășurarea în siguranță a activităților sale pe aerodrom. Responsabilitățile furnizorului sunt următoarele:

- (a) furnizorul deține toate mijloacele necesare pentru a garanta furnizarea serviciilor în condiții de siguranță pe aerodrom. Respectivul mijloace includ, dar nu se limitează la: instalații, personal, echipamente și materiale;
- (b) furnizorul respectă procedurile cuprinse în manualul aerodromului, inclusiv pe cele referitoare la circulația vehiculelor, a echipamentelor și a personalului său și la riscurile

asociate operării aerodromului pe timp de iarnă, pe timp de noapte și în condiții meteorologice nefavorabile;

(c) furnizorul prestează servicii de handling la sol în conformitate cu procedurile și instrucțiunile operatorului de aeronave pe care îl deserveste;

(d) furnizorul asigură faptul că sunt disponibile manuale de operare și întreținere a echipamentelor de handling la sol, că aceste manuale sunt aplicate în practică și că includ instrucțiuni de operare, de întreținere și de reparație, informații privind asistența tehnică, proceduri de depanare și de inspecție;

(e) furnizorul folosește numai personal pregătit și calificat în mod corespunzător și asigură implementarea și menținerea unor programe de pregătire și de verificare pentru a asigura menținerea competenței întregului personal relevant;

(f) furnizorul se asigură că personalul său este apt, atât din punct de vedere fizic, cât și din punct de vedere mental, să își îndeplinească atribuțiile în mod satisfăcător, ținându-se seama de tipul de activitate pe care o desfășoară și, în special, de potențialul impact asupra siguranței și asupra securității legat de siguranță.

4.2. Sisteme de management

4.2.1.În concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, furnizorul implementează și menține un sistem de management pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, gestionarea riscurilor în materie de siguranță și urmărirea îmbunătățirii continue a acestui sistem. Un astfel de sistem este coordonat cu sistemul de management al operatorului de aerodrom.

4.2.2.Furnizorul instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la punctul 4.2.1, pentru a contribui la îmbunătățirea continuă a siguranței. Fără a aduce atingere altor obligații de raportare, furnizorul transmite toate evenimentele către sistemul de raportare al operatorului de aerodrom, al operatorului de aeronave și, dacă este cazul, către sistemul de raportare al furnizorului de servicii de trafic aerian. Sistemul de raportare a evenimentelor respectă dreptul aplicabil al Republicii Moldova.

4.2.3.Furnizorul elaborează un manual de servicii de handling la sol și își desfășoară activitatea în conformitate cu respectivul manual. Manualul conține toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru respectivul serviciu și pentru sistemul de management, precum și pentru îndeplinirea atribuțiilor de către personalul implicat în servicii.

5. SERVICII DE GESTIONARE A PLATFORMEI (AMS)

5.1.Furnizorul de AMS își prestează serviciile în conformitate cu procedurile operaționale incluse în manualul aerodromului.

5.2.În concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, furnizorul de AMS pune în aplicare și menține un sistem de management, incluzând managementul siguranței, pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă.

- 5.3.Furnizorul de AMS încheie acorduri oficiale cu operatorul de aerodrom și cu furnizorul de servicii de trafic aerian în care se descrie domeniul de aplicare al serviciilor care urmează să fie prestate.
- 5.4.Furnizorul de AMS instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la punctul 5.2, pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței. Fără a aduce atingere altor obligații de raportare, furnizorul transmite toate evenimentele către sistemul de raportare al operatorului de aerodrom și, dacă este cazul, către sistemul de raportare al furnizorului de servicii de trafic aerian.
- 5.5.Furnizorul de AMS participă la programele de siguranță instituite de operatorul de aerodrom.

6. ALTELE

Fără a aduce atingere responsabilităților operatorului de aeronave, operatorul de aerodrom se asigură că, exceptând situațiile de urgență la bordul aeronavelor, cazurile de deviere către un aerodrom de rezervă sau alte condiții specificate în fiecare caz în parte, un aerodrom sau părți ale acestuia nu se utilizează de aeronave care nu sunt în mod normal prevăzute de caracteristicile de proiectare și de procedurile de operare ale aerodromului.

ANEXA nr. 8

Cerințe esențiale aplicabile ATM/ANS și controlorilor de trafic aerian

1. UTILIZAREA SPAȚIULUI AERIAN

- 1.1.Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 2 alineatul (5) litera a), în toate fazele de zbor sau care se află pe suprafața de mișcare a unui aerodrom, sunt operate în conformitate cu regulile generale comune de operare și cu orice procedură aplicabilă specificată pentru utilizarea spațiului aerian.
- 1.2.Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 2 alineatul (5) litera a), sunt echipate cu componentele necesare și sunt operate corespunzător. Componentele folosite în sistemul ATM/ANS respectă, de asemenea, cerințele de la punctul 3.

2. SERVICII

2.1. Informațiile și datele aeronautice furnizate utilizatorilor spațiului aerian în scopul navigației aeriene

- 2.1.1.Datele folosite ca sursă pentru informațiile aeronautice sunt de o calitate corespunzătoare, complete, actuale și furnizate în timp util.
- 2.1.2.Informațiile aeronautice sunt exacte, complete, actuale, lipsite de ambiguități, provin dintr-o sursă legitimă și prezintă un nivel adecvat de integritate, fiind, de asemenea, într-un format potrivit pentru utilizatori.

2.1.3. Diseminarea unor astfel de informații aeronautice în rândul utilizatorilor spațiului aerian are loc în timp util și folosește mijloace de comunicare suficient de fiabile și de rapide, protejate de interferențe și de deteriorări intenționate și neintenționate.

2.2. Informații meteorologice

2.2.1. Datele folosite ca sursă pentru informațiile meteorologice aeronautice sunt de o calitate corespunzătoare, complete și actuale.

2.2.2. În măsura posibilităților, informațiile meteorologice aeronautice sunt precise, complete, actuale, prezintă un nivel adecvat de integritate și sunt lipsite de ambiguități, pentru a îndeplini nevoile utilizatorilor spațiului aerian. Informațiile meteorologice aeronautice provin dintr-o sursă legitimă.

2.2.3. Diseminarea unor astfel de informații meteorologice aeronautice în rândul utilizatorilor spațiului aerian are loc în timp util și folosește mijloace de comunicare suficient de fiabile și de rapide, protejate de interferențe și de deteriorări.

2.3. Serviciile de trafic aerian

2.3.1. Datele folosite ca sursă pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian sunt corecte, complete și actuale.

2.3.2. Furnizarea serviciilor de trafic aerian este suficient de precisă, completă, actuală și lipsită de ambiguități, pentru a se îndeplini nevoile de siguranță ale utilizatorilor.

2.3.3. Instrumentele automatizate care furnizează informații sau consiliere utilizatorilor sunt proiectate, produse și întreținute corespunzător pentru a se asigura că sunt adecvate scopului pentru care au fost create.

2.3.4. Serviciile de control al traficului aerian și procesele asociate asigură separarea adecvată între aeronave și, pe suprafața de manevră a aerodromului, previn coliziunile între aeronave și obstacole și, dacă este cazul, contribuie la protejarea de alte pericole aeropurtate și asigură o coordonare promptă și în timp util cu toți utilizatorii relevanți și cu volumele adiacente de spațiu aerian.

2.3.5. Comunicarea dintre serviciile de trafic aerian și aeronave și dintre unitățile relevante ale serviciilor de trafic aerian are loc în timp util și este clară, corectă și lipsită de ambiguități, protejată de interferențe și înțeleasă și, dacă este cazul, recunoscută de toți actorii implicați.

2.3.6. Se instituie mijloace de detectare a posibilelor urgențe și, dacă este cazul, de declanșare a unor acțiuni eficace de căutare și salvare. Aceste mijloace cuprind, cel puțin, mecanisme adecvate de alertă, măsuri și proceduri de coordonare, mijloacele și personalul necesare pentru a acoperi în mod eficient domeniul de responsabilitate.

2.4. Serviciile de comunicații

Serviciile de comunicații ating și mențin un nivel suficient de performanță în ceea ce privește disponibilitatea, integritatea, continuitatea și promptitudinea. Ele sunt rapide și protejate de deteriorări și interferențe.

2.5. Serviciile de navigație

Serviciile de navigație ating și mențin un nivel suficient de performanță în ceea ce privește informațiile referitoare la ghidare, la poziționare și, atunci când se pun la dispoziție, la sincronizare. Criteriile de performanță includ exactitatea, integritatea, legitimitatea sursei, disponibilitatea, precum și continuitatea serviciului.

2.6. Serviciile de supraveghere

Serviciile de supraveghere determină poziția fiecărei aeronave în aer, precum și a altor aeronave și a vehiculelor de la sol pe suprafața aerodromului, la un nivel suficient de performanță în ceea ce privește exactitatea, integritatea, legitimitatea sursei, continuitatea și probabilitatea de detectare.

2.7. Managementul fluxului de trafic aerian

Managementul tactic al fluxurilor de trafic aerian utilizează și furnizează informații suficient de precise și de actuale cu privire la volumul și la natura traficului aerian prevăzut care influențează furnizarea serviciilor și coordonează și negociază redirecționarea sau amânarea fluxurilor de trafic cu scopul de a reduce riscul de supraaglomerare în aer sau pe aerodromuri. Managementul fluxului de trafic aerian se efectuează pentru a optimiza capacitatea disponibilă în cadrul utilizării spațiului aerian și pentru a îmbunătăți procesele de management al fluxului de trafic aerian. Acesta se bazează pe siguranță, pe transparentă și pe eficiență, asigurând furnizarea flexibilă și în timp util a capacității, în conformitate cu Planul european de navigație aeriană.

Măsurile menționate la articolul 63 referitoare la managementul fluxului de trafic aerian sprijină deciziile operaționale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale operatorilor de aerodrom și ale utilizatorilor spațiului aerian și vizează următoarele domenii:

- (a) planificarea zborurilor;
- (b) utilizarea capacității disponibile a spațiului aerian în toate fazele de zbor, inclusiv alocarea sloturilor orare pe rută;
- (c) utilizarea itinerarelor de către traficul aerian general, inclusiv:
 - crearea unei singure publicații pentru orientarea pe rută și în trafic,
 - opțiuni de deviere a traficului aerian general de la zonele congestionate; și
 - norme prioritare privind accesul la spațiul aerian pentru traficul aerian general, în special în perioadele de aglomerație și de criză;
- (d) coerența dintre planurile de zbor și sloturile orare ale aeroporturilor și coordonarea necesară cu regiunile adiacente, după caz.

2.8. Managementul spațiului aerian

Desemnarea unor volume specifice de spațiu aerian pentru o anumită utilizare este monitorizată, coordonată și promulgată în timp util, cu scopul de a reduce riscul de pierdere a eşalonării dintre aeronave în toate împrejurările. Având în vedere organizarea activităților militare și a aspectelor conexe aflate sub responsabilitatea statului, managementul spațiului aerian asigură, de asemenea, aplicarea uniformă a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, astfel cum a fost descris de OACI, pentru a facilita managementul spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune în domeniul transporturilor.

2.9. Conceperea procedurilor de zbor

Procedurile de zbor sunt concepute, studiate și validate în mod corespunzător înainte de a putea fi implementate și utilizate de aeronave.

3. SISTEME ȘI COMPONENTE

3.1. Dispoziții generale

Sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS care furnizează informații relevante către și dinspre aeronavă și la sol sunt proiectate, produse, instalate, întreținute, protejate împotriva intervențiilor neautorizate și operate în mod corespunzător pentru a se asigura că sunt adecvate scopului pentru care au fost create.

Printre sisteme și proceduri se numără în special cele necesare pentru susținerea următoarelor funcții și servicii:

- (a) managementul spațiului aerian;
- (b) managementul fluxului de trafic aerian;
- (c) serviciile de trafic aerian, mai ales sistemele de prelucrare a datelor de zbor, sistemele de prelucrare a datelor de supraveghere și sistemele interfeței om-mașină;
- (d) comunicațiile, inclusiv comunicațiile sol-sol/spațiu, aer-sol și aer-aer/spațiu;
- (e) navigația;
- (f) supravegherea;
- (g) serviciile de informare aeronautică; și
- (h) serviciile meteorologice.

3.2. Integritatea, performanța și fiabilitatea sistemelor și a componentelor

Integritatea și performanța siguranței ale sistemelor și componentelor de la bordul aeronavelor, de la sol sau din spațiu sunt adecvate scopului pentru care au fost create. Ele ating nivelul de performanță operațională necesar pentru toate condițiile de operare previzibile și pentru întreaga lor durată de viață operațională.

Proiectarea, construirea, întreținerea și operarea sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS se realizează în conformitate cu procedurile corespunzătoare și validate, astfel încât să se asigure operarea fără întreruperi a rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN), în orice moment și în toate fazele de zbor. O operare fără întreruperi presupune, în special, schimbul de informații, inclusiv informațiile relevante privind starea operațională, interpretarea comună a informațiilor, performanțele comparabile de prelucrare a datelor și procedurile asociate care permit performanțe de funcționare comune, convenite pentru ansamblul sau pentru anumite părți ale EATMN.

EATMN, sistemele acestora și componentele lor susțin, într-un mod coordonat, noile concepte de operare convenite și validate care sporesc calitatea, durabilitatea și eficacitatea serviciilor de navigație aeriană, în special în privința siguranței și a capacității.

EATMN, sistemele acestora și componentele lor susțin punerea progresivă în aplicare a unei coordonări civile-militare, în măsura necesară pentru un management eficace al spațiului aerian și al fluxului de trafic aerian, precum și utilizarea sigură și eficientă a spațiului aerian de către toți utilizatorii, prin aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian.

Pentru atingerea obiectivelor respective, EATMN, sistemele acesteia și componentele lor permit schimbul în timp util, între părțile civile și militare, de informații exacte și coerente referitoare la toate fazele de zbor, fără a aduce atingere intereselor politicii de securitate sau de apărare și nici cerințelor privind confidențialitatea.

3.3. Proiectarea sistemelor și a componentelor

3.3.1. Sistemele și componentele sunt proiectate astfel încât să îndeplinească cerințele de siguranță și cerințele de securitate aplicabile.

3.3.2. Sistemele și componentele, luate în ansamblu, separat și în relație unele cu altele, sunt proiectate în așa fel încât să existe o relație de inversă proporționalitate între probabilitatea ca apariția unei defecțiuni să ducă la defectarea întregului sistem și gravitatea efectului acesteia asupra siguranței serviciilor.

3.3.3. Sistemele și componentele, luate separat și în combinație unele cu altele, sunt proiectate luând în considerare limitările legate de capacitățile și de performanțele umane.

3.3.4. Sistemele și componentele sunt proiectate într-un mod care să asigure atât protecția lor, cât și a datelor pe care le transmit de interacțiuni dăunătoare cu elemente interne și externe.

3.3.5. Personalului i se furnizează, în mod clar, consecvent și lipsit de ambiguități, informațiile necesare producției, instalării, operării și întreținerii sistemelor și componentelor, precum și informațiile referitoare la condițiile nesigure.

3.4. Nivelul constant al serviciului

Nivelurile de siguranță ale sistemelor și componentelor se mențin pe perioada serviciului și a oricăror modificări ale serviciului.

4. CALIFICAREA CONTROLORILOR DE TRAFIC AERIAN

4.1. Dispoziții generale

O persoană care participă la un curs de pregătire pentru a deveni controlor de trafic aerian sau controlor de trafic aerian stagiar este suficient de matură din punct de vedere educațional, fizic și mental pentru a dobândi, a reține și a demonstra cunoștințele teoretice și abilitățile practice relevante.

4.2. Cunoștințe teoretice

4.2.1. Un controlor de trafic aerian dobândește și menține un nivel de cunoștințe corespunzător funcțiilor exercitate și proporțional cu riscurile asociate tipului de serviciu.

4.2.2. Dobândirea și reținerea cunoștințelor teoretice este demonstrată prin evaluarea continuă în cursul pregătirii sau prin examene adecvate.

4.2.3. Se menține un nivel adecvat de cunoștințe teoretice. Conformitatea se demonstrează prin evaluări sau examene periodice. Frecvența examenelor este proporțională cu nivelul de risc asociat tipului de serviciu.

4.3. Abilități practice

4.3.1. Un controlor de trafic aerian dobândește și menține abilitățile practice adecvate pentru exercitarea funcțiilor sale. Abilitățile respective sunt proporționale cu riscurile asociate tipului de serviciu și includ, dacă sunt adecvate pentru funcțiile exercitate, cel puțin următoarele aspecte:

- (a) proceduri operaționale;
- (b) aspecte specifice sarcinilor;
- (c) situații anormale și de urgență; și
- (d) factori umani.

4.3.2. Un controlor de trafic aerian demonstrează capacitatea de a executa procedurile și sarcinile asociate la un nivel de competență adecvat funcțiilor exercitate.

4.3.3. Abilitățile practice sunt menținute la un nivel satisfăcător de competență. Conformitatea se verifică prin evaluări periodice. Frecvența respectivelor evaluări este proporțională cu complexitatea și cu nivelul de risc asociat tipului de serviciu și sarcinilor îndeplinite.

4.4. Competența lingvistică

4.4.1. Un controlor de trafic aerian își demonstrează capacitatea de a vorbi și de a înțelege limba engleză pentru a comunica eficient atât în situațiile de comunicare în care interlocutorul nu este prezent (voice-only: telefon/radiotelefon), cât și în prezența interlocutorului, pe subiecte concrete și legate de muncă, inclusiv în situații de urgență.

4.4.2. Ori de câte ori este necesar într-un volum definit de spațiu aerian în scopul furnizării serviciului de trafic aerian (ATS), un controlor de trafic aerian are, de asemenea, capacitatea de a vorbi și de a înțelege limba națională (limbile naționale) în măsura descrisă mai sus.

4.5. Echipamentele de pregătire sintetică (STD)

Atunci când se folosește un echipament de pregătire sintetică (STD) pentru pregătirea practică în domeniul conștientizării diferitor situații și al factorilor umani sau pentru a demonstra dobândirea sau menținerea unor abilități, acesta are un nivel de performanță care permite o simulare adecvată a mediului de lucru și a situațiilor operaționale corespunzătoare pregătirii oferite.

4.6. Cursul de pregătire

4.6.1. Pregătirea se efectuează în cadrul unui curs de pregătire, care poate cuprinde instruire teoretică și practică, inclusiv pregătire pe un STD, dacă este cazul.

4.6.2. Pentru fiecare tip de pregătire se definește și se aprobă un curs.

4.6.3. Trebuie să existe o programă analitică aprobată de AAC pentru fiecare tip de curs.

4.7. Instruitori

4.7.1. Instruirea teoretică este oferită de instructori calificați în mod corespunzător. Aceștia:

- (a) au cunoștințe adecvate în domeniul în care urmează să se ofere instruirea; și

(b) și-au demonstrat capacitatea de a folosi tehnici de instruire adecvate.

4.7.2. Instruirea practică este oferită de instructori calificați în mod corespunzător, care au următoarele calificări:

- (a) îndeplinesc cerințele referitoare la cunoștințele teoretice și la experiența necesare pentru tipul de instruire pe care o oferă;
- (b) și-au demonstrat capacitatea de a instrui și de a folosi tehnici de instruire adecvate;
- (c) au practicat tehnici de instruire în privința procedurilor care fac obiectul instruirii ce urmează a fi oferite; și
- (d) participă periodic la cursuri de perfecționare, pentru a asigura menținerea la zi a competențelor de instruire.

4.7.3. Instructorii în domeniul abilităților practice sunt sau au fost autorizați, de asemenea, să îndeplinească atribuții de controlori de trafic aerian.

4.8. Evaluatori

4.8.1. Persoanele responsabile cu evaluarea abilităților controlorilor de trafic aerian:

- (a) și-au demonstrat capacitatea de a evalua performanța controlorilor de trafic aerian și de a-i supune unor teste și verificări;
- (b) participă periodic la cursuri de perfecționare, pentru a asigura menținerea la zi a standardelor de evaluare.

4.8.2. Evaluatorii abilităților practice sunt sau au fost autorizați, de asemenea, să îndeplinească atribuții de controlori de trafic aerian în domeniile în care urmează să se facă evaluarea.

4.9. Aptitudinea din punct de vedere medical a controlorilor de trafic aerian

4.9.1. Toți controlorii de trafic aerian demonstrează periodic că sunt apti din punct de vedere medical să își exercite funcțiile în mod satisfăcător. Conformitatea se demonstrează printr-o evaluare adecvată, ținându-se seama de posibila degradare mentală și fizică datorată vârstei.

4.9.2. Demonstrarea aptitudinii din punct de vedere medical, care cuprinde aptitudinea fizică și aptitudinea mentală, include demonstrarea absenței oricărei boli sau a oricărei dizabilitate care face ca persoana ce furnizează un serviciu de control al traficului aerian (ATC) să fie incapabilă:

- (a) să execute corespunzător sarcinile necesare furnizării serviciului ATC;
- (b) să îndeplinească în orice moment atribuțiile primite; sau
- (c) să perceapă corect mediul în care se află.

4.9.3. În cazul în care aptitudinea din punct de vedere medical nu poate fi complet demonstrată, se pot aplica măsuri de diminuare a riscurilor care să ofere o siguranță echivalentă.

5. FURNIZORII DE SERVICII ȘI ORGANIZAȚIILE DE PREGĂTIRE

5.1. Furnizarea de servicii poate avea loc doar dacă se îndeplinesc următoarele condiții:

- (a) furnizorul de servicii deține, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe,

mijloacele necesare pentru amplasarea și sfera serviciului în cauză. Respectivul mijloace includ, dar nu se limitează la: sisteme, facilități, inclusiv sistemul de alimentare cu energie electrică, structură de administrare, personal, echipamente și întreținerea lor, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;

(b) furnizorul de servicii elaborează și ține la zi manuale de management și de operațiuni legate de furnizarea serviciilor sale și își desfășoară activitatea în conformitate cu respectivul manuale. Aceste manuale conțin toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru operațiuni și pentru sistemul de management, precum și pentru ca personalul operațional să își îndeplinească atribuțiile;

(c) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, furnizorul de servicii instituie și menține un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem;

(d) furnizorul de servicii folosește numai personal calificat și pregătit în mod corespunzător și implementează și menține programe de pregătire și de verificare a personalului;

(e) pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, furnizorul de servicii pune la punct interfețe formale cu toate părțile interesate care ar putea influența direct siguranța serviciilor sale;

(f) furnizorul de servicii elaborează și pune în aplicare un plan de urgență care să acopere situațiile de urgență și anormale ce pot apărea în raport cu serviciile sale, inclusiv în caz de evenimente care duc la deteriorarea semnificativă sau la întreruperea operațiunilor sale;

(g) furnizorul de servicii instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la litera (c), pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței. Sistemul de raportare a evenimentelor respectă dreptul aplicabil al Republicii Moldova; și

(h) furnizorul de servicii ia măsurile necesare pentru a se asigura că cerințele de performanță a siguranței ale oricărui sistem și ale oricărei componente pe care le operează sunt îndeplinite în orice moment.

5.2. Furnizarea de servicii ATC nu are loc decât dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) prevenirea oboselii personalului care furnizează un serviciu ATC este gestionată printr-un sistem de planificare a orarului de lucru. Un astfel de sistem trebuie să includă perioadele de serviciu, timpul de serviciu și perioadele de odihnă adaptate. Limitările stabilite în cadrul sistemului de planificare a orarului de lucru țin seama de factorii relevanți care contribuie la starea de oboseală, precum privarea de somn, perturbarea ritmurilor circadiene, turele de noapte, timpul de serviciu cumulat într-o anumită perioadă, precum și împărțirea sarcinilor primite între membrii personalului;

(b) prevenirea stresului personalului care furnizează servicii ATC este gestionată prin programe educaționale și de prevenire;

(c) furnizorul de servicii ATC dispune de proceduri pentru a verifica dacă judecata cognitivă a personalului care furnizează servicii ATC este afectată sau dacă aptitudinea

din punct de vedere medical a acestuia este insuficientă; și

(d) furnizorul de servicii ATC ia în considerare atât constrângerile operaționale și tehnice, cât și principiile legate de factorii umani în activitățile sale de planificare și în executarea operațiunilor.

5.3. Furnizarea de servicii de comunicare, de navigație și/sau de supraveghere nu poate avea loc decât dacă este îndeplinită următoarea condiție:

Furnizorul de servicii se asigură că utilizatorii relevanți ai spațiului aerian și unitățile ATS sunt informați în timp util asupra statutului operațional (și asupra modificării acestuia) al serviciilor furnizate în scopuri ATS.

5.4. Organizațiile de pregătire

O organizație de pregătire care oferă cursuri de pregătire membrilor personalului ce furnizează servicii ATC îndeplinește următoarele cerințe:

(a) dispune de toate mijloacele necesare îndeplinirii responsabilităților asociate activității sale specifice. Respectivul mijloace includ, dar nu se limitează la: facilități, personal, echipamente, metodologie, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, acces la datele relevante și evidența documentelor;

(b) în concordanță cu pregătirea oferită și cu dimensiunea organizației, instituie și menține un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, să gestioneze riscurile în materie de siguranță, inclusiv riscurile legate de deteriorarea standardelor de pregătire, și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem; și

(c) încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă.

6. EXAMINATORII AEROMEDICALI ȘI CENTRELE DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ

6.1. Examinatorii aeromedicali

Un examinator aeromedical trebuie:

(a) să fie calificat și autorizat pentru a practica medicina;

(b) să fi beneficiat de pregătire în domeniul medicinei aeronautice și să fi participat în mod periodic la cursuri de perfecționare în acest domeniu pentru a se asigura menținerea la zi a standardelor de evaluare; și

(c) să fi dobândit cunoștințe practice și experiență privind condițiile în care controlorii de trafic aerian își îndeplinesc atribuțiile.

6.2. Centrele de medicină aeronautică

Centrele de medicină aeronautică trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

(a) să dispună de toate mijloacele necesare îndeplinirii responsabilităților asociate privilegiilor pe care le dețin. Respectivul mijloace includ, dar nu se limitează la: facilități, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;

(b) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor

esențiale prevăzute în prezenta anexă, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem; și
(c) să încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a cerințelor prevăzute în prezenta anexă.

ANEXA nr. 9

Cerințele esențiale aplicabile aeronavelor fără pilot la bord

1. CERINȚE ESENȚIALE APLICABILE PROIECTĂRII, PRODUCȚIEI, ÎNTREȚINERII ȘI OPERĂRII AERONAVELOR FĂRĂ PILOT LA BORD

- 1.1. Operatorul și pilotul de la distanță ai unei aeronave fără pilot la bord trebuie să cunoască normele Republicii Moldova aplicabile referitoare la operațiunile avute în vedere, în special în ceea ce privește siguranța, respectarea vieții private, protecția datelor, răspunderea, asigurările, securitatea și protecția mediului înconjurător. Operatorul și pilotul de la distanță trebuie să fie capabili să asigure siguranța operării aeronavelor fără pilot la bord și eșalonarea sigură a acestora față de persoanele de la sol și față de alți utilizatori ai spațiului aerian. Aceasta include o bună cunoaștere a instrucțiunilor de operare furnizate de producător, a modalității de utilizare ecologică și în condiții de siguranță a aeronavelor fără pilot în spațiul aerian, a tuturor funcționalităților relevante ale aeronavelor fără pilot la bord, precum și a regulilor aerului și a procedurilor ATM/ANS aplicabile.
- 1.2. O aeronavă fără pilot la bord trebuie să fie proiectată și construită astfel încât să își poată îndeplini funcția preconizată și să poată fi operată, reglată și întreținută fără a pune pe nimeni în pericol.
- 1.3. Dacă este necesar pentru a diminua riscurile legate de siguranță, de respectarea vieții private, de protecția datelor cu caracter personal, de securitate sau de protecția mediului înconjurător asociate operării, aeronavele fără pilot la bord trebuie să aibă caracteristici și funcționalități specifice corespunzătoare, care să țină seama, din proiectare și în mod implicit, de principiul respectării vieții private și al protecției datelor cu caracter personal. În funcție de necesități, respectivele caracteristici și funcționalități trebuie să asigure identificarea cu ușurință a aeronavei și a naturii și scopului operațiunii în cauză și trebuie să asigure respectarea limitărilor, a interdicțiilor sau a condițiilor aplicabile, îndeosebi în ceea ce privește operarea în anumite zone geografice, peste anumite distanțe față de operator sau la anumite altitudini.
- 1.4. Organizația responsabilă cu producția sau cu comercializarea aeronavei fără pilot la bord trebuie să furnizeze operatorului unei aeronave fără pilot la bord și, după caz, organizației de întreținere, informații cu privire la tipul de operațiuni pentru care este proiectată respectiva aeronavă fără pilot la bord, precum și limitările și informațiile necesare pentru operarea în condiții de siguranță a acesteia, inclusiv în ceea ce privește performanțele operaționale și de mediu, limitările de navigabilitate și procedurile de urgență. Aceste informații se furnizează într-un mod clar, consecvent și lipsit de ambiguități. Capacitățile

operaționale ale aeronavelor fără pilot la bord care pot fi utilizate în cadrul unor operațiuni pentru care nu este obligatoriu un certificat sau o declarație trebuie să permită posibilitatea introducerii unor limitări care să respecte normele spațiului aerian aplicabile unor astfel de operațiuni.

2. CERINȚE ESENȚIALE SUPLIMENTARE APLICABILE PROIECTĂRII, PRODUCȚIEI, ÎNTREȚINERII ȘI OPERĂRII AERONAVELOR FĂRĂ PILOT LA BORD MENȚIONATE LA ARTICOLUL 76 ALINEATELE (1) ȘI (5)

Având în vedere obiectivele stabilite la articolul 1, trebuie îndeplinite următoarele cerințe pentru a se garanta siguranța pentru persoanele de la sol și pentru alți utilizatori ai spațiului aerian în timpul operării aeronavelor fără pilot la bord, ținându-se seama de nivelul de risc al operațiunii, după caz:

2.1. Navigabilitate

2.1.1. Aeronavele fără pilot la bord trebuie să fie proiectate sau să includă caracteristici ori detalii astfel încât să se poată demonstra în mod satisfăcător siguranța persoanei care operează aeronava fără pilot la bord sau a părților terțe aflate în aer sau la sol, inclusiv siguranța bunurilor.

2.1.2. Aeronavele fără pilot la bord trebuie să asigure o integritate a produsului care să fie proporțională cu riscurile în toate condițiile de zbor anticipate.

2.1.3. Aeronavele fără pilot la bord trebuie să fie controlabile și manevrabile în siguranță, după necesități, în toate condițiile de operare anticipate, inclusiv în urma defectării unuia sau, dacă este cazul, a mai multor sisteme. Trebuie să se țină seama în mod corespunzător de considerentele legate de factorii umani, în special de cunoștințele disponibile cu privire la factorii propice exploatării în condiții de siguranță a tehnologiilor de către oameni.

2.1.4. Aeronavele fără pilot la bord și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora, precum și echipamentele pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord trebuie să funcționeze conform specificațiilor în orice condiții de operare previzibile, în cadrul limitelor de operare pentru care au fost proiectate aeronavele, dar și suficient de mult în afara acestora.

2.1.5. Aeronavele fără pilot la bord și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora, precum și echipamentele pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, luate atât separat, cât și în relație unele cu altele, trebuie proiectate astfel încât probabilitatea apariției unei defecțiuni și gravitatea efectului acesteia asupra persoanelor de la sol și a altor utilizatori ai spațiului aerian să fie diminuate pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 alineatul (2).

2.1.6. În cazul oricărui echipament pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, implicarea sa în operare trebuie să fie de așa natură încât să faciliteze operațiunile de zbor, incluzând mijloace care permit conștientizarea diferitor situații, precum și gestionarea oricărei situații previzibile și a cazurilor de urgență.

2.1.7. Organizațiile implicate în proiectarea de motoare, elice și aeronave fără pilot la bord trebuie să ia măsuri de precauție pentru a reduce la minimum pericolele cauzate de condițiile, atât din interiorul, cât și din exteriorul aeronavelor fără pilot la bord și al sistemelor acestora, care, din experiență, s-au dovedit a avea un impact asupra siguranței. Respectivă măsuri de precauție includ protecția față de interferențe prin mijloace electronice.

2.1.8. Procesele de fabricație, materialele și componentele utilizate la producția aeronavelor fără pilot la bord trebuie să aibă ca rezultat proprietăți și o performanță adecvate și reproductibile care să respecte caracteristicile proiectului.

2.2. Organizații

Organizațiile implicate în proiectarea, producția și întreținerea aeronavelor fără pilot la bord, în operațiuni, în serviciile conexe și în activitățile de pregătire îndeplinesc următoarele condiții:

(a) Organizația trebuie să dispună de toate mijloacele necesare pentru realizarea activităților din domeniul său de activitate și trebuie să asigure respectarea cerințelor esențiale și a actelor delegate menționate la articolul 78 și actelor de punere în aplicare menționate la articolul 77, aplicabile activității sale.

(b) Organizația trebuie să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor esențiale relevante, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem. Acest sistem de management trebuie să fie adaptat tipului de activitate și dimensiunii organizației.

(c) Organizația trebuie să instituie, în cadrul sistemului de management al siguranței, un sistem de raportare a evenimentelor, pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței. Acest sistem de raportare trebuie să fie adaptat tipului de activitate și dimensiunii organizației.

(d) Organizația trebuie să încheie acorduri, după caz, cu alte organizații, în scopul asigurării respectării neîntrerupte a cerințelor esențiale relevante.

2.3. Persoanele implicate în operarea unei aeronave fără pilot la bord

Orice persoană implicată în operarea unei aeronave fără pilot la bord, inclusiv pilotul de la distanță, deține cunoștințele și abilitățile prevăzute, necesare pentru a asigura siguranța operării, care sunt proporționale cu riscul asociat tipului de operațiune. Persoana respectivă demonstrează, de asemenea, că este aptă din punct de vedere medical, dacă acest lucru este necesar pentru a diminua riscurile presupuse de operațiunea în cauză.

2.4. Operațiuni

2.4.1. Operatorul unei aeronave fără pilot la bord este responsabil cu operarea și trebuie să ia orice măsuri necesare pentru a asigura siguranța operării.

2.4.2. Un zbor trebuie efectuat în conformitate cu actele cu putere de lege, normele și procedurile aplicabile, pertinente pentru îndeplinirea atribuțiilor, prevăzute pentru zona, spațiul aerian, aerodromurile sau locurile a căror folosire este prevăzută și, dacă este cazul, pentru sistemele ATM/ANS conexe.

- 2.4.3.Operațiunile cu aeronave fără pilot la bord trebuie să asigure siguranța părților terțe aflate la sol și a altor utilizatori ai spațiului aerian și trebuie să reducă la minimum riscurile cauzate de condițiile externe și interne adverse, inclusiv de condițiile de mediu, prin menținerea distanței de eșalonare corespunzătoare în toate fazele zborului.
- 2.4.4.Aeronavele fără pilot la bord nu trebuie operate decât dacă se află în stare de navigabilitate și dacă echipamentele și celelalte componente și servicii necesare pentru operațiunea avută în vedere sunt disponibile și în stare de funcționare.
- 2.4.5.Aeronavele fără pilot la bord și operațiunile cu aeronave fără pilot la bord trebuie să respecte drepturile relevante garantate în temeiul dreptului Republicii Moldova.
- 2.4.6.Operatorul unei aeronave fără pilot la bord trebuie să se asigure că aeronava dispune de echipamentele de navigație, de comunicații, de supraveghere, de detectare și evitare, precum și de orice alt echipament considerat necesar pentru siguranța zborului avut în vedere, ținându-se seama de natura operațiunii, de reglementările de trafic aerian și de regulile aerului aplicabile în orice fază a zborului.

2.5. Cerințe esențiale referitoare la compatibilitatea electromagnetică și la spectrul de frecvențe radio pentru aeronavele fără pilot la bord și pentru motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora a căror proiectare este certificată în conformitate cu articolul 76 alineatul (1) și care sunt destinate operării exclusiv pe frecvențe alocate prin reglementările radio ale Uniunii Internaționale a Telecomunicațiilor pentru utilizarea aeronautică protejată

- 2.5.1.Respectivele aeronave fără pilot la bord, precum și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora se proiectează și se produc astfel încât, ținând seama de stadiul actual al tehnologiei, să se garanteze că:
- (a) perturbațiile electromagnetice pe care le generează nu depășesc nivelul peste care echipamentele radio și de telecomunicații sau alte echipamente nu pot funcționa conform modului preconizat; și
 - (b) au un nivel de imunitate la perturbațiile electromagnetice care le permite să funcționeze fără degradarea inacceptabilă a utilizării preconizate.
- 2.5.2.Respectivele aeronave fără pilot la bord, precum și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora se proiectează și se produc astfel încât, ținând seama de stadiul actual al tehnologiei, să se garanteze că utilizează în mod eficace spectrul de frecvențe radio și că sprijină utilizarea eficientă a acestuia pentru a evita interferențele dăunătoare.

3. CERINȚELE ESENȚIALE DE MEDIU APLICABILE AERONAVELOR FĂRĂ PILOT LA BORD

Aeronavele fără pilot la bord respectă cerințele privind performanțele de mediu stabilite în anexa nr. 3.

4. CERINȚE ESENȚIALE PENTRU ÎNMATRICULAREA AERONAVELOR FĂRĂ PILOT LA BORD ȘI A OPERATORILOR ACESTORA ȘI PENTRU MARCAREA AERONAVELOR FĂRĂ PILOT LA BORD

- 4.1. Fără a aduce atingere obligațiilor ce revin Republicii Moldova în temeiul Convenției de la Chicago, aeronavele fără pilot la bord a căror proiectare face obiectul certificării în temeiul articolului 76 alineatul (1) se înmatriculează în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 77.
- 4.2. Operatorii aeronavelor fără pilot la bord se înmatriculează în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 77, în cazul în care aceștia operează oricare dintre următoarele:
- (a) o aeronavă fără pilot la bord care, în caz de impact, poate transfera unei persoane o energie cinetică mai mare de 80 jouli;
 - (b) o aeronavă fără pilot la bord a cărei operare prezintă riscuri pentru viața privată, pentru protecția datelor cu caracter personal, pentru securitate sau pentru mediul înconjurător;
 - (c) o aeronavă fără pilot la bord a cărei proiectare face obiectul certificării în temeiul articolului 55 alineatul (1).
- 4.3. În cazul în care se aplică o cerință de înmatriculare în temeiul punctului 4.1 sau 4.2, aeronava fără pilot la bord respectivă se identifică și marchează individual, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 77.