

# Codul aerian al Republicii Moldova

Prezentul cod transpune Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 79 din 19 martie 2008.

## Capitolul I. Prevederi generale

### Articolul 1. Domeniul de aplicare

(1) Prevederile prezentului cod se aplică activităților aeronautice civile, inclusiv activităților aeronautice civile conexe, precum și persoanelor fizice și juridice care desfășoară aceste activități în spațiul aerian și pe teritoriul Republicii Moldova, după cum urmează:

- a) proiectării, fabricării, întreținerii și exploatării produselor, a pieselor și a dispozitivelor aeronautice, precum și personalului și organizațiilor implicate în proiectarea, fabricarea și întreținerea respectivelor produse, piese și dispozitive;
- b) personalului și organizațiilor implicate în operarea aeronavelor;
- c) proiectării, întreținerii și exploatării aerodromurilor/aeroporturilor/ heliporturilor, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități, și protejării împrejurimilor aerodromurilor fără a aduce atingere legislației din domeniul mediului și al amenajării teritoriului;
- d) proiectării, fabricării și întreținerii echipamentelor de aerodrom/aeroport/ heliport, precum și personalului și organizațiilor implicate;
- e) proiectării, fabricării și întreținerii sistemelor și a componentelor pentru managementul traficului aerian (ATM) și serviciile de navigație aeriană (ANS), precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități;
- f) managementului traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități;
- g) serviciilor de deservire la sol (handling) necesare pentru sosirea și plecarea aeronavelor pe/de pe aerodrom/aeroport/heliport, deservirii transporturilor aeriene, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități;

h) serviciilor prestate în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități;

i) pregătirii și examinării medicale a personalului aeronautic, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități;

j) activităților care nu intră în categoria activităților aeronautice civile, inclusiv 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.

(2) Prezentul cod se aplică aeronavelor, inclusiv produselor, pieselor și echipamentelor instalate pe acestea, care sînt:

a) proiectate sau fabricate de o organizație pentru care autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile asigură controlul siguranței;

b) înmatriculate în Republica Moldova, în afară de situația în care activitatea reglementată de supraveghere a siguranței a fost delegată unei țări terțe, și nu sînt operate de către un operator din Republica Moldova;

c) înmatriculate într-o țară terță și operate de un operator pentru care supravegherea operațiunilor este asigurată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

d) înmatriculate într-o țară terță sau înmatriculate în Republica Moldova, în cazul în care activitatea reglementată de supraveghere a siguranței a fost delegată unei țări terțe, și operate de către un operator dintr-o țară terță spre, în interiorul sau în afara Republicii Moldova;

e) închiriate în condițiile stabilite de reglementările aeronautice civile aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile.

(3) Prezentul cod nu aduce atingere drepturilor unor țări terțe, astfel cum sînt specificate în tratatele internaționale, în special în Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, ratificată prin Hotărîrea Parlamentului nr. 97/1994 (în continuare – Convenția de la Chicago).

(4) Prezentul cod nu se aplică:

a) produselor, pieselor, dispozitivelor, personalului și organizațiilor, în cazul îndeplinirii unor activități sau servicii militare, vamale, polițienești ori altor activități sau servicii similare;

b) aerodromurilor sau părților componente ale acestora, precum și echipamentelor, personalului și organizațiilor, în cazul în care sînt controlate și operate de forțele sistemului național de apărare;

c) managementului traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, inclusiv sistemelor și componentelor, personalului și organizațiilor, în cazul în care sînt furnizate sau puse la dispoziție de către forțele sistemului național de apărare.

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

## **Articolul 2. Obiective**

(1) Obiectivul prezentului cod este stabilirea și menținerea unui nivel ridicat de siguranță a aviației civile în Republica Moldova.

(2) În domeniile vizate de prezentul cod se au în vedere și următoarele obiective:

a) asigurarea unui nivel ridicat de protecție a mediului;

b) facilitarea liberei circulații a mărfurilor, a persoanelor și a serviciilor, precum și asigurarea accesului liber la piața serviciilor în domeniul aviației civile;

c) îndeplinirea obligațiilor care decurg din Convenția de la Chicago, din alte tratate internaționale în domeniu la care Republica Moldova este parte, prin asigurarea unei bune reprezentări a acestor dispoziții în prezentul cod și în normele sale de aplicare;

d) stabilirea unei cooperări corespunzătoare cu țări terțe și organizații internaționale.

(3) Mijloacele pentru realizarea obiectivelor menționate la alin. (1) și (2) sînt următoarele:

a) elaborarea, adoptarea și aplicarea tuturor actelor necesare;

b) recunoașterea, fără cerințe suplimentare, a certificatelor, a licențelor, a aprobărilor sau a altor documente emise pentru produse, personal sau organizații de către Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (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;

c) asigurarea independenței funcționale a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

## **Articolul 3. Suveranitatea asupra spațiului aerian**

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

#### **Articolul 4. Spațiul aerian național**

(1) Spațiul aerian național reprezintă coloana de aer situată deasupra teritoriului de suveranitate al Republicii Moldova, pînă 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, precum și terenurile destinate decolărilor și aterizărilor, indiferent de apartenență și de natura activității de zbor;
- 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, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, împreună cu organul central de specialitate în domeniul apărării, organizează spațiul aerian național și stabilește principiile și regulile de folosire a acestuia pentru activitățile aeronautice civile sau militare, după caz.

(6) Cerințele și procedura de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național se aprobă de Guvern.

(7) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sau organul central de specialitate în domeniul 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.

(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 autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(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.

## **Articolul 5. Noțiuni**

În sensul prezentului cod, se definesc următoarele noțiuni:

accident – eveniment legat de utilizarea unei aeronave care se produce 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 părăsesc aeronava 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 sînt provocate de cauze naturale, de sine însăși sau de altă persoană ori a cazurilor în care leziunile sînt 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, frîne, carenaj, mici urme de lovituri sau perforări în învelișul aeronavei;

c) aeronava a dispărut sau este inaccesibilă;

activități aeronautice civile – totalitate a activităților legate de proiectarea, construcția, atestarea, reparația, întreținerea și operarea aeronavelor civile, a aerodromurilor și a altor obiective de infrastructură aeronautică civilă, legate de serviciile de navigație aeriană, de pregătirea personalului aeronautic civil, precum și a activităților aeronautice civile conexe;

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

aerodrom – orice suprafață delimitată (inclusiv orice clădiri, instalații și echipamente) pe pământ sau pe apă ori aflată pe o structură fixă, structură fixă off-shore sau structură plutitoare, destinată a fi utilizată fie integral, fie parțial în scopul aterizării, decolării și mișcării pe suprafață a aeronavelor;

aeronavă – orice aparat care se poate menține în atmosferă ca urmare a reacțiilor aerodinamice, altele decît reacțiile aerului cu suprafața terestră;

aeronavă de stat – aeronavă folosită pentru servicii militare, vamale sau de poliție;

aeronavă fără pilot – aeronavă ghidată fie de către un pilot automat de la bordul ei, fie prin telecomandă de la un centru de control de la sol sau dintr-o altă aeronavă pilotată de echipaj uman;

aeroport – ansamblu constituit din aerodrom, aerogară și alte instalații destinate primirii și expedierii aeronavelor, deservirii transporturilor aeriene;

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 veterinarie, precum și orice alte proceduri similare;

agent aeronautic – orice persoană fizică sau juridică certificată să desfășoare activități în domeniul aviației civile, cu excepția personalului aeronautic;

autoritate administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile – Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova;

autorizație de operator aerian – document care atestă autorizarea unui operator aerian de a efectua operațiuni comerciale specializate (lucru aerian);

bloc de spațiu aerian – spațiu aerian de dimensiuni stabilite în spațiu și timp, în care sînt 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 sînt 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;

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 în vigoare, numărul de persoane afectate dintr-o anumită zonă sau numărul de locuințe expuse la anumite valori ale indicatorului de zgomot;

cerințe tehnice – act tehnico-normativ care conține prevederi, cerințe sau standarde specifice unui domeniu sau unui element distinct al acestuia, aprobat de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

certificare – orice formă de recunoaștere a faptului că un produs, o piesă sau un echipament, o organizație sau o persoană este conformă cu cerințele aplicabile, inclusiv cu dispozițiile prezentului cod și normele sale de aplicare, precum și eliberarea unui certificat corespunzător care atestă această conformitate;

certificat – orice aprobare, acceptare, autorizație, permisiune, calificare, atestat sau alt document eliberat ca rezultat al certificării;

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 în vigoare;

certificat de operator aerian – document care atestă autorizarea unui operator aerian de a efectua operațiuni de transport aerian comercial;

control – totalitatea acțiunilor de verificare a îndeplinirii de către agentul aeronautic a prevederilor actelor normative în vigoare, realizate de către reprezentanți împuterniciți ai autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin vizitarea agentului aeronautic sau prin invitarea reprezentanților acestuia la autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

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;

directivă de navigabilitate – cerință scrisă, obligatorie, emisă sau validată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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 autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile pentru agenții aeronautici 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 autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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;

echipamente de aerodrom – orice echipamente, aparate, dispozitive auxiliare, programe software sau accesorii care se utilizează sau sînt destinate utilizării astfel încît să contribuie la operarea unei aeronave pe un aerodrom;



expertiză – examinare și analiză a documentelor, efectuate de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile pentru stabilirea corespunderii condițiilor aplicabile de formă și conținut;

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 exploatării acesteia;

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 autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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;

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 – funcțiile din domeniul managementului traficului aerian, serviciile de navigație aeriană, astfel cum sînt definite în actele normative, și serviciile care constau în generarea, prelucrarea, formatarea și furnizarea de date către traficul aerian general în scopul navigației aeriene critice pentru siguranță;

masă maximă la decolare (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 autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, care ajută ilustrarea semnificației unei cerințe sau specificații și care sînt 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 autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, care au scopul de a ilustra esența conformării cu prevederile legale sau normative, reglementările aeronautice civile, specificațiile de certificare. Odată implementate de agenții aeronautici, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile conferă prezumția de conformitate;

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

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

organ central de specialitate în domeniul aviației civile – Ministerul Economiei și Infrastructurii al Republicii Moldova;

personal aeronautic – personal aeronautic navigant și nenavigant;

piese și echipamente – orice instrumente, echipamente, mecanisme, piese, aparate, dispozitive auxiliare, programe software sau accesorii, inclusiv echipamente de comunicații, care se utilizează sau sînt 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;

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, destinată staționării aeronavelor pentru îmbarcarea/debarcarea pasagerilor, încărcarea/descărcarea poștei și a mărfurilor, pentru alimentarea cu combustibil, parcare sau întreținere;

prescripție inspectorială aeronautică – dispoziție cu caracter individual, emisă de către inspectorul aeronautic în urma efectuării inspecției aeronautice, în care sînt stabilite încălcările cerințelor și ale standardelor în vigoare 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;

reglementări aeronautice civile – act tehnico-normativ, aprobat de către organul central de specialitate în domeniul aviației civile 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;

servicii de deservire la sol (handling) – servicii necesare pentru aterizarea și decolarea aeronavelor pe/de pe aerodrom/aeroport/heliport și/sau pentru deservirea transporturilor aeriene;

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 aerian – orice serviciu aerian, regulat și neregulat, realizat cu ajutorul aeronavei în scopul transportului public de pasageri, poștă sau mărfuri;

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 naționale și/sau internaționale în interesul siguranței zborului;

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;

specificații de certificare – standarde tehnice aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile în scopul implementării prezentului cod și documentelor tehnice subordonate și utilizate de către agentul aeronautic în procesul de certificare;

supraveghere continuă – totalitate a acțiunilor întreprinse de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile după acordarea certificatului, ce constau în analiza continuă și sistematică a informațiilor obținute în cadrul expertizelor, controalelor sau inspecțiilor aeronautice, pentru a verifica, pe perioada valabilității certificatului, dacă condițiile în baza cărora a fost acordat certificatul, continuă să fie îndeplinite de către agentul aeronautic, precum și pentru a lua măsurile de siguranță necesare;

teren pentru decolarea/aterizarea aeronavelor ușoare și a aparatelor de zbor ultraușoare – orice suprafață terestră (acvatică) sau a unei construcții aleasă de către operator, sub responsabilitatea sa, pentru decolare și/sau aterizare, după regulile de zbor la vedere și în conformitate cu caracteristicile de zbor și tehnice, a aeronavelor prevăzute în anexa nr. 2 și a aeronavelor cu o masă maximă la decolare mai mică sau egală cu 2000 de kg care nu sînt clasificate drept aeronave cu motorizări complexe;

trafic aerian – toate aeronavele aflate în zbor și aeronavele care se deplasează pe suprafața de manevră a unui aerodrom;

trafic aerian general – toate deplasările aeronavelor civile, precum și ale aeronavelor de stat, care se efectuează în conformitate cu procedurile Organizației Aviației Civile Internaționale;

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

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.

## **Capitolul II. Administrarea publică în domeniul aviației civile**

### **Articolul 6. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale organului central de specialitate în domeniul aviației civile**

(1) Misiunea organului central de specialitate în domeniul aviației civile constă în elaborarea și promovarea politicii de stat în domeniul aviației civile.

(2) Funcțiile de bază ale organului central de specialitate în domeniul aviației civile sînt 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, organul central de specialitate în domeniul aviației civile 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) prezintă Guvernului pentru aprobare, la propunerea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, politica de siguranță și Programul național de siguranță a zborurilor, emite reglementări specifice privind raportarea și investigarea tehnică a evenimentelor de aviație civilă, precum și privind desfășurarea activităților de căutare și salvare a aeronavelor civile în cazul accidentelor și incidentelor aeronautice produse pe teritoriul Republicii Moldova;

c) elaborează și prezintă Guvernului pentru aprobare proiecte de acte normative privind facilitarea transporturilor aeriene, protecția consumatorilor, protecția mediului și accesul la piața serviciilor în domeniul aeronautic, precum și emite acte normative de punere în aplicare a acestora;

d) înaintează spre aprobare Guvernului proiectele tratatelor internaționale în domeniul aviației civile, conform Legii nr.595/1999 privind tratatele internaționale ale Republicii

Moldova;

e) reprezintă Republica Moldova în relațiile cu organismele internaționale ale aviației civile și cu autoritățile similare din alte state pe sarcinile ce țin de elaborarea și promovarea politicii în domeniul aviației civile și/sau în domeniul desfășurării operațiunilor de căutare și salvare și de investigație tehnică în cazul accidentelor și incidentelor din aviația civilă;

f) adoptă măsurile necesare pentru asigurarea desfășurării operațiunilor de căutare și salvare și de investigație tehnică în cazul accidentelor și incidentelor din aviația civilă produse pe teritoriul Republicii Moldova, precum și participă la investigația accidentelor și incidentelor din aviația civilă produse pe teritoriul altor state în care sînt implicate aeronavele civile înmatriculate în Republica Moldova;

g) prezintă Guvernului pentru aprobare metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană și cuantumul acestor tarife;

h) adoptă măsurile necesare privind protecția consumatorilor în domeniul aviației civile;

i) prezintă Guvernului pentru aprobare regulamentul de organizare și funcționare, structura și efectivul-limită ale autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(4) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile poate delega unele dintre funcțiile sau atribuțiile sale către autoritățile administrative din subordine, precum și către organismele tehnice specializate.

(5) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile dispune de subdiviziune specializată pentru realizarea competențelor stabilite de prezentul cod, dotată cu personal de calificare corespunzătoare.

## **Articolul 7. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile**

(1) Misiunea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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 și securitatea aeronautică.

(2) Funcțiile de bază ale autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sînt:

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 Organizației Aviației Civile Internaționale;

c) asigurarea aplicării cadrului normativ prin activitatea de certificare, supraveghere continuă și control în domeniu.

(3) În vederea realizării misiunii și a funcțiilor de bază, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile are următoarele atribuții principale:

1) de reglementare normativ-juridică:

a) prezintă organului central de specialitate în domeniul aviației civile pentru promovare și/sau aprobare proiecte de legi și de alte acte normative în domeniul aviației civile;

b) aprobă, în limitele competențelor, cerințe tehnice și standarde de certificare, specificații de certificare, alte acte normative cu caracter tehnic conforme cu reglementările, standardele, practicile recomandate și cu procedurile elaborate de Organizația Aviației Civile Internaționale și de alte organisme internaționale de aviație civilă la care Republica Moldova este parte;

c) emite, în limitele competențelor, directive de siguranță aeronautică, directive operaționale și directive de navigabilitate;

d) 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;

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 permisiuni de zbor 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:

a) ține Registrul aerian al Republicii Moldova;

b) ține Registrul aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor civile și al terenurilor pentru decolarea/aterizarea aeronavelor ușoare și a aparatelor de zbor ultraușoare;

4) de reprezentare și cooperare internațională:

a) reprezintă Republica Moldova în organizațiile internaționale în domeniul aviației civile, inclusiv Organizația Aviației Civile Internaționale, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației, Conferința Europeană a Aviației Civile și Eurocontrol, precum și în raport cu autoritățile similare din alte state, cu excepția domeniilor care se află în responsabilitatea organului central de specialitate în domeniul aviației civile;

b) menține relații de colaborare cu organismele internaționale specializate și cu autoritățile similare din alte state;

c) elaborează și prezintă organului central de specialitate în domeniul aviației civile pentru promovare proiectele tratatelor internaționale, precum și propuneri de aderare a Republicii Moldova la tratatele internaționale în domeniul aviației civile;

d) încheie acorduri de colaborare, schimb de experiență și informație de specialitate cu organismele internaționale specializate și autoritățile similare din alte state, în condițiile Legii nr.595/1999 privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova;

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;

5) de certificare, 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) 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;
- e) verifică, eliberează, validează, suspendă și revocă certificatele de navigabilitate;
- f) 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;
- g) acordă, prelungește valabilitatea, validează, acceptă, modifică, suspendă și revocă certificatele personalului aeronautic;
- h) certifică și supraveghează exploatarea aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor și alte servicii de deservire la sol;
- i) eliberează, validează, acceptă, recunoaște, suspendă și revocă documentele de certificare a produselor, a dispozitivelor și a mijloacelor tehnice utilizate în aviația civilă;
- j) autorizează și supraveghează transportul bunurilor periculoase la bordul aeronavelor;
- k) asigură managementul frecvențelor de telecomunicații alocate aviației civile, autorizează instalarea și exploatarea radioemițătoarelor în benzile de frecvențe acordate aviației civile, supraveghează utilizarea acestora și ține baza de date națională pentru radioemițătoarele din domeniul aviației civile;
- l) autorizează instalarea echipamentului de radiocomunicații la bordul aeronavelor civile înmatriculate în Republica Moldova și supraveghează utilizarea acestuia;
- m) supraveghează respectarea reglementărilor speciale de simplificare a formalităților legate de transporturile aeriene internaționale;
- n) supraveghează exploatarea aeronavelor civile;
- o) supraveghează asigurarea metrologică în aviația civilă;
- p) supraveghează respectarea cerințelor în domeniul securității aeronautice de către agenții economici care desfășoară activitate de întreprinzător în zona de securitate cu

acces limitat a aeroporturilor;

q) constată și examinează contravențiile în domeniul aviației civile, precum și aplică sancțiuni contravenționale în conformitate cu prevederile Codului contravențional;

6) de exercitare a altor activități în domeniul aviației civile:

a) asigură realizarea activităților de informare aeronautică;

b) aprobă programele de instruire a personalului aeronautic;

c) asigură colectarea de la persoanele fizice și juridice care efectuează activități în domeniul aviației civile a datelor statistice, 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 și propune pentru aprobare organului central de specialitate în domeniul aviației civile mărimile acestor tarife;

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;

h) prezintă organului central de specialitate în domeniul aviației civile pentru aprobare structura și condițiile de retribuire a muncii personalului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile în conformitate cu cerințele și practica internațională în domeniu;

i) prezintă Guvernului pentru aprobare regulamentul de organizare și funcționare a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, precum și efectivul-limită, în conformitate cu cerințele și practica internațională în domeniu.

(4) În cazul în care nu dispune de capacități necesare pentru certificări specifice, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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.

## **Articolul 8. Organizarea activității autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile**

(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile este o autoritate publică autonomă de certificare, supraveghere și control în domeniul aviației civile, care are statut de persoană juridică de drept public, subordonată organului central de specialitate în domeniul aviației civile, cu buget autonom. Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile își desfășoară activitatea pe baza principiului autogestiuunii și cel al autonomiei financiare.

(2) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile își exercită funcțiile și atribuțiile în baza unui regulament aprobat de Guvern.

(3) Directorul și directorii adjuncți ai autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sînt numiți în funcție publică și eliberați sau destituiți din funcție publică, în condițiile legii, de către ministru.

(4) În cadrul autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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) Nu poate candida la funcția de director sau director adjunct al autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile persoana care are antecedente penale nestinse pentru infracțiuni grave săvîrșite cu intenție, pentru infracțiuni deosebit de grave sau excepțional de grave.

(6) Bugetul autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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.

(7) 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 autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și se utilizează la finanțarea activității acesteia.

(8) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prezintă Guvernului, prin intermediul organului central de specialitate în

domeniul aviației civile, pentru aprobare bugetul anual, în limitele necesităților de asigurare a unei activități conforme și a independenței financiare a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile. În cazul în care bugetul anual al autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile nu este aprobat pînă la începutul anului financiar, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile își va limita cheltuielile lunare la 1/12 din cheltuielile stabilite pentru anul precedent. Anual, pînă la data de 1 mai, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile transmite Guvernului raportul financiar. Executarea anuală a bugetului se verifică printr-un audit independent, al cărui raport este transmis Guvernului spre informare pînă la data de 1 iunie. Evidența contabilă se efectuează în conformitate cu cerințele standardelor naționale de contabilitate.

(9) Cuantumul plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a serviciilor de navigație aeriană este stabilit de Guvern în mărime de pînă la 1 euro/tonă MTOM la fiecare decolare/aterizare. Cuantumul plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a aerodromurilor este stabilit de Guvern în mărime de: pînă la 0,5 euro/pasager la plecare și la sosire – pentru aerodromurile cu cifra de cod 2; pînă la 2 euro/pasager la plecare și la sosire – pentru aerodromurile cu cifra de cod 3 și 4. Cuantumul plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a operatorilor aeriени care activează în afara teritoriului Republicii Moldova este stabilit de Guvern în mărime de pînă la 1 euro/ tonă MTOM la fiecare decolare.

(10) Plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare se transferă în bugetul de stat lunar, pînă la data de 25 a lunii imediat următoare, de către agenții economici certificați, conform modului stabilit de Ministerul Finanțelor.

(11) Un transfer incomplet sau întîrziat 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, pînă la achitarea datoriei, a certificatului emis de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(12) Excepție de la prevederile prezentului articol constituie mijloacele financiare încasate de la solicitant de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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. Aceste încasări și cheltuieli sînt reflectate separat în executarea bugetului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, nefiind calificate ca excedent de venituri și cheltuieli.

(13) Patrimoniul și mijloacele financiare obținute de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile din plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare sînt scutite de impozite și taxe.

### **Capitolul III. Activitatea de supraveghere a siguranței zborurilor**

#### **Articolul 9. Dispoziții generale privind supravegherea continuă**

(1) În scopul realizării siguranței zborului, sînt supuși certificării și supravegherii continue următoarele categorii de agenți aeronautici:

- a) operatorii aerieni, corespunzător cu operațiunile aeriene civile pe care le desfășoară;
- b) agenții aeronautici care au ca obiect de activitate proiectarea, fabricarea și întreținerea aeronavelor, a motoarelor, a elicelor, a pieselor și a echipamentelor asociate, precum și cei care au ca obiect de activitate procesele specializate, inclusiv încercările de tip, testările specializate și distribuirea produselor aeronautice;
- c) agenții aeronautici care desfășoară activități de proiectare, construcții, montaj, reparații pentru elemente de infrastructură și echipamente care concură direct la siguranța zborului;
- d) agenții aeronautici care au ca obiect de activitate furnizarea serviciilor de navigație aeriană, precum și activitățile aeroportuare;
- e) agenții aeronautici care se ocupă cu pregătirea personalului aeronautic civil;
- f) alte categorii de agenți aeronautici, potrivit reglementărilor specifice aplicabile.

(2) Prin eliberarea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a unui certificat se atestă conformitatea solicitantului cu cerințele și condițiile stabilite, specificîndu-se privilegiile acordate acestuia. Certificatul rămîne valabil atît timp cît agentul aeronautic demonstrează în cadrul supravegherii continue că îndeplinește cerințele și condițiile care au stat la baza certificării.

(3) În vederea realizării prevederilor alin. (2), autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile verifică:

- a) conformitatea cu cerințele aplicabile a produselor, a pieselor, a echipamentelor, a persoanelor sau a organizațiilor care fac obiectul certificării, înainte de a elibera un certificat;

b) menținerea conformității cu cerințele aplicabile a produselor, a pieselor, a echipamentelor, a persoanelor sau a organizațiilor pe care le-a certificat;

c) aplicarea acțiunilor corective pe care le-a aprobat ca urmare a analizei informației relevante pe care a primit-o referitoare la o problemă de siguranță 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.

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

(5) Persoanele fizice și juridice care desfășoară activități în domeniul aviației civile pe teritoriul sau în afara teritoriului Republicii Moldova în baza certificatelor emise de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sînt obligate să prezinte acesteia informațiile și documentele care confirmă respectarea continuă a condițiilor de certificare în exercitarea activității și să asigure accesul persoanelor împuternicite de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile la informațiile, documentele, produsele, piesele și la echipamentele care fac parte din condițiile de certificare, în locurile și zonele aflate sub controlul sau jurisdicția lor.

(6) Condițiile tehnice pentru emiterea, validarea, menținerea, modificarea, suspendarea sau revocarea certificatelor și efectuarea supravegherii continue se stabilesc prin reglementări aeronautice civile.

(7) Certificatelor prevăzute de prezentul cod nu li se aplică procedura aprobării tacite.

## **Articolul 10. Activitatea de supraveghere continuă**

(1) La supravegherea continuă se iau în considerare rezultatele activităților de supraveghere anterioare și prioritățile în materie de siguranță.

(2) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile colectează și prelucrează orice informație considerată utilă în procesul de supraveghere continuă.

## **Articolul 11. Programul de supraveghere continuă**

(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile instituie și menține un program de supraveghere continuă care să cuprindă toate activitățile supuse certificării de către aceasta.

(2) Pentru agenții aeronautici certificați de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, programul de supraveghere continuă este elaborat ținând cont de natura specifică a agentului aeronautic, de complexitatea activităților sale, de rezultatele activităților anterioare de certificare și/sau de supraveghere și se bazează pe evaluarea riscurilor asociate.

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

a) întâlniri stabilite între conducătorii responsabili ai agentului aeronautic și autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, 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.

(4) Pentru agenții aeronautici certificați de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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) pînă la 24 de luni, dacă autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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 art. 12 alin. (1) pct. 1);

d) toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

2) pînă la 36 de luni, dacă, pe lângă condițiile menționate la pct. 1), agentul aeronautic a instituit, iar autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a aprobat un sistem eficace de raportare continuă către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației

civile cu privire la performanța în materie de siguranță și la conformitatea cu reglementările a agentului aeronautic.

(5) Pentru realizarea atribuțiilor de supraveghere economică, fiecare agent aeronautic prezintă autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile trimestrial, pînă la data de 30 a lunii următoare, 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 aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile la propunerea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

## **Articolul 12. Neconformități cu cerințele aplicabile**

(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile dispune de un sistem de analiză a neconformităților sub raportul semnificației lor în materie de siguranță, clasificate după cum urmează:

1) se consideră neconformitate de nivelul 1 orice neconformitate semnificativă cu cerințele aplicabile din prezentul cod și din normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele agentului aeronautic sau cu condițiile certificării, care reduce nivelul de siguranță sau reprezintă un risc major pentru siguranța zborului. Neconformitățile de nivelul 1 includ, 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) cazurile în care agentul aeronautic a prezentat acte confirmative false în scopul obținerii și/sau menținerii valabilității certificatului de agent aeronautic;

c) dovada unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a certificatului de agent aeronautic;

d) prestația nesatisfăcătoare a conducătorilor responsabili ai agentului aeronautic, în conformitate cu cerințele stabilite de actele normative în vigoare;

e) efectuarea unor schimbări care necesită aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea respectivă din partea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

2) se consideră neconformitate de nivelul 2 orice neconformitate cu cerințele aplicabile din prezentul cod și din normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele agentului aeronautic sau cu condițiile certificării, care ar putea reduce nivelul de siguranță sau ar putea periclita siguranța zborului.



(2) Clasificarea neconformităților constatate în cadrul inspecțiilor la platformă a aeronavelor exploatate de operatorii aerieni din alte state este stabilită de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(3) Dacă, în cursul supravegherii continue sau prin orice alte mijloace, se constată o neconformitate, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile comunică respectiva neconformitate în scris agentului aeronautic și solicită acțiuni corective pentru soluționarea acesteia. În cazul aeronavelor străine, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile informează statul în care este înmatriculată aeronava, în cazurile prevăzute de actele normative.

(4) În cazul constatării unei neconformități de nivelul 1, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ia măsuri imediate și adecvate pentru a interzice sau pentru a limita activitatea și, dacă este cazul, în funcție de amploarea neconformității, revocă certificatul sau ia măsuri în vederea suspendării totale sau parțiale a certificatului pînă cînd agentul aeronautic va întreprinde acțiunile corective corespunzătoare.

(5) În cazul constatării unei neconformități de nivelul 2, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile:

a) acordă agentului aeronautic un termen pentru prezentarea unui plan de acțiuni corective corespunzătoare naturii neconformității, al căror termen de implementare nu poate depăși 3 luni și care începe să curgă din momentul aprobării 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, aprobat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile; și

b) evaluează acțiunile corective și planul de implementare propus de agentul aeronautic și, dacă constată că acestea sînt suficiente pentru a soluționa neconformitatea, le acceptă.

(6) În cazul în care agentul aeronautic nu depune un plan de acțiuni corective acceptabil sau nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, neconformitatea de nivelul 2 devine neconformitate de nivelul 1 și se iau măsurile prevăzute la alin. (4).

(7) Dacă, în cursul supravegherii continue sau prin alte mijloace, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține un certificat eliberat în conformitate cu prezentul cod și cu

normele sale de aplicare, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile acționează în modul următor:

1) semnalează neconformitatea, o înregistrează, o comunică în scris titularului certificatului și efectuează o investigație;

2) în cazul în care neconformitatea este confirmată:

a) suspendă total sau parțial ori revocă certificatul, dacă s-a identificat o problemă de siguranță; și

b) ia orice alte măsuri necesare pentru a preveni menținerea neconformității;

3) informează persoana sau organizația care a eliberat certificatul, inclusiv cel medical, dacă este cazul.

(8) 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 eliberat în conformitate cu prezentul cod și cu normele sale de aplicare, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ia toate măsurile executorii necesare pentru a preveni menținerea neconformității.

(9) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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 13. Inspectorii aeronautici**

(1) Inspectorii aeronautici sînt independenți în exercitarea activității de inspecție (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 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, pe durata zborului;

b) să aplice măsuri prevăzute de prezentul cod, de alte acte normative, precum și de reglementările aeronautice civile, menite să asigure un nivel corespunzător de siguranță, inclusiv în cazul în care există un pericol iminent pentru siguranța zborului care nu poate fi înlăturat imediat;

c) să suspende neîntârziat operațiunea specifică a agentului/personalului aeronautic inspectat, care prezintă pericol pentru siguranța aeronautică, pînă la remedierea deficiențelor constatate;

d) să oprească operarea aeronavei în cazul în care sînt depistate încălcări care pot pune în pericol viața sau sănătatea oamenilor ori pot conduce la pagube materiale.

(3) Prescripțiile inspectoriale aeronautice sînt 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 de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(4) În situația în care agentul aeronautic, obiectele, facilitățile pasibile inspectării sau certificării de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile se află pe teritoriul unui aerodrom/aeroport/heliport certificat, operatorul de aerodrom este obligat să asigure accesul inspectorilor spre acestea fără formalități suplimentare.

(5) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile solicită de la agenții aeronautici, pentru menținerea calificării inspectorilor săi, admiterea acestora la îndeplinirea atribuțiilor funcționale determinate de certificatul personalului aeronautic pe care îl deține inspectorul, fără remunerare din partea agenților aeronautici.

(6) Inspectorii aeronautici contractați ad-hoc de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile nu pot efectua inspecții aeronautice în privința agenților aeronautici cu care se află în raporturi de muncă, altele decît cele prevăzute la alin. (5).

#### **Articolul 14. Suspendarea certificatelor**

(1) Suspendarea certificatului are ca efect suspendarea (sistarea) unor genuri de activitate, a unor lucrări concrete, a altor acțiuni necesare activității aeronautice civile.

(2) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile suspendă certificatul dacă, în urma investigației, a controlului, a inspecției de supraveghere privind activitatea deținătorului de certificat, constată că:

- a) nu sînt respectate prevederile cadrului normativ în vigoare, iar personalul/agentul aeronautic nu înlătură neconformitățile atestate, conform art. 12;
- b) nu sînt respectate cerințele în baza cărora a fost acordat certificatul;
- c) nu sînt înlăturate deficiențele depistate în cadrul inspecțiilor și al supravegherii continue;
- d) nu sînt achitate plățile de supraveghere cel puțin 2 luni consecutive.

(3) Pe lângă cazurile prevăzute la alin. (2), certificatul poate fi suspendat la solicitarea deținătorului acestuia.

(4) Decizia și motivele suspendării în cazurile stabilite la alin. (2) se comunică în scris deținătorului de certificat, urmînd ca, în termen de 3 zile lucrătoare de la comunicare, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile să se adreseze în instanța de judecată. În caz de nerespectare a termenului stabilit, suspendarea se anulează. Decizia autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile privind suspendarea certificatului în domeniul aviației civile se aplică pînă la rămînerea definitivă și irevocabilă a hotărîrii judecătorești.

(5) Termenul maxim de suspendare a certificatului este de 6 luni.

(6) Decizia privind suspendarea certificatului, în cazurile prevăzute la alin. (2), își încetează acțiunea după constatarea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a lichidării încălcării pentru care a fost aplicată suspendarea sau, în cazul prevăzut la alin. (3), după expirarea termenului de suspendare.

## **Articolul 15. Revocarea certificatelor**

(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile revocă certificatul în cazul în care:

- a) se depistează date neautentice în documentele care i-au fost prezentate;
- b) deținătorul certificatului 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;
- d) nu sînt achitate plățile de supraveghere mai mult de 6 luni;

e) nu sînt înlăturate, în termenul stabilit, care nu poate depăși 6 luni, circumstanțele care au dus la suspendarea certificatului;

f) se depistează efectuarea activităților la care dă dreptul certificatul în timpul suspendării acestuia.

(2) Titularul certificatului este obligat, în decurs de 5 zile lucrătoare de la data adoptării deciziei de revocare a certificatului, să depună la autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile originalul acestuia.

## **Articolul 16. Inspecțiile la platformă ale aeronavelor străine Reținerea la sol**

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

(2) 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, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile notifică pilotul comandant/comandantul sau operatorul aerian că aeronava nu are permisiunea de a începe zborul pînă la noi dispoziții și reține aeronava la sol.

(3) În cazul în care aeronava este reținută la sol, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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.

(4) Dacă neconformitatea afectează valabilitatea certificatului de navigabilitate a aeronavei, reținerea la sol este ridicată de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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.

(5) Prevederi detaliate privind inspecțiile la platformă și reținerea aeronavelor la sol se aprobă de organul central de specialitate în domeniul aviației civile prin reglementări

aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate.

### **Articolul 17. Transferul responsabilităților de supraveghere continuă**

(1) În cazul unei aeronave înmatriculate într-un alt stat și operate de un operator aerian din Republica Moldova, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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 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, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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 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 18. Exceptări și derogări**

(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate acorda, în conformitate cu prevederile cadrului normativ național și internațional, exceptări și derogări de la prevederile reglementărilor aeronautice civile sau ale standardului numai dacă acest fapt nu contravine normei legale aplicabile și numai în condițiile în care prin aceasta nu este afectată siguranța zborurilor, securitatea aeronautică sau interesul public.

(2) Acordarea exceptărilor și a derogărilor se efectuează în baza analizei riscurilor asociate. Procedura de acordare a exceptărilor și a derogărilor este aprobată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

## **Capitolul IV. Cerințe esențiale de navigabilitate**

### **Articolul 19. Înmatricularea aeronavelor**

(1) Registrul aerian al Republicii Moldova este documentul administrativ în care sînt înmatriculate aeronavele civile aflate în proprietatea sau, în baza unor clauze contractuale prevăzute de legislația civilă în vigoare, 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) posedă un certificat de tip valid, emis, acceptat sau validat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

c) posedă un certificat de navigabilitate de export valid sau alt document echivalent.

(3) Certificatul de înmatriculare emis de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile conține datele de identificare ale aeronavei civile, însemnul de naționalitate și de înmatriculare, datele de identificare ale deținătorului și/sau ale proprietarului. Inscricționarea însemnului de naționalitate și de înmatriculare pe aeronavă se efectuează în conformitate cu cerințele tehnice aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(4) Prin înmatricularea în Registrul aerian al Republicii Moldova, aeronava capătă naționalitatea Republicii Moldova.

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

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

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

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

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

a) aeronava este transferată către autoritățile militare, vamale sau de poliție ale Republicii Moldova;

b) aeronava a fost distrusă și nu poate fi restabilită;

c) aeronava este declarată dispărută;

d) aeronava este scoasă din folosință sau casată;

e) operatorul aerian (titular al certificatului de înmatriculare), cu acordul proprietarului aeronavei, a depus o cerere de radiere a aeronavei;

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

g) există o decizie de radiere, adoptată de o comisie formată în cadrul autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

h) 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.

(10) În cazul solicitării înmatriculării în Registrul aerian al Republicii Moldova a unui nou tip de aeronavă, costurile legate de instruirea personalului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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 autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(11) Prevederi detaliate referitoare la înmatriculare, radiere și administrarea Registrului aerian al Republicii Moldova se aprobă de Guvern prin acte normative, de organul central de specialitate în domeniul aviației civile prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate.

## **Articolul 20. Navigabilitatea**

(1) Aeronavele menționate la art. 1 alin. (2) lit. a), b) și c) se conformează cerințelor esențiale de navigabilitate din anexa nr. 1. Prin derogare de la prezentul alineat, aeronavele menționate la anexa nr. 2 se conformează cerințelor de navigabilitate stabilite în reglementările aeronautice civile.

(2) Conformarea aeronavelor prevăzute la art. 1 alin. (2) lit. b), precum și a produselor, a pieselor și a echipamentelor instalate pe acestea, se stabilește în conformitate cu următoarele dispoziții:

a) produsele dețin un certificat de tip sau alt document echivalent, eliberat, acceptat, recunoscut sau validat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile. Certificatul de tip și certificarea modificărilor aduse la acesta, inclusiv certificatele de tip suplimentare, se eliberează în cazul în care solicitantul demonstrează că produsul se conformează unei baze de certificare de tip,



stabilită pentru asigurarea conformării cu cerințele esențiale menționate la alin. (1), și că produsul nu prezintă trăsături sau caracteristici care să îi afecteze siguranța în operare. Certificatul de tip se referă la produs, precum și la toate piesele și echipamentele instalate pe acesta;

b) actele prevăzute la alin. (5) pot defini o cerință de certificare în domeniul pieselor și al echipamentelor. Certificatele pentru piese și echipamente se eliberează atunci când solicitantul a demonstrat că piesele și echipamentele sînt conforme cu specificațiile detaliate în materie de navigabilitate, instituite pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale menționate la alin. (1);

c) o aeronavă este operată doar dacă posedă un certificat de navigabilitate valid, eliberat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile. Certificatul se eliberează atunci când solicitantul demonstrează că aeronava este conformă cu proiectul de tip aprobat în certificatul său de tip și că documentele, inspecțiile și încercările relevante dovedesc că aeronava este în condiție de operare în siguranță. Acest certificat de navigabilitate rămîne valabil atît timp cît nu este suspendat sau revocat și atît timp cît aeronava este întreținută în conformitate cu cerințele esențiale din anexa nr.1, precum și cu prevederile actelor aprobate în temeiul alin. (5);

d) organizațiile responsabile pentru întreținerea produselor, a pieselor și a echipamentelor demonstrează că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de privilegiile de care dispun. În lipsa unor dispoziții contrare, aceste capacități și mijloace sînt recunoscute prin emiterea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a unei aprobări organizației. În aprobare se specifică privilegiile acordate organizației autorizate și domeniul de aplicare al respectivei aprobări;

e) organizațiile responsabile pentru proiectarea și fabricarea produselor, a pieselor și a echipamentelor demonstrează că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de privilegiile de care dispun. În lipsa unor dispoziții contrare, aceste capacități și mijloace sînt recunoscute prin emiterea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a unei aprobări organizației. În aprobare se specifică privilegiile acordate organizației autorizate și domeniul de aplicare al respectivei aprobări;

în plus:

f) personalul responsabil cu punerea în serviciu a unui produs, a unei piese sau a unui echipament după întreținere trebuie să dețină un certificat al personalului de întreținere, eliberat, recunoscut sau validat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

g) capacitatea organizațiilor de instruire a personalului de întreținere de a-și asuma răspunderea legată de privilegiile de care dispun în privința eliberării certificatelor menționate la lit. f) este recunoscută prin emiterea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a unei aprobări.

(3) Aeronavele menționate la art. 1 alin. (2) lit. a) și produsele, piesele și echipamentele instalate pe acestea respectă dispozițiile alin. (2) lit. a), b) și e) din prezentul articol.

(4) Prin derogare de la alin. (1) și (2):

a) se poate elibera un permis de zbor dacă se demonstrează că aeronava este în măsură să efectueze un zbor normal în condiții de siguranță deplină. Permisul de zbor se eliberează cu restricțiile corespunzătoare, în special pentru garantarea siguranței terților;

b) se poate elibera un certificat de navigabilitate restrictiv unei aeronave căreia nu i s-a eliberat un certificat de tip în conformitate cu dispozițiile alin. (2) lit. a). În acest caz, se demonstrează că aeronava se conformează specificațiilor de navigabilitate specifice, iar existența unor abateri de la cerințele esențiale prevăzute la alin. (1) nu afectează siguranța utilizării aeronavei pentru scopul vizat. Aeronavele care sînt eligibile pentru a obține astfel de certificate restrictive, precum și restricțiile privind utilizarea acestora se definesc în actele aprobate în temeiul alin. (5);

c) dacă numărul de aeronave de același tip care beneficiază de certificate de navigabilitate restrictive justifică acest lucru, se poate elibera un certificat de tip restrictiv și se poate stabili o bază de certificare de tip corespunzătoare.

(5) În vederea aplicării corespunzătoare a prevederilor prezentului articol, Guvernul aprobă acte normative, organul central de specialitate în domeniul aviației civile aprobă reglementări aeronautice civile, iar autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aprobă specificații de certificare și alte documente tehnice subordonate necesare.

(6) La aprobarea actelor menționate la alin. (5), Guvernul, organul central de specialitate în domeniul aviației civile și autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile se asigură că acestea:

a) reflectă starea actuală a tehnicii și cele mai bune practici aplicate la nivel internațional în domeniul navigabilității;

b) țin cont de experiența acumulată la nivel mondial în operarea aeronavelor, precum și de progresele tehnico-științifice;

c) permit să se ia măsuri imediate cu privire la cauzele constatate ale accidentelor și ale incidentelor grave;

d) nu impun aeronavelor menționate la art. 1 alin. (2) lit. c) cerințe care ar fi incompatibile cu obligațiile ce le revin statelor în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale.

## **Capitolul V. Protecția mediului**

### **Articolul 21. 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) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile stabilește, în comun cu organul central de specialitate în domeniul mediului, politici și reglementări specifice în domeniul protecției mediului.

(3) În scopul protecției mediului, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate restricționa operarea aeronavelor civile pe aeroporturile din Republica Moldova sau în spațiul aerian național, în conformitate cu normele și procedurile aprobate de Guvern.

(4) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile stabilește, în comun cu organul central de specialitate în domeniul mediului, acțiunile de protecție a mediului, care, în urma derulării activităților specifice, au un impact semnificativ asupra mediului.

(5) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile asigură procedura de evaluare a impactului asupra mediului al activităților planificate în domeniul aeronauticii civile și domenii conexe, în conformitate cu Legea nr. 86/2014 cu privire la evaluarea impactului asupra mediului.

(6) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile, la solicitarea operatorului aeroportului, poate aproba măsuri temporare și derogări ce permit operarea aeronavelor civile care au impact semnificativ asupra mediului.

(7) Prevederile alin. (3) 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 sînt nevoite să aterizeze din cauze tehnice, din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile sau a unor situații de forță majora;

g) aeronavelor care aterizează din dispoziția autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și/sau a organului central de specialitate în domeniul apărării.

(8) În cazul apariției necesității de a minimiza efectele nocive asupra sănătății umane și pentru menținerea calității zgomotului ambiental, 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 organul central de specialitate în domeniul aviației civile în comun cu organul central de specialitate în domeniul mediului. Pentru acoperirea costurilor suportate de operatorii aerodromurilor 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.

(9) În baza rezultatelor obținute prin cartografierea acustică, operatorii aerodromurilor elaborează hărți acustice și planuri de acțiuni de diminuare a zgomotului și întreprind măsurile necesare de planificare acustică.

(10) Hărțile acustice, precum și planurile de acțiuni de diminuare a zgomotului sînt aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile și sînt puse la dispoziția publicului, inclusiv prin intermediul tehnologiilor informaționale disponibile.

## **Capitolul VI. Personalul aeronautic**

### **Articolul 22. Personalul aeronautic**

(1) Personalul aeronautic se compune din persoane fizice cu un grad satisfăcător de sănătate, avînd o pregătire specială, confirmată printr-un certificat corespunzător, și

cuprinde personalul aeronautic navigant și personal aeronautic nenavigant.

(2) Personalul aeronautic trebuie să dețină certificate valabile eliberate de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și, după caz, certificate medicale valabile eliberate de examinatori de medicină aeronautică sau de centre de medicină aeronautică.

(3) Cerințele esențiale privind certificarea personalului aeronautic, precum și a persoanelor și a organizațiilor implicate în instruirea, testarea, verificarea și evaluarea medicală a acestuia, inclusiv a simulatoarelor de zbor, se conțin în anexa nr. 4. Cerințele pentru personalul care operează aeronavele prevăzute în anexa nr. 2 sînt aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(4) Cerințele și procedura de autorizare a personalului aeronautic se stabilesc de organul central de specialitate în domeniul aviației civile prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate.

### **Articolul 23. Personalul aeronautic navigant**

(1) Personalul aeronautic navigant este constituit din echipajul de zbor (piloți, ingineri naviganți) și echipajul de cabină.

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

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

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

### **Articolul 24. Comandantul aeronavei civile**

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

(2) Funcția de comandant de aeronavă civilă este îndeplinită de pilotul comandant, care este certificat pentru categoria, clasa sau tipul aeronavei respective și are autorizația corespunzătoare în termen de valabilitate.

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

- (4) Comandantul aeronavei civile care remorchează alte aeronave este comandantul acestora pînă la declanșarea lor.
- (5) Prin derogare de la prevederile alin. (2) și (3), operatorul poate desemna în funcția de comandant de aeronavă civilă și o altă persoană decît pilotul comandant.
- (6) 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 aeronautice civile aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile și a documentelor tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.
- (7) Comandantul aeronavei civile refuză decolarea atunci cînd constată nereguli în legătură cu îndeplinirea sarcinilor ce îi revin, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.
- (8) În timpul misiunii de zbor, comandantul aeronavei civile poate delega atribuții, dar nu poate să își delege responsabilitățile.
- (9) 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.
- (10) Comandantul aeronavei civile aflate în zbor are autoritate asupra întregului personal aeronautic aflat la bord.
- (11) Indicațiile date de comandantul aeronavei civile în timpul zborului, în scopul asigurării siguranței zborului, sînt obligatorii pentru toate persoanele aflate la bord.
- (12) 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.
- (13) În caz de pericol, comandantul aeronavei civile ia măsurile necesare pentru salvarea pasagerilor, a echipajului, a încărcăturii, precum și a aeronavei.
- (14) În cazul unui accident, comandantul aeronavei civile își menține toate împuternicirile pînă în momentul cînd autoritatea competentă îl eliberează de atribuțiile ce îi revin în legătură cu operarea aeronavei.
- (15) 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 pînă la finalizarea operațiunii de zbor cu aeronava, de conducerea tehnică și de siguranța aeronavei, putînd 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.

## **Articolul 25. Personalul aeronautic nenavigant**

(1) 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 cu impact asupra siguranței zborurilor;
- e) personalul care furnizează sau exercită alte servicii de navigație aeriană, altul decît cel prevăzut la lit. a);
- f) 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.

(2) Personalul aeronautic nenavigant trebuie să corespundă, după caz, cerințelor esențiale prevăzute în anexa nr. 5 și să dețină certificate valabile eliberate de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și, după caz, certificate medicale valabile eliberate în conformitate cu prevederile reglementărilor aeronautice civile.

## **Capitolul VII. Operațiunile de zbor**

### **Articolul 26. Operațiunile aeriene civile**

(1) Orice zbor al unei aeronave civile trebuie executat astfel încît 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 și/sau înregistrate, precum și pe alte terenuri sau suprafețe de apă, în condițiile stabilite de Guvern.

(3) 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 și terțelor părți, precum și cerințele minime de asigurare pentru acoperirea corespunzătoare a răspunderii se stabilesc prin lege.

(5) Operațiunile aeriene menționate la alin. (3) se conformează cerințelor esențiale prevăzute în anexa nr. 3 și, după caz, cerințelor esențiale prevăzute în anexa nr. 5.

## **Articolul 27. Operațiunile de transport aerian comercial**

(1) Operațiunile de transport aerian comercial sînt transporturile de pasageri, bagaje, mărfuri și/sau poștă, efectuate pe baze comerciale, prin curse regulate sau neregulate, de către operatorii aerieni.

(2) Operatorul aerian poate efectua operațiuni de transport aerian comercial numai cu condiția deținerii unui certificat de operator aerian și a unei autorizații de zbor, eliberate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(3) Operațiunile de transport aerian comercial se conformează cerințelor esențiale prevăzute în anexa nr. 3 și, după caz, cerințelor esențiale prevăzute în anexa nr. 5.

(4) Operatorii 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 autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a unui certificat de operator aerian. Certificatul specifică privilegiile acordate operatorului și sfera operațiunilor.

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



(6) 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 domeniu.

### **Articolul 28. Cursele regulate**

Operațiunile de transport aerian comercial efectuate prin curse regulate sînt transporturile aeriene executate după orare publicate și rute prestabilite, destinate să asigure legătura dintre două sau mai multe aeroporturi și în care capacitatea comercială disponibilă este pusă la dispoziție publicului contra cost.

### **Articolul 29. Cursele neregulate**

(1) Operațiunile de transport aerian comercial, altele decît cele prevăzute la art. 28, se efectuează prin curse neregulate.

(2) Operațiunile de transport aerian comercial prin curse neregulate includ și zborurile care nu implică transportul pasagerilor între două sau mai multe aerodromuri, efectuate pe baze comerciale, cu unul sau mai mulți pasageri la bord.

### **Articolul 30. Autorizarea operațiunilor de transport aerian comercial**

(1) Operatorii aerieni din Republica Moldova pot efectua operațiuni de transport aerian comercial pe rute interne sau internaționale, prin curse regulate sau neregulate, numai cu condiția deținerii unui certificat de operator aerian în termen de valabilitate, eliberat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

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

(3) Operatorii aerieni ai Republicii Moldova, cu condiția respectării prevederilor art. 27, controlul efectiv asupra cărora este exercitat de Republica Moldova și/sau cetățeni ai Republicii Moldova sau, în cazurile speciale prevăzute de tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte, operatorii aerieni ai altor state au dreptul de a exercita servicii aeriene internaționale 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.

(4) Operatorul aerian al Republicii Moldova care are sediul în Republica Moldova și/sau controlul efectiv asupra căruia este exercitat de Republica Moldova și/sau cetățeni ai

Republicii Moldova are dreptul de a exercita servicii aeriene internaționale regulate între Republica Moldova și statele care nu sînt parte la acordurile și convențiile internaționale în domeniul transporturilor aeriene, în baza autorizației pentru zboruri regulate, emisă de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor din domeniul aviației civile, cu condiția că satisface următoarele cerințe minime:

a) are sediul principal în Republica Moldova;

b) în cazul rutelor cu drepturi limitate de trafic, este desemnat de către organul central de specialitate din domeniul aviației civile, în conformitate cu acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte.

(5) În cazul în care operatorul aerian al Republicii Moldova cere desemnarea pe o rută cu drepturi limitate de trafic, distribuirea drepturilor de trafic între operatorii aerieni se efectuează pe bază de concurs, în condițiile prevăzute de Guvern.

(6) Operatorul aerian al Republicii Moldova care operează o rută regulată poate opera curse aeriene pe aceeași rută, cu aeronave închiriate în sistem „wet lease”, cu condiția obținerii unei aprobări prealabile din partea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor din domeniul aviației civile în baza unui regulament aprobat de Guvern.

(7) Un operator aerian străin care efectuează transporturi aeriene ce nu cad sub incidența alin. (2) poate exercita servicii aeriene regulate înspre și dinspre teritoriul Republicii Moldova în baza unei autorizații pentru zboruri regulate, emisă de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor din domeniul aviației civile în conformitate cu acordul internațional la care Republica Moldova este parte sau în interes public, conform condițiilor aprobate de Guvern.

(8) Autorizația pentru zboruri regulate poate fi suspendată sau revocată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor din domeniul aviației civile dacă operatorul aerian nu respectă cerințele în baza cărora aceasta a fost eliberată, în condițiile prezentului cod.

(9) Operatorii aerieni străini care efectuează transporturi aeriene ce nu cad sub incidența alin. (2) au dreptul de a exercita servicii aeriene internaționale neregulate (se admit liber pe teritoriul Republicii Moldova, în scopul îmbarcării sau debarcării) între Republica Moldova și statele care nu sînt parte la acordurile și convențiile internaționale în domeniul transporturilor aeriene, fără impunerea reglementărilor, conform condițiilor aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile.

(10) Operatorii aerieni străini care efectuează transporturi aeriene ce nu cad sub incidența alin. (2) exercită servicii aeriene internaționale neregulate între Republica

Moldova și statele care nu sînt parte la acordurile și convențiile internaționale în domeniul transporturilor aeriene, în baza unei permisiuni de zbor, emisă de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, conform condițiilor aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile.

(11) Condițiile privind eliberarea autorizației pentru operațiuni de transport aerian comercial se stabilesc de Guvern.

### **Articolul 31. Operațiunile 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 demonstrează capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de operarea aeronavelor în cauză.

(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 decît 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) din prezentul articol efectuate în scop comercial trebuie să fie autorizate conform prevederilor art. 32 alin. (2).

(9) Persoanele fizice și juridice, inclusiv cele străine, care intenționează să efectueze operațiuni necomerciale (aviație generală) pe teritoriul Republicii Moldova prezintă autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile o declarație înainte de începerea operațiunilor.

(10) Prevederile privind operațiunile necomerciale (aviație generală) se aprobă de organul central de specialitate în domeniul aviației civile prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate.

### **Articolul 32. Operațiunile comerciale specializate (lucru aerian)**

(1) Operațiunile comerciale specializate (lucru aerian) sînt operațiunile aeriene, altele decît 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 care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale specializate trebuie să obțină o autorizație de operator aerian, eliberată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(3) Prevederile privind operațiunile comerciale specializate, precum și modul și condițiile de autorizare a acestora se aprobă de organul central de specialitate în domeniul aviației civile prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate.

### **Articolul 33. Alte zboruri**

(1) Zborurile aeronavelor menționate în anexa nr. 2 pot fi efectuate fără permisiunea prealabilă a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile doar în zonele special rezervate.

(2) Prevederile privind zborurile aeronavelor menționate în anexa nr. 2 se aprobă de Guvern prin acte normative, de organul central de specialitate prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a

politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate.

### **Articolul 34. Reglementări speciale**

(1) În vederea aplicării corespunzătoare a prevederilor prezentului capitol, Guvernul aprobă acte normative, organul central de specialitate în domeniul aviației civile aprobă reglementări aeronautice civile, iar autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aprobă cerințe tehnice și alte documente tehnice subordonate necesare.

(2) La aprobarea actelor normative menționate la alin. (1), Guvernul, organul central de specialitate în domeniul aviației civile și autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile asigură că acestea:

- a) reflectă starea actuală a tehnicii și cele mai bune practici aplicate la nivel internațional în domeniul operațiunilor aeriene;
- b) definesc tipurile de operațiuni și iau în considerare cerințele aferente și demonstrațiile de conformitate proporțional cu complexitatea operațiunilor și cu riscul respectiv;
- c) țin cont de experiența acumulată la nivel mondial în operarea aeronavelor, precum și de progresele tehnico-științifice;
- d) se bazează pe o evaluare a riscului și sînt proporționale cu amploarea și domeniul operațiunii;
- e) permit să se ia măsuri imediate cu privire la cauzele constatate ale accidentelor și incidentelor grave;
- f) nu impun aeronavelor menționate la art. 1 alin. (2) lit. c) cerințe care ar fi incompatibile cu obligațiile ce le revin statelor în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale;
- g) iau în considerare aspectele privind siguranța referitoare la managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană.

## **Capitolul VIII. Aerodromuri, aeroporturi și heliporturi**

### **Articolul 35. Certificarea și exploatarea aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor**

(1) Aerodromurile/aeroporturile/heliporturile civile pot fi proprietate publică sau proprietate privată, deschise ori închise publicului, precum și deschise ori închise traficului aerian internațional.

(2) Aerodromurile/aeroporturile/heliporturile, inclusiv echipamentele acestora, amplasate pe teritoriul Republicii Moldova, deschise publicului și antrenate în operațiuni de transport aerian comercial și operațiuni comerciale specializate pot fi operate doar în cazul în care au fost înregistrate și certificate de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, dacă legea nu prevede expres altfel, și în cazul în care corespund cerințelor esențiale prevăzute în anexa nr. 6.

(3) Aerodromurile/aeroporturile/heliporturile de pe care se efectuează zboruri internaționale se certifică în mod obligatoriu în conformitate cu cerințele esențiale prevăzute în anexa nr. 6.

(4) Statutul de aeroport internațional se acordă de Guvern, la propunerea organului central de specialitate în domeniul aviației civile.

(5) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile înregistrează toate aerodromurile/aeroporturile/ heliporturile menționate la alin. (2) și terenurile pentru decolare/aterizare a aeronavelor ușoare și a aparatelor de zbor ultraușoare, situate pe teritoriul Republicii Moldova, și ține Registrul aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor civile și al terenurilor pentru decolare/aterizare a aeronavelor ușoare și a aparatelor de zbor ultraușoare. Nu sînt supuse certificării, dar se înregistrează terenurile folosite în scopuri necomerciale pentru decolarea/aterizarea aeronavelor ușoare sau a aparatelor de zbor ultraușoare destinate utilizării în timp de zi după regulile de zbor la vedere.

(6) Pentru a proteja aerodromurile împotriva activităților și evenimentelor din vecinătatea acestora, care pot provoca riscuri inacceptabile pentru aeronavele ce folosesc aerodromul, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aprobă cerințe tehnice și alte documente tehnice subordonate necesare.

(7) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile suspendă sau revocă certificatul de aerodrom dacă constată că aerodromul nu întrunește cerințele de certificare.

(8) Toate aeronavele care execută zboruri internaționale spre și de pe teritoriul Republicii Moldova trebuie să decoleze și să aterizeze pe un aeroport internațional unde există servicii de control de frontieră, de vamă, serviciu sanitar și alte servicii de control. Aeronavele pot decola/ateriza de pe/pe alte suprafețe decît un aeroport internațional în cazuri de urgență sau dacă sînt autorizate de autoritățile competente.

(9) Condițiile de utilizare a aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor civile de către aeronavele de stat, precum și condițiile în care aeronavele civile pot folosi

aerodromurile militare se stabilesc de Guvern.

(10) Cerințele și procedura de certificare a aerodromurilor/aeroporturilor/ heliporturilor se stabilesc de Guvern prin acte normative, de organul central de specialitate în domeniul aviației civile prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate.

### **Articolul 36. Utilizarea infrastructurii aeroportuare**

(1) Mărirea tarifelor pentru serviciile aeroportuare se aprobă de organul central de specialitate din domeniul aviației civile în baza metodologiei aprobate de Guvern. Utilizatorii aerodromului/aeroportului/heliportului au obligația de a achita operatorului aerodromului/aeroportului/heliportului tarifele pentru utilizarea aerodromului/aeroportului/heliportului. Operatorul aerodromului/aeroportului/heliportului sau reprezentantul său are dreptul să rețină decolarea oricărei aeronave pînă în momentul cînd operatorul aeronavei achită tarifele aeroportuare și datoriile restante pentru serviciile prestate sau prezintă o garanție adecvată de plată a acestora acceptabilă pentru operatorul aerodromului/aeroportului/heliportului.

(2) 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.

(3) În cazul în care un aeroport este supraîncărcat sau întâmpină probleme de capacitate, organul central de specialitate în domeniul aviației civile asigură alocarea sloturilor orare pe baza principiilor transparenței, neutralității și nediscriminării. Condițiile și modul de alocare a sloturilor orare se aprobă de Guvern.

(4) În scopul asigurării unui mediu concurențial, operatorul aeroportului este obligat să asigure o modalitate nediscriminatorie a tratării utilizatorilor aeroportuari, în conformitate cu cele mai bune practici internaționale și cu legislația concurențială.

(5) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile certifică toate activitățile privind serviciile de deservire la sol (handling).

(6) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile ia măsurile necesare pentru a asigura:

a) accesul liber pe piață al prestatorilor de servicii de deservire la sol (handling), pentru furnizarea de asemenea servicii către terțe părți, dacă dețin un certificat eliberat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

b) libertatea handlingului propriu al operatorului aerian.

(7) 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, organul central de specialitate în domeniul aviației civile poate introduce unele limitări în temeiul normelor stabilite de Guvern.

(8) Alte activități decât cele prevăzute de prezentul cod și de actele normative subordonate pot fi desfășurate în zone de securitate cu acces limitat ale aeroporturilor cu condiția respectării cerințelor în domeniul securității aeronautice și al transportului aerian al bunurilor periculoase. Inițierea activităților de întreținător în zonele de securitate cu acces limitat ale aeroporturilor este posibilă cu notificarea prealabilă a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

### **Articolul 37. Operatorul de aerodrom/aeroport/heliport**

(1) Aerodromurile menționate la art. 35 alin. (2) sînt administrate de operatori de aerodromuri/aeroporturi/heliporturi certificați în conformitate cu cerințele esențiale prevăzute în anexa nr. 6 și cu reglementările aeronautice civile.

(2) Cerințele și procedura de eliberare, suspendare și revocare a certificatului de operator de aerodrom/aeroport/heliport se stabilesc de organul central de specialitate în domeniul aviației civile prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate.

(3) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile suspendă sau revocă certificatul de operator de aerodrom/aeroport/heliport dacă se constată că acesta nu corespunde cerințelor esențiale prevăzute în anexa nr. 6 și reglementărilor aeronautice civile.

(4) Operatorul de aerodrom/aeroport/heliport se asigură ca personalul său nominalizat corespunde cerințelor stabilite de Guvern și de actele normative subordonate pentru a fi acceptat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(5) Operatorul de aerodrom/aeroport/heliport monitorizează activitățile și evenimentele din vecinătatea acestuia care pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației și, în limitele competențelor, adoptă măsurile de atenuare corespunzătoare.



(6) Operatorul de aerodrom/aeroport/heliport 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, de ambulanță și, după caz, cele de vamă, frontieră, fitosanitare, sanitar-veterinare și alte servicii de control.

(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.

### **Articolul 38. 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 autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(2) Documentele de construcție sau reconstrucție a aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor și a obiectelor speciale sînt examinate și avizate de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile 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 aeroportului 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 obiectelor speciale nu poate depăși 90 de zile calendaristice din momentul 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 organul central de specialitate în domeniul aviației civile prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate.

### **Articolul 39. 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 inginerești sau de comunicație ori efectuarea de lucrări la acestea fără avizul prealabil eliberat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(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 organul central de specialitate în domeniul aviației civile prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate.

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

(5) Furnizorii de servicii de navigație aeriană asigură supravegherea amplasării construcțiilor, a instalațiilor și a echipamentelor pe tot teritoriul Republicii Moldova, cu excepția zonelor aflate în responsabilitatea operatorilor aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor.

(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 organul central de specialitate în domeniul aviației civile și cu documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(7) Fără avizul prealabil eliberat gratuit de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, se interzice:

a) amplasarea de noi construcții, instalații, obiecte, sisteme inginerești 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, precum și amplasarea de noi construcții, instalații, obiecte a căror înălțime este de 45 m sau mai mare față de nivelul solului, indiferent de locul planificat de amplasare a acestora;

b) 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 se interzice amplasarea obiectelor de activitate umană și folosința pământului, care

prezintă pericol pentru operarea în siguranță și eficiență 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) Întreprinderile, instituțiile și organizațiile, precum și persoanele fizice care au încălcat regulile de construcție/reconstrucție sau au admis alte acțiuni interzise în zonele aerodromurilor/aeroporturilor sînt obligate, la cererea operatorului de aerodrom/aeroport sau a persoanelor împuternicite de acesta, să stopeze construcția sau altă activitate în zona adiacentă aerodromului/aeroportului și să înlătore în termenul stabilit și din cont propriu toate încălcările admise.

## **Capitolul IX. Managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană**

### **Articolul 40. Managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană**

(1) Serviciile de navigație aeriană în spațiul aerian național sînt asigurate de furnizori certificați și desemnați de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(2) Entitatea abilitată cu funcții de management al traficului aerian în spațiul aerian național este desemnată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(3) Realizarea funcțiilor de management al traficului aerian și furnizarea serviciilor de navigație aeriană sînt asigurate în conformitate cu cerințele esențiale prevăzute în anexa nr. 5.

(4) Cerințele și procedura de certificare a furnizorilor de servicii de navigație aeriană se stabilesc de organul central de specialitate în domeniul aviației civile prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate.

(5) Mărimea tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană se aprobă de organul central de specialitate în domeniul aviației civile în conformitate cu Metodologia aprobată de Guvern și 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 pînă cînd operatorul aeronavei nu va achita tariful pentru serviciile de navigație aeriană și datoriile la serviciile prestate.

(6) Scutirile de la achitarea tarifelor prevăzute la alin. (5) și modul de compensare a cheltuielilor legate de furnizarea serviciilor de navigație aeriană pentru zborurile aeronavelor scutite se stabilesc de Guvern.

## **Capitolul X. Managementul siguranței zborurilor și securitatea aeronautică**

### **Articolul 41. Programul național de siguranță a zborurilor**

(1) Programul național de siguranță a zborurilor reprezintă un sistem de management în domeniul reglementării și gestionării siguranței în aviația civilă la nivel de stat. Programul stabilește cadrul de reglementare necesar pentru elaborarea și aprobarea strategiilor și politicilor în domeniul siguranței, precum și pentru stabilirea, aprobarea și supravegherea unui nivel acceptabil de siguranță la nivel național, adoptînd o strategie proactivă de îmbunătățire continuă a performanțelor de siguranță în aviația civilă.

(2) Programul național de siguranță a zborurilor se elaborează de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, se promovează de către organul central de specialitate din domeniul aviației civile și se aprobă de către Guvern.

(3) Programul național de siguranță a zborurilor include următoarele componente:

- a) politica și obiectivele în domeniul siguranței la nivel național;
- b) managementul riscului aferent siguranței la nivel național;
- c) asigurarea siguranței aviației civile la nivel național;
- d) promovarea siguranței aviației civile la nivel național.

(4) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile întreprinde măsurile necesare pentru implementarea Programului național de siguranță a zborurilor prin aprobarea actelor tehnico-normative corespunzătoare.

(5) În vederea informării publicului cu privire la nivelul general de siguranță, organul central de specialitate în domeniul aviației civile publică anual o analiză a siguranței zborurilor. Această analiză trebuie să fie cât se poate de clară și exhaustivă, specificând existența unor riscuri sporite de siguranță. Analiza nu prevede dezvăluirea surselor de informare.

#### **Articolul 42. Sistemul de management al siguranței**

(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 organizație, în funcție de volumul, natura și complexitatea activităților certificate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(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 zborurilor.

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

#### **Articolul 43. Securitatea aeronautică**

Măsurile pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită se stabilesc de Legea nr. 92/2007 privind securitatea aeronautică.

#### **Articolul 44. Facilitățile aeronautice**

(1) Facilitățile aeronautice se realizează în conformitate cu procedurile, standardele și practicile recomandate, emise de organizațiile internaționale de aviație civilă 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 facilități aeronautice.

(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, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prezintă organului central de specialitate în domeniul aviației civile, 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 frontieră, controlul vamal, sanitar și a altor formalități.

#### **Articolul 45. 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) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile este autoritatea de stat pentru reglementarea și organizarea activităților de căutare și salvare.

(3) Asistența de căutare și de salvare se acordă tuturor aeronavelor civile și supraviețuitorilor unui accident de aviație.

(4) 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 46. Prevederi generale privind investigația tehnică a accidentelor și a incidentelor**

(1) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile este autoritatea de stat pentru reglementarea și organizarea investigației tehnice a accidentelor și a incidentelor din aviația civilă, precum și pentru organizarea sistemului de raportare obligatorie și voluntară a evenimentelor de aviație.

(2) Desfășurarea activităților privind investigația tehnică a accidentelor și a incidentelor din aviația civilă se face în conformitate cu legislația cu privire la investigația accidentelor și a incidentelor în transporturi.

(3) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile emite reglementări specifice cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă, precum și la raportarea, colectarea, prelucrarea și arhivarea informațiilor referitoare la evenimentele de aviație civilă, în conformitate cu cerințele și recomandările organizațiilor internaționale de aviație civilă.

#### **Articolul 47. 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 momentul depistării, dacă autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile nu a stabilit un alt termen, cu notificarea obligatorie a acesteia despre lichidare.

(3) Răspunderea pentru comiterea actelor de intervenție ilicită împotriva aviației civile se stabilește conform legislației în vigoare.

(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 în vigoare.

(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 în vigoare.

### **Capitolul XI. Dispoziții finale și tranzitorii**

#### **Articolul 48. Intrarea în vigoare**

Prezentul cod intră în vigoare la 12 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

#### **Articolul 49. Îndatoririle Guvernului**

Guvernul, pînă la intrarea în vigoare a prezentului cod:

- va prezenta Parlamentului propuneri privind aducerea legislației în vigoare în concordanță cu prezentul cod;
- va aduce acte sale normative în concordanță cu prezentul cod;
- va asigura modificarea sau abrogarea de către organele centrale de specialitate și departamente a actelor lor normative ce contravin prezentului cod;
- va aproba actele normative necesare conform prezentului cod;
- va asigura aprobarea de către autoritățile responsabile subordonate a actelor normative necesare conform prezentului cod.

### **Articolul 50. Actele care se abrogă**

La data intrării în vigoare a prezentului cod se abrogă Legea aviației civile nr. 1237/1997 (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2010, nr. 98-99, art. 292), cu modificările și completările ulterioare.

### **Anexa nr. 1. Cerințe esențiale de navigabilitate**

#### **I. Integritatea produsului**

Integritatea produsului trebuie să fie asigurată pentru toate condițiile de zbor anticipate pe durata operațională a aeronavei. Conformarea cu toate cerințele trebuie să fie demonstrată prin evaluări sau analize susținute, după caz, de teste.

1. Structuri și materiale: integritatea structurii trebuie să fie asigurată în interiorul anvelopei operaționale a aeronavei și suficient în exteriorul acesteia, inclusiv în sistemul său de propulsie, și trebuie să fie menținută pe toată durata operațională a aeronavei.

1) Toate piesele aeronavei a căror cedare ar putea reduce integritatea structurală trebuie să îndeplinească următoarele condiții, fără deformări sau cedări periculoase. Acestea cuprind toate elementele de masă semnificativă și mijloacele lor de siguranță.

a) Trebuie avute în vedere toate combinațiile de sarcini ce pot surveni în interiorul și suficient dincolo de domeniul maselor, centrul de greutate, anvelopa operațională și durata operațională a aeronavei. Acestea includ sarcinile datorate rafalelor, manevrelor, presurizării, suprafețelor mobile, sistemelor de comandă și de propulsie, atât în zbor, cât și la sol.

b) Se iau în considerare și sarcinile, și cedările posibile provocate de aterizările sau amerizările de urgență.



c) Efectele dinamice trebuie să fie acoperite de răspunsul structural la aceste sarcini.

2) Aeronava trebuie să fie scutită de orice instabilitate aeroelastică sau vibrații excesive.

3) Procesele de fabricație și materialele utilizate la construirea unei aeronave trebuie să conducă la proprietăți structurale cunoscute și reproductibile. Orice modificare în performanțele unui material legată de mediul operațional trebuie justificată.

4) Efectele încărcării ciclice, degradarea mediului, daunele accidentale sau care au o sursă discretă nu trebuie să reducă integritatea structurală sub un nivel acceptabil de rezistență reziduală. Se difuzează toate instrucțiunile necesare pentru asigurarea continuității navigabilității în acest sens.

2. Propulsia: integritatea sistemului de propulsie (și anume motorul și, după caz, elicea) trebuie să fie demonstrată în interiorul anvelopei operaționale a sistemului de propulsie și suficient în exteriorul acesteia și trebuie menținută pe toată durata operațională a sistemului de propulsie.

1) Sistemul de propulsie trebuie să producă, în limitele declarate, tracțiunea sau puterea solicitată în toate condițiile de zbor, luându-se în considerare efectele și condițiile de mediu.

2) Procesul de fabricație și materialele utilizate la construirea sistemului de propulsie trebuie să conducă la un comportament structural cunoscut și reproductibil. Orice modificare în performanțele unui material legată de mediul operațional trebuie justificată.

3) Efectele încărcării ciclice, degradarea de mediu și operațională, precum și posibilele cedări ulterioare ale unor piese nu trebuie să reducă integritatea sistemului de propulsie sub nivelele acceptabile. Se difuzează toate instrucțiunile necesare pentru asigurarea continuității navigabilității în acest sens.

4) Se difuzează toate instrucțiunile, informațiile și cerințele necesare pentru ca interfața dintre sistemul de propulsie și aeronavă să fie sigură și corectă.

### 3. Sisteme și echipamente

1) Aeronava nu trebuie să prezinte caracteristici sau detalii de concepție pe care experiența le-a demonstrat a fi periculoase.

2) Aeronava, inclusiv sistemele, echipamentele și dispozitivele cerute pentru certificarea de tip sau de normele de operare, trebuie să funcționeze în orice condiții de operare previzibile așa cum a fost prevăzut în configurația operațională a aeronavei și dincolo de aceasta, acordându-se atenția cuvenită mediului operațional al sistemului,

echipamentului sau dispozitivului. Alte sisteme, echipamente sau dispozitive care nu sînt cerute de certificarea de tip sau de normele de operare, fie că func ioneaz  în mod corespunzător, fie nu, nu trebuie să diminueze siguranța  i să compromită funcționarea corespunzătoare a oricărui alt sistem, echipament sau dispozitiv. Sistemele, echipamentele  i dispozitivele trebuie să fie operabile fără ca acest lucru să necesite o  ndem nare sau o for a excep ionale.

3) Sistemele, echipamentele  i dispozitivele asociate ale aeronavei, analizate at t separat, c t  i în rela ie între ele, trebuie să fie proiectate în a a fel  nc t să nu se ajungă la o situa ie dezastruoasă de cedare din cauza unei singure cedări, nedemonstrată ca fiind extrem de improbabilă,  i trebuie să existe o rela ie inversă între probabilitatea unei situații de cedare  i gravitatea efectului său asupra aeronavei  i a ocupan ilor acesteia. Referitor la criteriul de cedare unică de mai sus, se admite că trebuie să se  in  cont de mărimea  i de configura ia globală a aeronavei  i că astfel se previne aplicarea acestui criteriu de cedare unică la anumite piese  i sisteme ale elicopterelor  i avioanelor mici.

4) Informațiile necesare pentru efectuarea în siguranța a zborului  i informațiile referitoare la condițiile de nesiguran a trebuie să fie puse la dispoziția echipajului sau, după caz, a personalului de întreţinere într-un mod clar, coerent  i lipsit de ambiguitate. Sistemele, echipamentele  i comenzile, inclusiv semnalizările  i anun urile, trebuie să fie proiectate  i amplasate în a a fel  nc t să reducă la minimum erorile care pot contribui la crearea de riscuri.

5) Trebuie luate măsuri de precau ie din faza de proiectare pentru a diminua riscurile care ar putea rezulta pentru aeronavă  i ocupan ii acesteia din cauza unor amenin ri rezonabil previzibile, at t în interiorul, c t  i în exteriorul aeronavei, inclusiv protecția împotriva riscului unei cedări semnificative sau al unei ruperi a vreunui dispozitiv al aeronavei.

#### 4. Continuitatea navigabilit ii

1) Trebuie elaborate instruc iuni referitoare la continuitatea navigabilit ii care să asigure că standardul de navigabilitate al certificării de tip este men inut pe toată durata operațională a aeronavei.

2) Trebuie prevăzute mijloacele care să permită inspecția, reglarea, lubrifierea, scoaterea sau înlocuirea de piese  i echipamente, în măsura în care este necesar pentru continuitatea navigabilit ii.

3) Instruc iunile referitoare la continuitatea navigabilit ii trebuie să se prezinte sub forma unui manual sau a mai multor manuale, după caz, în funcție de volumul informațiilor care trebuie furnizate. Manualele trebuie să conțină instruc iuni de

întreținere și de reparație, informații privind asistența tehnică, procedurile de remediere a defectelor și de inspecție, într-o formă care să fie ușor de utilizat.

4) Instrucțiunile referitoare la continuitatea navigabilității trebuie să conțină restricțiile de navigabilitate care precizează toate termenele de înlocuire obligatorii, intervalele de inspecție obligatorii și procedurile de inspecție obligatorii aferente.

## II. Aspectele de navigabilitate legate de operarea produsului

5. Trebuie să se demonstreze că au fost luate în considerare următoarele elemente pentru a se asigura un nivel de siguranță satisfăcător pentru persoanele aflate la bordul aeronavei sau la sol în timpul operării produsului:

1) trebuie stabilite tipurile de operare pentru care aeronava a fost aprobată, precum și restricțiile și informațiile necesare pentru a se asigura operarea în siguranță, inclusiv limitările de mediu și de performanță;

2) aeronava trebuie să fie controlabilă și manevrabilă în siguranță în toate condițiile de operare previzibile, inclusiv ca urmare a cedării unuia sau, după caz, a mai multor sisteme de propulsie. Trebuie să se acorde atenția cuvenită unor aspecte cum ar fi forța pilotului, mediul cabinei de pilotaj, volumul de lucru al pilotului și alte aspecte privind factorul uman, precum și faza de zbor și durata acesteia;

3) 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;

4) aeronava trebuie să prezinte gradul de stabilitate necesar pentru ca exigențele impuse pilotului să nu fie excesive, luând în considerare faza de zbor și durata sa;

5) trebuie stabilite proceduri pentru condițiile de operare normală, de cedare și de urgență;

6) trebuie asigurate elementele de avertizare sau alte elemente de prevenire care să împiedice depășirea anvelopei normale de zbor, în funcție de tipul aeronavei;

7) caracteristicile aeronavei și ale sistemelor sale trebuie să permită o revenire în siguranță din extremele configurației de zbor atunci când această situație are loc.

6. Restricțiile de operare și alte informații necesare operării în siguranță a aeronavei trebuie puse la dispoziția membrilor echipajului.

7. Operarea produselor trebuie să fie protejată de riscurile care decurg din condițiile externe și interne adverse, inclusiv condițiile de mediu.

1) În special, nicio situație de nesiguranță nu trebuie să rezulte din expunerea la fenomene, cum ar fi condițiile meteorologice nefavorabile, fulgere, impactul cu păsări, câmpuri de radiații de înaltă frecvență, ozon și altele asemenea, a căror apariție este previzibilă în mod obișnuit în timpul operării produsului.

2) Compartimentele cabinei trebuie să asigure călătorilor condiții de transport corespunzătoare și protecție adecvată împotriva tuturor riscurilor previzibile care apar în timpul operărilor în zbor sau care provoacă situații de urgență, cum ar fi incendii, emanații de fum, gaze toxice sau depresurizarea rapidă. Trebuie luate măsuri pentru a asigura ocupanților toate condițiile posibile 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 și anunțuri clare și lipsite de ambiguitate pentru instruirea ocupanților cu privire la comportamentul corespunzător din punctul de vedere al siguranței și la amplasamentul și utilizarea corectă a echipamentului de siguranță. Echipamentul de siguranță necesar trebuie să fie ușor accesibil.

3) Compartimentele echipajului trebuie să fie amplasate astfel încât să faciliteze operările în zbor, inclusiv mijloacele care să permită conștientizarea diferitor situații, precum și gestionarea tuturor situațiilor și a cazurilor de urgență previzibile. Mediul din compartimentele echipajului nu trebuie să pericliteze capacitatea acestuia de a-și îndeplini atribuțiile și trebuie conceput astfel încât să asigure evitarea interferențelor în timpul zborului și a manevrării incorecte a comenzilor.

III. Organizațiile (inclusiv persoanele fizice angajate în activitatea

de proiectare, construcție sau întreținere)

8. Aprobările pentru organizații se eliberează după ce sînt îndeplinite următoarele condiții:

1) organizația dispune de toate mijloacele necesare pentru realizarea activităților din domeniul său de activitate. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: facilități, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentație privind sarcinile, responsabilitățile și procedurile, acces la datele relevante și ținere a evidenței;

2) organizația pune în aplicare și menține un sistem de administrare care să asigure conformarea cu aceste cerințe esențiale de navigabilitate și urmărește îmbunătățirea permanentă a acestui sistem;

3) organizația încheie acorduri cu alte organizații relevante, dacă este necesar, în scopul de a asigura menținerea conformării cu aceste cerințe esențiale de navigabilitate;

4) organizația instituie un sistem de raportare și/sau de analiză a evenimentelor, care trebuie utilizat în cadrul sistemului de administrare menționat la subpunctul 2) și al acordurilor menționate la subpunctul 3), în scopul de a contribui la obiectivul îmbunătățirii permanente a siguranței produselor.

9. Condițiile menționate la punctul 8 subpunctele 3) și 4) nu se aplică în cazul organizațiilor de instruire în domeniul întreținerii.

## **Anexa nr. 2. Aeronavele care nu cad sub incidența art. 1 alin. (2)**

1. Aeronavele istorice care îndeplinesc următoarele criterii:

1) aeronavele necomplexe:

a) al căror proiect inițial a fost realizat înainte de 1 ianuarie 1955; și

b) a căror producție a încetat înainte de 1 ianuarie 1975; sau

2) aeronavele care au o importanță istorică evidentă, din următoarele motive:

a) au participat la un eveniment istoric marcant; sau

b) au marcat o etapă importantă în dezvoltarea aviației; sau

c) au jucat un rol important în forțele armate.

2. Aeronavele special proiectate sau modificate în scopuri experimentale, științifice sau de cercetare, care sînt produse cel mai probabil în număr foarte limitat.

3. Aeronavele construite 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.

4. Aeronavele care s-au aflat în serviciul forțelor militare, cu excepția cazului în care aparțin unui tip de aeronave pentru care Agenția Europeană de Siguranță a Aviației a adoptat standarde de proiectare.

5. Avioane, elicoptere și parașute propulsate avînd cel mult două locuri și o masă maximă la decolare (MTOM) ce nu depășește:

1) 300 kg pentru un avion/elicopter terestru monoloc;

2) 450 kg pentru un avion/elicopter terestru biloc;

3) 330 kg pentru un avion amfibie sau un hidroavion/elicopter cu flotoare monoloc;

4) 495 kg pentru un avion amfibie sau un hidroavion/elicopter cu flotoare biloc, cu condiția ca, atunci cînd funcționează atît ca hidroavion/elicopter cu flotoare, cît și ca

avion/elicopter terestru, să aibă o masă inferioară ambelor valori ale masei maxime la decolare, după caz;

5) 472,5 kg pentru un avion terestru biloc echipat cu un sistem de recuperare totală cu parașută, montat în structură;

6) 315 kg pentru un avion terestru monoloc echipat cu un sistem de recuperare totală cu parașută, montat în structură;

și avioanele a căror viteză-limită sau viteză minimă în zbor stabilizat în configurație de aterizare nu depășește o viteză calibrată (CAS) de 35 de noduri.

6. Autogirele monoloc și biloc cu o masă maximă la decolare ce nu depășește 560 kg.

7. Planoarele a căror masă maximă gol nu depășește 80 kg în versiune monoloc sau 100 kg în versiune biloc, inclusiv cele care sînt lansate din alergare.

8. Replici de aeronave care îndeplinesc criteriile de la punctul 1 sau 4 și al căror proiect structural este similar cu cel al aeronavei inițiale.

9. Aeronavele fără pilot a căror masă de operare nu depășește 150 kg.

10. Orice altă aeronavă a cărei masă maximă gol, inclusiv combustibilul, nu depășește 70 kg.

### **Anexa nr. 3. Cerințe esențiale privind operațiunile de zbor**

#### **I. Generalități**

1. Un zbor nu poate fi efectuat dacă membrii echipajului și, după caz, restul personalului operațional implicat în pregătirea și executarea zborului nu cunosc legile, normele și procedurile aplicabile, care sînt relevante pentru îndeplinirea sarcinilor lor și care au fost stabilite pentru zonele care urmează să fie traversate, pentru aerodromurile a căror folosire este prevăzută și mijloacele de navigație aeriană aferente.

2. Un zbor trebuie efectuat astfel încît să fie urmate procedurile operaționale stabilite în manualul de zbor sau, după caz, în manualul de operațiuni, în vederea pregătirii și executării zborului. Pentru a facilita acest lucru, membrii echipajului trebuie să aibă la dispoziție un sistem de liste de verificare pe care să-l 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 previzibilă în mod rezonabil.

3. Înainte de fiecare zbor trebuie definite rolurile și obligațiile fiecărui membru al echipajului. Pilotul comandant trebuie să răspundă de operarea și siguranța aeronavei, precum și de siguranța tuturor membrilor echipajului, a călătorilor și a încărcăturii aflate la bord.

4. Articolele sau substanțele care pot prezenta un risc semnificativ pentru sănătate, siguranță, bunuri sau mediu, cum ar fi mărfurile periculoase, armele și munițiile, nu pot fi transportate de nicio aeronavă, cu excepția cazului în care se aplică instrucțiuni și proceduri de diminuare a riscurilor aferente.

5. Toate datele, documentele, înregistrările și informațiile necesare care țin de evidența respectării condițiilor stabilite la pct. 14 trebuie să fie păstrate pentru fiecare zbor în parte și să rămână disponibile pentru o perioadă de timp minimă, compatibilă cu tipul operațiunii.

## II. Pregătirea zborului

6. Un zbor nu poate fi început înainte de a se fi demonstrat, folosindu-se toate modalitățile rezonabile disponibile, că sînt satisfăcute următoarele condiții:

1) facilitățile adecvate necesare în mod direct pentru zbor și pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavei, inclusiv mijloacele de comunicare și echipamentele de navigație, sînt disponibile pentru efectuarea zborului, avînd în vedere documentația disponibilă a serviciilor de informare aeronautică;

2) echipajul trebuie să cunoască, iar călătorii trebuie să fie informați cu privire la amplasarea și folosirea echipamentelor de urgență. Echipajului și călătorilor trebuie să li se pună la dispoziție informații suficiente privind procedurile de urgență și folosirea echipamentului de siguranță din cabină, utilizînd mijloace de informare specifice;

3) pilotul comandant trebuie să se asigure că:

a) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate, în conformitate cu capitolul VI;

b) dacă este cazul, aeronava este înmatriculată corespunzător și că certificatele doveditoare necesare se află la bordul aeronavei;

c) instrumentele și echipamentele specificate în capitolul V, necesare pentru efectuarea zborului, sînt instalate în aeronavă și sînt operaționale, cu excepția cazului în care în lista echipamentului minim (MEL) sau într-un document echivalent este prevăzută o derogare de la această cerință;

d) masa aeronavei și amplasarea centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;

e) toate bagajele transportate în cabină și în cală, precum și încărcătura au fost încărcate și fixate corespunzător; și

f) restricțiile prevăzute în capitolul IV privind operarea aeronavei nu vor fi depășite în niciun moment al zborului;

4) trebuie să fie puse la dispoziția echipajului informații privind condițiile meteorologice pentru aerodromurile de origine, de destinație și, după caz, cele de rezervă, precum și condițiile pentru ruta urmată. Trebuie să se acorde o atenție deosebită condițiilor atmosferice cu potențial de risc;

5) în cazul zborurilor efectuate în condiții de givraj, cunoscute sau prevăzute, aeronava trebuie să fie certificată, echipată și/sau tratată pentru operarea în siguranță în asemenea condiții;

6) în cazul zborurilor bazate pe regulile de zbor la vedere, condițiile meteorologice de-a lungul rutei care va fi urmată trebuie să permită respectarea acestor reguli de zbor. În cazul zborurilor bazate pe regulile de zbor instrumental, trebuie selectate o destinație și, dacă este cazul, un aerodrom/aerodromuri de rezervă unde poate ateriza aeronava, ținând seama, în special, de prognozele meteorologice, disponibilitatea echipamentului de navigație aeriană, disponibilitatea mijloacelor la sol și procedurile privind zborul instrumental aprobate de statul pe teritoriul căruia se află aeroportul de destinație și/sau cel de rezervă;

7) cantitatea de combustibil și de ulei aflată la bord trebuie să fie suficientă pentru efectuarea zborului în condiții de siguranță, ținând seama de condițiile meteorologice, de orice element care poate afecta funcționarea aeronavei și de orice întârzieri care sînt prevăzute în timpul zborului. De asemenea, trebuie transportată o rezervă de combustibil pentru cazurile neprevăzute. Dacă este cazul, trebuie stabilite proceduri pentru gestionarea combustibilului în timpul zborului.

### III. Operațiunile de zbor

7. În ceea ce privește operațiunile de zbor, trebuie respectate următoarele condiții:

1) în funcție de tipul aeronavei, în timpul decolării și aterizării, precum și atunci cînd pilotul comandant o consideră necesar din motive de siguranță, fiecare membru al echipajului trebuie să fie așezat la postul său și să folosească sistemele de asigurare prevăzute, ținând seama de tipul aeronavei;

2) în funcție de tipul de aeronavă, toți membrii echipajului care sînt de serviciu în cabina de pilotaj trebuie să se afle și să rămîină la posturi, cu centurile fixate, cu excepția deplasărilor pentru satisfacerea necesităților fiziologice sau soluționarea celor operaționale;



- 3) în funcție de tipul de aeronavă și de 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 călător este așezat și are centura fixată în mod corespunzător;
- 4) zborurile trebuie efectuate astfel încât să se mențină distanța necesară față de alte aeronave și să se asigure evitarea obstacolelor în toate fazele zborului. Distanța dintre aeronave trebuie să fie cel puțin egală cu cea cerută de normele aeronautice aplicabile;
- 5) este interzisă continuarea zborului în cazul în care condițiile cunoscute nu mai sînt cel puțin echivalente cu cele din capitolul II. De asemenea, în cazul unui zbor efectuat pe baza regulilor de zbor instrumental, este interzisă continuarea apropierii de un aerodrom sub anumite înălțimi specificate sau după atingerea unei anumite poziții, în cazul în care nu se întrunesc criteriile de vizibilitate prevăzute;
- 6) în caz de urgență, pilotul comandant trebuie să se asigure că toți călătorii sînt informați cu privire la procedura de urgență aplicabilă pentru circumstanțele date;
- 7) pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile necesare în vederea reducerii consecințelor pe care un comportament perturbator al călătorilor îl poate avea asupra zborului;
- 8) este interzisă rularea aeronavelor în zona de manevră a unui aerodrom sau punerea în funcțiune a rotorului acestora, dacă persoana aflată la comandă nu deține calificările necesare;
- 9) trebuie folosite procedurile aplicabile pentru gestionarea combustibilului în timpul zborului, dacă este cazul.

#### IV. Performanțele aeronavelor și restricțiile

privind operarea acestora

8. Aeronava trebuie operată în conformitate cu documentația sa de navigabilitate și cu toate procedurile operaționale și restricțiile aferente, astfel cum sînt descrise acestea în manualul de zbor aprobat sau în documentația echivalentă, după caz. Manualul de zbor sau documentația echivalentă trebuie pusă la dispoziția echipajului și actualizată pentru fiecare aeronavă.
9. Aeronava trebuie operată în conformitate cu documentația aplicabilă privind protecția mediului.
10. Este interzisă începerea sau continuarea unui zbor dacă performanțele necesare aeronavei, calculate ținînd seama de toți factorii care afectează în mod semnificativ

nivelul său de performanță, nu permit executarea tuturor fazelor zborului în limita distanțelor/zonelor de zbor și a distanțelor de ocolire a obstacolelor, stabilite pentru masa operațională prevăzută. Factorii de performanță care influențează în mod semnificativ decolarea, zborul pe rută și apropierea/aterizarea sînt, în special:

- 1) procedurile operaționale;
- 2) altitudinea barometrică a aerodromului;
- 3) temperatura;
- 4) vîntul;
- 5) dimensiunea, înclinația și starea zonei de decolare/aterizare; și
- 6) starea fuzelajului, a grupului motopropulsor sau a sistemelor, ținînd seama de posibilele deteriorări.

11. 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 în cursul planificării datelor privind performanța, în funcție de tipul operațiunii.

#### V. Instrumente, date și echipamente

12. O aeronavă trebuie să fie echipată cu toate echipamentele de navigație, de comunicare și alte echipamente necesare pentru zborul planificat, ținînd seama de reglementările de trafic aerian și de normele aeronautice aplicabile în toate fazele zborului.

13. Dacă este cazul, aeronava trebuie să fie echipată cu toate echipamentele de siguranță, medicale, de evacuare și de supraviețuire necesare, ținînd seama de riscurile asociate zonelor de operare, rutelor de zbor, altitudinii de zbor și duratei zborului.

14. Toate datele necesare pentru efectuarea zborului de către echipaj trebuie să fie actualizate și să fie disponibile la bordul aeronavei, ținînd seama de normele de trafic aerian aplicabile, de normele aeronautice aplicabile, de altitudinile de zbor și de zonele de operare.

#### VI. Continuitatea navigabilității

15. Aeronava poate fi operată doar dacă:

- 1) aeronava se află în stare de navigabilitate;

2) echipamentul operațional și echipamentul de salvare necesare pentru zborul planificat sînt în stare de funcționare;

3) documentul care atestă navigabilitatea aeronavei este valabil; și

4) întreținerea aeronavei este efectuată în conformitate cu programul său de întreținere.

16. Înaintea fiecărui zbor sau a fiecărei serii de zboruri consecutive, aeronava trebuie verificată, prin intermediul unui control înainte de zbor, pentru a determina dacă este aptă pentru zborul planificat.

17. Programul de întreținere trebuie să conțină, în deosebi, sarcini și intervale de întreținere, în special cele declarate obligatorii în instrucțiunile referitoare la continuitatea navigabilității.

18. Aeronava poate fi operată doar dacă este întreținută și repusă în serviciu de persoane sau organizații calificate în acest sens. Documentul semnat de repunere în serviciu trebuie să conțină, în special, detaliile principale privind operațiile de întreținere efectuate.

19. Toate înregistrările care demonstrează navigabilitatea aeronavei trebuie păstrate pînă în momentul în care informațiile pe care le conțin sînt înlocuite cu informații noi, echivalente ca arie de acoperire și nivel de detaliere, dar nu mai puțin de 24 de luni în cazul documentelor de întreținere detaliate. În cazul aeronavelor închiriate, toate documentele care demonstrează navigabilitatea aeronavei trebuie păstrate cel puțin pe durata perioadei de închiriere.

20. Toate modificările și reparațiile trebuie să respecte cerințele esențiale de navigabilitate. Datele justificative care demonstrează respectarea cerințelor de navigabilitate trebuie păstrate.

## VII. Membrii echipajului

21. Numărul membrilor și componența echipajului trebuie stabilite ținînd seama de:

1) limitările de certificare a aeronavei, inclusiv, dacă este aplicabilă, demonstrația de evacuare de urgență relevantă;

2) configurația aeronavei; și

3) tipul și durata operațiunilor.

22. Membrii echipajului de cabină trebuie:

- 1) să fie pregătiți și verificați periodic în vederea atingerii și menținerii unui nivel adecvat de competență în îndeplinirea atribuțiilor lor legate de asigurarea siguranței; și
  - 2) să fie verificați periodic în ceea ce privește aptitudinea medicală de a-și îndeplini în condiții de siguranță atribuțiile legate de asigurarea siguranței. Conformitatea trebuie demonstrată printr-o verificare adecvată, bazată pe cele mai bune practici de medicină aeronautică.
23. Pilotul comandant trebuie să dețină autoritatea de a da toate comenzile și de a lua toate măsurile necesare pentru a asigura operarea și siguranța aeronavei și a persoanelor și/sau a bunurilor transportate de aceasta.
24. 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 normelor sau a procedurilor locale, pilotul comandant trebuie să fie responsabil de informarea fără întârziere a autorității locale competente.
25. Este interzisă simularea situațiilor anormale de urgență dacă aeronava transportă călători sau mărfuri.
26. Niciun membru al echipajului nu trebuie să permită deteriorarea capacității sale de a-și îndeplini atribuțiile sau de a lua decizii în măsura în care siguranța zborului ar putea fi pusă în pericol de efectele oboseții, ținând seama, inter alia, de oboseala acumulată, privarea de somn, numărul de sectoare zburate, turele de noapte sau schimbările de fus orar. Perioadele de odihnă trebuie să acorde timp suficient pentru ca membrii echipajului să-și revină după efectele turelor anterioare și să fie odihniți la începutul următoarei perioade de serviciu pentru zbor.
27. Membrii echipajului nu trebuie să-și îndeplinească sarcinile la bordul aeronavei dacă se află sub influența unor substanțe psihotrope sau a alcoolului ori dacă nu sînt apti să le îndeplinească din cauza unei răni, a oboseții, a acțiunii unor medicamente, a unei boli sau în alte asemenea cazuri.

#### VIII. Cerințe suplimentare privind operarea în scopuri comerciale

și operarea aeronavelor complexe motorizate

28. Operarea în scopuri comerciale și operarea aeronavelor complexe motorizate pot avea loc doar dacă sînt întrunite următoarele condiții:

- 1) operatorul trebuie să dețină, direct sau indirect prin intermediul unor contracte, mijloacele necesare pentru amploarea și sfera operațiunilor. Printre aceste mijloace se

numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: aeronavă, facilități, structură de administrare, personal, echipamente, documentație privind sarcinile, responsabilitățile și procedurile, acces la datele relevante și ținere a evidenței;

2) operatorul trebuie să folosească doar personal calificat și pregătit în mod corespunzător, să pună în aplicare și să mențină programe de pregătire și de verificare pentru membrii echipajului și pentru alte categorii de personal implicate;

3) operatorul trebuie să stabilească lista echipamentului minim sau un document echivalent, ținând seama de următoarele:

a) documentul trebuie să prevadă funcționarea aeronavei în condiții specifice, în care anumite instrumente, echipamente sau funcțiuni sînt inoperative la începutul zborului;

b) documentul trebuie pregătit separat pentru fiecare aeronavă, ținând seama de condițiile operaționale și de întreținere ale operatorului; și

c) lista echipamentului minim trebuie să se bazeze pe lista master a echipamentului minim, în cazul în care aceasta este disponibilă, și nu trebuie să fie mai puțin restrictivă decît lista master a echipamentului minim;

4) operatorul trebuie să creeze și să mențină un sistem de administrare pentru a garanta respectarea acestor cerințe esențiale de operare și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem; și

5) operatorul trebuie să dezvolte și să mențină un program de prevenire a accidentelor și de siguranță, care să includă un program de raportare a evenimentelor, ce trebuie folosit de sistemul de administrare pentru a contribui la obiectivul îmbunătățirii permanente a siguranței operațiunilor.

29. Operarea în scopuri comerciale și operarea aeronavelor complexe motorizate trebuie să fie efectuate doar în conformitate cu manualul de operațiuni al operatorului respectiv. Un astfel de manual trebuie să conțină toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru toate aeronavele operate și pentru ca personalul implicat în operațiuni să-și îndeplinească atribuțiile. Trebuie specificate limitările privind timpul de zbor, timpul de serviciu pentru zbor și timpul de odihnă pentru membrii echipajului. Manualul de operațiuni și reviziile acestuia trebuie să fie conforme cu manualul de zbor aprobat și trebuie modificate ori de cîte ori este necesar.

30. Operatorul trebuie să instituie procedurile adecvate pentru a reduce consecințele pe care un comportament perturbator al călătorilor le poate avea asupra operării în condiții de siguranță a aeronavei.

31. Operatorul trebuie să dezvolte și să mențină programe de securitate adaptate aeronavei și tipului de operațiuni, care să includă, în special:

- 1) securitatea compartimentului echipajului de zbor;
- 2) o listă de verificare pentru procedura de cercetare a aeronavei;
- 3) programe de pregătire;
- 4) protejarea sistemelor electronice și computerizate pentru a preveni interferențele și perturbarea intenționată a sistemului; și
- 5) raportarea actelor de intervenție ilegală.

În cazul în care măsurile de securitate pot afecta negativ siguranța operațiunilor, trebuie evaluate riscurile și trebuie găsite proceduri adecvate pentru a reduce riscurile în ceea ce privește siguranța; în acest sens, ar putea fi necesară folosirea unui echipament specializat.

32. Operatorul trebuie să desemneze un pilot comandant din cadrul echipajului de zbor.

33. Prevenirea oboselii trebuie asigurată prin folosirea unui sistem de planificare. Pentru fiecare zbor sau serie de zboruri, o astfel de planificare trebuie să conțină timpul de zbor, timpul de serviciu pentru zbor, timpul de serviciu și de odihnă adaptate. Limitele stabilite în cadrul planificării 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, dereglarea ritmului circadian, orele de noapte, poziționarea, perioadele de serviciu cumulate într-o anumită perioadă de timp, distribuirea atribuțiilor alocate între membrii echipajului, precum și punerea la dispoziție a unui echipaj mai numeros.

34. Atribuțiile specificate în pct. 15, 18 și 19 din prezenta anexă trebuie să fie controlate de o organizație responsabilă de continuitatea navigabilității, care trebuie să îndeplinească, pe lângă cerințele din anexa nr. 1 pct. 8, următoarele condiții:

- 1) organizația trebuie să fie calificată pentru întreținerea produselor, pieselor și echipamentelor de care este responsabilă sau trebuie să fi încheiat un contract cu o organizație calificată pentru întreținerea acestora; și
- 2) organizația trebuie să întocmească un manual al organizației care să furnizeze, în vederea utilizării de către personalul implicat și a orientării acestuia, o descriere a tuturor procedurilor de menținere a navigabilității ale organizației și care să includă, dacă este cazul, o descriere a procedurilor administrative stabilite între organizație și organizația de întreținere autorizată.

## **Anexa nr. 4. Cerințe esențiale pentru acordarea certificatelor de pilot**

### I. Instruirea

#### 1. Generalități

O persoană care participă la un curs de instruire de piloți de aeronave trebuie să aibă un nivel suficient de educație și de aptitudini fizice și mintale pentru a dobândi, a reține și a demonstra cunoștințele teoretice și competențele practice necesare.

#### 2. Cunoștințe teoretice

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 trebuie să includă cel puțin următoarele aspecte:

- a) legislație în domeniul aviației civile;
- b) cunoștințe generale privind aeronavele;
- 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 gestiunea resurselor;
- i) principiile de zbor;
- j) comunicațiile; și
- k) aptitudini, altele decât cele tehnice, cum ar fi recunoașterea și gestionarea pericolelor și a erorilor.

#### 3. Demonstrarea și menținerea cunoștințelor teoretice

1) Dobândirea și reținerea cunoștințelor teoretice trebuie demonstrată prin evaluarea continuă în cursul formării și, după caz, prin examinări.

2) Trebuie menținut un nivel adecvat de cunoștințe teoretice. Conformitatea trebuie demonstrată prin evaluări, examinări, testări sau verificări periodice. Frecvența unor astfel de examinări, teste sau verificări trebuie să fie proporțională cu nivelul de risc

asociat activității.

#### 4. Competențe practice

Un pilot trebuie să dobândească și să mențină competențele practice adecvate pentru exercitarea funcțiilor sale la bordul aeronavei. Competențele în cauză trebuie să fie proporționale cu riscurile asociate tipului de activitate respectiv și să includă, având în vedere, după caz, funcțiile exercitate la bordul aeronavei, următoarele aspecte:

- a) activitățile dinainte și din cursul zborului, inclusiv funcționarea aeronavei, determinarea masei și a echilibrului, inspectarea și serviciile la sol ale aeronavei, gestionarea carburantului, evaluarea condițiilor meteorologice, planificarea rutei, restricțiile aplicabile spațiului aerian și disponibilitatea pistelor;
- b) manevre standard în aerodrom și în zbor;
- c) precauții și proceduri de evitare a coliziunilor;
- d) controlul aeronavei prin referință vizuală externă;
- e) manevre de zbor, inclusiv în situații critice, și manevre conexe de „pierdere a controlului”, în funcție de fezabilitatea tehnică;
- f) decolări și aterizări normale și cu vânt din lateral;
- g) zbor cu utilizarea exclusivă a instrumentelor, în funcție de tipul de activitate;
- h) proceduri operaționale, inclusiv tehnici de echipă și gestionarea resurselor, în funcție de tipul de operațiune, indiferent dacă echipajul este format din una sau mai multe persoane;
- i) navigarea și punerea în aplicare a normelor aeronautice și a procedurilor aferente, folosind, după caz, referințe vizuale sau echipamente de navigație auxiliare;
- j) operațiuni anormale și de urgență, inclusiv prin simularea unor defecțiuni la echipamentul aeronavei;
- k) respectarea serviciilor de trafic aerian și a procedurilor de comunicații;
- l) aspecte specifice categoriei sau tipului de aeronavă;
- m) cursuri de formare a altor competențe practice care ar putea fi necesare pentru reducerea riscurilor legate de activitățile specifice; și
- n) aptitudini, altele decât cele tehnice, cum ar fi recunoașterea și gestionarea pericolelor și a erorilor cu ajutorul unei metodologii de evaluare adecvate, combinată



cu evaluarea aptitudinilor tehnice.

## 5. Demonstrarea și menținerea competențelor practice

1) Un pilot trebuie să demonstreze capacitatea de a efectua procedurile și manevrele necesare la un nivel de competență adecvat funcțiilor exercitate la bordul aeronavei, prin:

a) operarea aeronavei în limitele sale operaționale;

b) efectuarea tuturor manevrelor cu ușurință și precizie;

c) demonstrarea unei bune judecăți și abilități de zbor;

d) aplicarea cunoștințelor aeronautice;

e) menținerea controlului asupra aeronavei în orice moment, pentru a asigura reușita procedurilor și a manevrelor de zbor; și

f) aptitudini, altele decât cele tehnice, cum ar fi recunoașterea și gestionarea pericolelor și a erorilor cu ajutorul unei metodologii de evaluare adecvate, combinată cu evaluarea aptitudinilor tehnice.

2) Abilitățile practice trebuie menținute la un nivel adecvat. Conformitatea trebuie demonstrată prin evaluări, examinări, testări sau verificări periodice. Frecvența unor astfel de examinări, teste sau verificări trebuie să fie proporțională cu nivelul de risc asociat activității.

## 6. Competențe lingvistice

Un pilot trebuie să demonstreze competențele sale lingvistice la un nivel adecvat funcțiilor exercitate la bordul aeronavei. Aceste competențe sînt demonstrate prin:

a) capacitatea de a înțelege documentele care cuprind informații meteorologice;

b) folosirea hărților de zbor pe rută, de decolare și apropiere și a documentelor aeronautice de informare conexe; și

c) capacitatea de a comunica cu alte echipaje de zbor și servicii de navigație aeriană în toate fazele zborului, inclusiv în faza de pregătire a acestuia.

## 7. Simulatoarele de zbor folosite pentru instruire

Atunci cînd un simulator de zbor (FSTD) este folosit pentru instruire sau pentru a demonstra dobîndirea sau menținerea unor abilități practice, acesta trebuie să fie certificat pentru un anumit nivel de performanță în domeniile care sînt relevante

pentru îndeplinirea sarcinii reale aferente. În special configurația, manevrabilitatea, performanțele aeronavei și comportamentul sistemelor trebuie să fie replicate astfel încât să reprezinte aeronava în mod adecvat.

## 8. Cursul de pregătire

1) Instruirea trebuie să fie realizată printr-un curs de pregătire.

2) Cursul de pregătire trebuie să respecte următoarele condiții:

a) trebuie să existe o programă analitică pentru fiecare curs; și

b) cursul de pregătire trebuie să includă atât cunoștințe teoretice, cât și instrucțiuni practice de zbor (inclusiv instruire la simulator), după caz.

## 9. Instructori

### 1) Pregătire teoretică

Pregătirea teoretică trebuie realizată de instructori cu calificări adecvate.

Aceștia trebuie:

a) să dețină cunoștințe adecvate în domeniul în care se face pregătirea; și

b) să fie capabili să folosească tehnici de pregătire adecvate.

### 2) Pregătirea pentru zbor și simulare de zbor

Pregătirea pentru zbor și simulare de zbor trebuie efectuată de instructori care dețin calificările adecvate, după cum urmează:

a) întrunesc cerințele privind cunoștințele teoretice și nivelul de experiență necesare pentru tipul de pregătire pe care o oferă;

b) sînt capabili să folosească tehnici de pregătire adecvate;

c) au practicat tehnicile de pregătire privind manevrele și procedurile de zbor care urmează a fi predate în cadrul cursului de zbor;

d) și-au demonstrat capacitatea de a oferi pregătire în domeniile care fac obiectul cursului, inclusiv privind procedurile dinaintea zborului, după zbor și la sol; și

e) participă periodic la cursuri de formare recapitulative, pentru a asigura menținerea la zi a standardelor de pregătire.

De asemenea, instructorii de zbor trebuie să fie abilitați să acționeze în calitate de pilot comandant pe aeronava pentru care se oferă pregătirea, cu excepția pregătirii pentru tipuri noi de aeronave.

## 10. Examinatori

Persoanele însărcinate cu evaluarea abilităților piloților trebuie:

- a) să îndeplinească cerințele pentru instructorii de zbor și de simulator de zbor;
- b) să fie capabili să evalueze performanțele pilotului și să facă verificări și teste de zbor.

## II. Cerințe privind nivelul de experiență

11. Orice persoană care acționează în calitate de membru al echipajului de zbor, instructor de zbor sau examinator trebuie să dobândească și să mențină o experiență suficientă în vederea exercitării funcțiilor care îi revin, cu excepția cazului în care normele de aplicare prevăd necesitatea demonstrării competențelor în conformitate cu punctul 5.

## III. Organizațiile de instruire

### 12. Cerințe privind organizațiile de instruire

O organizație de instruire care pregătește piloți trebuie să întrunească următoarele cerințe:

- a) să dispună de toate mijloacele necesare în vederea îndeplinirii responsabilităților asociate activității lor. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: instalații, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentație privind sarcinile, responsabilitățile și procedurile, acces la datele relevante și ținere a evidenței;
- b) să pună în aplicare și să mențină un sistem de administrare privind siguranța și standardele pregătirii și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem; și
- c) să încheie acorduri cu alte organizații implicate, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a cerințelor menționate anterior.

## IV. Aptitudinea medicală

### 13. Criterii medicale

1) Toți piloții trebuie să-și demonstreze periodic aptitudinea medicală de a-și îndeplini funcțiile în mod satisfăcător, ținându-se seama de tipul de activitate pe care o exercită.

Conformitatea trebuie să fie demonstrată prin evaluări adecvate, bazate pe cele mai bune practici din domeniul medicinei aeronautice, ținându-se seama de tipul de activitate și de posibila degradare mintală și fizică datorată vârstei.

Aptitudinea medicală, care cuprinde aptitudinea fizică și aptitudinea mintală, presupune că pilotul nu suferă de nicio boală sau dizabilitate care să-l împiedice:

- a) să execute sarcinile necesare în vederea operării unei aeronave; sau
- b) să îndeplinească în orice moment sarcinile primite; sau
- c) să perceapă mediul înconjurător în mod corect.

2) În cazul în care aptitudinea medicală nu poate fi complet demonstrată, pot fi aplicate măsuri atenuante care să ofere o siguranță a zborului echivalentă.

#### 14. Examinatori de medicină aeronautică

Un examinator de medicină aeronautică 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 formare recapitulative în acest domeniu, pentru a menține standardele de evaluare la zi;
- c) să fi dobândit cunoștințe practice și experiență privind condițiile în care piloții își îndeplinesc sarcinile.

#### 15. Centre de medicină aeronautică

Centrele de medicină aeronautică trebuie să întrunească următoarele condiții:

- a) să dispună de toate mijloacele necesare pentru îndeplinirea responsabilităților asociate privilegiilor pe care le dețin. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: instalații, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentație privind sarcinile, responsabilitățile și procedurile, acces la datele relevante și ținere a evidenței;
- b) să pună în aplicare și să mențină un sistem de administrare privind siguranța și standardele evaluării medicale și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem;
- c) să încheie acorduri cu alte organizații implicate, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a cerințelor menționate anterior.

## **Anexa nr. 5. Cerințe esențiale pentru managementul traficului aerian/serviciile de navigație aeriană și pentru controlorii de trafic aerian**

### I. Utilizarea spațiului aerian

1. Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la art. 1 alin. (4) lit. a), în toate fazele zborului sau care se află pe suprafața de mișcare a unui aerodrom, sînt operate în conformitate cu regulile generale comune de operare și cu orice procedură aplicabilă specificată pentru utilizarea spațiului aerian respectiv.

2. Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la art.1 alin. (4) lit. a), sînt echipate cu componentele necesare și sînt operate corespunzător. Componentele folosite în sistemul managementului traficului aerian/serviciilor de navigație aeriană trebuie să respecte, de asemenea, cerințele prevăzute în capitolul III.

### II. Servicii

3. Informarea și datele aeronautice furnizate utilizatorilor spațiului aerian, în scopul navigației aeriene

1) Datele folosite ca sursă pentru informarea aeronautică sînt de o calitate corespunzătoare, complete, actualizate și sînt furnizate la timp.

2) Informarea aeronautică este exactă, completă, actualizată, lipsită de ambiguități, prezintă un nivel adecvat de integritate într-un format adecvat pentru utilizatorii spațiului aerian.

3) Diseminarea unor astfel de informații aeronautice în rîndul utilizatorilor de spațiu aerian se produce la timp și folosește modalități de comunicare suficient de fiabile și de rapide, protejate de interferențe și perturbări.

#### 4. Informarea meteorologică

1) Datele folosite ca sursă pentru informarea meteorologică aeronautică sînt de o calitate corespunzătoare, complete și actualizate.

2) În măsura posibilităților, informarea meteorologică aeronautică este exactă, completă, actualizată, prezintă un nivel adecvat de integritate și este lipsită de ambiguități pentru a îndeplini nevoile utilizatorilor spațiului aerian.

3) Diseminarea unor astfel de informații aeronautice în rîndul utilizatorilor de spațiu aerian se produce la timp și folosește modalități de comunicare suficient de fiabile și de rapide, protejate de interferențe și perturbări.

### 5. Serviciile de trafic aerian

- 1) Datele folosite ca sursă pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian sînt corecte, complete și actualizate.
- 2) Serviciile de trafic aerian sînt suficient de exacte, complete, actualizate și lipsite de ambiguitate pentru a îndeplini nevoile de siguranță ale utilizatorilor.
- 3) Instrumentele automatizate care furnizează informație și consiliere utilizatorilor spațiului aerian sînt adecvat proiectate, fabricate și întreținute pentru a putea asigura îndeplinirea scopului pentru care au fost create.
- 4) Serviciile de control al traficului aerian și procesele adiacente asigură o distanță adecvată între aeronave și, dacă este cazul, contribuie la protejarea de obstacole și de alte pericole aeropurtate, precum și asigură o coordonare promptă și la timp cu toți utilizatorii relevanți și cu volumele adiacente ale spațiului aerian.
- 5) Comunicarea dintre serviciile de trafic aerian și aeronavă și dintre unitățile relevante ale serviciilor de trafic aerian se face la timp și trebuie să fie clară, corectă și lipsită de ambiguități, protejată de interferențe și înțeleasă și, dacă este cazul, acceptată de toți actorii implicați.
- 6) Sînt instituite metode de detectare a posibilelor urgențe și, la necesitate, de inițiere a acțiunii de căutare și salvare eficientă. Astfel de metode cuprind, cel puțin, mecanismele adecvate de alertă, măsuri și proceduri de coordonare, mijloacele și personalul necesar pentru a acoperi în mod eficient zona de responsabilitate.

## 6. Serviciile de comunicații

Serviciile de comunicații ating și mențin un nivel de performanță satisfăcător în ceea ce privește disponibilitatea, integritatea, continuitatea și adecvarea temporală. Acestea sînt rapide și protejate de perturbări.

## 7. Serviciul de navigație

Serviciul de navigație atinge și menține un nivel satisfăcător al performanței în ceea ce privește informațiile referitoare la ghidare, poziționare și, cînd este cazul, adecvare temporală. Criteriile de performanță includ exactitate, integritate, disponibilitate și continuitatea serviciului.

## 8. Serviciul de supraveghere

Serviciul de supraveghere determină poziția respectivă a aeronavei în aer și a altor aeronave și a vehiculelor terestre pe suprafața aerodromului, la un nivel suficient de performanță în ceea ce privește exactitatea, integritatea, continuitatea și probabilitatea de detectare.

## 9. Gestionarea fluxului de trafic aerian

Gestionarea tactică a fluxurilor de trafic aerian utilizează și furnizează informații suficient de precise și de actualizate asupra volumului și naturii serviciului planificat care afectează traficul aerian și coordonează și negociază redirectionarea sau amânarea fluxurilor de trafic pentru a reduce riscul de supraaglomerare în aer sau pe aerodrom.

## 10. Gestionarea spațiului aerian

Desemnarea unor volume specifice de spațiu aerian este monitorizată, coordonată și promulgată la timp pentru a reduce riscul unei pierderi de distanță între aeronave în toate împrejurările.

## 11. Configurarea spațiului aerian

Structurile spațiului aerian și procedurile de zbor sînt concepute în mod adecvat, studiate și validate înainte de a putea fi introduse și utilizate de aeronavă.

## III. Sisteme și componente

### 12. Cerințe generale

Sistemele și componentele managementului traficului aerian/serviciilor de navigație aeriană care furnizează informații relevante către și din aeronavă și la sol sînt adecvat proiectate, fabricate, instalate, întreținute și operate pentru a se asigura adecvarea lor scopului prevăzut.

### 13. Integritatea, performanța și fiabilitatea sistemelor și a componentelor

Performanța sistemelor și a componentelor în domeniul integrității și al siguranței la bordul aeronavei, la sol sau în spațiu este adecvată pentru îndeplinirea scopului lor specific. Acestea ating nivelul cerut de performanță operațională impus de conceptele operaționale pentru toate condițiile previzibile de operare și pentru întreaga lor viață operațională.

### 14. Proiectarea sistemelor și a componentelor

1) Sistemele și componentele sînt proiectate astfel încît să îndeplinească cerințele de siguranță aplicabile.

2) Sistemele și componentele, considerate colectiv, separat și în relație unele cu altele, sînt proiectate în așa fel încît să existe o relație inversă între probabilitatea apariției unei defecțiuni și gravitatea efectului său asupra siguranței serviciilor.

3) Sistemele și componentele, considerate individual și în combinație unele cu altele, sînt proiectate luînd în considerare limitările capacităților și ale performanței umane.

4) Sistemele și componentele sînt proiectate într-o manieră care să le protejeze de interacțiuni involuntare și dăunătoare cu elemente externe.

5) Informația necesară fabricării, instalării, operării și întreținerii sistemelor și componentelor, precum și informația referitoare la condițiile nesigure sînt furnizate personalului într-o manieră clară, consecventă și lipsită de ambiguități.

#### 15. Nivel constant de activitate a serviciului

Nivelul de siguranță al sistemelor și componentelor este menținut pe perioada serviciului și a oricăror modificări ale serviciului.

#### IV. Calificarea controlorilor de trafic aerian

##### 16. Cerințe generale

O persoană care participă la un curs de instruire pentru a deveni controlor de trafic aerian sau controlor stagiar de trafic aerian este suficient de matură din punct de vedere educațional, fizic și mintal pentru a dobîndi, reține și demonstra cunoștințele teoretice și abilitățile practice relevante.

##### 17. Cunoștințe teoretice

1) Un controlor de trafic aerian dobîndește și menține un nivel al cunoștințelor adecvat pentru funcțiile exercitate și proporțional cu riscurile asociate acestui tip de serviciu.

2) Dobîndirea și reținerea cunoștințelor teoretice sînt demonstrate prin evaluarea continuă în cursul instruirii sau prin examinări adecvate.

3) Se menține un nivel adecvat de cunoștințe teoretice. Respectarea acestei cerințe se demonstrează prin evaluări sau examinări periodice. Frecvența examinărilor este proporțională cu nivelul de risc asociat tipului de serviciu.

##### 18. Abilități practice

1) Un controlor de trafic aerian dobîndește și își menține abilitățile practice care sînt corespunzătoare exercitării funcțiilor sale. Aceste abilități sînt proporționale cu riscurile asociate tipului de serviciu și acoperă cel puțin următoarele elemente:

a) proceduri operaționale;

b) aspecte legate de sarcinile specifice;



c) situații anormale și de urgență; și

d) factori umani.

2) Un controlor de trafic aerian își demonstrează capacitatea de a îndeplini procedurile și sarcinile care îi revin la un nivel de competență adecvat funcțiilor exercitate.

3) Se menține un nivel satisfăcător al competenței în domeniul abilităților practice. Respectarea acestei cerințe se verifică prin evaluări periodice. Frecvența acestor examinări este proporțională cu complexitatea și nivelul de risc asociat tipului de activitate și sarcinilor îndeplinite.

## 19. Competențe lingvistice

1) Un controlor de trafic aerian trebuie să-și demonstreze capacitatea de a vorbi și 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 sau legate de muncă, inclusiv în situații de urgență.

2) Oricând acest lucru este necesar într-un volum definit de spațiu aerian, în scopul furnizării serviciului managementului traficului aerian, un controlor de trafic aerian are, de asemenea, capacitatea de a vorbi și de a înțelege limba de stat în măsura descrisă mai sus.

## 20. Dispozitive pentru instruirea de zbor sintetic (STD)

Cînd un dispozitiv pentru instruirea de zbor sintetic este folosit pentru instruirea practică cu scopul de a permite conștientizarea diferitor situații și a factorilor umani sau de a demonstra că abilitățile sînt dobîndite și reținute, acesta se situează la un nivel de performanță care să permită o simulare adecvată a mediului de lucru și a situațiilor operaționale adecvate instruirii oferite.

## 21. Cursuri de instruire

1) Instruirea se efectuează în cadrul unui curs de instruire, care poate cuprinde instruire teoretică și practică, inclusiv instruire pe dispozitivele pentru instruirea de zbor sintetic, dacă este cazul.

2) Pentru fiecare tip de instruire se definește și se aprobă un curs de instruire.

## 22. Instructori

1) Instruirea teoretică este efectuată de instructori cu calificări adecvate. Aceștia:

a) au cunoștințe adecvate în domeniul în care se desfășoară instruirea; precum și

b) își demonstrează capacitatea de a folosi tehnici de instruire adecvate.

2) Instruirea practică este oferită de instructori calificați în mod adecvat, care au următoarele calificări:

a) să îndeplinească cerințele privind cunoștințele teoretice și experiența necesară pentru tipul de instruire pe care o oferă;

b) să își fi demonstrat capacitatea de a instrui și de a folosi tehnici de instruire adecvate;

c) să fi practicat tehnicile de instruire în cadrul acelor proceduri care fac obiectul instruirii; și

d) să participe periodic la cursuri de formare recapitulative, pentru a asigura menținerea la zi a competențelor dobândite în cadrul instruirii.

3) Instructorii în domeniul competențelor practice sînt, de asemenea, sau au fost autorizați să îndeplinească atribuții de controlori de trafic aerian.

## 23. Evaluatori

1) Persoanele responsabile de evaluarea abilităților controlorilor de trafic aerian:

a) și-au demonstrat capacitatea de a evalua performanța controlorilor de trafic aerian și de a-i supune la teste și la verificări; și

b) participă periodic la cursuri de formare recapitulative, pentru a asigura menținerea la zi a standardelor de evaluare.

2) De asemenea, evaluatorii competențelor practice sînt sau au fost autorizați să îndeplinească atribuțiile de controlori de trafic aerian în acele domenii pentru care se face evaluarea.

## 24. Aptitudinea medicală a controlorului de trafic aerian

1) Criterii medicale

a) Toți controlorii de trafic aerian își demonstrează periodic aptitudinea medicală care să le permită să își îndeplinească atribuțiile în mod satisfăcător. Conformitatea este demonstrată prin evaluări adecvate, ținîndu-se seama de posibila degradare mintală și fizică datorată vârstei.

b) Demonstrarea aptitudinii medicale include absența demonstrată a oricărei boli sau dizabilități, care să facă persoana care furnizează un serviciu de control al traficului aerian incapabilă:

- să execute corespunzător sarcinile necesare furnizării serviciului de control al traficului aerian; sau
- să își îndeplinească în orice moment sarcinile primite; sau
- să perceapă mediul înconjurător în mod corect.

2) În cazul în care aptitudinea medicală nu poate fi demonstrată pe deplin, pot fi aplicate măsuri atenuante care să ofere un grad echivalent de siguranță.

## V. Furnizorii de servicii și organizațiile de instruire

25. Furnizarea de servicii nu este întreprinsă decât dacă sînt îndeplinite următoarele condiții:

- 1) furnizorul de servicii dispune, direct sau pe bază de contracte, de mijloacele necesare pentru importanța și domeniul de aplicare a serviciului. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: sisteme, instalații, inclusiv rețeaua electrică, structura de gestionare, personal, echipament și întreținerea acestuia, documentație privind sarcinile, responsabilitățile și procedurile, acces la datele relevante și ținere a evidenței;
- 2) furnizorul de servicii elaborează și actualizează manuale de gestionare și de operare referitoare la furnizarea serviciilor sale și operează în conformitate cu aceste manuale. Astfel de manuale trebuie să conțină toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru operațiuni, pentru sistemul de gestionare și pentru ca personalul operațional să își îndeplinească atribuțiile;
- 3) furnizorul de servicii pune în aplicare și menține un sistem de gestionare a riscului pentru a asigura conformitatea cu cerințele esențiale din prezenta anexă și a viza îmbunătățirea proactivă și continuă a acestui sistem;
- 4) furnizorul de servicii folosește exclusiv personal calificat și instruit în mod adecvat și pune în aplicare și menține programe de instruire și verificare a personalului;
- 5) furnizorul de servicii trebuie să stabilească relații oficiale cu toți ceilalți participanți la furnizarea de servicii pentru a asigura conformitatea cu aceste cerințe esențiale;
- 6) furnizorul de servicii elaborează și pune în aplicare un plan de urgență care să acopere situațiile de urgență și anormale care pot apărea în legătură cu serviciile sale;
- 7) furnizorul de servicii elaborează și menține un program de prevenire a accidentelor și a incidentelor și de siguranță, care să includă un program de raportare și de analiză a evenimentelor, ce trebuie folosit de sistemul de gestionare în scopul de a contribui la obiectivul îmbunătățirii permanente a siguranței; și

8) furnizorul de servicii ia măsurile necesare pentru a verifica dacă cerințele de performanță a siguranței oricărui sistem și oricărei componente pe care le operează sînt îndeplinite în orice moment.

26. Furnizarea de servicii de control al traficului aerian nu are loc decît dacă sînt îndeplinite următoarele condiții:

1) prevenirea stării de oboseală a personalului care furnizează servicii de control al traficului aerian este gestionată printr-un sistem de planificare. O astfel de planificare trebuie să includă perioadele de serviciu, timpul petrecut la serviciu și perioadele de odihnă adaptate. Limitările stabilite în cadrul planificării iau în considerare factori relevanți care contribuie la starea de oboseală, precum privarea de somn, întreruperea ritmului circadian, programul din timpul nopții, timpul cumulativ muncit pe perioade date de timp și, de asemenea, distribuirea sarcinilor atribuite între membrii personalului;

2) prevenirea stresului personalului care furnizează servicii de control al traficului aerian este gestionată prin programe educaționale și de prevenire;

3) furnizorul serviciului de control al traficului aerian dispune de proceduri pentru a verifica dacă judecata cognitivă a personalului furnizor de servicii de control al traficului aerian este afectată sau dacă aptitudinea medicală a acestuia este insuficientă;

4) furnizorul de servicii de control al traficului aerian ia în considerare atît constrîngerile operaționale și tehnice, cît și principiul factorului uman în planificarea și executarea operațiunilor.

27. Furnizarea de servicii de comunicare, navigație și/sau supraveghere nu are loc decît dacă furnizorul de servicii se asigură că utilizatorii relevanți ai spațiului aerian și unitățile de servicii de trafic aerian sînt informate în timp real asupra statutului operațional (și asupra evoluției acestuia) al serviciilor furnizate în scopuri de servicii de trafic aerian.

28. Organizațiile de instruire

O organizație de instruire care oferă cursuri de instruire personalului care furnizează servicii de control al traficului aerian îndeplinește următoarele cerințe:

1) dispune de toate mijloacele necesare îndeplinirii responsabilităților asociate activității lor specifice. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: instalații, personal, echipament, metodologie, documentație privind sarcinile, responsabilitățile și procedurile, acces la datele relevante și ținere a evidenței;

2) pune în aplicare și menține un sistem de gestionare a siguranței și al standardului instruirii și vizează îmbunătățirea continuă a acestui sistem; și

3) încheie acorduri cu alte organizații implicate, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a acestor cerințe esențiale.

## **Anexa nr. 6. Cerințe esențiale privind aerodromurile**

### **A. Caracteristicile fizice, infrastructurași echipamentul**

#### **I. Zona de mișcare**

1. Aerodromurile au o zonă destinată aterizării și decolării aeronavelor, care îndeplinește următoarele condiții:

1) zona de aterizare și decolare are dimensiuni și caracteristici adaptate aeronavelor prevăzute să utilizeze instalația;

2) zona de aterizare și decolare, după caz, are o forță portantă suficientă pentru a suporta operarea repetitivă a aeronavelor prevăzute. Suprafețele care nu sînt destinate operațiunilor repetitive trebuie să fie capabile doar să suporte greutatea aeronavelor;

3) zona de aterizare și decolare este proiectată pentru a se asigura scurgerea apei și pentru a se evita ca apa reținută să devină un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;

4) panta și schimbările de pantă de pe zona de aterizare și decolare nu creează un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;

5) caracteristicile suprafeței zonei respective sînt adecvate utilizării de către aeronavele prevăzute; și

6) pe zona respectivă nu există obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor.

2. În cazul în care sînt stabilite mai multe zone de aterizare și decolare, acestea sînt proiectate astfel încît să nu creeze un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor.

3. Zona de decolare și aterizare stabilită este înconjurată de zone definite. Aceste zone sînt prevăzute pentru a proteja aeronava care le survolează pe durata operațiunilor de decolare și aterizare sau pentru a reduce consecințele unei aterizări scurte, ale ieșirii laterale sau ale depășirii accidentale a zonei de decolare și aterizare și îndeplinesc următoarele condiții:

1) aceste zone au dimensiuni adecvate pentru operarea prevăzută a aeronavelor;

2) panta și schimbările de pantă din aceste zone nu creează un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;

3) în aceste zone nu există obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor. Acest lucru nu trebuie să excludă echipamentele fragile ce urmează să fie amplasate în zonele respective în cazul în care acestea sînt necesare pentru operarea aeronavelor; și

4) fiecare suprafață are o forță portantă suficientă pentru scopul ei.

4. Zonele unui aerodrom și împrejurimile imediat aferente, care urmează să fie utilizate pentru rularea sau staționarea aeronavelor, sînt proiectate astfel încît să permită operarea în siguranță a aeronavelor prevăzute să folosească respectiva instalație în toate condițiile prevăzute în acest scop și îndeplinesc următoarele condiții:

1) aceste zone au o forță portantă suficientă pentru a suporta operarea repetitivă a aeronavelor prevăzute, cu excepția zonelor destinate utilizării ocazionale, care trebuie să fie capabile doar să suporte greutatea aeronavelor;

2) aceste zone sînt proiectate pentru a se asigura scurgerea apei și pentru a se evita ca apa reținută să devină un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;

3) panta și schimbările de pantă din aceste zone nu creează un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;

4) caracteristicile suprafeței acestor zone sînt adecvate utilizării de către aeronavele prevăzute; și

5) în aceste zone nu există obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru aeronavă. Acest lucru nu trebuie să excludă amplasarea, în poziții sau zone special definite, a echipamentelor necesare pentru zona respectivă.

5. Celelalte infrastructuri prevăzute a fi utilizate de aeronave sînt proiectate astfel încît prin folosirea acestora să nu se creeze un risc inacceptabil pentru aeronavele care le folosesc.

6. Construcțiile, clădirile, echipamentele sau zonele de depozitare sînt amplasate și proiectate astfel încît să nu creeze un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor.

7. Sînt prevăzute mijloace adecvate pentru a împiedica intrarea pe suprafața de mișcare a persoanelor neautorizate, a vehiculelor neautorizate sau a animalelor suficient de mari pentru a constitui un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor, fără a aduce atingere dispozițiilor naționale și internaționale privind protecția animalelor.

## II. Înălțimea de ocolire a unui obstacol

8. Pentru a proteja aeronavele care înaintează spre aerodrom în scopul aterizării sau care decolează de pe aerodrom, sînt stabilite rute sau zone de sosire și de plecare. Aceste rute sau zone asigură aeronavelor înălțimea necesară pentru ocolirea obstacolelor amplasate în zona din jurul aerodromului, ținînd seama de caracteristicile fizice locale.

9. Această înălțime de ocolire a obstacolelor este adecvată fazei de zbor și tipului de operațiune în curs de realizare. De asemenea, sînt luate în considerare echipamentele folosite la stabilirea poziției aeronavelor.

## III. Mijloacele vizuale și de altă natură și echipamentele de aerodrom

10. Mijloacele sînt adecvate scopului, ușor de recunoscut și oferă informații clare utilizatorilor în toate condițiile operaționale prevăzute.

11. Echipamentele de aerodrom funcționează astfel cum s-a preconizat în condițiile de operare prevăzute. În condiții de operare sau în caz de defecțiune, echipamentele de aerodrom nu provoacă un risc inacceptabil pentru siguranța aviației.

12. Mijloacele și sistemele de alimentare cu energie electrică ale acestora sînt proiectate astfel încît defectarea acestora să nu conducă la furnizarea de informații neadecvate, înșelătoare sau insuficiente utilizatorilor sau la întreruperea unui serviciu esențial.

13. Sînt asigurate mijloace adecvate de protecție pentru a se evita deteriorarea sau perturbarea acestor mijloace.

14. Sursele de radiație sau prezența obiectelor mobile sau fixe nu împiedică și nu afectează în mod negativ performanța sistemelor de comunicație aeronautică, de navigație și supraveghere.

15. Sînt puse la dispoziția personalului competent informații privind operarea și utilizarea echipamentelor de aerodrom, inclusiv indicații clare privind condițiile care pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației.

## IV. Datele privind aerodromul

16. Sînt stabilite și actualizate date privind aerodromul și serviciile disponibile.

17. Datele sînt precise, lizibile, complete și clare. Sînt păstrate niveluri adecvate de integritate.

18. Datele sînt puse la dispoziția utilizatorilor și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză la timp, folosind o metodă de comunicare suficient de sigură și rapidă.

B. Operarea și administrarea

V. Operatorul de aerodrom

Operatorul de aerodrom este responsabil de operarea unui aerodrom.

Responsabilitățile unui operator de aerodrom sînt după cum urmează:

19. Operatorul de aerodrom dispune, direct sau pe bază de contracte, de toate mijloacele necesare pentru a garanta operarea în siguranță a aerodromului. Aceste mijloace includ, fără însă a se limita la acestea: instalații, personal, echipamente și materiale, documentație privind sarcinile, responsabilitățile și procedurile, acces la datele relevante și ținere a evidenței.

20. Operatorul de aerodrom verifică dacă cerințele din secțiunea A sînt întotdeauna îndeplinite sau ia măsuri adecvate pentru a reduce riscul asociat neconformității. Sînt stabilite și aplicate proceduri pentru a aduce la timp la cunoștința tuturor utilizatorilor aceste măsuri.

21. Operatorul de aerodrom trebuie să stabilească și să pună în aplicare un program de gestionare a riscurilor legate de animalele sălbatice.

22. Operatorul de aerodrom garantează că circulația vehiculelor și a persoanelor pe suprafața de mișcare și pe alte suprafețe operaționale este coordonată cu mișcarea aeronavei, pentru evitarea coliziunilor și a deteriorării aeronavei.

23. Operatorul de aerodrom garantează că sînt stabilite și puse în aplicare proceduri de reducere a riscurilor conexe operării aerodromului pe timp de iarnă, în condiții meteorologice nefavorabile, de vizibilitate redusă sau pe timp de noapte, după caz.

24. Operatorul de aerodrom trebuie să încheie contracte cu alte organizații competente pentru a asigura conformitatea continuă cu aceste cerințe esențiale pentru aerodromuri. Aceste organizații includ, fără însă a se limita la aceștia, operatori de aeronave, prestatori de servicii de navigație aeriană, prestatori de servicii de asistență la sol și alte organizații ale căror activități sau produse pot afecta siguranța aviației.

25. Operatorul de aerodrom garantează, fie el însuși, fie prin contracte cu părți terțe, că există proceduri de alimentare a aeronavei cu combustibil necontaminat și conform specificației corecte.



26. Manuale de întreținere a echipamentelor de aerodrom trebuie puse la dispoziție și aplicate în practică și trebuie să conțină instrucțiunile de întreținere și reparație, informațiile privind asistența tehnică, procedurile de depanare și inspecție.

27. Operatorul de aerodrom trebuie să stabilească și să pună în aplicare un plan de urgență pe aerodrom, care să includă situații de urgență ce pot apărea pe aerodrom sau în imediata apropiere a acestuia. Acest plan este coordonat, după caz, cu planul de urgență al comunității locale.

28. Operatorul de aerodrom garantează că sînt asigurate servicii adecvate de salvare și stingere a incendiilor pe aerodrom. Aceste servicii acționează în cazul unui incident sau accident cu urgența convenită și trebuie să includă cel puțin echipamente, produse de stingere și personal în număr suficient.

29. Operatorul de aerodrom utilizează numai personal instruit și calificat pentru operarea și întreținerea aerodromului și pune în aplicare și menține programe de instruire și verificare a competenței întregului personal relevant.

30. Operatorul de aerodrom garantează că orice persoană căreia îi este permis accesul neînsoțit pe suprafața de mișcare sau pe alte suprafețe operaționale este instruită și calificată în mod adecvat în acest scop.

31. Personalul de salvare și stingere a incendiilor trebuie să fie instruit și calificat în mod adecvat pentru a opera în împrejurimile aerodromului. Operatorul de aerodrom trebuie să pună în aplicare și să mențină programe de instruire și verificare pentru a asigura nivelul de competență al acestuia.

32. Întreg personalul de salvare și stingere a incendiilor care poate fi însărcinat să acționeze în situații de urgență aviatică își demonstrează cu regularitate aptitudinea medicală de a-și îndeplini în mod satisfăcător atribuțiile, avînd în vedere tipul de activitate. În acest context, aptitudinea medicală, adică aptitudinile fizice și psihice, înseamnă a nu suferi de nicio boală sau dizabilitate care ar putea pune acest personal în incapacitatea:

- 1) de a-și îndeplini atribuțiile necesare pentru a acționa în situații de urgență aviatică;
- 2) de a-și îndeplini sarcinile atribuite în orice moment; sau
- 3) de a percepe corect mediul înconjurător.

## VI. Sistemele de administrare

33. Operatorul de aerodrom pune în aplicare și menține un sistem de administrare pentru a garanta conformitatea cu aceste cerințe esențiale privind aerodromurile și pentru a urmări îmbunătățirea continuă și proactivă a siguranței. Sistemul de

administrare trebuie să includă structuri organizaționale, răspunderi, competențe, politici și proceduri.

34. Sistemul de administrare trebuie să includă un program de prevenire a accidentelor și a incidentelor care să conțină un sistem de raportare și de analiză a evenimentelor. Analiza trebuie să implice, după caz, părțile prevăzute la pct. 24.

35. Operatorul de aerodrom elaborează un manual al aerodromului și operează în conformitate cu acesta. Manualul conține toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru aerodrom, pentru sistemul de administrare și pentru ca personalul de operare să își îndeplinească atribuțiile.

### C. Împrejurimile aerodromului

36. Spațiul aerian din jurul suprafețelor de mișcare ale aerodromului este protejat împotriva obstacolelor, astfel încât să se permită ca aeronavele prevăzute să fie operate pe aerodromuri fără a se crea un risc inacceptabil din cauza existenței obstacolelor în jurul aerodromului. Prin urmare, sînt dezvoltate, puse în aplicare și, în mod continuu, monitorizate suprafețe de monitorizare a obstacolelor pentru identificarea oricărei intruziuni neautorizate.

37. Pătrunderea pe aceste suprafețe va impune o evaluare pentru a se identifica dacă obiectul constituie sau nu un risc inacceptabil. Orice obiect care constituie un risc inacceptabil este înlăturat sau sînt luate măsuri adecvate de atenuare a riscurilor pentru a proteja aeronava care utilizează aerodromul.

38. Oricare obstacol rămas este notificat și, dacă este necesar, marcat și, după caz, prevăzut cu balize luminoase.

39. Pericolele asociate activităților umane și operării terenurilor, ca de exemplu articolele din următoarea listă, fără însă a se limita la acestea, trebuie monitorizate. Riscul provocat de acestea trebuie evaluat și redus după caz:

- 1) orice construcție sau schimbare în operarea terenurilor din zona aerodromului;
- 2) posibilitatea turbulențelor induse de obstacole;
- 3) utilizarea de lumini periculoase, confuze și înșelătoare;
- 4) orbirea cauzată de suprafețe mari și foarte reflectorizante;
- 5) crearea de zone care pot încuraja activitatea animalelor sălbatice în împrejurimile suprafeței de mișcare a aerodromului;

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

40. Este stabilit un plan de urgență la nivelul comunității locale pentru situații de urgență aviatică care se produc în zona locală a aerodromului.

#### D. Alte aspecte

41. Cu excepția situațiilor de urgență la bordul unei aeronave, în momentul devierii către un aerodrom alternativ sau în alte condiții specificate în fiecare caz nu este permisă utilizarea unui aerodrom sau a unor părți ale acestuia de o aeronavă pentru care proiectarea și procedurile de operare ale aerodromului nu sînt în mod normal prevăzute.

Codul este valabil. Relevanța verificată la 03.09.2021