Республика Молдова

ПРАВИТЕЛЬСТВО

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № HG489/2026
от 26.08.2026

об утверждении Положения о введении в действие Единого европейского неба

Опубликован : 10.09.2026 в MONITORUL OFICIAL № 440-443 статья № 504 Data intrării în vigoare

UE

На основании пункта a) части (3) статьи 6 Авиационного кодекса Республики Молдова №301/2017 (Официальный монитор Республики Молдова, 2018 г., №95–104, ст.189), с последующими изменениями, и Закона №112/2014 о ратификации Соглашения об ассоциации между Республикой Молдова, с одной стороны, и Европейским Союзом и Европейским сообществом по атомной энергии и их государствами-членами, с другой стороны (Официальный монитор Республики Молдова, 2014 г., №185–199, ст.442), Правительство ПОСТАНОВЛЯЕТ:

Настоящее постановление частично перелагает Регламент (EU) 2024/2803 Европейского парламента и Совета от 23 октября 2024 года о введении в действие Единого европейского неба, опубликованный в Официальном журнале Европейского Союза L от 11 ноября 2024 года, CELEX: 32024R2803.

1. Утвердить Положение о введении в действие Единого европейского неба (прилагается).

2. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на Министерство инфраструктуры и регионального развития.

3. Настоящее постановление вступает в силу с 31 декабря 2028 года.

ПРЕМЬЕР-МИНИСТР Василе ТОФАН

Контрассигнует:

Заместитель Премьер-министра,

министр инфраструктуры

и регионального развития Владимир Боля

№ 489. Кишинэу, 26 августа 2026 г.

Утверждено

Постановлением Правительства

№ 489/2026

ПОЛОЖЕНИЕ

о введении в действие Единого европейского неба

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Раздел 1

Предмет и область применения

1. Положение о введении в действие Единого европейского неба (в дальнейшем – *Положение*) устанавливает создание и эффективное функционирование Единого европейского неба с целью укрепления стандартов безопасности воздушного движения, содействия устойчивому развитию системы воздушного транспорта и повышения общих показателей эффективности организации воздушного движения и аэронавигационного обслуживания общего воздушного движения в Европе для удовлетворения требований всех пользователей воздушного пространства. Единое европейское небо включает согласованную общеевропейскую сеть, все более интегрированное воздушное пространство, системы управления сетью и организации воздушного движения, основанные на безопасности, эффективности, интероперабельности и технологической модернизации, в интересах всех пользователей воздушного пространства, граждан и окружающей среды.

2. Применение настоящего Положения не затрагивает суверенитет Республики Молдова над своим воздушным пространством, а также требования, касающиеся общественного порядка, общественной безопасности и целей в области обороны, предусмотренных в пункте 88.

2.1. Настоящее Положение не распространяется на военные операции и военную подготовку.

2.2. Обеспечивается координация с военными органами для выявления и рассмотрения потенциального воздействия применения настоящего Положения на военную деятельность.

3. Применение настоящего Положения не затрагивает прав и обязательств Республики Молдова, предусмотренных Конвенцией о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года и ратифицированной Постановлением Парламента № 97/1994 (в дальнейшем – *Чикагская конвенция*).

4. Настоящее Положение направлено на оказание поддержки Республике Молдова в регулируемых им областях в выполнении обязательств, вытекающих из

Чикагской конвенции, путем создания общей основы для толкования и единообразного применения положений данной конвенции, а также путем обеспечения надлежащего учета соответствующих положений в Положении и нормах, разработанных для его введения в действие.

5. Настоящее Положение применяется к воздушному пространству, в котором Республика Молдова несет ответственность за предоставление обслуживания воздушного движения.

Раздел 2

Понятия

6. В целях настоящего Положения применяются следующие понятия:

6.1. *аэродромное диспетчерское обслуживание* – диспетчерское обслуживание воздушного движения *(ATC)* для аэродромного движения;

6.2. *служба аэронавигационной информации «AIS»* – служба, созданная в пределах определенной зоны действия и отвечающая за предоставление аэронавигационной информации и данных, необходимых для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности воздушной навигации;

6.3. *агентство* – Агентство Европейского Союза по безопасности полетов *(EASA)*;

6.4. *поставщик аэронавигационного обслуживания* – субъект публичного или частного права, предоставляющий одну или несколько услуг аэронавигационного обслуживания для общего воздушного движения;

6.5. *аэронавигационное обслуживание «ANS»* – обслуживание воздушного движения, обслуживание связи, навигации, наблюдения *(CNS)*, в том числе услуги по усилению сигналов, излучаемых основными группами спутников GNSS, в целях воздушной навигации, авиационное метеорологическое обслуживание *(MET)*, услуги представления аэронавигационной информации *(AIS)* и услуга по предоставлению данных о воздушном движении *(ADS)*;

6.6. *управление воздушным движением «обслуживание ATC»* – обслуживание, предоставляемое в целях:

6.6.1. предотвращения столкновений:

6.6.1.1. между воздушными судами;

6.6.1.2. воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования;

6.6.2. ускорения и регулирования воздушного движения;

6.7. *услуга по предоставлению данных о воздушном движении «ADS»* – обслуживание, заключающееся в сборе, агрегировании и интеграции

эксплуатационных данных, поступающих от поставщиков обслуживания наблюдения, поставщиков MET и AIS и сетевых функций, а также от других соответствующих субъектов, генерирующих эксплуатационные данные, и в предоставлении обработанных данных для целей, связанных с диспетчерским обслуживанием воздушного движения и управлением воздушным движением;

6.8. *организация потоков воздушного движения «ATFM»* – функция, установленная с целью содействия безопасному, упорядоченному и быстрому потоку воздушного движения на всей траектории полета посредством обеспечения максимального использования пропускной способности АТС и соответствия объема воздушного движения пропускной способности, заявленной поставщиками соответствующего обслуживания воздушного движения;

6.9. *организация воздушного движения «ATM»* – совокупность бортовых и наземных функций и обслуживания, а именно обслуживание воздушного движения, организация воздушного пространства и организация потоков воздушного движения, включая разработку схем полетов, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного движения воздушных судов на всех этапах полета;

6.10. *обслуживание воздушного движения* – различные виды полетно-информационного обслуживания, аварийного оповещения и консультативного обслуживания воздушного движения, а также обслуживания АТС, а именно районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание;

6.11. *блок воздушного пространства* – воздушное пространство определенных в пространстве и времени размеров, состоящее из одной или нескольких структур воздушного пространства, в пределах которого предоставляется аэронавигационное обслуживание;

6.12. *организация воздушного пространства* – функция планирования и мониторинга, основной целью которой является оптимизация использования имеющегося воздушного пространства посредством динамического распределения времени и, в отдельных случаях, сегрегации воздушного пространства между различными категориями пользователей воздушного пространства на основе краткосрочных потребностей;

6.13. *структура воздушного пространства* – определенный объем воздушного пространства, установленный в целях обеспечения оптимальной и безопасной эксплуатации воздушных судов;

6.14. *пользователи воздушного пространства* – эксплуатанты воздушных судов, выполняющих полеты в соответствии с правилами общего воздушного движения;

6.15. *аварийное оповещение* – обслуживание, предоставляемое в целях уведомления соответствующих организаций о воздушных судах, в отношении которых необходимо проведение поисково-спасательной операции, и оказания необходимого содействия таким организациям;

6.16. *диспетчерское обслуживание подхода* – обслуживание АТС контролируемых полетов прибывающих или вылетающих воздушных судов;

6.17. *районное диспетчерское обслуживание* – обслуживание АТС контролируемых полетов в диспетчерских районах;

6.18. *референтное значение* – значение, определенное для установления целевых показателей эффективности и рассчитанное на основе фактических затрат или фактических удельных затрат за год, предшествующий началу соответствующего отчетного периода;

6.19. *референтная группа* – группа поставщиков обслуживания воздушного движения со сходными экономическими и эксплуатационными условиями;

6.20. *значение, полученное путем разбивки* – значение, полученное для конкретного поставщика обслуживания воздушного движения путем разбивки целевого показателя эффективности, установленного на уровне Европейского Союза, до уровня одного или нескольких поставщиков обслуживания воздушного движения и служащее референтным значением для оценки соответствия целевого показателя эффективности, установленного в проекте плана эффективности, показателю эффективности на уровне Европейского Союза;

6.21. *сертификат* – «сертификат» в значении, определенном в Авиационном кодексе Республики Молдова № 301/2017 (в дальнейшем – *Авиационный кодекс*);

6.22. *обслуживание общей информацией «CIS»* – обслуживание, заключающееся в распространении статических и динамических данных для обеспечения возможности предоставления услуг U-space по организации движения беспилотных воздушных судов;

6.23. *воздушное пространство U-space* – определенная географическая зона UAS, в которой эксплуатация UAS может осуществляться только при поддержке услуг U-space;

6.24. *обслуживание U-space* – обслуживание, основанное на цифровых услугах и автоматизации функций и предназначенное для обеспечения безопасного, защищенного и эффективного доступа большого количества UAS к воздушному пространству U-space;

6.25. *поставщик обслуживания U-space* – любое юридическое лицо, предоставляющее обслуживание U-space;

6.26. *обслуживание связи* – авиационное фиксированное и мобильное обслуживание, обеспечивающее связь «земля – земля», «воздух – земля» и «воздух – воздух» для целей, связанных с АТС;

6.27. *компоненты* – материальные средства, такие как аппаратные средства, а также нематериальные средства, такие как программное обеспечение, от которых зависит интероперабельность Европейской сети организации воздушного движения

(EATMN);

6.28. *диспетчерский район* – контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от установленной границы над земной поверхностью;

6.29. *процесс совместного принятия решений* – процесс, в рамках которого решения принимаются на основе взаимодействия и консультаций с соответствующими органами государств-членов, заинтересованными сторонами, участвующими в эксплуатационной деятельности, и другими субъектами, исходя из обстоятельств, с целью достижения консенсуса;

6.30. *трансграничное обслуживание* – аэронавигационное обслуживание, предоставляемое в одном государстве-члене поставщиком обслуживания, основное место деятельности которого находится в другом государстве-члене;

6.31. *декларация* – для целей организации воздушного движения и аэронавигационного обслуживания – любое письменное заявление, сделанное под исключительную ответственность физического или юридического лица, подтверждающее соблюдение применимых требований Авиационного кодекса и актов по его введению в действие, относящихся к физическому или юридическому лицу, изделию, детали, неустановленному оборудованию, оборудованию для дистанционного управления беспилотными воздушными судами, аэродромному оборудованию, влияющему на безопасность, к системе ATM/ANS, компоненту ATM/ANS или комплексному тренажеру имитации полета;

6.32. *проектирование структур воздушного пространства* – процесс, обеспечивающий разработку и внедрение передовых навигационных возможностей и методов, усовершенствованных маршрутных сетей и соответствующей секторизации, оптимизированных структур воздушного пространства и процедур ATM, которые направлены на повышение пропускной способности;

6.33. *маршрутная тарифная зона* – объем воздушного пространства, простирающийся от земли до верхнего воздушного пространства включительно, в котором предоставляется маршрутное аэронавигационное обслуживание и для которого установлена единая стоимостная база;

6.34. *EUROCONTROL* – Европейская организация по безопасности аэронавигации, учрежденная Международной конвенцией от 13 декабря 1960 года о сотрудничестве в области безопасности аэронавигации;

6.35. *Европейская сеть организации воздушного движения «EATMN»* – совокупность систем, обеспечивающих предоставление аэронавигационного обслуживания в Европейском Союзе, включая интерфейсы на границах с третьими странами;

6.36. *Европейский генеральный план ATM* – согласованная дорожная карта модернизации ATM в целях достижения целевых показателей эффективности Единого европейского неба;

6.37. *гибкое использование воздушного пространства* – концепция организации воздушного пространства в соответствии с описанием ICAO, основанная на основополагающем принципе, согласно которому воздушное пространство не должно определяться как исключительно гражданское или военное, а должно рассматриваться как непрерывное целое, в котором требования всех пользователей должны удовлетворяться в максимально возможной степени;

6.38. *полетно-информационное обслуживание* – обслуживание, предоставляемое с целью предоставления полезных рекомендаций и информации для безопасного и эффективного выполнения полетов;

6.39. *планирование процедур полетов* – вся деятельность, связанная с разработкой процедуры полета по приборам;

6.40. *общее воздушное движение* – все полеты гражданских воздушных судов, а также все полеты государственных воздушных судов (включая воздушные суда, используемые для военной, таможенной и полицейской служб), когда такие полеты выполняются в соответствии с процедурами ICAO;

6.41. *правила полетов по приборам «IFR»* – правила, позволяющие пилотировать воздушное судно, оснащенное навигационным оборудованием, соответствующим маршруту, согласно требованиям, применимым к выполнению полетов;

6.42. *количество движений воздушных судов, выполненных в год согласно IFR* – сумма взлетов и посадок, выполненных в соответствии с IFR, рассчитанная как среднегодовое значение за три календарных года, предшествующих году, в котором должен быть представлен проект плана эффективности;

6.43. *интероперабельность* – совокупность функциональных, технических и эксплуатационных характеристик, необходимых для систем и компонентов EATMN и процедур их эксплуатации, позволяющих обеспечить безопасное, бесперебойное и эффективное функционирование EATMN;

6.44. *метеорологическое обслуживание аэронавигации «MET»* – инфраструктура и обслуживание, обеспечивающие предоставление прогнозов, предупреждений, метеорологических бюллетеней и наблюдений для целей воздушной навигации, а также любой иной метеорологической информации и данных, предоставляемых государствами для использования в воздушной навигации;

6.45. *национальный компетентный орган* – Орган гражданской авиации Республики Молдова, назначенный Правительством Республики Молдова в соответствии с Постановлением Правительства № 133/2019 об организации и функционировании Органа гражданской авиации, который обладает необходимой компетенцией и на который возложены обязанности по выполнению задач, связанных с сертификацией, надзором и обеспечением соблюдения законодательства в соответствии с Авиационным кодексом и принятыми на его основании актами по введению в действие;

6.46. *национальный надзорный орган* – Орган гражданской авиации Республики

Молдова, назначенный Правительством Республики Молдова в соответствии с Постановлением Правительства № 133/2019 об организации и функционировании Органа гражданской авиации для выполнения задач, предусмотренных в разделе 2 главы II Положения, в соответствии со статьей 7 Авиационного кодекса;

6.47. *аэронавигационное обслуживание* – инфраструктура и услуги, которые предоставляют воздушным судам информацию в отношении позиционирования и синхронизации;

6.48. *кризисная ситуация в сети* – невозможность предоставления обслуживания по организации воздушного движения или аэронавигационного обслуживания на требуемом уровне, приводящая к значительной потере пропускной способности сети, существенному дисбалансу между пропускной способностью сети и спросом либо существенному нарушению потока информации в одной или нескольких частях сети или нарушению целостности одной или нескольких частей сети вследствие необычайной или непредвиденной ситуации;

6.49. *администратор сети* – субъект, назначенный Европейской комиссией, которому поручены задачи, необходимые для содействия выполнению сетевых функций;

6.50. *план эксплуатации сети «NOP»* – план, разработанный посредством процесса совместного принятия решений для реализации на эксплуатационном уровне целей сетевых функций и содействия достижению целевых показателей эффективности;

6.51. *стратегический план сети «NSP»* – план, разработанный посредством процесса совместного принятия решений в целях долгосрочного развития сети;

6.52. *оперативное воздушное движение* – все полеты, на которые не распространяются правила, установленные для общего воздушного движения, и в отношении которых национальные компетентные органы установили нормы и процедуры;

6.53. *эксплуатационные данные* – информация, относящаяся ко всем этапам полета и необходимая для эксплуатационных целей поставщикам аэронавигационного обслуживания, пользователям воздушного пространства, эксплуатантам аэропортов и другим заинтересованным сторонам;

6.54. *заинтересованные стороны эксплуатационной деятельности* – гражданские и военные пользователи воздушного пространства, гражданские и военные поставщики аэронавигационного обслуживания и эксплуатанты аэропортов;

6.55. *план эффективности* – план, направленный на повышение эффективности аэронавигационного обслуживания и сетевых функций;

6.56. *ввод в эксплуатацию* – первое эксплуатационное использование после первоначальной установки или модернизации системы;

6.57. *маршрутная сеть* – сеть установленных маршрутов, предназначенная для направления потоков общего воздушного движения и необходимая для предоставления обслуживания АТС;

6.58. *этап определения SESAR* – этап, включающий формирование и актуализацию долгосрочного видения проекта «Исследования и инновации в области организации воздушного движения в рамках Единого европейского неба» *(Single European Sky ATM Research* – в дальнейшем *SESAR)*, соответствующей эксплуатационной концепции, позволяющей обеспечить улучшения на каждом этапе полета, основных эксплуатационных изменений, необходимых в рамках EATMN, а также необходимых приоритетов на этапе разработки и внедрения;

6.59. *этап внедрения SESAR* – последовательные этапы индустриализации и внедрения, в ходе которых осуществляются следующие виды деятельности: стандартизация, производство и сертификация наземного и бортового оборудования и связанных с ним процессов, необходимых для внедрения решений SESAR (индустриализация); а также приобретение, установка и ввод в эксплуатацию оборудования и систем, основанных на решениях SESAR, включая связанные с ними эксплуатационные процедуры (внедрение);

6.60. *этап разработки SESAR* – этап, в ходе которого осуществляются исследования, разработки и валидация, направленные на получение готовых к внедрению решений SESAR;

6.61. *проект SESAR* – проект модернизации организации воздушного движения в Европе, направленный на обеспечение Европейского Союза высокоэффективной, стандартизированной и интероперабельной инфраструктурой организации воздушного движения и представляющий собой инновационный цикл, включающий этап определения SESAR, этап разработки SESAR и этап внедрения SESAR;

6.62. *решение SESAR* – готовый к внедрению результат этапа разработки SESAR, предусматривающий внедрение новых или усовершенствованных стандартизированных и интероперабельных эксплуатационных процедур или технологий;

6.63. *обслуживание наблюдения* – инфраструктура и услуги, используемые для определения местоположения каждого воздушного судна в целях обеспечения безопасного эшелонирования;

6.64. *система* – совокупность бортовых и наземных компонентов, а также находящегося в пространстве оборудования, обеспечивающих поддержку аэронавигационного обслуживания на всех этапах полета;

6.65. *тарифная зона терминала* – аэропорт или группа аэропортов, расположенных на территории одного или нескольких государств-членов, в которых предоставляются услуги аэронавигационного обслуживания и для которых установлена единая базовая ставка;

6.66. *модернизация* – любое обновление, способное изменить эксплуатационные характеристики системы;

6.67. *использование структур воздушного пространства* – способ эксплуатационного использования структур воздушного пространства, который следует отличать от организации воздушного пространства в значении, определенном в подпункте 6.12.

Глава II

НАЦИОНАЛЬНЫЕ НАДЗОРНЫЕ ОРГАНЫ

Раздел 1

Назначение, создание и требования, применимые к национальным надзорным органам

7. Орган гражданской авиации является национальным надзорным органом, ответственным за осуществление полномочий и выполнение задач, предусмотренных настоящим Положением, в соответствии с положениями Авиационного кодекса.

8. Национальный надзорный орган осуществляет свои полномочия на основе принципов беспристрастности, независимости и прозрачности, имеет соответствующие организационную структуру, кадровое обеспечение, управление и финансирование.

9. Без ущерба для пункта 7 национальный надзорный орган является независимым в отношении организационной, иерархической структуры и принятия решений от любого поставщика аэронавигационного обслуживания и юридически или функционально обособлен от поставщиков аэронавигационного обслуживания.

10. Кроме того, поставщики аэронавигационного обслуживания не обладают какими-либо полномочиями по принятию решений в отношении распределения бюджета национального надзорного органа.

11. В случае возникновения ситуации, при которой национальный надзорный орган более не является юридически обособленным от поставщика аэронавигационного обслуживания, центральный отраслевой орган в области гражданской авиации может по запросу информировать Европейскую комиссию о мерах, принятых им для обеспечения соблюдения национальным надзорным органом требований, указанных в пункте 9, и документально подтверждает порядок обеспечения его независимости, демонстрируя, что эта независимость имеет фактический характер. В этих целях, когда национальный надзорный орган и поставщик аэронавигационного обслуживания являются частями одного и того же органа управления, национальный надзорный орган не запрашивает и не принимает инструкции с того иерархического уровня соответствующего органа управления, которому подчинен поставщик аэронавигационного обслуживания, в отношении задач, возложенных на него в соответствии с пунктами 17–23, и связанных с ними решений.

12. Орган гражданской авиации совмещает статусы национального надзорного органа и национального компетентного органа, обеспечивая принятие решений, связанных с задачами, возложенными на национальный надзорный орган в

соответствии с настоящим Положением, независимо от выполнения других задач, возложенных на объединенный орган.

13. Национальный надзорный орган представлен в вопросах, связанных с задачами, предусмотренными в пунктах 17–23, таким образом, который обеспечивает независимость принимаемых им решений.

14. Без ущерба для национальной нормативной базы в области найма государственных служащих национальный надзорный орган обеспечивает, чтобы персонал, в том числе временный персонал, нанимался посредством четких и прозрачных процедур найма, обеспечивающих его независимость, а также чтобы персонал национального надзорного органа отбирался на основе специальных требований, в том числе соответствующей компетентности и надлежащего опыта, либо проходил соответствующую подготовку для эффективного выполнения задач, предусмотренных в пунктах 17–23.

15. В целях предотвращения конфликта интересов в отношении персонала, в том числе лиц, принимающих решения в результате осуществления полномочий, предусмотренных в главе III, с тем чтобы национальный надзорный орган мог в независимом порядке выполнять задачи, предусмотренные в пунктах 17–23, применяются положения Закона № 133/2016 о декларировании имущества и личных интересов.

16. Без ущерба для положений Методологии расчета и утверждения тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги, утвержденной Постановлением Правительства №476/2016, национальный надзорный орган обеспечивает наличие финансовых ресурсов и возможностей, необходимых для эффективного и своевременного выполнения задач, предусмотренных в пунктах 17–23.

Раздел 2

Задачи национального надзорного органа

17. Национальный надзорный орган выполняет задачи в соответствии с настоящим Положением, положениями Авиационного кодекса Республики Молдова № 301/2017 и актами по его введению в действие, принятыми на их основании. В частности:

17.1. оценивает и осуществляет надзор за соблюдением требований в отношении финансовой устойчивости, ответственности, страхового покрытия, режима собственности и организационной структуры, установленных Положением об установлении требований и административных процедур для поставщиков услуг организации воздушного движения и аэронавигационного обслуживания, утвержденным Постановлением Правительства №119/2023;

17.2. проверяет соблюдение и выполнение национальных требований в области безопасности и обороны поставщиками услуг, указанными в подпункте 29.2 пункта 29 и подпункте 44.4 пункта 44, за исключением случаев, когда данная задача возложена на другой орган;

17.3. без ущерба для положений Закона № 131/2015 о государственных закупках и Закона №74/2020 о закупках в секторах энергетики, водных ресурсов, транспорта и почтовых услуг, содействует в соответствующих случаях правильному применению требований в области государственных закупок в соответствии с пунктами 38–46;

17.4. оценивает и утверждает установление цен на предоставление обслуживания CIS в соответствии с пунктами 47–53;

17.5. вводит в действие и осуществляет мониторинг систем эффективности и тарификации в соответствии с задачами, возложенными на него согласно пунктам 54–59 и 61–64, и в пределах этих задач, а также в соответствии с актами по введению в действие, указанными в пунктах 60 и 65;

17.6. осуществляет надзор за соблюдением и введением в действие настоящего Положения в части прозрачности счетов поставщиков аэронавигационного обслуживания.

18. По смыслу подпункта 17.1 пункта 17 Орган гражданской авиации может своим решением возложить на национальный компетентный орган проведение оценки и осуществление надзора за соблюдением поставщиком аэронавигационного обслуживания требований, предусмотренных соответствующим подпунктом, и в таком случае должен убедиться в наличии у соответствующего национального компетентного органа достаточных ресурсов и экспертных знаний для выполнения данных задач.

19. Орган гражданской авиации осуществляет необходимые мероприятия по мониторингу, в том числе, исходя из обстоятельств, инспекции и аудиты, для выявления возможного несоблюдения субъектами, находящимися под его надзором в соответствии с настоящим Положением, требований, предусмотренных в Положении и в актах по введению в действие, принятых на его основании.

20. Без ущерба для пункта 17 национальный надзорный орган представляет национальному компетентному органу свою оценку соблюдения поставщиком аэронавигационного обслуживания требований, перечисленных в Авиационном кодексе, в отношении финансовой устойчивости, ответственности, страхового покрытия, режима собственности и организационной структуры. Данная оценка включает, исходя из обстоятельств, рекомендацию об изменении, ограничении, приостановлении действия или отзыве сертификата.

21. В случае несоблюдения субъектами, подлежащими надзору, требований, предусмотренных в настоящем Положении, Орган гражданской авиации требует от них представления и выполнения плана корректирующих действий в порядке, установленном, и в сроки, установленные Авиационным кодексом и применимыми гражданскими авиационными регламентами.

22. Соответствующие поставщики аэронавигационного обслуживания, эксплуатанты аэропортов и поставщики обслуживания CIS обязаны соблюдать меры, установленные национальным надзорным органом для обеспечения применения нормативной базы в данном контексте.

23. Решения, принятые Органом гражданской авиации на основании настоящего раздела, могут быть обжалованы в соответствии с процедурами, установленными национальной нормативной базой.

Глава III

ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ

Раздел 1

Предоставление обслуживания поставщиками

аэронавигационного обслуживания

24. Без ущерба для пунктов 28–33 и пункта 44 субъект, отвечающий требованиям, предусмотренным Авиационным кодексом, а также актами по его введению в действие, имеет право предоставлять аэронавигационное обслуживание пользователям воздушного пространства Республики Молдова и, в рамках специальных договоренностей, – пользователям воздушного пространства Европейского Союза на недискриминационных условиях.

25. Без ущерба для национальных положений, вытекающих из пунктов 12 и 18, национальный надзорный орган отвечает за выполнение задач, предусмотренных в настоящем разделе, в части оценки соответствия основным требованиям в отношении финансовой устойчивости, ответственности, страхового покрытия, режима собственности и организационной структуры.

26. Без ущерба для национальных положений, вытекающих из пунктов 12 и 17, для установления соответствия субъекта основным требованиям в отношении финансовой устойчивости, ответственности, страхового покрытия, режима собственности и организационной структуры национальный надзорный орган:

26.1. оценивает соблюдение заявителями сертификации, в соответствии с положениями Авиационного кодекса, основных требований в отношении финансовой устойчивости, ответственности, страхового покрытия, режима собственности и организационной структуры и требований, предусмотренных в актах по его введению в действие, и представляет свою оценку компетентному органу;

26.2. на основании пункта 19 осуществляет надзор за владельцами сертификата, выданного в соответствии с Авиационным кодексом, в части соблюдения основных требований в отношении финансовой устойчивости, ответственности, страхового покрытия, режима собственности и организационной структуры.

27. В отступление от пункта 24 Орган гражданской авиации может разрешить предоставление услуг ATM/ANS, включая системы и компоненты, персоналом и организациями, предоставляемыми или выделяемыми вооруженными силами, находящимися под ответственностью Республики Молдова, во всем воздушном пространстве или в его части, без сертификации, если вооруженные силы предоставляют такие услуги главным образом для движения воздушных судов, иного

чем общее воздушное движение.

Раздел 2

Назначение поставщиков обслуживания

воздушного движения

28. Компетентные органы Республики Молдова совместно с компетентными органами государств – членов Европейского Союза могут обеспечить предоставление обслуживания воздушного движения на исключительной основе в пределах конкретных блоков воздушного пространства в отношении воздушного пространства, за которое они несут ответственность. В этих целях компетентные органы назначают индивидуально или совместно одного или нескольких поставщиков обслуживания воздушного движения. Компетентные органы обладают дискреционными полномочиями в отношении назначения поставщиков обслуживания воздушного движения при условии, что соответствующие поставщики обслуживания воздушного движения отвечают требованиям, предусмотренным в настоящем разделе, без ущерба для пункта 40.

29. Поставщики обслуживания воздушного движения должны одновременно соответствовать следующим условиям:

29.1. иметь действительный сертификат или декларацию в соответствии с положениями Положения об установлении требований и административных процедур для поставщиков услуг по организации воздушного движения и аэронавигационному обслуживанию, утвержденного Постановлением Правительства №119/2023, или положениями Исполнительного регламента (EU) 2017/373 (в случае поставщиков из Европейского Союза), без ущерба для пункта 27;

29.2. соблюдать национальные требования в области безопасности и обороны;

29.3. иметь основное место деятельности на территории Республики Молдова или на территории государства-члена; и

29.4. более 50 процентов их собственности должно принадлежать и они должны находиться под эффективным контролем, прямо или косвенно, через одно или несколько промежуточных предприятий, Республики Молдова и/или государств-членов либо граждан государств-членов, если иное не предусмотрено соглашением с третьей страной, стороной которого являются Республика Молдова и/или Европейский Союз.

30. В отступление от подпунктов 29.3 и 29.4 пункта 29 Орган гражданской авиации может назначить поставщика обслуживания воздушного движения, основное место деятельности которого находится в третьей стране или который не соответствует условиям в отношении собственности и контроля, предусмотренным в подпункте 29.4, для предоставления обслуживания воздушного движения в ограниченной части воздушного пространства, за которое несет ответственность Республика Молдова, если эта часть воздушного пространства граничит с воздушным пространством, находящимся под ответственностью соответствующей третьей страны.

31. Назначение поставщика обслуживания воздушного движения не может быть обусловлено каким-либо требованием, согласно которому соответствующий поставщик обязан:

31.1. прямо или преимущественно находиться в собственности Республики Молдова и/или назначившего его государства-члена либо его граждан;

31.2. иметь основное место деятельности или зарегистрированный офис на территории Республики Молдова и/или назначившего его государства-члена; или

31.3. использовать исключительно инфраструктуру Республики Молдова и/или назначившего его государства-члена, если применение такого условия влечет ограничение свободы предоставления услуг или свободы учреждения, которое не является обоснованным с точки зрения законной цели, представляющей общий интерес, такой как общественный порядок, безопасность или общественная безопасность, и не является соразмерным этой цели.

32. В соответствующих случаях Орган гражданской авиации определяет права и обязанности поставщиков обслуживания воздушного движения, назначенных в соответствии с настоящим разделом. В число таких обязанностей могут входить условия своевременного предоставления соответствующей информации, позволяющей идентифицировать все движения воздушных судов в воздушном пространстве, за которое они несут ответственность.

33. Орган гражданской авиации периодически оценивает права и обязанности, указанные в пункте 32, и соблюдение обязательств, вытекающих из настоящего Положения и Авиационного кодекса, либо проводит такую оценку всякий раз при выявлении существенных изменений в предоставлении обслуживания и, исходя из обстоятельств, принимает решения о назначении поставщиков обслуживания воздушного движения без ущерба для непрерывности обслуживания.

Раздел 3

Отношения между поставщиками

аэронавигационного обслуживания и назначение

поставщиков обслуживания МЕТ

34. Без ущерба для пункта 27 поставщики аэронавигационного обслуживания могут пользоваться услугами других поставщиков обслуживания, которые сертифицированы или заявили о своей способности в соответствии с положениями Авиационного кодекса. Такое сотрудничество осуществляется в соответствии с пунктами 38–46, исходя из обстоятельств.

35. В отношении поставщиков обслуживания воздушного движения, назначенных в соответствии с пунктами 28–33, и поставщиков обслуживания МЕТ, назначенных в соответствии с пунктом 37, такое сотрудничество является предметом разрешения соответствующих государств-членов.

36. Для целей пунктов 34–35 поставщики аэронавигационного обслуживания оформляют отношения сотрудничества посредством письменных соглашений или эквивалентных юридических договоренностей, устанавливающих конкретные задачи, включая возможные применимые финансовые договоренности, и функции, принимаемые на себя каждым поставщиком. О таких соглашениях или договоренностях уведомляются соответствующие национальный надзорный орган и национальный компетентный орган.

37. Компетентные органы Республики Молдова могут индивидуально или совместно с государствами-членами назначить поставщика обслуживания MET на исключительной основе во всем воздушном пространстве, за которое они несут ответственность, или в его части с учетом соображений безопасности.

Раздел 4

Условия предоставления обслуживания CNS, AIS, ADS, MET и обслуживания воздушного движения для диспетчерского обслуживания подхода и аэродромного диспетчерского обслуживания

38. Без ущерба для положений Закона № 131/2015 о государственных закупках и Закона №74/2020 о закупках в секторах энергетики, водоснабжения, транспорта и почтовых услуг назначенные поставщики обслуживания воздушного движения могут принять решение о приобретении обслуживания CNS, AIS или ADS либо обслуживания MET в случаях, когда государства-члены совместно с компетентными органами Республики Молдова не назначили поставщика обслуживания MET в соответствии с пунктом 37, на рыночных условиях, в том числе посредством государственных закупок или иных форм соглашений, с учетом конкретных обстоятельств, таких как отсутствие доступных на рынке решений и соображения, связанные с общественными интересами.

39. Орган гражданской авиации может разрешить эксплуатантам аэропортов или группе эксплуатантов аэропортов приобретать на рыночных условиях обслуживание воздушного движения для аэродромного диспетчерского обслуживания и/или обслуживание воздушного движения для диспетчерского обслуживания подхода. В этих целях Орган гражданской авиации требует от эксплуатантов аэропортов представления обоснованного анализа, подтверждающего, что такое приобретение обеспечивает повышение качества обслуживания, оптимизацию затрат и поддержание требуемого уровня авиационной безопасности.

40. Если приобретение, указанное в пункте 39, разрешено, соответствующий эксплуатант аэропорта или группа эксплуатантов аэропортов обеспечивает включение в технические требования документации о закупке требований к качеству обслуживания. Компетентные органы назначают поставщика обслуживания, выбранного по результатам закупки, указанной в настоящем пункте.

41. Если аэронавигационное обслуживание приобретается на рыночных

условиях, процедуры закупки в целях предоставления аэронавигационного обслуживания проводятся в соответствии с принципами равного отношения, недискриминации и прозрачности, а также применимыми положениями Закона №131/2015 о государственных закупках и Закона №74/2020 о закупках в секторах энергетики, водных ресурсов, транспорта и почтовых услуг.

42. Орган гражданской авиации осуществляет надзор за соблюдением поставщиками маршрутного обслуживания воздушного движения требования о раздельном ведении бухгалтерского учета и в случае несоответствия применяет меры по устранению несоответствия и предписания, предусмотренные Авиационным кодексом Республики Молдова № 301/2017.

43. Если поставщик аэронавигационного обслуживания намеревается участвовать в процедурах закупки для предоставления обслуживания на условиях, предусмотренных в пунктах 38 и 39, Орган гражданской авиации проверяет его раздельный бухгалтерский учет и финансовые отчеты в целях предотвращения и запрещения перекрестного субсидирования за счет других видов аэронавигационного обслуживания.

44. Поставщик обслуживания CNS, AIS, ADS, MET или обслуживания воздушного движения для аэродромного диспетчерского обслуживания либо диспетчерского обслуживания подхода может быть выбран и, исходя из обстоятельств, назначен для предоставления обслуживания в Республике Молдова и/или государствах-членах только по результатам закупки, проведенной на основании пунктов 38–40, при условии одновременного соблюдения следующих условий:

44.1. имеет сертификат без ущерба для пункта 27;

44.2. основное место его деятельности находится на территории Республики Молдова или государства-члена;

44.3. он принадлежат более чем на 50 % одному или нескольким предприятиям-посредникам Республики Молдова и/или государств-членов либо их гражданам, которые осуществляют фактический контроль над ним, прямо или косвенно, если иное не предусмотрено соглашением с третьей страной, стороной которого являются Республика Молдова и/или Европейский Союз; и

44.4. соблюдает национальные требования в области безопасности и обороны.

45. Пункты 56–59 и нормы по их введению в действие, относящиеся к соответствующим положениям и указанные в пункте 60, не применяются к поставщикам обслуживания воздушного движения, назначенным по результатам процедуры закупки, проведенной в соответствии с пунктами 39–40. Соответствующие поставщики обслуживания воздушного движения предоставляют национальному надзорному органу данные об эффективности аэронавигационного обслуживания в ключевых областях эффективности, указанных в пункте 54, и в области безопасности.

46. Без ущерба для положений Закона № 131/2015 о государственных закупках и Закона №74/2020 о закупках в секторах энергетики, водных ресурсов, транспорта и

почтовых услуг, при первом приобретении обслуживания воздушного движения для диспетчерского обслуживания подхода или аэродромного диспетчерского обслуживания в конкретном аэропорту в соответствии с пунктом 39 и если существенные условия требуют внесения изменений в документацию о закупке, Орган гражданской авиации обеспечивает проверку технических требований к качеству обслуживания, включенных в документацию о закупке для соответствующего конкретного обслуживания.

Раздел 5

Предоставление обслуживания общей информацией

47. При предоставлении обслуживания CIS распространяемые данные должны обладать целостностью и качеством, необходимыми для обеспечения безопасного и защищенного предоставления услуг по организации движения беспилотных воздушных судов таким образом, чтобы обеспечить совместное использование воздушного пространства с пилотируемыми воздушными судами.

48. Поставщик обслуживания CIS должен одновременно соответствовать следующим требованиям:

48.1. соблюдать национальные требования в области безопасности и обороны;

48.2. иметь основное место деятельности на территории Республики Молдова и/или государства-члена; и

48.3. более чем на 50 % принадлежать одному или нескольким предприятиям-посредникам Республики Молдова и/или государств-членов либо их гражданам, которые осуществляют фактический контроль над ним, прямо или косвенно, если иное не предусмотрено соглашением с третьей страной, стороной которого являются Республика Молдова и/или Европейский Союз.

49. Если обслуживание CIS предоставляется одним поставщиком обслуживания CIS, назначенным Республикой Молдова и/или государством-членом для определенного воздушного пространства U-space, цена такого обслуживания основывается на постоянных и переменных затратах на предоставление соответствующего обслуживания и может дополнительно включать маржу, отражающую надлежащее соотношение риска и доходности. Если обслуживание CIS не предоставляется одним поставщиком обслуживания CIS, отдельные услуги CIS предоставляются на безвозмездной основе.

50. Затраты, на которых основывается цена, установленная за обслуживание CIS, учитываются на счете отдельно от счетов по другим видам деятельности соответствующего поставщика обслуживания и доступны соответствующему национальному надзорному органу. Эти затраты предоставляются в открытый доступ без ущерба для пункта 86.

51. Цена, установленная поставщиком обслуживания CIS, подлежит оценке и утверждению соответствующим национальным надзорным органом. Цена такого обслуживания предоставляется в открытом доступе.

52. Поставщики аэронавигационного обслуживания предоставляют на недискриминационной основе данные, необходимые для эксплуатации беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве U-space, без ущерба для национальной безопасности, общественного порядка и интересов политики в области обороны. Поставщики обслуживания CIS и поставщики услуг U-space используют эти данные исключительно для эксплуатационных целей предоставляемых ими услуг.

53. Цены за доступ к этим данным основываются на дополнительных затратах, связанных с предоставлением данных, и затратах на генерирование данных, если последние не учитываются на основании пункта 62, за исключением случаев, когда Республика Молдова и/или государства-члены используют иные финансовые ресурсы для покрытия этих затрат.

Раздел 6

Система эффективности и целевые показатели эффективности

54. Система эффективности устанавливается в соответствии с Положением об утверждении схемы повышения эффективности организации воздушного движения и аэронавигационного обслуживания, утвержденным Постановлением Правительства №564/2025.

55. Установление целевых показателей эффективности регулируется в соответствии с Положением об утверждении схемы повышения эффективности организации воздушного движения и аэронавигационного обслуживания, утвержденным Постановлением Правительства № 564/2025.

Раздел 7

Планы эффективности, целевые показатели эффективности аэронавигационного обслуживания, механизм оценки планов эффективности и мониторинг

56. Разработка планов эффективности и установление целевых показателей эффективности аэронавигационного обслуживания регулируются в соответствии с Положением об утверждении схемы повышения эффективности организации воздушного движения и аэронавигационного обслуживания, утвержденным Постановлением Правительства № 564/2025.

57. Механизм оценки планов эффективности регулируется в соответствии с

Положением об утверждении схемы повышения эффективности организации воздушного движения и аэронавигационного обслуживания, утвержденным Постановлением Правительства № 564/2025.

58. Механизм мониторинга эффективности регулируется в соответствии с Положением об утверждении схемы повышения эффективности организации воздушного движения и аэронавигационного обслуживания, утвержденным Постановлением Правительства № 564/2025.

Раздел 8

Пересмотр целевых показателей эффективности и планов эффективности в течение отчетного периода и введение в действие системы эффективности

59. Механизм пересмотра целевых показателей эффективности и планов эффективности в течение отчетного периода регулируется в соответствии с Положением об утверждении схемы повышения эффективности организации воздушного движения и аэронавигационного обслуживания, утвержденным Постановлением Правительства №564/2025.

60. Механизм введения в действие системы эффективности регулируется в соответствии с Положением об утверждении схемы повышения эффективности организации воздушного движения и аэронавигационного обслуживания, утвержденным Постановлением Правительства № 564/2025.

Раздел 9

Принципы, применимые к системе тарификации, и стоимостные основы для установления тарифов

61. Система тарификации регулируется Методологией расчета и утверждения тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги, утвержденной Постановлением Правительства № 476/2016.

62. Стоимостные основы для установления тарифов регулируются Методологией расчета и утверждения тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги, утвержденной Постановлением Правительства № 476/2016.

Раздел 10

Тарифная зона, единые ставки, установление

тарифов, введение в действие системы

тарификации и оценка соответствия системам

эффективности и тарификации

63. Тарифная зона и единые ставки регулируются в соответствии с Методологией расчета и утверждения тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги, утвержденной Постановлением Правительства № 476/2016.

64. Установление тарифов осуществляется в соответствии с Методологией расчета и утверждения тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги, утвержденной Постановлением Правительства № 476/2016.

65. Введение в действие системы тарификации и оценка соответствия системам эффективности и тарификации регулируются Методологией расчета и утверждения тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги, утвержденной Постановлением Правительства № 476/2016.

Глава IV

УПРАВЛЕНИЕ СЕТЬЮ

Раздел 1

Отношения с заинтересованными сторонами

и отношения с военными органами

66. Поставщики обслуживания воздушного движения устанавливают механизмы консультаций с соответствующими пользователями воздушного пространства, эксплуатантами аэропортов и военными органами по всем аспектам предоставляемого обслуживания, имеющим существенное значение, в том числе в отношении соответствующих изменений конфигураций воздушного пространства или крупных инвестиций, оказывающих существенное влияние на организацию воздушного движения и предоставление аэронавигационного обслуживания либо на соответствующие тарифы. В частности, их позиции учитываются на раннем этапе процесса разработки долгосрочных стратегических инвестиционных планов, прежде всего в отношении аспектов, требующих синхронизации развертывания бортового и наземного оборудования.

67. В контексте общей транспортной политики Орган гражданской авиации обеспечивает заключение или возобновление межведомственных соглашений о сотрудничестве между компетентными гражданскими и военными органами либо иных эквивалентных юридических соглашений по вопросам управления конкретными блоками воздушного пространства и по запросу соответствующим образом информирует Комиссию.

Раздел 2

Доступность эксплуатационных данных

для общего воздушного движения и доступ

к этим данным

68. Соответствующие эксплуатационные данные в отношении общего воздушного движения предоставляются в интероперабельном формате, в режиме реального времени, на основе принципов прозрачности и недискриминации, без ущерба для интересов, связанных с национальной безопасностью, общественным порядком и политикой в области обороны, всеми поставщиками аэронавигационного обслуживания, пользователями воздушного пространства, аэропортами и администратором сети. Доступность этих данных обеспечивается в интересах сертифицированных или заявленных поставщиков аэронавигационного обслуживания, субъектов, имеющих подтвержденный интерес к рассмотрению возможности предоставления аэронавигационного обслуживания, военных субъектов, ответственных за деятельность в области безопасности и обороны, военных поставщиков аэронавигационного обслуживания, пользователей воздушного пространства и аэропортов, а также администратора сети. Данные могут использоваться исключительно в эксплуатационных целях.

69. Цены на обслуживание, указанное в пункте 68, основываются на общих принципах и единых правилах ценообразования, которые должны быть установлены в акте по введению в действие, указанном в пункте 71.

70. Доступ к соответствующим эксплуатационным данным, указанным в пункте 68, предоставляется на безвозмездной основе, по запросу, Органу гражданской авиации, Министерству обороны, Министерству внутренних дел и Службе информации и безопасности в пределах установленных законом полномочий по надзору за авиационной безопасностью, обеспечению безопасности, общественного порядка и национальной обороны.

71. Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации разрабатывает и представляет Правительству на утверждение нормативную базу о предоставлении эксплуатационных данных и доступе к ним в соответствии с пунктами 68 и 70, включая соответствующие конкретные эксплуатационные данные, общие принципы и правила ценообразования для установления цен, указанных в пункте 69, а также критерии определения субъектов, имеющих подтвержденный интерес к рассмотрению возможности предоставления аэронавигационного обслуживания. Соответствующие акты по введению в действие принимаются в соответствии с установленной процедурой рассмотрения.

Глава V

ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО,

ИНТЕРОПЕРАБЕЛЬНОСТЬ

И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ИННОВАЦИИ

Раздел 1

Аэронавигационная информация

в электронной форме

72. Без ущерба для опубликования аэронавигационной информации и в порядке соответствия такому опубликованию администратор сети создает инфраструктуру предоставления аэронавигационной информации для обеспечения свободного доступа в электронном формате к высококачественной аэронавигационной информации, представленной в простой для понимания форме, отвечающей требованиям всех заинтересованных пользователей в отношении качества данных и своевременного предоставления такой информации.

73. Предоставляемой таким образом аэронавигационной информацией может быть только информация, соответствующая основным требованиям, предусмотренным в Авиационном кодексе.

Раздел 2

Классификация воздушного пространства и

гибкое использование воздушного пространства

74. Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации разрабатывает и представляет Правительству на утверждение проекты нормативных актов, необходимых для введения в действие классификации воздушного пространства ICAO, в целях обеспечения безопасного и эффективного предоставления обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве Республики Молдова аналогично Единому европейскому небу.

75. С учетом особенностей и характера военной деятельности в Республике Молдова, а также организации военной сферы компетентные органы Республики Молдова, как и государства-члены, обеспечивают применение в национальном воздушном пространстве, аналогично нормативной базе Единого европейского неба, концепции гибкого использования воздушного пространства в целях содействия организации воздушного пространства и организации воздушного движения в контексте общей транспортной политики и, в зависимости от обстоятельств, в соответствии с Европейским генеральным планом ATM.

76. Компетентные органы Республики Молдова, как и государства-члены, по запросу ежегодно представляют Комиссии отчет о применении в контексте общей транспортной политики концепции гибкого использования воздушного пространства в отношении воздушного пространства, за которое они несут ответственность.

77. Компетентные органы Республики Молдова признают, что в случае необходимости, в частности с учетом отчетов, представленных государствами-членами, единообразных условий применения концепции гибкого использования воздушного пространства в рамках Единого европейского неба Европейская комиссия в пределах

общей транспортной политики и без ущерба для пункта 2 принимает акты по введению в действие, устанавливающие такие единообразные условия.

78. Соответствующие акты по введению в действие принимаются в соответствии с установленной процедурой рассмотрения.

79. В случаях возникновения значительных эксплуатационных трудностей при применении настоящего раздела, препятствующих защите существенных интересов политики в области безопасности или обороны, компетентные органы Республики Молдова, как и государства-члены, могут временно приостановить его применение при условии информирования об этом по запросу Европейской комиссии и других государств-членов. После введения временного приостановления для воздушного пространства, за которое несет ответственность Республика Молдова, могут быть разработаны изменения норм, принятых на основании пункта 77. Временное приостановление и любые такие изменения отменяются после прекращения соответствующих эксплуатационных трудностей.

Раздел 3

Координация SESAR

80. Компетентные органы Республики Молдова признают, что субъекты, ответственные за выполнение задач, установленных законодательством Европейского Союза в области координации этапа определения SESAR, этапа разработки SESAR и этапа внедрения SESAR, исходя из обстоятельств, обеспечивают эффективную координацию между этими тремя этапами таким образом, чтобы переход от одного этапа к другому осуществлялся бесперебойно и своевременно, с особым вниманием к этапу индустриализации.

81. Обеспечивается максимально возможное участие всех соответствующих заинтересованных сторон гражданской и военной сферы.

Глава VI

КОНСУЛЬТАЦИИ, КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ, САНКЦИИ И МЕРЫ ЗАЩИТЫ

Раздел 1

Консультации с заинтересованными сторонами

82. Национальный надзорный орган создает надлежащие механизмы проведения консультаций с заинтересованными сторонами.

83. В целях пункта 82 проводятся консультации по меньшей мере со следующими заинтересованными сторонами эксплуатационной деятельности и заинтересованными сторонами, не участвующими в эксплуатационной деятельности, исходя из обстоятельств:

83.1. поставщиками аэронавигационного обслуживания или представляющими их группами;

83.2. администратором сети;

83.3. эксплуатантами аэропортов или соответствующими представляющими их группами;

83.4. пользователями воздушного пространства или соответствующими представляющими их группами;

83.5. вооруженными силами;

83.6. промышленными предприятиями-производителями;

83.7. профессиональными организациями, представляющими персонал;

83.8. соответствующими национальными органами;

83.9. координаторами слотов;

83.10. неправительственными организациями, имеющими интересы в области авиации или АТМ.

Раздел 2

Конфиденциальность

84. Национальные надзорные органы, принимающие решения в соответствии с национальным законодательством, не разглашают информацию конфиденциального характера, в частности информацию, касающуюся поставщиков аэронавигационного обслуживания, их деловых отношений или составляющих их затрат и доходов.

85. Положения пункта 84 не затрагивают право национальных надзорных органов раскрывать информацию, если это имеет существенное значение для выполнения их задач. В таком случае раскрытие информации должно быть соразмерным и учитывать законные интересы поставщиков аэронавигационного обслуживания, пользователей воздушного пространства, аэропортов или других соответствующих заинтересованных сторон в отношении защиты их коммерчески чувствительной информации.

86. Информация и данные, доступ к которым предоставляется в соответствии с пунктами 50 и 56–58 или которые представляются в соответствии с пунктом 61, в частности в отношении установленных и фактических затрат назначенных поставщиков обслуживания воздушного движения, обнародуются при условии защиты вопросов общественной безопасности, обороны и военной сферы либо коммерческих интересов физических или юридических лиц, включая интеллектуальную собственность, за исключением случаев, когда раскрытие информации обусловлено преобладающим общественным интересом.

Раздел 3

Санкции и меры защиты

87. В случае несоблюдения положений Положения и актов по его введению в действие, принятых на его основании, в частности пользователями воздушного пространства, эксплуатантами аэропортов и поставщиками аэронавигационного обслуживания, применяются меры ответственности, установленные статьей 47 Авиационного кодекса.

88. Положения настоящего Положения не затрагивают право Республики Молдова применять меры, необходимые для защиты существенных интересов политики в области безопасности или обороны. К таким мерам, в частности, относятся меры, необходимые:

88.1. для наблюдения за воздушным пространством, находящимся под ее ответственностью, в соответствии с региональными аэронавигационными соглашениями ICAO, включая возможность обнаружения, идентификации и оценки всех воздушных судов, использующих это воздушное пространство, в целях обеспечения безопасности полетов и принятия мер для удовлетворения потребностей в области безопасности и обороны;

88.2. в случае серьезных внутренних беспорядков, влияющих на поддержание законности и порядка;

88.3. в случае войны или серьезной международной напряженности, создающей угрозу войны;

88.4. для выполнения международных обязательств государства-члена в отношении поддержания международного мира и безопасности;

88.5. для проведения военных операций и военной подготовки, включая необходимые возможности для проведения маневров.