Republica Moldova

PARLAMENTUL

COD Nr. CA301/2017
din 21.12.2017

Codul aerian al Republicii Moldova

Publicat : 23.03.2018 în MONITORUL OFICIAL Nr. 95-104 art. 189 Data intrării în vigoare

MODIFICAT

LP47 din 14.03.24, MO111/22.03.24 art.171; în vigoare 01.04.24

Parlamentul adoptă prezentul cod.

Prezentul cod transpune Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European şi al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviaţiei civile şi instituirea unei Agenţii Europene de Siguranţă a Aviaţiei şi de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 şi 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 activităţilor aeronautice civile, inclusiv activităţilor aeronautice civile conexe, precum şi persoanelor fizice şi juridice care desfăşoară aceste activităţi în spaţiul aerian şi pe teritoriul Republicii Moldova, după cum urmează:

a) proiectării, fabricării, întreţinerii şi exploatării produselor, a pieselor şi a dispozitivelor aeronautice, precum şi personalului şi organizaţiilor implicate în proiectarea, fabricarea şi întreţinerea respectivelor produse, piese şi dispozitive;

b) personalului şi organizaţiilor implicate în operarea aeronavelor;

c) proiectării, întreţinerii şi exploatării aerodromurilor/aeroporturilor/ heliporturilor, precum şi personalului şi organizaţiilor implicate în aceste activităţi, și protejării împrejurimilor aerodromurilor fără a aduce atingere legislaţiei din domeniul mediului şi al amenajării teritoriului;

d) proiectării, fabricării şi întreţinerii echipamentelor de aerodrom/aeroport/ heliport, precum şi personalului şi organizaţiilor implicate;

e) proiectării, fabricării şi întreţinerii sistemelor şi a componentelor pentru managementul traficului aerian (ATM) şi serviciile de navigaţie aeriană (ANS), precum şi personalului şi organizaţiilor implicate în aceste activităţi;

f) managementului traficului aerian şi serviciilor de navigaţie aeriană, precum şi personalului şi organizaţiilor implicate în aceste activităţi;

g) serviciilor de deservire la sol (handling) necesare pentru sosirea şi plecarea aeronavelor pe/de pe aerodrom/aeroport/heliport, deservirii transporturilor aeriene, precum şi personalului şi organizaţiilor implicate în aceste activităţi;

h) serviciilor prestate în zonele de securitate cu acces restricţionat ale aeroporturilor, precum şi personalului şi organizaţiilor implicate în aceste activităţi;

i) pregătirii şi examinării medicale a personalului aeronautic, precum şi personalului şi organizaţiilor implicate în aceste activităţi;

j) activităţilor care nu intră în categoria activităţilor aeronautice civile, inclusiv aeronautice civile conexe, dar au drept efect ajungerea în spaţiul aerian a diverselor corpuri materiale care pot constitui un pericol pentru siguranţa zborurilor aeronavelor sau pot pune în pericol în alt mod siguranţa zborurilor şi securitatea aeronautică.

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

a) proiectate sau fabricate de o organizaţie pentru care autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile asigură controlul siguranţei;

b) înmatriculate în Republica Moldova, în afară de situaţia în care activitatea reglementată de supraveghere a siguranţei a fost delegată unei ţări terţe, şi nu sînt operate de către un operator din Republica Moldova;

c) înmatriculate într-o ţară terţă şi operate de un operator pentru care supravegherea operaţiunilor este asigurată de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile;

d) înmatriculate într-o ţară terţă sau înmatriculate în Republica Moldova, în cazul în care activitatea reglementată de supraveghere a siguranţei a fost delegată unei ţări terţe, şi operate de către un operator dintr-o ţară 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 ţări terţe, astfel cum sînt specificate în tratatele internaţionale, în special în Convenţia privind aviaţia civilă internaţională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, ratificată prin Hotărîrea Parlamentului nr. 97/1994 (în continuare – *Convenţia de la Chicago*).

(4) Prezentul cod nu se aplică:

a) produselor, pieselor, dispozitivelor, personalului şi organizaţiilor, în cazul îndeplinirii unor activităţi sau servicii militare, vamale, poliţieneşti ori altor activităţi sau servicii similare;

b) aerodromurilor sau părţilor componente ale acestora, precum şi echipamentelor, personalului şi organizaţiilor, în cazul în care sînt controlate şi operate de forţele sistemului naţional de apărare;

c) managementului traficului aerian şi serviciilor de navigaţie aeriană, inclusiv sistemelor şi componentelor, personalului şi organizaţiilor, în cazul în care sînt furnizate sau puse la dispoziţie de către forţele sistemului naţional de apărare.

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

Articolul 2. Obiective

(1) Obiectivul prezentului cod este stabilirea şi menţinerea unui nivel ridicat de siguranţă a aviaţiei civile în Republica Moldova.

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

a) asigurarea unui nivel ridicat de protecţie a mediului;

b) facilitarea liberei circulaţii a mărfurilor, a persoanelor şi a serviciilor, precum şi asigurarea accesului liber la piaţa serviciilor în domeniul aviaţiei civile;

c) îndeplinirea obligaţiilor care decurg din Convenţia de la Chicago, din alte tratate internaţionale în domeniu la care Republica Moldova este parte, prin asigurarea unei bune reprezentări a acestor dispoziţii în prezentul cod şi în normele sale de aplicare;

d) stabilirea unei cooperări corespunzătoare cu ţări terţe şi organizaţii internaţionale.

(3) Mijloacele pentru realizarea obiectivelor menţionate la alin. (1) şi (2) sînt următoarele:

a) elaborarea, adoptarea şi aplicarea tuturor actelor necesare;

b) recunoaşterea, fără cerinţe suplimentare, a certificatelor, a licenţelor, a aprobărilor sau a altor documente emise pentru produse, personal sau organizaţii de către Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei (EASA), de autorităţile aeronautice ale altor state membre ale Uniunii Europene sau de alte organizaţii internaţionale din domeniul aviaţiei civile, dacă astfel este prevăzut de tratatele internaţionale;

c) asigurarea independenţei funcţionale a autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

Articolul 3. Suveranitatea asupra spaţiului aerian

Aplicarea prezentului cod se face fără a aduce atingere suveranităţii depline şi exclusive asupra spaţiului aerian național, precum şi reglementarilor specifice apărării, ordinii publice şi securităţii naţionale.

Articolul 4. Spaţiul aerian naţional

(1) Spaţiul aerian naţional reprezintă coloana de aer situată deasupra teritoriului de suveranitate al Republicii Moldova, pînă la limita inferioară a spaţiului extraatmosferic.

(2) În spaţiul aerian naţional se pot desfăşura:

a) trafic aerian general;

b) trafic aerian operaţional;

c) activităţi civile sau militare legate de utilizarea spaţiului aerian.

(3) Spaţiul aerian naţional cuprinde:

a) spaţiul de trafic aerian ce reprezintă porţiunea din spaţiul aerian naţional unde se permite activitatea aeronautică, precum şi terenurile destinate decolărilor şi aterizărilor, indiferent de apartenenţă şi de natura activităţii de zbor;

b) zonele rezervate ce reprezintă porţiunile din spaţiul aerian naţional destinate unor activităţi aeronautice militare, activităţilor aeronautice de şcoală, de sport aeronautic, de încercare şi de omologare a aeronavelor, de natură utilitară şi altele similare, precum şi altor activităţi stabilite prin reglementări specifice;

c) zonele reglementate constituite din zone periculoase, zone cu restricţii sau zone interzise, precum şi căile aeriene condiţionale şi zonele de activitate comună în zona de frontieră de stat.

(4) Clasificarea spaţiului aerian naţional din punct de vedere al asigurării serviciilor de trafic aerian se stabileşte în conformitate cu standardele elaborate de organizaţiile internaţionale de aviaţie civilă la care Republica Moldova este parte.

(5) Pe timp de pace, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile, împreună cu organul central de specialitate în domeniul apărării, organizează spaţiul aerian naţional şi stabileşte principiile şi regulile de folosire a acestuia pentru activităţile aeronautice civile sau militare, după caz.

(6) Cerinţele şi procedura de autorizare a zborurilor în spaţiul aerian naţional se aprobă de Guvern.

(7) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile sau organul central de specialitate în domeniul apărării poate restricţiona sau interzice temporar desfăşurarea traficului aerian general într-o porţiune ori în întreg spaţiul aerian naţional din motive ce ar ameninţa capacitatea de apărare, ordinea publică şi securitatea naţională, conform atribuţiilor ce le revin.

(8) Spaţiul aerian naţional poate fi integrat din punctul de vedere al furnizării serviciilor de navigaţie aeriană în unul sau mai multe blocuri funcţionale de spaţiu aerian stabilite prin tratate încheiate de Republica Moldova cu alte state, în baza reglementărilor specifice aplicabile.

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

(10) Aeronavele de stat care operează într-o porţiune de spaţiu 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 siguranţa zborurilor aeronavelor civile.

(11) Orice activitate care nu intră în categoria activităţilor aeronautice civile, avînd drept efect ajungerea în spaţiul aerian a diverselor corpuri materiale care pot constitui un pericol pentru siguranţa zborurilor aeronavelor, poate fi efectuată numai cu condiţia coordonării prealabile cu autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

(12) Este interzisă lansarea în aer a obiectelor în zonele supuse servituţilor aeronautice sau utilizarea unor dispozitive de iluminare îndreptate spre aeronavă, cabina piloţilor în orice fază a zborului, precum şi alte acţiuni similare ce prezintă pericol pentru siguranţa zborurilor.

Articolul 5. Noțiuni

În sensul prezentului cod, se definesc următoarele noţiuni:

accident – eveniment legat de utilizarea unei aeronave care se produce între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul acesteia cu intenţia 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 părţile aeronavei, inclusiv cu cele care s-au desprins de aceasta;

– expunerii directe fluxului de gaze ale motorului cu reacţie, cu excepţia cazurilor în care leziunile corporale sînt provocate de cauze naturale, de sine însăşi sau de altă persoană ori a cazurilor în care leziunile sînt provocate călătorilor fără bilet ascunşi în zone inaccesibile pasagerilor şi membrilor echipajului;

b) aeronava se deteriorează sau are loc dezmembrarea construcţiei acesteia, în urma cărui fapt:

– se reduce durabilitatea construcţiei, se înrăutăţesc caracteristicile tehnice sau aerodinamice; şi

– se cere o reparaţie generală sau înlocuirea părţii componente deteriorate,

cu excepţia cazurilor de deteriorare sau oprire a motorului, dacă deteriorarea este limitată la motor, capotă sau la accesorii ori se reduce la elice, la extremităţile aripilor, antenă, pneuri, frîne, carenaj, mici urme de lovituri sau perforări în învelişul aeronavei;

c) aeronava a dispărut sau este inaccesibilă;

activităţi aeronautice civile – totalitate a activităţilor legate de proiectarea, construcţia, atestarea, reparaţia, întreţinerea şi operarea aeronavelor civile, a aerodromurilor şi a altor obiective de infrastructură aeronautică civilă, legate de serviciile de navigaţie aeriană, de pregătirea personalului aeronautic civil, precum şi a activităţilor aeronautice civile conexe;

activităţi aeronautice civile conexe – totalitate a serviciilor care contribuie direct la asigurarea desfăşurării activităţilor aeronautice civile;

aerodrom – orice suprafaţă delimitată (inclusiv orice clădiri, instalaţii şi echipamente) pe pămînt sau pe apă ori aflată pe o structură fixă, structură fixă off-shore sau structură plutitoare, destinată a fi utilizată fie integral, fie parţial în scopul aterizării, decolării şi mişcării pe suprafaţă a aeronavelor;

aeronavă – orice aparat care se poate menţine în atmosferă ca urmare a reacţiilor aerodinamice, altele decît reacţiile aerului cu suprafaţa terestră;

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

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;

*aeropor*t – ansamblu constituit din aerodrom, aerogară şi alte instalaţii destinate primirii şi expedierii aeronavelor, deservirii transporturilor aeriene;

aeroport internaţional – orice aeroport de pe teritoriul Republicii Moldova desemnat de către Guvern ca aeroport de intrare şi de ieşire pentru traficul aerian internaţional, unde se îndeplinesc formalităţile de frontieră, vamale, de sănătate publică, fitosanitare şi veterinare, precum şi orice alte proceduri similare;

agent aeronautic – orice persoană fizică sau juridică certificată să desfăşoare activităţi în domeniul aviaţiei civile, cu excepția personalului aeronautic;

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

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

bloc de spaţiu aerian – spaţiu aerian de dimensiuni stabilite în spaţiu şi timp, în care sînt prestate servicii de navigaţie aeriană;

bloc funcţional de spaţiu aerian – bloc de spaţiu aerian care se bazează pe cerinţe operaţionale şi care este stabilit indiferent de frontierele de stat, în care furnizarea de servicii de navigaţie aeriană şi funcţiile conexe sînt bazate pe performanţă şi optimizate cu scopul de a consolida, în fiecare bloc funcţional de spaţiu aerian, cooperarea dintre furnizorii de servicii de navigaţie aeriană şi, după caz, furnizorul integrat;

cartografiere acustică – prezentare, pentru o anumită zonă, a datelor privind situaţiile existente sau prognozate referitoare la zgomot, în funcţie de un indicator de zgomot, care evidenţiază depăşirile valorilor-limită în vigoare, numărul de persoane afectate dintr-o anumită zonă sau numărul de locuinţe expuse la anumite valori ale indicatorului de zgomot;

cerinţe tehnice – act tehnico-normativ care conţine prevederi, cerinţe sau standarde specifice unui domeniu sau unui element distinct al acestuia, aprobat de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile;

certificare – orice formă de recunoaştere a faptului că un produs, o piesă sau un echipament, o organizaţie sau o persoană este conformă cu cerinţele aplicabile, inclusiv cu dispoziţiile prezentului cod şi normele sale de aplicare, precum şi eliberarea unui certificat corespunzător care atestă această conformitate;

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

certificat de navigabilitate – document care confirmă că, în urma unei inspecţii, revizii, reparaţii, modificări sau instalări, aeronava sau părţile 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 acţiunilor de verificare a îndeplinirii de către agentul aeronautic a prevederilor actelor normative în vigoare, realizate de către reprezentanţi împuterniciţi ai autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile prin vizitarea agentului aeronautic sau prin invitarea reprezentanţilor acestuia la autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile;

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

directivă de navigabilitate – cerinţă scrisă, obligatorie, emisă sau validată de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile pentru operatorii de aeronave de un model/tip determinat, prin care se informează despre existenţa unor condiţii care interferează navigabilitatea continuă a aeronavei, a motorului, a sistemelor, a părţilor componente sau a altor echipamente aeronautice şi care trebuie să fie înlăturate sub condiţia pierderii navigabilităţii;

directivă de siguranţă aeronautică – act normativ emis de autoritatea administrativă

de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile pentru agenţii aeronautici în scopul prevenirii şi/sau înlăturării neîntîrziate a unui risc inacceptabil, iminent şi direct pentru siguranţa zborurilor sau în scopul transpunerii normelor de siguranţă aplicabile;

directivă operaţională – act normativ emis de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile pentru agenţii aeronautici, prin care se realizează implementarea reglementărilor aeronautice civile și a standardelor operaţionale sau aplicarea normelor ce ţin de operaţiuni de zbor ori de altă activitate operaţională şi/sau prin care se interzic ori se limitează anumite operaţiuni de zbor sau se stabilesc unele condiţii impuse în interesul siguranţei 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 şi analiză a documentelor, efectuate de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile pentru stabilirea corespunderii condiţiilor aplicabile de formă şi conţinut;

heliport – aerodrom sau suprafaţă definită pe o structură, utilizată total sau parţial în scopul aterizării, decolării şi mişcării pe suprafaţă a elicopterelor;

incident – eveniment, altul decît accidentul, legat de utilizarea unei aeronave, care afectează sau ar putea afecta siguranţa exploatării acesteia;

informaţie aeronautică – informaţie referitoare la siguranţa zborurilor, la navigaţia 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 şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile să efectueze inspecţii aeronautice;

inspecţie aeronautică – acţiuni de verificare a persoanelor fizice şi juridice care activează în domeniul aviaţiei civile, a aeronavelor sau a componentelor lor în vederea stabilirii corespunderii acestora cu cerinţele şi standardele naţionale şi internaţionale în domeniu;

inspecție inopinată – inspecție care nu este inclusă în planul anual al inspecțiilor şi care se efectuează pentru a verifica respectarea cerinţelor stabilite de legislaţie;

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 funcţiilor de la bordul aeronavelor şi de la sol (serviciile de trafic aerian, managementul spaţiului aerian şi managementul fluxurilor de trafic aerian) necesare pentru a asigura mişcarea sigură şi eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare;

management al traficului aerian/servicii de navigaţie aeriană – funcţiile din domeniul managementului traficului aerian, serviciile de navigaţie aeriană, astfel cum sînt definite în actele normative, şi serviciile care constau în generarea, prelucrarea, formatarea şi furnizarea de date către traficul aerian general în scopul navigaţiei aeriene critice pentru siguranţă;

masă maximă la decolare (MTOM) – greutatea aeronavei indicată în certificatul de navigabilitate al aeronavei sau în alt document care conţine datele respective;

materiale de îndrumare – materiale, fără caracter obligatoriu, emise de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile, care ajută ilustrarea semnificaţiei unei cerinţe sau specificaţii şi care sînt utilizate în sprijinul interpretării prezentului cod, a normelor sale de aplicare şi a mijloacelor acceptabile de punere în conformitate;

mărfuri – bunuri materiale transportate la bordul aeronavei, cu excepţia poştei, a proviziilor de bord şi a bagajelor însoţite sau a bagajelor expediate greşit;

mijloace acceptabile de punere în conformitate – recomandări emise de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile, care au scopul de a ilustra esenţa conformării cu prevederile legale sau normative, reglementările aeronautice civile, specificaţiile de certificare. Odată implementate de agenţii aeronautici, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile conferă prezumţia de conformitate;

operare comercială – operare a unei aeronave, contra cost sau în schimbul altor valori, la dispoziţia publicului sau, cînd nu este la dispoziţia publicului, în baza unui contract între un operator şi 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 aviaţiei civile – Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale;

personal aeronautic – personal aeronautic navigant și nenavigant;

piese şi echipamente – orice instrumente, echipamente, mecanisme, piese, aparate, dispozitive auxiliare, programe software sau accesorii, inclusiv echipamente de comunicaţii, care se utilizează sau sînt destinate utilizării în operarea sau comanda unei aeronave în zbor. Noțiunea include şi părţi 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 – informaţie specială referitoare la zborul preconizat sau la o porţiune 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

circulaţiei, reducerea zgomotului prin măsuri de izolare acustică şi controlul surselor de zgomot;

platformă – zonă definită, destinată staţionării aeronavelor pentru îmbarcarea/debarcarea pasagerilor, încărcarea/descărcarea poştei și a mărfurilor, pentru alimentarea cu combustibil, parcare sau întreţinere;

prescripţie inspectorială aeronautică – dispoziţie cu caracter individual, emisă de către inspectorul aeronautic în urma efectuării inspecţiei aeronautice, în care sînt stabilite încălcările cerinţelor şi ale standardelor în vigoare de către o persoană fizică sau juridică supusă inspecţiei aeronautice, precum şi termenele de înlăturare a acestor încălcări;

privilegii – drepturi sau împuterniciri acordate deţinătorului 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 naţional şi al implementării reglementărilor internaţionale, care conţine norme specifice, standarde, cerinţe şi proceduri şi este executoriu pentru persoanele fizice şi juridice care activează în domeniul aviaţiei civile;

securitate aeronautică – complex de măsuri, resurse umane şi materiale prevăzute pentru protecţia aviaţiei civile împotriva actelor de intervenţie ilicită;

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

servicii de navigaţie aeriană (ANS) – servicii de trafic aerian, servicii de comunicaţie, navigaţie şi supraveghere, servicii meteorologice pentru navigaţia aeriană şi servicii de informaţii aeronautice;

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

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

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

a) a împiedica coliziunile:

– dintre aeronave; şi

– în zona de manevră, între aeronave şi obstacole; şi

b) a accelera şi a menţine un flux ordonat al traficului aerian;

servitute aeronautică – condiţii, restricţii naţionale şi/sau internaţionale în interesul siguranţei zborului;

sistem de management al siguranţei – abordare sistemică pentru managementul siguranţei, inclusiv al structurilor organizaţionale necesare, al responsabilităţilor, al politicilor şi 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;

spaţiu aerian naţional – spaţiu aerian de deasupra teritoriului Republicii Moldova;

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

supraveghere continuă – totalitate a acţiunilor întreprinse de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile după acordarea certificatului, ce constau în analiza continuă şi sistematică a informaţiilor obţinute în cadrul expertizelor, controalelor sau inspecţiilor aeronautice, pentru a verifica, pe perioada valabilităţii certificatului, dacă condiţiile în baza cărora a fost acordat certificatul, continuă să fie îndeplinite de către agentul aeronautic, precum şi pentru a lua măsurile de siguranţă necesare;

teren pentru decolarea/aterizarea aeronavelor uşoare şi a aparatelor de zbor ultrauşoare – orice suprafaţă terestră (acvatică) sau a unei construcţii aleasă de către operator, sub responsabilitatea sa, pentru decolare şi/sau aterizare, după regulile de zbor la vedere şi în conformitate cu caracteristicile de zbor şi 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 şi aeronavele care se deplasează pe suprafaţa de manevră a unui aerodrom;

trafic aerian general – toate deplasările aeronavelor civile, precum şi ale aeronavelor de stat, care se efectuează în conformitate cu procedurile Organizaţiei Aviaţiei Civile Internaţionale;

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

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

zonă cu restricţii – spaţiu aerian de dimensiuni stabilite în care zborul aeronavelor este limitat de anumite condiţii;

zonă supusă servituţii aeronautice – zonă aferentă aerodromului şi echipamentelor

serviciilor de navigaţie aeriană aflată sub incidenţa servituţii aeronautice.

Capitolul II

ADMINISTRAREA PUBLICĂ ÎN DOMENIUL

AVIAŢIEI CIVILE

Articolul 6. Misiunea, funcţiile de bază

şi atribuţiile principale ale organului

central de specialitate în domeniul

aviaţiei civile

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

(2) Funcţiile de bază ale organului central de specialitate în domeniul aviaţiei civile sînt elaborarea, asigurarea implementării, monitorizarea, evaluarea şi raportarea asupra realizării politicii de stat pentru dezvoltarea durabilă a ramurii aviaţiei civile în condiţiile siguranţei zborurilor, ale securităţii aeronautice şi ale calităţii serviciilor prestate.

(3) În vederea realizării misiunii şi a funcţiilor de bază, organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile are următoarele atribuţii principale:

a) elaborează şi prezintă Guvernului pentru aprobare documente de politici care să conţină vectorii de dezvoltare a aviaţiei civile, precum şi proiecte de legi şi de alte acte normative de implementare a acestora;

b) prezintă Guvernului pentru aprobare, la propunerea autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile, politica de siguranţă şi Programul naţional de siguranţă a zborurilor, emite reglementări specifice privind raportarea şi investigarea tehnică a evenimentelor de aviaţie civilă, precum şi privind desfăşurarea activităţilor de căutare şi salvare a aeronavelor civile în cazul accidentelor şi incidentelor aeronautice produse pe teritoriul Republicii Moldova;

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

d) înaintează spre aprobare Guvernului proiectele tratatelor internaţionale în domeniul aviaţiei civile, conform Legii nr.595/1999 privind tratatele internaţionale ale Republicii Moldova;

e) reprezintă Republica Moldova în relaţiile cu organismele internaţionale ale aviaţiei civile şi cu autorităţile similare din alte state pe sarcinile ce ţin de elaborarea şi promovarea politicii în domeniul aviaţiei civile şi/sau în domeniul desfăşurării operaţiunilor de căutare şi

salvare şi de investigaţie tehnică în cazul accidentelor şi incidentelor din aviaţia civilă;

f) adoptă măsurile necesare pentru asigurarea desfăşurării operaţiunilor de căutare şi salvare şi de investigaţie tehnică în cazul accidentelor şi incidentelor din aviaţia civilă produse pe teritoriul Republicii Moldova, precum şi participă la investigaţia accidentelor şi incidentelor din aviaţia 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 şi de navigaţie aeriană şi cuantumul acestor tarife;

h) adoptă măsurile necesare privind protecţia consumatorilor în domeniul aviaţiei civile;

i) prezintă Guvernului pentru aprobare regulamentul de organizare şi funcţionare, structura şi efectivul-limită ale autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

(4) Organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile poate delega unele dintre funcţiile sau atribuţiile sale către autorităţile administrative din subordine, precum şi către organismele tehnice specializate.

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

Articolul 7. Misiunea, funcţiile de bază

şi atribuţiile principale ale autorităţii

administrative de implementare şi

realizare a politicilor în domeniul

aviaţiei civile

(1) Misiunea autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile constă în implementarea politicilor în domeniul aviaţiei civile şi în supravegherea respectării de către persoanele fizice şi juridice a cadrului normativ în acest domeniu, pentru a asigura siguranţa zborurilor şi securitatea aeronautică.

(2) Funcţiile de bază ale autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile sînt:

a) realizarea politicii de stat în domeniul aviaţiei civile;

b) asigurarea executării obligaţiilor şi realizării drepturilor Republicii Moldova care rezultă din prevederile tratatelor internaţionale în domeniu şi urmărirea executării acestora, în special a cerinţelor, a standardelor şi a recomandărilor Organizaţiei Aviaţiei Civile Internaţionale;

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

(3) În vederea realizării misiunii şi a funcţiilor de bază, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile are următoarele atribuţii principale:

1) de reglementare normativ-juridică:

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

b) aprobă, în limitele competenţelor, cerinţe tehnice şi standarde de certificare, specificaţii de certificare, alte acte normative cu caracter tehnic conforme cu reglementările, standardele, practicile recomandate şi cu procedurile elaborate de Organizaţia Aviaţiei Civile Internaţionale şi de alte organisme internaţionale de aviaţie civilă la care Republica Moldova este parte;

c) emite, în limitele competenţelor, directive de siguranţă aeronautică, directive operaţionale şi directive de navigabilitate;

d) emite acte administrative, mijloace acceptabile de punere în conformitate şi materiale de îndrumare, a căror implementare conferă prezumţia de conformitate, decizii privind acceptarea sau revocarea acceptării conducătorilor responsabili nominalizaţi ai agenţilor aeronautici, executorii pentru persoanele fizice şi juridice care activează în domeniul aviaţiei civile;

2) de organizare şi supraveghere a utilizării spaţiului aerian:

a) stabileşte zonele interzise, zonele cu restricţii, zonele periculoase şi zonele rezervate, precum şi alte aspecte de organizare a spaţiului aerian naţional;

b) aprobă căile aeriene şi regulile de zbor în spaţiul aerian naţional;

c) stabileşte, în comun cu organul central de specialitate în domeniul apărării, modul de coordonare a zborurilor civile şi militare în spaţiul aerian naţional;

d) eliberează permisiuni de zbor pentru zboruri internaţionale neregulate, autorizaţii de operare pentru zboruri internaţionale regulate, precum şi supraveghează efectuarea zborurilor regulate şi neregulate;

e) supraveghează respectarea regulilor de utilizare a spaţiului aerian naţional la efectuarea zborurilor de către aeronavele civile şi alte aparate de zbor;

3) de exercitare a activităţilor de registru în aviaţia civilă:

a) ţine Registrul aerian al Republicii Moldova;

b) ţine Registrul aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor civile şi al terenurilor

pentru decolarea/aterizarea aeronavelor uşoare şi a aparatelor de zbor ultrauşoare;

4) de reprezentare şi cooperare internaţională:

a) reprezintă Republica Moldova în organizaţiile internaţionale în domeniul aviaţiei civile, inclusiv Organizaţia Aviaţiei Civile Internaţionale, Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei, Conferinţa Europeană a Aviaţiei Civile şi Eurocontrol, precum şi în raport cu autorităţile similare din alte state, cu excepţia domeniilor care se află în responsabilitatea organului central de specialitate în domeniul aviaţiei civile;

b) menţine relaţii de colaborare cu organismele internaţionale specializate şi cu autorităţile similare din alte state;

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

d) încheie acorduri de colaborare, schimb de experienţă şi informaţie de specialitate cu organismele internaţionale specializate şi autorităţile similare din alte state, în condiţiile Legii nr.595/1999 privind tratatele internaţionale ale Republicii Moldova;

e) încheie acorduri privind transferul de competenţe cu autorităţile aeronautice ale altor state în baza articolului 83bis din Convenţia de la Chicago;

f) desemnează companiile aeriene, conform acordurilor bilaterale, în condiţiile stabilite de către Guvern;

5) de certificare, supraveghere continuă şi control:

a) supraveghează asigurarea siguranţei zborurilor aeronavelor civile şi securităţii aeronautice de către operatorii aerieni, operatorii de aerodromuri/aeroporturi/heliporturi, furnizorii serviciilor de navigaţie aeriană, alte persoane fizice şi juridice care activează în domeniul aviaţiei civile;

b) supraveghează implementarea sistemelor de management al siguranţei zborurilor de către agenţii aeronautici;

c) certifică şi supraveghează exercitarea activităţilor aeronautice civile, inclusiv a activităţilor aeronautice civile conexe;

d) supraveghează respectarea normelor de navigabilitate de către operatorii aerieni şi întreprinderile care execută lucrări de reparaţie şi întreţinere a aeronavelor/componentelor şi a tehnicii aeronautice;

e) verifică, eliberează, validează, suspendă şi revocă certificatele de navigabilitate;

f) certifică, exercită supravegherea continuă şi desemnează organele responsabile pentru serviciile de trafic aerian, de informare aeronautică, de proiectare a procedurilor de zbor, de telecomunicaţii aeronautice, meteorologie aeronautică, securitate aeronautică, precum şi instituţiile medicale care efectuează examenul medical al personalului aeronautic;

g) acordă, prelungeşte valabilitatea, validează, acceptă, modifică, suspendă şi revocă certificatele personalului aeronautic;

h) certifică şi supraveghează exploatarea aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor şi alte servicii de deservire la sol;

i) eliberează, validează, acceptă, recunoaşte, suspendă şi revocă documentele de certificare a produselor, a dispozitivelor şi a mijloacelor tehnice utilizate în aviaţia civilă;

j) autorizează şi supraveghează transportul bunurilor periculoase la bordul aeronavelor;

k) asigură managementul frecvenţelor de telecomunicaţii alocate aviaţiei civile, autorizează instalarea şi exploatarea radioemiţătoarelor în benzile de frecvenţe acordate aviaţiei civile, supraveghează utilizarea acestora şi ţine baza de date naţională pentru radioemiţătoarele din domeniul aviaţiei civile;

l) autorizează instalarea echipamentului de radiocomunicaţii la bordul aeronavelor civile înmatriculate în Republica Moldova şi supraveghează utilizarea acestuia;

m) supraveghează respectarea reglementărilor speciale de simplificare a formalităţilor legate de transporturile aeriene internaţionale;

n) supraveghează exploatarea aeronavelor civile;

o) supraveghează asigurarea metrologică în aviaţia civilă;

p) supraveghează respectarea cerinţelor în domeniul securităţii aeronautice de către agenţii economici care desfăşoară activitate de întreprinzător în zona de securitate cu acces limitat a aeroporturilor;

q) constată şi examinează contravenţiile în domeniul aviaţiei civile, precum şi aplică sancţiuni contravenţionale în conformitate cu prevederile Codului contravenţional;

6) de exercitare a altor activităţi în domeniul aviaţiei civile:

a) asigură realizarea activităţilor de informare aeronautică;

b) aprobă programele de instruire a personalului aeronautic;

c) asigură colectarea de la persoanele fizice şi juridice care efectuează activităţi în domeniul aviaţiei civile a datelor statistice, a altor date necesare pentru analiza activităţii în domeniu, precum şi transmite aceste date organismelor internaţionale în domeniu, conform cerinţelor de formă şi de conţinut indicate de acestea;

d) verifică corectitudinea formării tarifelor pentru serviciile aeroportuare şi de navigaţie aeriană;

e) avizează construcţia şi reconstrucţia aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor civile şi a obiectelor speciale;

f) avizează amplasarea construcţiilor, a instalaţiilor şi a echipamentelor în zonele supuse servituţilor aeronautice;

g) exercită funcţiile şi atribuţiile de asigurare a securităţii aeronautice stabilite de cadrul normativ în domeniul securităţii aeronautice;

h) – *abrogată;*

i) – *abrogată.*

(4) În cazul în care nu dispune de capacităţi necesare pentru certificări specifice, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile poate, cu acordul solicitantului, să contracteze o entitate internaţională calificată în certificările respective. Această prevedere nu limitează dreptul solicitanţilor rezidenţi de a contracta direct servicii de certificare de la entităţile internaţionale calificate.

Articolul 8. Organizarea activităţii autorităţii

administrative de implementare

şi realizare a politicilor în domeniul

aviaţiei civile

(1) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile este o autoritate de certificare, supraveghere şi control în domeniul aviaţiei civile, care are statut de persoană juridică de drept public, subordonată organului central de specialitate în domeniul aviaţiei civile.

(2) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile îşi exercită funcţiile şi atribuţiile 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 sunt numiți în funcție și eliberați sau destituiți din funcție în condițiile legii.

[Art.8 al.(3) în redacția LP47 din 14.03.24, MO111/22.03.24 art.171; în vigoare 01.04.24]

(4) În cadrul autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile activează funcţionari publici, în condiţiile Legii nr.158/2008 cu privire la funcţia publică şi statutul funcţionarului public, şi alte categorii de personal, a căror activitate este reglementată de cadrul normativ în domeniul muncii.

(5) – *abrogat.*

(6) Bugetul autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile se elaborează, se aprobă şi se administrează în conformitate cu principiile, regulile şi procedurile stabilite de Legea finanţelor publice şi responsabilităţii bugetar-fiscale nr.181/2014.

(7) Plăţile de supraveghere a menţinerii condiţiilor de certificare a serviciilor de navigaţie aeriană, plăţile de supraveghere a menţinerii condiţiilor de certificare a aerodromurilor în funcţie de codul atribuit, plăţile de supraveghere a menţinerii condiţiilor de certificare a operatorilor aerieni care activează în afara teritoriului Republicii Moldova constituie venituri colectate de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile şi se utilizează la finanţarea activităţii acesteia.

(8) – *abrogat.*

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

(10) Plăţile de supraveghere a menţinerii condiţiilor de certificare se transferă în bugetul de stat lunar, pînă la data de 25 a lunii imediat următoare, de către agenţii economici certificaţi, conform modului stabilit de Ministerul Finanţelor.

(11) Un transfer incomplet sau întîrziat la bugetul de stat al plăţilor de supraveghere a menţinerii condiţiilor de certificare atrage după sine o penalitate în mărime stabilită de Guvern. Neachitarea, în termen de 60 de zile calendaristice de la scadenţă, a plăţilor de supraveghere a menţinerii condiţiilor de certificare serveşte temei pentru suspendarea, pînă la achitarea datoriei, a certificatului emis de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

(12) Excepţie de la prevederile prezentului articol constituie mijloacele financiare încasate exclusiv în mărimile şi în scopul achitării onorariilor regulamentare ale entităţilor internaţionale care au fost contractate şi/sau cărora le-a fost delegată atribuţia de certificare.

(13) – *abrogat.*

Capitolul III

ACTIVITATEA DE SUPRAVEGHERE

A SIGURANŢEI ZBORURILOR

Articolul 9. Dispoziţii generale privind

supravegherea continuă

(1) În scopul realizării siguranţei zborului, sînt supuşi certificării şi supravegherii continue următoarele categorii de agenţi aeronautici:

a) operatorii aerieni, corespunzător cu operaţiunile aeriene civile pe care le desfăşoară;

b) agenţii aeronautici care au ca obiect de activitate proiectarea, fabricarea şi întreţinerea aeronavelor, a motoarelor, a elicelor, a pieselor şi a echipamentelor asociate, precum şi cei care au ca obiect de activitate procesele specializate, inclusiv încercările de tip, testările specializate şi distribuirea produselor aeronautice;

c) agenţii aeronautici care desfăşoară activităţi de proiectare, construcţii, montaj, reparaţii pentru elemente de infrastructură şi echipamente care concură direct la siguranţa zborului;

d) agenţii aeronautici care au ca obiect de activitate furnizarea serviciilor de navigaţie aeriană, precum şi activităţile aeroportuare;

e) agenţii aeronautici care se ocupă cu pregătirea personalului aeronautic civil;

f) alte categorii de agenţi aeronautici, potrivit reglementărilor specifice aplicabile.

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

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

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

b) menţinerea conformităţii cu cerinţele aplicabile a produselor, a pieselor, a echipamentelor, a persoanelor sau a organizaţiilor pe care le-a certificat;

c) aplicarea acțiunilor corective pe care le-a aprobat ca urmare a analizei informaţiei relevante pe care a primit-o referitoare la o problemă de siguranţă ce implică produse, piese, echipamente, persoane sau organizaţii care fac obiectul prezentului cod şi 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 inspecţii aeronautice, expertize şi controale ale produselor, ale pieselor, ale echipamentelor, ale persoanelor, ale organizaţiilor şi ale activităţilor supuse certificării, conform prevederilor prezentului cod şi normelor sale de aplicare.

(5) Persoanele fizice şi juridice care desfăşoară activităţi în domeniul aviaţiei civile pe teritoriul sau în afara teritoriului Republicii Moldova în baza certificatelor emise de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile sînt obligate să prezinte acesteia informaţiile şi documentele care confirmă

respectarea continuă a condiţiilor de certificare în exercitarea activităţii şi să asigure accesul persoanelor împuternicite de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile la informaţiile, documentele, produsele, piesele şi la echipamentele care fac parte din condiţiile de certificare, în locurile şi zonele aflate sub controlul sau jurisdicţia lor.

(6) Condiţiile tehnice pentru emiterea, validarea, menţinerea, modificarea, suspendarea sau revocarea certificatelor şi 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 activităţilor de supraveghere anterioare şi priorităţile în materie de siguranţă.

(2) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile colectează şi prelucrează orice informaţie considerată utilă în procesul de supraveghere continuă.

Articolul 11. Programul de supraveghere continuă

(1) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile instituie şi menţine un program de supraveghere continuă care să cuprindă toate activităţile supuse certificării de către aceasta.

(2) Pentru agenţii aeronautici certificaţi de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile, programul de supraveghere continuă este elaborat ţinînd cont de natura specifică a agentului aeronautic, de complexitatea activităţilor sale, de rezultatele activităţilor anterioare de certificare şi/sau de supraveghere şi se bazează pe evaluarea riscurilor asociate.

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

a) întîlniri stabilite între conducătorii responsabili ai agentului aeronautic şi autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile, pentru a se asigura că ambele părţi rămîn informate cu privire la aspectele importante;

b) evaluarea capacităţii economico-financiare, expertize, controale, audituri şi inspecţii, inclusiv inspecţii la platformă şi inspecţii inopinate, după caz;

c) evidenţe ale datelor la care trebuie să aibă loc audituri, inspecţii şi întîlniri şi ale datelor la care s-au derulat respectivele audituri, inspecţii şi întîlniri.

(4) Pentru agenţii aeronautici certificaţi de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile se aplică un ciclu de

planificare a supravegherii de 12 luni, care poate fi redus dacă există dovezi că performanţa în materie de siguranţă a agentului aeronautic a scăzut sau poate fi extins după cum urmează:

1) pînă la 24 de luni, dacă autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile a constatat că, în decursul celor 12 luni anterioare:

a) agentul aeronautic a demonstrat o identificare eficientă a pericolelor în materie de siguranţă a aviaţiei şi un management eficace al riscurilor asociate;

b) agentul aeronautic a demonstrat continuu că ţine complet sub control toate schimbările;

c) nu s-au atestat neconformităţi de nivelul 1, prevăzute la art. 12 alin. (1) pct. 1);

d) toate acţiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile;

2) pînă la 36 de luni, dacă, pe lîngă condiţiile menţionate la pct. 1), agentul aeronautic a instituit, iar autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile a aprobat un sistem eficace de raportare continuă către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile cu privire la performanţa în materie de siguranţă şi la conformitatea cu reglementările a agentului aeronautic.

(5) Pentru realizarea atribuţiilor de supraveghere economică, fiecare agent aeronautic prezintă autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile trimestrial, pînă la data de 30 a lunii următoare, informaţia economico-financiară, care oferă o imagine reală a elementelor contabile ale entităţii (active, pasive, capital propriu, cheltuieli, venituri, rezultate financiare), conform cerinţelor de formă şi de conţinut aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile la propunerea autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

Articolul 12. Neconformităţi cu cerinţele aplicabile

(1) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile dispune de un sistem de analiză a neconformităţilor sub raportul semnificaţiei lor în materie de siguranţă, clasificate după cum urmează:

1) se consideră neconformitate de nivelul 1 orice neconformitate semnificativă cu cerinţele aplicabile din prezentul cod şi din normele sale de aplicare, cu procedurile şi manualele agentului aeronautic sau cu condiţiile certificării, care reduce nivelul de siguranţă sau reprezintă un risc major pentru siguranţa zborului. Neconformităţile 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 şi după două solicitări scrise;

b) cazurile în care agentul aeronautic a prezentat acte confirmative false în scopul obţinerii şi/sau menţinerii valabilităţii certificatului de agent aeronautic;

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

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

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

2) se consideră neconformitate de nivelul 2 orice neconformitate cu cerinţele aplicabile din prezentul cod şi din normele sale de aplicare, cu procedurile şi manualele agentului aeronautic sau cu condiţiile certificării, care ar putea reduce nivelul de siguranţă sau ar putea periclita siguranţa 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 şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile comunică respectiva neconformitate în scris agentului aeronautic şi solicită acţiuni corective pentru soluţionarea acesteia. În cazul aeronavelor străine, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile informează statul în care este înmatriculată aeronava, în cazurile prevăzute de actele normative.

(4) În cazul constatării unei neconformităţi de nivelul 1, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile ia măsuri imediate şi adecvate pentru a interzice sau pentru a limita activitatea şi, dacă este cazul, în funcţie de amploarea neconformităţii, revocă certificatul sau ia măsuri în vederea suspendării totale sau parţiale a certificatului pînă cînd agentul aeronautic va întreprinde acţiunile corective corespunzătoare.

(5) În cazul constatării unei neconformităţi de nivelul 2, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile:

a) acordă agentului aeronautic un termen pentru prezentarea unui plan de acţiuni corective corespunzătoare naturii neconformității, al căror termen de implementare nu poate depăşi 3 luni și care începe să curgă din momentul aprobării planului respectiv. La finalul acestei perioade, în funcţie de natura neconformităţii, termenul de 3 luni poate fi prelungit dacă există un nou plan de acţiuni corective, aprobat de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile; și

b) evaluează acţiunile corective şi planul de implementare propus de agentul aeronautic şi, dacă constată că acestea sînt suficiente pentru a soluţiona neconformitatea, le

acceptă.

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

(7) Dacă, în cursul supravegherii continue sau prin alte mijloace, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile găseşte dovezi care indică o neconformitate cu cerinţele aplicabile din partea unei persoane care deţine un certificat eliberat în conformitate cu prezentul cod şi cu normele sale de aplicare, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile acţionează în modul următor:

1) semnalează neconformitatea, o înregistrează, o comunică în scris titularului certificatului şi efectuează o investigaţie;

2) în cazul în care neconformitatea este confirmată:

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

b) ia orice alte măsuri necesare pentru a preveni menţinerea neconformităţii;

3) informează persoana sau organizaţia 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 cerinţele aplicabile din partea unei persoane care face obiectul cerinţelor prevăzute de prezentul cod şi de normele sale de aplicare şi care nu deţine un certificat eliberat în conformitate cu prezentul cod şi cu normele sale de aplicare, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile ia toate măsurile executorii necesare pentru a preveni menţinerea neconformităţii.

(9) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile ţine evidenţa tuturor neconformităţilor pe care le-a atestat sau care i-au fost comunicate şi, după caz, a măsurilor executorii pe care le-a aplicat, precum şi a tuturor acţiunilor corective întreprinse în legătură cu neconformităţile şi a datelor încheierii acestora.

Articolul 13. Inspectorii aeronautici

(1) Inspectorii aeronautici sînt independenţi în exercitarea activităţii de inspecţie (audit, expertiză, control) faţă de orice persoană fizică sau juridică, inclusiv în emiterea prescripţiilor inspectoriale aeronautice.

(2) În exercitarea atribuţiilor de serviciu, inspectorii aeronautici au dreptul:

a) să aibă acces nelimitat, necondiţionat şi fără formalităţi adiţionale pe teritoriul şi la

obiectele care aparţin sau se află sub controlul agenţilor aeronautici, situate pe teritoriul sau în afara Republicii Moldova, precum şi la bordul aeronavelor (inclusiv în cabina piloţilor, 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 şi de reglementările aeronautice civile, menite să asigure un nivel corespunzător de siguranţă, inclusiv în cazul în care există un pericol iminent pentru siguranţa zborului care nu poate fi înlăturat imediat;

c) să suspende neîntîrziat operaţiunea specifică a agentului/personalului aeronautic inspectat, care prezintă pericol pentru siguranţa aeronautică, pînă la remedierea deficienţelor constatate;

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

(3) Prescripţiile inspectoriale aeronautice sînt executorii pentru persoanele fizice şi juridice care activează în domeniul aviaţiei civile. În cazul unei neconformităţi de nivelul 2, neîndeplinirea în termenul stabilit a prescripţiei inspectoriale aeronautice face ca neconformitatea respectivă să devină de nivelul 1 şi serveşte drept temei pentru suspendarea sau revocarea certificatului de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

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

(5) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile solicită de la agenţii aeronautici, pentru menţinerea calificării inspectorilor săi, admiterea acestora la îndeplinirea atribuţiilor funcţionale determinate de certificatul personalului aeronautic pe care îl deţine inspectorul, fără remunerare din partea agenţilor aeronautici.

(6) Inspectorii aeronautici contractaţi ad-hoc de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile nu pot efectua inspecţii aeronautice în privinţa agenţilor 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 acţiuni necesare activităţii aeronautice civile.

(2) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile suspendă certificatul dacă, în urma investigaţiei, a controlului, a inspecţiei de supraveghere privind activitatea deţinătorului de certificat, constată că:

a) nu sînt respectate prevederile cadrului normativ în vigoare, iar personalul/agentul aeronautic nu înlătură neconformităţile atestate, conform art. 12;

b) nu sînt respectate cerinţele în baza cărora a fost acordat certificatul;

c) nu sînt înlăturate deficienţele depistate în cadrul inspecţiilor şi al supravegherii continue;

d) nu sînt achitate plăţile de supraveghere cel puţin 2 luni consecutive.

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

(4) Decizia şi motivele suspendării în cazurile stabilite la alin. (2) se comunică în scris deţinătorului de certificat, urmînd ca, în termen de 3 zile lucrătoare de la comunicare, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile să se adreseze în instanţa de judecată. În caz de nerespectare a termenului stabilit, suspendarea se anulează. Decizia autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile privind suspendarea certificatului în domeniul aviaţiei civile se aplică pînă la rămînerea definitivă şi 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), îşi încetează acţiunea după constatarea de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei 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 şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile revocă certificatul în cazul în care:

a) se depistează date neautentice în documentele care i-au fost prezentate;

b) deţinătorul 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 prescripţiilor inspectoriale aeronautice privind lichidarea încălcărilor ce ţin de condiţiile care au stat la baza eliberării certificatului;

d) nu sînt achitate plăţile de supraveghere mai mult de 6 luni;

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

f) se depistează efectuarea activităţilor 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 şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile originalul acestuia.

Articolul 16. Inspecţiile la platformă ale aeronavelor

străine Reţinerea la sol

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

(2) Dacă în urma inspecţiei la platformă se constată sau există o bănuială rezonabilă că aeronava intenţionează să efectueze un zbor fără ca operatorul aerian să fi executat acţiunea corectivă corespunzătoare, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile notifică pilotul comandant/comandantul sau operatorul aerian că aeronava nu are permisiunea de a începe zborul pînă la noi dispoziţii şi reţine aeronava la sol.

(3) În cazul în care aeronava este reţinută la sol, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile comunică în scris neconformitatea operatorului aerian, solicitându-i să facă dovada acţiunilor corective întreprinse, şi informează imediat autoritatea competentă a statului operatorului aerian şi a statului de înmatriculare a aeronavei. În colaborare cu aceste autorităţi se stabilesc condiţiile în care aeronava poate primi permisiunea de decolare.

(4) Dacă neconformitatea afectează valabilitatea certificatului de navigabilitate a aeronavei, reţinerea la sol este ridicată de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile numai în momentul în care operatorul aerian face dovada că:

a) se conformează cerinţelor aplicabile;

b) deţine o autorizaţie de zbor sau un document echivalent emis de autoritatea competentă a statului de înmatriculare sau a statului operatorului aerian în urma constatării că aeronava şi restricţiile aferente corespunzătoare care compensează abaterile de la cerinţe permit aeronavei să efectueze un zbor în condiţii de siguranţă;

c) a obţinut permisiunea ţărilor terţe care vor fi survolate, dacă este cazul.

(5) Prevederi detaliate privind inspecţiile la platformă şi reţinerea aeronavelor la sol se aprobă de organul central de specialitate în domeniul aviației civile prin reglementări aeronautice civile şi de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile prin documente tehnice subordonate.

Articolul 17. Transferul responsabilităţilor

de supraveghere continuă

(1) În cazul unei aeronave înmatriculate într-un alt stat şi operate de un operator aerian din Republica Moldova, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a

politicilor în domeniul aviaţiei civile poate încheia, conform art. 83bis din Convenţia de la Chicago şi potrivit atribuţiilor ce îi revin prin prezentul cod, un acord bilateral cu autorităţile aeronautice din acel stat, prin care se preiau, în totalitate sau în parte, funcţiile şi obligaţiile ce revin statului de înmatriculare a aeronavei.

(2) În cazul unei aeronave înmatriculate în Registrul aerian al Republicii Moldova şi operate de un operator aerian dintr-un alt stat, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile poate încheia, conform art. 83bis din Convenţia de la Chicago şi potrivit atribuţiilor ce îi revin prin prezentul cod, un acord bilateral cu autorităţile aeronautice din acel stat, prin care se transferă, în totalitate sau în parte, funcţiile şi obligaţiile ce revin Republicii Moldova.

(3) Acordurile de transfer de responsabilitate încheiate între statele parte la Convenţia de la Chicago în baza art. 83bis din Convenţie se recunosc de Republica Moldova.

Articolul 18. Exceptări şi derogări

(1) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile poate acorda, în conformitate cu prevederile cadrului normativ naţional şi internaţional, exceptări şi derogări de la prevederile reglementărilor aeronautice civile sau ale standardului numai dacă acest fapt nu contravine normei legale aplicabile şi numai în condiţiile în care prin aceasta nu este afectată siguranţa 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 şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei 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 legislaţia civilă în vigoare, în posesia şi folosinţa 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 şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile;

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

(3) Certificatul de înmatriculare emis de autoritatea administrativă de implementare

şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile conţine datele de identificare ale aeronavei civile, însemnul de naţionalitate şi de înmatriculare, datele de identificare ale deţinătorului şi/sau ale proprietarului. Inscripţionarea însemnului de naţionalitate şi de înmatriculare pe aeronavă se efectuează în conformitate cu cerinţele tehnice aprobate de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

(4) Prin înmatricularea în Registrul aerian al Republicii Moldova, aeronava capătă naţionalitatea 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 permanenţă la persoana care asigură controlul de la distanţă al aeronavei.

(7) Înmatricularea unei aeronave în Registrul aerian al Republicii Moldova şi certificatul de înmatriculare nu constituie dovada deţinerii legale sau a proprietăţii asupra aeronavei în nicio acţiune juridică în care deţinerea sau proprietatea aeronavei respective este în litigiu.

(8) Actele de proprietate sau de transmitere a proprietăţii, de constituire de gaj sau a altor drepturi reale care privesc o aeronavă civilă sînt reglementate de legislaţia naţională şi 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 autorităţile militare, vamale sau de poliţie ale Republicii Moldova;

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

c) aeronava este declarată dispărută;

d) aeronava este scoasă din folosinţă 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 autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile;

h) lipsește certificatul de navigabilitate o perioadă mai mare de 3 luni consecutive, cu excepţia cazului în care aeronava este în proces de reparaţie şi se află la producător sau la o altă întreprindere autorizată în modul corespunzător, dacă perioada nu depăşeşte 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 autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile vor fi suportate de către solicitant. La înmatricularea ulterioară a aeronavelor de acelaşi tip în Registrul aerian al Republicii Moldova, solicitanţii vor compensa solidar costurile pentru instruirea personalului autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

(11) Prevederi detaliate referitoare la înmatriculare, radiere şi 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 aviaţiei civile prin documente tehnice subordonate.

Articolul 20. Navigabilitatea

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

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

a) produsele deţin un certificat de tip sau alt document echivalent, eliberat, acceptat, recunoscut sau validat de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile. Certificatul de tip şi 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 cerinţele esenţiale menţionate la alin. (1), şi că produsul nu prezintă trăsături sau caracteristici care să îi afecteze siguranţa în operare. Certificatul de tip se referă la produs, precum şi la toate piesele şi echipamentele instalate pe acesta;

b) actele prevăzute la alin. (5) pot defini o cerinţă de certificare în domeniul pieselor şi al echipamentelor. Certificatele pentru piese şi echipamente se eliberează atunci cînd solicitantul a demonstrat că piesele şi echipamentele sînt conforme cu specificaţiile detaliate în materie de navigabilitate, instituite pentru a asigura respectarea cerinţelor esenţiale menţionate la alin. (1);

c) o aeronavă este operată doar dacă posedă un certificat de navigabilitate valid, eliberat de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile. Certificatul se eliberează atunci cînd solicitantul demonstrează că aeronava este conformă cu proiectul de tip aprobat în certificatul său de tip şi că documentele, inspecţiile şi încercările relevante dovedesc că aeronava este în condiţie de operare în siguranţă. Acest certificat de navigabilitate rămîne valabil atît timp cît nu este suspendat sau revocat şi atît timp cît aeronava este întreţinută în conformitate cu cerinţele esenţiale din anexa nr.1, precum şi cu prevederile actelor aprobate în temeiul alin. (5);

d) organizaţiile responsabile pentru întreţinerea produselor, a pieselor şi a echipamentelor demonstrează că dispun de capacitatea şi mijloacele necesare pentru a-şi asuma responsabilităţile legate de privilegiile de care dispun. În lipsa unor dispoziţii contrare, aceste capacităţi şi mijloace sînt recunoscute prin emiterea de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile a unei aprobări organizaţiei. În aprobare se specifică privilegiile acordate organizaţiei autorizate şi domeniul de aplicare al respectivei aprobări;

e) organizaţiile responsabile pentru proiectarea şi fabricarea produselor, a pieselor şi a echipamentelor demonstrează că dispun de capacitatea şi mijloacele necesare pentru a-şi asuma responsabilităţile legate de privilegiile de care dispun. În lipsa unor dispoziţii contrare, aceste capacităţi şi mijloace sînt recunoscute prin emiterea de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile a unei aprobări organizaţiei. În aprobare se specifică privilegiile acordate organizaţiei autorizate şi 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 întreţinere trebuie să deţină un certificat al personalului de întreţinere, eliberat, recunoscut sau validat de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile;

g) capacitatea organizaţiilor de instruire a personalului de întreţinere de a-şi asuma răspunderea legată de privilegiile de care dispun în privinţa eliberării certificatelor menţionate la lit. f) este recunoscută prin emiterea de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile a unei aprobări.

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

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

a) se poate elibera un permis de zbor dacă se demonstrează că aeronava este în măsură să efectueze un zbor normal în condiţii de siguranţă deplină. Permisul de zbor se eliberează cu restricţiile corespunzătoare, în special pentru garantarea siguranţei terţilor;

b) se poate elibera un certificat de navigabilitate restrictiv unei aeronave căreia nu i s-a eliberat un certificat de tip în conformitate cu dispoziţiile alin. (2) lit. a). În acest caz, se demonstrează că aeronava se conformează specificaţiilor de navigabilitate specifice, iar existenţa unor abateri de la cerinţele esenţiale prevăzute la alin. (1) nu afectează siguranţa utilizării aeronavei pentru scopul vizat. Aeronavele care sînt eligibile pentru a obţine astfel de certificate restrictive, precum şi restricţiile privind utilizarea acestora se definesc în actele aprobate în temeiul alin. (5);

c) dacă numărul de aeronave de acelaşi tip care beneficiază de certificate de navigabilitate restrictive justifică acest lucru, se poate elibera un certificat de tip restrictiv şi 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 şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile aprobă specificaţii de certificare şi alte documente tehnice subordonate necesare.

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

a) reflectă starea actuală a tehnicii şi cele mai bune practici aplicate la nivel internaţional în domeniul navigabilităţii;

b) ţin cont de experienţa acumulată la nivel mondial în operarea aeronavelor, precum şi de progresele tehnico-ştiinţifice;

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

d) nu impun aeronavelor menţionate la art. 1 alin. (2) lit. c) cerinţe care ar fi incompatibile cu obligaţiile ce le revin statelor în cadrul Organizaţiei Aviaţiei Civile Internaţionale.

Capitolul V

PROTECŢIA MEDIULUI

Articolul 21. Protecţia mediului

(1) În sensul prezentului cod, protecţia mediului reuneşte toate activităţile ce au ca scop reducerea impactului aviaţiei civile asupra mediului, datorat zgomotului produs de aeronavele civile, emisiilor motoarelor de aviaţie, substanţelor folosite în cadrul activităţilor aeronautice civile şi reziduurilor rezultate în urma desfăşurării acestor activităţi.

(2) Organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile stabileşte, în comun cu organul central de specialitate în domeniul mediului, politici şi reglementări specifice în domeniul protecţiei mediului.

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

(4) Organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile stabileşte, în comun cu organul central de specialitate în domeniul mediului, acţiunile de protecţie a mediului, care, în urma derulării activităţilor specifice, au un impact semnificativ asupra mediului.

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

impactului asupra mediului.

(6) Organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile, la solicitarea operatorului aeroportului, poate aproba măsuri temporare şi 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, prezidenţiale sau guvernamentale, precum și aeronavelor străine care execută misiuni similare, pe bază de reciprocitate;

c) aeronavelor care operează în folosul Organizaţiei Naţiunilor Unite, Crucii Roşii şi Semilunii Roşii;

d) aeronavelor civile care efectuează misiuni de căutare şi de salvare ori care transportă personal sau materiale în cadrul acestor misiuni;

e) aeronavelor care efectuează misiuni umanitare şi de ajutorare urgentă;

f) aeronavelor care sînt nevoite să aterizeze din cauze tehnice, din cauza condiţiilor meteorologice nefavorabile sau a unor situaţii de forţă majora;

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

(8) În cazul apariţiei necesităţii de a minimiza efectele nocive asupra sănătăţii umane şi pentru menţinerea calităţii zgomotului ambiental, operatorii aerodromurilor asigură efectuarea cartografierii acustice a zonei în care se află aerodromul, în baza cerinţelor aprobate de Guvern și a actelor normative aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviaţiei 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 şi aprobarea tarifelor pentru serviciile aeroportuare şi de navigaţie aeriană aprobată de Guvern.

(9) În baza rezultatelor obţinute prin cartografierea acustică, operatorii aerodromurilor elaborează hărţi acustice şi planuri de acţiuni de diminuare a zgomotului şi întreprind măsurile necesare de planificare acustică.

(10) Hărţile acustice, precum şi planurile de acţiuni de diminuare a zgomotului sînt aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile şi sînt puse la dispoziţia publicului, inclusiv prin intermediul tehnologiilor informaţionale 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, şi cuprinde personalul aeronautic navigant şi personal aeronautic nenavigant.

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

(3) Cerinţele esenţiale privind certificarea personalului aeronautic, precum şi a persoanelor şi a organizaţiilor implicate în instruirea, testarea, verificarea şi evaluarea medicală a acestuia, inclusiv a simulatoarelor de zbor, se conţin în anexa nr. 4. Cerinţele pentru personalul care operează aeronavele prevăzute în anexa nr. 2 sînt aprobate de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

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

Articolul 23. Personalul aeronautic navigant

(1) Personalul aeronautic navigant este constituit din echipajul de zbor (piloţi, ingineri navigaţi) şi echipajul de cabină.

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

(3) Membrii echipajului aeronavei au obligaţia 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) Funcţia de comandant de aeronavă civilă este îndeplinită de pilotul comandant, care este certificat pentru categoria, clasa sau tipul aeronavei respective şi are autorizaţia corespunzătoare în termen de valabilitate.

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

momentul terminării acesteia.

(4) Comandantul aeronavei civile care remorchează alte aeronave este comandantul acestora pînă la declanşarea lor.

(5) Prin derogare de la prevederile alin. (2) și (3), operatorul poate desemna în funcţia de comandant de aeronavă civilă şi o altă persoană decît pilotul comandant.

(6) Comandantul aeronavei civile răspunde de pregătirea şi executarea în siguranţă a fiecărui zbor, precum şi de comportamentul şi disciplina echipajului la bord şi la sol, cu respectarea prevederilor prezentului cod, a reglementărilor aeronautice civile aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile şi a documentelor tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei 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 atribuţii, dar nu poate să îşi delege responsabilităţile.

(9) În cazul în care comandantul aeronavei civile este împiedicat, din orice cauză, în cursul zborului sau la sol, să îşi îndeplinească funcţia, în lipsa desemnării prealabile a unei alte persoane pentru a-l înlocui, funcţia 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) Indicaţiile date de comandantul aeronavei civile în timpul zborului, în scopul asigurării siguranţei zborului, sînt obligatorii pentru toate persoanele aflate la bord.

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

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

(14) În cazul unui accident, comandantul aeronavei civile îşi menţine toate împuternicirile pînă în momentul cînd autoritatea competentă îl eliberează de atribuţiile ce îi revin în legătură cu operarea aeronavei.

(15) Obligaţiile şi responsabilităţile pentru executarea misiunii de zbor se împart între comandantul aeronavei civile şi pilotul comandant după cum urmează:

a) pilotul comandant poartă răspundere, de la începerea şi pînă la finalizarea operaţiunii de zbor cu aeronava, de conducerea tehnică şi de siguranţa aeronavei, putînd

lua orice măsuri pentru realizarea siguranţei zborului;

b) comandantul aeronavei răspunde, în conformitate cu dispoziţiile prezentului cod, de executarea misiunii de zbor în bune condiţii, pentru toate celelalte aspecte care nu privesc conducerea tehnică şi operarea în siguranţă 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, fabricaţia, inspecţia, întreţinerea, reparaţia şi operarea tehnicii aeronautice;

c) dispecerii operaţiunii de zbor;

d) personalul de aerodrom care execută activităţi cu impact asupra siguranţei zborurilor;

e) personalul care furnizează sau exercită alte servicii de navigaţie aeriană, altul decît cel prevăzut la lit. a);

f) personalul tehnic-ingineresc care asigură întreţinerea şi repararea mijloacelor de navigaţie aeriană aflate la sol şi a celor necesare serviciilor de dirijare, control şi informare aeronautică şi meteorologică a zborurilor, precum şi a telecomunicaţiilor aeronautice.

(2) Personalul aeronautic nenavigant trebuie să corespundă, după caz, cerinţelor esenţiale prevăzute în anexa nr. 5 şi să deţină certificate valabile eliberate de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile şi, după caz, certificate medicale valabile eliberate în conformitate cu prevederile reglementărilor aeronautice civile.

Capitolul VII

OPERAŢIUNILE DE ZBOR

Articolul 26. Operaţiunile aeriene civile

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

(2) Decolarea şi aterizarea aeronavelor civile se efectuează pe aerodromuri/ heliporturi certificate și/sau înregistrate, precum şi pe alte terenuri sau suprafeţe de apă, în condiţiile stabilite de Guvern.

(3) Operaţiunile aeriene civile se clasifică astfel:

a) operaţiuni de transport aerian comercial;

b) operaţiuni necomerciale (aviaţie generală);

c) operaţiuni comerciale specializate (lucru aerian).

(4) Răspunderea operatorilor aerieni şi a operatorilor de aeronave care efectuează operaţiuni aeriene civile pentru daunele cauzate pasagerilor, bagajelor, mărfurilor, poştei şi terţelor părţi, precum şi cerinţele minime de asigurare pentru acoperirea corespunzătoare a răspunderii se stabilesc prin lege.

(5) Operaţiunile aeriene menţionate la alin. (3) se conformează cerinţelor esenţiale prevăzute în anexa nr. 3 şi, după caz, cerințelor esențiale prevăzute în anexa nr. 5.

Articolul 27. Operaţiunile de transport aerian

comercial

(1) Operaţiunile de transport aerian comercial sînt transporturile de pasageri, bagaje, mărfuri şi/sau poştă, 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 condiţia deţinerii unui certificat de operator aerian şi a unei autorizaţii de zbor, eliberate de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

(3) Operaţiunile de transport aerian comercial se conformează cerinţelor esenţiale prevăzute în anexa nr. 3 şi, după caz, cerințelor esențiale prevăzute în anexa nr. 5.

(4) Operatorii care efectuează operaţiuni de transport aerian comercial demonstrează capacitatea şi mijloacele necesare pentru a-şi asuma responsabilităţile legate de privilegiile de care dispun. Aceste capacităţi şi mijloace se recunosc prin eliberarea de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile a unui certificat de operator aerian. Certificatul specifică privilegiile acordate operatorului şi sfera operaţiunilor.

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

(6) Prin contractul de transport aerian, operatorul aerian se obligă să transporte la destinaţie pasagerii, bagajele, marfa şi/sau poşta, iar beneficiarul se obligă să achite preţul transportului. Asupra contractului de transport aerian se aplică legislaţia civilă în partea în care nu este reglementat de tratatele internaţionale la care Republica Moldova este parte şi de actele normative din domeniu.

Articolul 28. Cursele regulate

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

Articolul 29. Cursele neregulate

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

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

Articolul 30. Autorizarea operaţiunilor

de transport aerian comercial

(1) Operatorii aerieni din Republica Moldova pot efectua operaţiuni de transport aerian comercial pe rute interne sau internaţionale, prin curse regulate sau neregulate, numai cu condiţia deţinerii unui certificat de operator aerian în termen de valabilitate, eliberat de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

(2) Transporturile aeriene internaţionale de pasageri, bagaje, mărfuri şi poştă sînt supuse acordurilor şi convenţiilor internaţionale în domeniul transporturilor aeriene la care Republica Moldova este parte.

(3) Operatorii aerieni ai Republicii Moldova, cu condiţia 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 internaţionale la care Republica Moldova este parte, operatorii aerieni ai altor state au dreptul de a exercita servicii aeriene internaţionale între Republica Moldova şi alte state fără anumite limitări de capacităţi, frecvenţe de zbor, destinaţii, aeronave, dacă în tratatele internaţionale la care Republica Moldova este parte nu este prevăzut altfel.

(4) Operatorul aerian al Republicii Moldova care are sediul în Republica Moldova şi/sau controlul efectiv asupra căruia este exercitat de Republica Moldova şi/sau cetăţeni ai Republicii Moldova are dreptul de a exercita servicii aeriene internaţionale regulate între Republica Moldova şi statele care nu sînt parte la acordurile şi convenţiile internaţionale în domeniul transporturilor aeriene, în baza autorizaţiei pentru zboruri regulate, emisă de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor din domeniul aviaţiei civile, cu condiţia că satisface următoarele cerinţe 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 aviaţiei civile, în conformitate cu acordurile internaţionale 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 condiţiile prevăzute de Guvern.

(6) Operatorul aerian al Republicii Moldova care operează o rută regulată poate opera curse aeriene pe aceeaşi rută, cu aeronave închiriate în sistem „wet lease”, cu condiţia obţinerii unei aprobări prealabile din partea autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor din domeniul aviaţiei 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 şi dinspre teritoriul Republicii Moldova în baza unei autorizaţii pentru zboruri regulate, emisă de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor din domeniul aviaţiei civile în conformitate cu acordul internaţional la care Republica Moldova este parte sau în interes public, conform condiţiilor aprobate de Guvern.

(8) Autorizaţia pentru zboruri regulate poate fi suspendată sau revocată de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor din domeniul aviaţiei civile dacă operatorul aerian nu respectă cerinţele în baza cărora aceasta a fost eliberată, în condiţiile prezentului cod.

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

(10) Operatorii aerieni străini care efectuează transporturi aeriene ce nu cad sub incidența alin. (2) exercită servicii aeriene internaţionale neregulate între Republica Moldova şi statele care nu sînt parte la acordurile şi convenţiile internaţionale în domeniul transporturilor aeriene, în baza unei permisiuni de zbor, emisă de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile, conform condiţiilor aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile.

(11) Condiţiile privind eliberarea autorizaţiei pentru operaţiuni de transport aerian comercial se stabilesc de Guvern.

Articolul 31. Operaţiunile necomerciale

(aviaţie generală)

(1) Operaţiunile necomerciale (aviaţie generală) cuprind:

a) transporturile aeriene în interes propriu şi operaţiunile necomerciale specializate;

b) zborurile în interes propriu;

c) zborurile particulare;

d) zborurile-şcoală;

e) zborurile de competiţie, demonstraţiile de zbor, zborurile introductive, acrobatice,

lansările cu paraşuta și remorcările planoarelor.

(2) Operatorii implicaţi în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate demonstrează capacitatea şi mijloacele necesare pentru a-şi asuma responsabilităţile legate de operarea aeronavelor în cauză.

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

(4) Zborurile în interes propriu reprezintă operaţiunile necomerciale, altele decît transporturile în interes propriu şi operaţiunile necomerciale specializate, efectuate de persoane fizice sau juridice, cu aeronave civile proprii sau închiriate, pentru şi în susţinerea necesităţilor activităţilor proprii, fără obţinerea de beneficii economice. Zborurile în interes propriu includ şi zborurile efectuate exclusiv în scop sportiv.

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

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

(7) Zborurile de competiţie, demonstraţiile de zbor, zborurile introductive, acrobatice, lansările cu paraşuta și remorcările planoarelor reprezintă operaţiuni necomerciale efectuate de deţinătorii de aeronave civile persoane fizice sau juridice exclusiv în scop necomercial.

(8) Zborurile menţionate la alin. (6) şi (7) din prezentul articol efectuate în scop comercial trebuie să fie autorizate conform prevederilor art. 32 alin. (2).

(9) Persoanele fizice şi juridice, inclusiv cele străine, care intenţionează să efectueze operaţiuni necomerciale (aviaţie generală) pe teritoriul Republicii Moldova prezintă autorității administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile o declaraţie înainte de începerea operaţiunilor.

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

Articolul 32. Operaţiunile comerciale specializate

(lucru aerian)

(1) Operaţiunile comerciale specializate (lucru aerian) sînt operaţiunile aeriene, altele decît transportul aerian comercial, în cadrul cărora aeronava este utilizată pentru activităţi specializate din domenii precum agricultura, silvicultura, construcţiile, fotografierea,

supravegherea, observarea şi patrularea, publicitatea aeriană etc.

(2) Operatorii aerieni care intenţionează să desfăşoare operaţiuni comerciale specializate trebuie să obţină o autorizaţie de operator aerian, eliberată de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

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

Articolul 33. Alte zboruri

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

(2) Prevederile privind zborurile aeronavelor menţionate 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 şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei 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 şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile aprobă cerinţe tehnice şi alte documente tehnice subordonate necesare.

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

a) reflectă starea actuală a tehnicii şi cele mai bune practici aplicate la nivel internaţional în domeniul operaţiunilor aeriene;

b) definesc tipurile de operaţiuni şi iau în considerare cerinţele aferente şi demonstraţiile de conformitate proporţional cu complexitatea operaţiunilor şi cu riscul respectiv;

c) ţin cont de experienţa acumulată la nivel mondial în operarea aeronavelor, precum şi de progresele tehnico-ştiinţifice;

d) se bazează pe o evaluare a riscului şi sînt proporţionale cu amploarea şi domeniul operaţiunii;

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

f) nu impun aeronavelor menţionate la art. 1 alin. (2) lit. c) cerinţe care ar fi incompatibile cu obligaţiile ce le revin statelor în cadrul Organizaţiei Aviaţiei Civile Internaţionale;

g) iau în considerare aspectele privind siguranţa referitoare la managementul traficului aerian și serviciile de navigaţie aeriană.

Capitolul VIII

AERODROMURI, AEROPORTURI

ŞI HELIPORTURI

Articolul 35. Certificarea şi exploatarea

aerodromurilor/aeroporturilor

/heliporturilor

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

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

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

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

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

(6) Pentru a proteja aerodromurile împotriva activităţilor şi evenimentelor din vecinătatea acestora, care pot provoca riscuri inacceptabile pentru aeronavele ce folosesc aerodromul, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul

aviaţiei civile aprobă cerinţe tehnice şi alte documente tehnice subordonate necesare.

(7) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile suspendă sau revocă certificatul de aerodrom dacă constată că aerodromul nu întruneşte cerinţele de certificare.

(8) Toate aeronavele care execută zboruri internaţionale spre şi de pe teritoriul Republicii Moldova trebuie să decoleze şi să aterizeze pe un aeroport internaţional unde există servicii de control de frontieră, de vamă, serviciu sanitar şi alte servicii de control. Aeronavele pot decola/ateriza de pe/pe alte suprafeţe decît un aeroport internaţional în cazuri de urgenţă sau dacă sînt autorizate de autorităţile competente.

(9) Condiţiile de utilizare a aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor civile de către aeronavele de stat, precum şi condiţiile în care aeronavele civile pot folosi aerodromurile militare se stabilesc de Guvern.

(10) Cerinţele şi 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 şi de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile prin documente tehnice subordonate.

Articolul 36. Utilizarea infrastructurii aeroportuare

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

(2) Scutirile de la achitarea tarifelor prevăzute la alin. (1) şi 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 întîmpină probleme de capacitate, organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile asigură alocarea sloturilor orare pe baza principiilor transparenţei, neutralităţii şi nediscriminării. Condiţiile şi modul de alocare a sloturilor orare se aprobă de Guvern.

(4) În scopul asigurării unui mediu concurenţial, operatorul aeroportului este obligat să asigure o modalitate nediscriminatorie a tratării utilizatorilor aeroportuari, în conformitate cu cele mai bune practici internaţionale şi cu legislaţia concurenţială.

(5) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile certifică toate activităţile privind serviciile de deservire la sol (handling).

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

a) accesul liber pe piaţă al prestatorilor de servicii de deservire la sol (handling), pentru furnizarea de asemenea servicii către terţe părţi, dacă deţin 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 constrîngeri specifice spaţiului sau capacităţii disponibile, ce apar din cauza aglomeraţiei şi a procentului de utilizare a spaţiului, fac imposibilă deschiderea pieţei şi/sau punerea în aplicare a handlingului, organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile poate introduce unele limitări în temeiul normelor stabilite de Guvern.

(8) Alte activităţi decît cele prevăzute de prezentul cod şi de actele normative subordonate pot fi desfăşurate în zone de securitate cu acces limitat ale aeroporturilor cu condiţia respectării cerinţelor în domeniul securităţii aeronautice şi al transportului aerian al bunurilor periculoase. Iniţierea activităţilor de întreprinzător în zonele de securitate cu acces limitat ale aeroporturilor este posibilă cu notificarea prealabilă a autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

Articolul 37. Operatorul de aerodrom/aeroport/heliport

(1) Aerodromurile menționate la art. 35 alin. (2) sînt administrate de operatori de aerodromuri/aeroporturi/heliporturi certificaţi în conformitate cu cerinţele esenţiale prevăzute în anexa nr. 6 şi cu reglementările aeronautice civile.

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

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

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

(5) Operatorul de aerodrom/aeroport/heliport monitorizează activităţile şi evenimentele din vecinătatea acestuia care pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranţa aviaţiei şi, în limitele competenţelor, adoptă măsurile de atenuare corespunzătoare.

(6) Operatorul de aerodrom/aeroport/heliport are obligaţia de a asigura condiţiile prevăzute de reglementările aplicabile privind aterizarea şi decolarea în siguranţă a aeronavelor, privind securitatea aeronautică, serviciile necesare aeronavelor la sol, serviciile de pompieri şi salvatori, de ambulanţă şi, după caz, cele de vamă, frontieră, fitosanitare, sanitar-veterinare şi alte servicii de control.

(7) Operatorul de aeroport internațional asigură încăperi şi locuri special amenajate, facilităţi adecvate şi măsuri organizatorice necesare pentru efectuarea de către autorităţile competente a controalelor la trecerea frontierei de stat.

Articolul 38. Construcţia și reconstrucţia

aerodromurilor/aeroporturilor/

heliporturilor şi a obiectelor

speciale

(1) Construcţia sau reconstrucţia aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor şi a obiectelor speciale se efectuează în condiţia avizului autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

(2) Documentele de construcţie sau reconstrucţie a aerodromurilor/ aeroporturilor/heliporturilor și a obiectelor speciale sînt examinate şi avizate de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile sub aspecte de asigurare a siguranţei zborurilor, a securităţii aeronautice şi a securităţii populaţiei, de protecţie a mediului, precum şi de necesităţi de infrastructură (drumuri şi alte căi terestre de comunicaţie, telecomunicaţii etc.) pentru deservirea aeroportului şi asigurarea exploatării acestuia în condiţii de siguranţă şi eficienţă.

(3) Termenul pentru examinarea documentelor în vederea avizării construcţiei sau reconstrucţiei aerodromului/aeroportului/heliportului și obiectelor speciale nu poate depăşi 90 de zile calendaristice din momentul depunerii pachetului integral de documente de către solicitant.

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

(5) Cerinţele şi procedura de eliberare a avizelor privind construcţia sau reconstrucţia aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor și a obiectelor speciale se stabilesc de organul central de specialitate în domeniul aviației civile prin reglementări aeronautice civile şi de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile prin documente tehnice subordonate.

Articolul 39. Amplasarea construcţiilor, a instalaţiilor

şi a echipamentelor în zonele supuse

servituţii aeronautice

(1) În zonele supuse servituţii aeronautice se interzice amplasarea de noi construcţii, instalaţii, obiecte, sisteme inginereşti sau de comunicaţie ori efectuarea de lucrări la acestea fără avizul prealabil eliberat de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

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

(3) Cerințele şi procedura de eliberare a avizului pentru amplasarea construcţiilor, a instalaţiilor şi a echipamentelor în zonele supuse servituții aeronautice se stabilesc de organul central de specialitate în domeniul aviației civile prin reglementări aeronautice civile şi de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile prin documente tehnice subordonate.

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

(5) Furnizorii de servicii de navigaţie aeriană asigură supravegherea amplasării construcţiilor, a instalaţiilor şi a echipamentelor pe tot teritoriul Republicii Moldova, cu excepţia zonelor aflate în responsabilitatea operatorilor aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor.

(6) Proprietarii construcţiilor, ai instalaţiilor şi ai altor obiecte care prezintă pericol pentru siguranţa zborurilor aeronavelor civile trebuie să plaseze pe acestea, din cont propriu, marcaje şi semnalizări în conformitate cu reglementările aeronautice civile aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile şi cu documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

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

a) amplasarea de noi construcţii, instalaţii, obiecte, sisteme inginereşti şi sisteme de comunicaţii sau efectuarea de lucrări la acestea în zonele care se află în perimetrul a 15 km faţă de punctul de referinţă al aerodromului, precum și amplasarea de noi construcții, instalații, obiecte a căror înălţime este de 45 m sau mai mare faţă 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 distanţa mai mică de 15 km faţă de punctul de referinţă al aerodromului se interzice amplasarea obiectelor de activitate umană şi folosinţa pământului, care prezintă pericol pentru operarea în siguranţă şi eficientă a aerodromurilor/aeroporturilor, inclusiv:

a) care utilizează lumini periculoase, confuze şi înşelătoare;

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 şi păsărilor în vecinătatea aerodromului;

d) a surselor de radiaţie invizibilă sau prezenţa obiectelor mobile sau fixe care pot afecta în mod negativ performanţa sistemelor de comunicaţie aeronautică, navigaţie şi supraveghere.

(9) Întreprinderile, instituţiile şi organizaţiile, precum şi persoanele fizice care au încălcat regulile de construcţie/reconstrucţie sau au admis alte acţiuni interzise în zonele aerodromurilor/aeroporturilor sînt obligate, la cererea operatorului de aerodrom/aeroport sau a persoanelor împuternicite de acesta, să stopeze construcţia sau altă activitate în zona adiacentă aerodromului/aeroportului şi să înlăture în termenul stabilit şi din cont propriu toate încălcările admise.

Capitolul IX

MANAGEMENTUL TRAFICULUI AERIAN

ŞI SERVICIILE DE NAVIGAŢIE AERIANĂ

Articolul 40. Managementul traficului aerian

şi serviciile de navigaţie aeriană

(1) Serviciile de navigaţie aeriană în spaţiul aerian național sînt asigurate de furnizori certificaţi şi desemnaţi de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

(2) Entitatea abilitată cu funcţii de management al traficului aerian în spaţiul aerian național este desemnată de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

(3) Realizarea funcţiilor de management al traficului aerian şi furnizarea serviciilor de navigaţie aeriană sînt asigurate în conformitate cu cerinţele esenţiale prevăzute în anexa nr. 5.

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

(5) Mărimea tarifelor pentru serviciile de navigaţie aeriană se aprobă de organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile în conformitate cu Metodologia aprobată de Guvern şi asigură recuperarea completă a cheltuielilor legate de furnizarea acestor servicii. Aeronavele care survolează spațiul aerian național au obligaţia achitării tarifelor pentru serviciile de navigaţie aeriană. Furnizorul de servicii de navigaţie aeriană este în drept să interzică decolarea oricărei aeronave pînă cînd operatorul aeronavei nu va achita

tariful pentru serviciile de navigaţie aeriană şi datoriile la serviciile prestate.

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

Capitolul X

MANAGEMENTUL SIGURANŢEI ZBORURILOR

ȘI SECURITATEA AERONAUTICĂ

Articolul 41. Programul naţional de siguranţă

a zborurilor

(1) Programul naţional de siguranţă a zborurilor reprezintă un sistem de management în domeniul reglementării şi gestionării siguranţei în aviaţia civilă la nivel de stat. Programul stabileşte cadrul de reglementare necesar pentru elaborarea şi aprobarea strategiilor şi politicilor în domeniul siguranţei, precum şi pentru stabilirea, aprobarea şi supravegherea unui nivel acceptabil de siguranţă la nivel naţional, adoptînd o strategie proactivă de îmbunătăţire continuă a performanţelor de siguranţă în aviaţia civilă.

(2) Programul naţional de siguranţă a zborurilor se elaborează de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile, se promovează de către organul central de specialitate din domeniul aviaţiei civile şi se aprobă de către Guvern.

(3) Programul naţional de siguranţă a zborurilor include următoarele componente:

a) politica şi obiectivele în domeniul siguranţei la nivel naţional;

b) managementul riscului aferent siguranţei la nivel naţional;

c) asigurarea siguranţei aviaţiei civile la nivel naţional;

d) promovarea siguranţei aviaţiei civile la nivel naţional.

(4) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile întreprinde măsurile necesare pentru implementarea Programului naţional de siguranţă a zborurilor prin aprobarea actelor tehnico-normative corespunzătoare.

(5) În vederea informării publicului cu privire la nivelul general de siguranţă, organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile publică anual o analiză a siguranţei zborurilor. Această analiză trebuie să fie cît se poate de clară şi exhaustivă, specificînd existenţa unor riscuri sporite de siguranţă. Analiza nu prevede dezvăluirea surselor de informare.

Articolul 42. Sistemul de management al siguranţei

(1) Pentru gestionarea siguranţei tuturor serviciilor furnizate, a pericolelor şi a riscurilor de siguranţă aferente activităţilor desfăşurate, agenţii aeronautici au obligaţia de a stabili, de a implementa şi de a menţine un sistem de management al siguranţei la nivel de organizaţie, în funcţie de volumul, natura şi complexitatea activităţilor certificate de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.

(2) Sistemul de management al siguranţei include cel puţin:

a) un proces de identificare a pericolelor de siguranţă actuale şi potenţiale, precum şi de evaluare a riscurilor aferente;

b) un proces de stabilire şi implementare a acţiunilor de remediere în scopul de a menţine un nivel acceptabil de siguranţă;

c) un proces de monitorizare continuă şi evaluare regulată a eficienţei activităţilor de management al siguranţei;

d) un proces corespunzător de colectare, analiză, protecţie şi diseminare a informaţiei referitoare la siguranţa zborurilor.

(3) Agenţii aeronautici şi conducătorii responsabili nominalizaţi în cadrul acestora poartă răspundere pentru asigurarea siguranţei zborurilor şi respectarea prevederilor actelor normative aplicabile în partea obligaţiilor şi cerinţelor ce le revin.

Articolul 43. Securitatea aeronautică

Măsurile pentru protecţia aviaţiei civile împotriva actelor de intervenţie ilicită se stabilesc de Legea nr. 92/2007 privind securitatea aeronautică.

Articolul 44. Facilităţile aeronautice

(1) Facilităţile aeronautice se realizează în conformitate cu procedurile, standardele şi practicile recomandate, emise de organizaţiile internaţionale de aviaţie civilă la care Republica Moldova este parte.

(2) Agenţii aeronautici şi autorităţile administraţiei publice implicate au obligaţia să creeze condiţiile pentru implementarea şi asigurarea funcţionării sistemului de facilităţi aeronautice.

(3) Simplificarea formalităţilor legate de transportul aerian nu trebuie să afecteze măsurile necesare menţinerii securităţii aeronautice, controlului la trecerea frontierei de stat şi evitării importului şi exportului de mărfuri interzise.

(4) În scopul înlesnirii şi accelerării transporturilor aeriene şi al evitării întîrzierilor nejustificate ale aeronavelor, ale echipajelor, ale pasagerilor şi ale mărfurilor, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile prezintă organului central de specialitate în domeniul aviaţiei civile, pentru aprobare de către Guvern, Programul naţional de facilitare a transporturilor aeriene, care va conţine prevederi speciale de simplificare a formalităţilor legate de controlul la frontieră, controlul vamal,

sanitar şi a altor formalităţi.

Articolul 45. Căutarea şi salvarea aeronavelor civile

(1) În spaţiul aerian naţional, precum şi pe teritoriul Republicii Moldova, operaţiunile de căutare şi salvare a aeronavelor civile aflate în pericol şi a supravieţuitorilor unui accident de aviaţie se realizează în modul stabilit de Guvern.

(2) Organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile este autoritatea de stat pentru reglementarea şi organizarea activităţilor de căutare şi salvare.

(3) Asistenţa de căutare şi de salvare se acordă tuturor aeronavelor civile şi supravieţuitorilor unui accident de aviaţie.

(4) Toate autorităţile publice, precum şi persoanele fizice şi juridice solicitate au obligaţia de a acorda asistentă în cazul operaţiunilor de căutare şi salvare, urmărindu-se prioritar salvarea vieţilor omeneşti, precum şi prevenirea amplificării daunelor şi conservarea dovezilor esenţiale pentru anchetarea adecvată a accidentelor.

Articolul 46. Prevederi generale privind investigaţia

tehnică a accidentelor şi a incidentelor

(1) Organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile este autoritatea de stat pentru reglementarea şi organizarea investigării tehnice a accidentelor şi a incidentelor din aviația civilă, precum şi pentru organizarea sistemului de raportare obligatorie şi voluntară a evenimentelor de aviaţie.

(2) Desfăşurarea activităţilor privind investigaţia tehnică a accidentelor şi a incidentelor din aviația civilă se face în conformitate cu legislația cu privire la investigaţia accidentelor şi a incidentelor în transporturi.

(3) Organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile emite reglementări specifice cu privire la investigarea accidentelor şi incidentelor din aviația civilă, precum şi la raportarea, colectarea, prelucrarea şi arhivarea informaţiilor referitoare la evenimentele de aviaţie civilă, în conformitate cu cerințele și recomandările organizaţiilor internaţionale de aviaţie civilă.

Articolul 47. Răspunderea

(1) Încălcarea prevederilor prezentului cod şi a normelor sale de aplicare atrage, după caz, răspunderea disciplinară, civilă, contravenţională sau penală a persoanelor fizice sau juridice vinovate.

(2) Survenirea răspunderii menţionate la alin. (1) nu degrevează de obligaţia lichidării încălcărilor depistate. Acestea urmează să fie lichidate în termen de o lună din momentul depistării, dacă autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile nu a stabilit un alt termen, cu notificarea obligatorie a acesteia despre lichidare.

(3) Răspunderea pentru comiterea actelor de intervenţie ilicită împotriva aviaţiei civile se stabileşte conform legislaţiei în vigoare.

(4) Răspunderea pentru daunele provocate în cazul transporturilor aeriene în spaţiul aerian național se stabileşte conform tratatelor internaţionale la care Republica Moldova este parte, precum şi conform legislaţiei în vigoare.

(5) Persoanele fizice şi juridice a căror activitate este legată de utilizarea spaţiului aerian național, de proiectarea, fabricația, reparaţia şi exploatarea tehnicii aeronautice şi a aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor, de furnizarea serviciilor de trafic aerian, de asigurarea siguranţei zborurilor şi securităţii aeronautice, de efectuarea altor activităţi în domeniul aviaţiei civile pe teritoriul Republicii Moldova, precum şi de administrarea şi supravegherea acestora, poartă răspundere pentru încălcarea prevederilor prezentului cod conform legislaţiei în vigoare.

Capitolul XI

DISPOZIŢII FINALE ŞI 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 legislaţiei în vigoare în concordanţă cu prezentul cod;

– va aduce acte sale normative în concordanţă cu prezentul cod;

– va asigura modificarea sau abrogarea de către organele centrale de specialitate şi departamente a actelor lor normative ce contravin prezentului cod;

– va aproba actele normative necesare conform prezentului cod;

– va asigura aprobarea de către autorităţile 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 aviaţiei civile nr. 1237/1997 (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2010, nr. 98–99, art. 292), cu modificările şi completările ulterioare.

PREŞEDINTELE PARLAMENTULUI Andrian CANDU

Nr. 301. Chișinău, 21 decembrie 2017.

Anexa nr. 1

CERINŢE ESENŢIALE DE NAVIGABILITATE

I. Integritatea produsului

Integritatea produsului trebuie să fie asigurată pentru toate condiţiile de zbor anticipate pe durata operaţională a aeronavei. Conformarea cu toate cerinţele trebuie să fie demonstrată prin evaluări sau analize susţinute, după caz, de teste.

1. Structuri şi materiale: integritatea structurii trebuie să fie asigurată în interiorul anvelopei operaţionale a aeronavei şi suficient în exteriorul acesteia, inclusiv în sistemul său de propulsie, şi trebuie să fie menţinută pe toată durata operaţională a aeronavei.

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

a) Trebuie avute în vedere toate combinaţiile de sarcini ce pot surveni în interiorul şi suficient dincolo de domeniul maselor, centrul de greutate, anvelopa operaţională şi durata operaţională a aeronavei. Acestea includ sarcinile datorate rafalelor, manevrelor, presurizării, suprafeţelor mobile, sistemelor de comandă şi de propulsie, atît în zbor, cît şi la sol.

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

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

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

3) Procesele de fabricaţie şi materialele utilizate la construirea unei aeronave trebuie să conducă la proprietăţi structurale cunoscute şi reproductibile. Orice modificare în performanţele unui material legată de mediul operaţional 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 rezistenţă reziduală. Se difuzează toate instrucţiunile necesare pentru asigurarea continuităţii navigabilităţii în acest sens.

2. Propulsia: integritatea sistemului de propulsie (şi anume motorul şi, după caz, elicea) trebuie să fie demonstrată în interiorul anvelopei operaţionale a sistemului de propulsie şi suficient în exteriorul acesteia şi trebuie menţinută pe toată durata operaţională a sistemului de propulsie.

1) Sistemul de propulsie trebuie să producă, în limitele declarate, tracţiunea sau puterea solicitată în toate condiţiile de zbor, luîndu-se în considerare efectele şi condiţiile de mediu.

2) Procesul de fabricaţie şi materialele utilizate la construirea sistemului de propulsie trebuie să conducă la un comportament structural cunoscut şi reproductibil. Orice modificare în performanţele unui material legată de mediul operaţional trebuie justificată.

3) Efectele încărcării ciclice, degradarea de mediu şi operaţională, precum şi posibilele cedări ulterioare ale unor piese nu trebuie să reducă integritatea sistemului de propulsie sub nivelele acceptabile. Se difuzează toate instrucţiunile necesare pentru asigurarea continuităţii navigabilităţii în acest sens.

4) Se difuzează toate instrucţiunile, informaţiile şi cerinţele necesare pentru ca interfaţa dintre sistemul de propulsie şi aeronavă să fie sigură şi corectă.

3. Sisteme şi echipamente

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

2) Aeronava, inclusiv sistemele, echipamentele şi dispozitivele cerute pentru certificarea de tip sau de normele de operare, trebuie să funcţioneze în orice condiţii de operare previzibile aşa cum a fost prevăzut în configuraţia operaţională a aeronavei şi dincolo de aceasta, acordîndu-se atenţia cuvenită mediului operaţional 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 funcţionează în mod corespunzător, fie nu, nu trebuie să diminueze siguranţa şi să compromită funcţionarea corespunzătoare a oricărui alt sistem, echipament sau dispozitiv. Sistemele, echipamentele şi dispozitivele trebuie să fie operabile fără ca acest lucru să necesite o îndemînare sau o forţă excepţionale.

3) Sistemele, echipamentele şi dispozitivele asociate ale aeronavei, analizate atît separat, cît şi în relaţie între ele, trebuie să fie proiectate în aşa fel încît să nu se ajungă la o situaţie dezastruoasă de cedare din cauza unei singure cedări, nedemonstrată ca fiind extrem de improbabilă, şi trebuie să existe o relaţie inversă între probabilitatea unei situaţii de cedare şi gravitatea efectului său asupra aeronavei şi a ocupanţilor acesteia. Referitor la criteriul de cedare unică de mai sus, se admite că trebuie să se ţină cont de mărimea şi de configuraţia globală a aeronavei şi că astfel se previne aplicarea acestui criteriu de cedare unică la anumite piese şi sisteme ale elicopterelor şi avioanelor mici.

4) Informaţiile necesare pentru efectuarea în siguranţă a zborului şi informaţiile referitoare la condiţiile de nesiguranţă trebuie să fie puse la dispoziţia echipajului sau, după caz, a personalului de întreţinere într-un mod clar, coerent şi lipsit de ambiguitate. Sistemele, echipamentele şi comenzile, inclusiv semnalizările şi anunţurile, trebuie să fie proiectate şi amplasate în aşa fel încît să reducă la minimum erorile care pot contribui la crearea de riscuri.

5) Trebuie luate măsuri de precauţie din faza de proiectare pentru a diminua riscurile

care ar putea rezulta pentru aeronavă şi ocupanţii acesteia din cauza unor ameninţări rezonabil previzibile, atît în interiorul, cît şi în exteriorul aeronavei, inclusiv protecţia împotriva riscului unei cedări semnificative sau al unei ruperi a vreunui dispozitiv al aeronavei.

4. Continuitatea navigabilităţii

1) Trebuie elaborate instrucţiuni referitoare la continuitatea navigabilităţii care să asigure că standardul de navigabilitate al certificării de tip este menţinut pe toată durata operaţională a aeronavei.

2) Trebuie prevăzute mijloacele care să permită inspecţia, reglarea, lubrifierea, scoaterea sau înlocuirea de piese şi echipamente, în măsura în care este necesar pentru continuitatea navigabilităţii.

3) Instrucţiunile referitoare la continuitatea navigabilităţii trebuie să se prezinte sub forma unui manual sau a mai multor manuale, după caz, în funcţie de volumul informaţiilor care trebuie furnizate. Manualele trebuie să conţină instrucţiuni de întreţinere şi de reparaţie, informaţii privind asistenţa tehnică, procedurile de remediere a defectelor şi de inspecţie, într-o formă care să fie uşor de utilizat.

4) Instrucţiunile referitoare la continuitatea navigabilităţii trebuie să conţină restricţiile de navigabilitate care precizează toate termenele de înlocuire obligatorii, intervalele de inspecţie obligatorii şi procedurile de inspecţie 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 siguranţă 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 şi restricţiile şi informaţiile necesare pentru a se asigura operarea în siguranţă, inclusiv limitările de mediu şi de performanţă;

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

3) trebuie să existe posibilitatea unei tranziţii uşoare de la o fază de zbor la alta, fără a fi nevoie, în materie de pilotaj, de o îndemînare, vigilenţă, forţă sau volum de muncă excepţionale în orice condiţie de operare probabilă;

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

5) trebuie stabilite proceduri pentru condiţiile de operare normală, de cedare şi de urgenţă;

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

7) caracteristicile aeronavei şi ale sistemelor sale trebuie să permită o revenire în siguranţă din extremele configuraţiei de zbor atunci cînd această situaţie are loc.

6. Restricţiile de operare şi alte informaţii necesare operării în siguranţă a aeronavei trebuie puse la dispoziţia membrilor echipajului.

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

1) În special, nicio situaţie de nesiguranţă nu trebuie să rezulte din expunerea la fenomene, cum ar fi condiţiile meteorologice nefavorabile, fulgere, impactul cu păsări, cîmpuri de radiaţii de înaltă frecvenţă, ozon şi altele asemenea, a căror apariţie este previzibilă în mod obişnuit în timpul operării produsului.

2) Compartimentele cabinei trebuie să asigure călătorilor condiţii de transport corespunzătoare şi protecţie adecvată împotriva tuturor riscurilor previzibile care apar în timpul operărilor în zbor sau care provoacă situaţii de urgenţă, cum ar fi incendii, emanaţii de fum, gaze toxice sau depresurizarea rapidă. Trebuie luate măsuri pentru a asigura ocupanţilor toate condiţiile posibile de evitare a rănirilor grave şi de evacuare rapidă a aeronavei şi pentru a-i proteja de efectul forţelor de decelerație în caz de aterizare sau amerizare de urgenţă. Trebuie prevăzute, după caz, semnalizări şi anunţuri clare şi lipsite de ambiguitate pentru instruirea ocupanţilor cu privire la comportamentul corespunzător din punctul de vedere al siguranţei şi la amplasamentul şi utilizarea corectă a echipamentului de siguranţă. Echipamentul de siguranţă necesar trebuie să fie uşor accesibil.

3) Compartimentele echipajului trebuie să fie amplasate astfel încît să faciliteze operările în zbor, inclusiv mijloacele care să permită conştientizarea diferitor situaţii, precum şi gestionarea tuturor situaţiilor şi a cazurilor de urgenţă previzibile. Mediul din compartimentele echipajului nu trebuie să pericliteze capacitatea acestuia de a-şi îndeplini atribuţiile şi trebuie conceput astfel încît să asigure evitarea interferenţelor în timpul zborului şi a manevrării incorecte a comenzilor.

III. Organizaţiile (inclusiv persoanele fizice angajate în activitatea de proiectare, construcţie sau întreţinere)

8. Aprobările pentru organizaţii se eliberează după ce sînt îndeplinite următoarele condiţii:

1) organizaţia dispune de toate mijloacele necesare pentru realizarea activităţilor din

domeniul său de activitate. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: facilităţi, personal, echipamente, instrumente şi materiale, documentaţie privind sarcinile, responsabilităţile şi procedurile, acces la datele relevante şi ținere a evidenței;

2) organizaţia pune în aplicare şi menţine un sistem de administrare care să asigure conformarea cu aceste cerinţe esenţiale de navigabilitate şi urmăreşte îmbunătăţirea permanentă a acestui sistem;

3) organizaţia încheie acorduri cu alte organizaţii relevante, dacă este necesar, în scopul de a asigura menţinerea conformării cu aceste cerinţe esenţiale de navigabilitate;

4) organizaţia instituie un sistem de raportare şi/sau de analiză a evenimentelor, care trebuie utilizat în cadrul sistemului de administrare menţionat la subpunctul 2) şi al acordurilor menţionate la subpunctul 3), în scopul de a contribui la obiectivul îmbunătăţirii permanente a siguranţei produselor.

9. Condiţiile menţionate la punctul 8 subpunctele 3) şi 4) nu se aplică în cazul organizaţiilor de instruire în domeniul întreţinerii.

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 iniţial a fost realizat înainte de 1 ianuarie 1955; şi

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

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

a) au participat la un eveniment istoric marcant; sau

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

c) au jucat un rol important în forţele armate.

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

3. Aeronavele construite în proporţie de cel puţin 51% de un amator sau de o asociaţie de amatori fără scop lucrativ, pentru folosinţă proprie şi fără scopuri comerciale.

4. Aeronavele care s-au aflat în serviciul forţelor militare, cu excepţia cazului în care

aparţin unui tip de aeronave pentru care Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei a adoptat standarde de proiectare.

5. Avioane, elicoptere şi paraşute propulsate avînd cel mult două locuri şi 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 condiţia ca, atunci cînd funcţionează atît ca hidroavion/elicopter cu flotoare, cît şi 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 paraşută, montat în structură;

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

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

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

7. Planoarele a căror masă maximă gol nu depăşeşte 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 şi al căror proiect structural este similar cu cel al aeronavei iniţiale.

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 depăşeşte 70 kg.

Anexa nr. 3

CERINŢE ESENŢIALE PRIVIND

OPERAŢIUNILE DE ZBOR

I. Generalităţi

1. Un zbor nu poate fi efectuat dacă membrii echipajului şi, după caz, restul personalului operaţional implicat în pregătirea şi executarea zborului nu cunosc legile,

normele şi procedurile aplicabile, care sînt relevante pentru îndeplinirea sarcinilor lor şi care au fost stabilite pentru zonele care urmează să fie traversate, pentru aerodromurile a căror folosire este prevăzută şi mijloacele de navigaţie aeriană aferente.

2. Un zbor trebuie efectuat astfel încît să fie urmate procedurile operaţionale stabilite în manualul de zbor sau, după caz, în manualul de operaţiuni, în vederea pregătirii şi executării zborului. Pentru a facilita acest lucru, membrii echipajului trebuie să aibă la dispoziţie un sistem de liste de verificare pe care să-l poată folosi, după caz, în toate fazele operării aeronavei, în condiţii şi situaţii normale, anormale şi de urgenţă. Trebuie stabilite proceduri pentru orice situaţie de urgenţă previzibilă în mod rezonabil.

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

4. Articolele sau substanţele care pot prezenta un risc semnificativ pentru sănătate, siguranţă, bunuri sau mediu, cum ar fi mărfurile periculoase, armele şi muniţiile, nu pot fi transportate de nicio aeronavă, cu excepţia cazului în care se aplică instrucţiuni şi proceduri de diminuare a riscurilor aferente.

5. Toate datele, documentele, înregistrările şi informaţiile necesare care ţin de evidenţa respectării condiţiilor stabilite la pct. 14 trebuie să fie păstrate pentru fiecare zbor în parte şi să rămînă disponibile pentru o perioadă de timp minimă, compatibilă cu tipul operaţiunii.

II. Pregătirea zborului

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

1) facilităţile adecvate necesare în mod direct pentru zbor şi pentru operarea în condiţii de siguranţă a aeronavei, inclusiv mijloacele de comunicare şi echipamentele de navigaţie, sînt disponibile pentru efectuarea zborului, avînd în vedere documentaţia disponibilă a serviciilor de informare aeronautică;

2) echipajul trebuie să cunoască, iar călătorii trebuie să fie informaţi cu privire la amplasarea şi folosirea echipamentelor de urgenţă. Echipajului şi călătorilor trebuie să li se pună la dispoziţie informaţii suficiente privind procedurile de urgenţă şi folosirea echipamentului de siguranţă din cabină, utilizînd mijloace de informare specifice;

3) pilotul comandant trebuie să se asigure că:

a) aeronava îndeplineşte condiţiile de navigabilitate, în conformitate cu capitolul VI;

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

c) instrumentele şi echipamentele specificate în capitolul V, necesare pentru

efectuarea zborului, sînt instalate în aeronavă şi sînt operaţionale, cu excepţia cazului în care în lista echipamentului minim (MEL) sau într-un document echivalent este prevăzută o derogare de la această cerinţă;

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

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

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

4) trebuie să fie puse la dispoziţia echipajului informaţii privind condiţiile meteorologice pentru aerodromurile de origine, de destinaţie şi, după caz, cele de rezervă, precum şi condiţiile pentru ruta urmată. Trebuie să se acorde o atenţie deosebită condiţiilor atmosferice cu potenţial de risc;

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

6) în cazul zborurilor bazate pe regulile de zbor la vedere, condiţiile 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 destinaţie şi, dacă este cazul, un aerodrom/aerodromuri de rezervă unde poate ateriza aeronava, ţinînd seama, în special, de prognozele meteorologice, disponibilitatea echipamentului de navigaţie aeriană, disponibilitatea mijloacelor la sol şi procedurile privind zborul instrumental aprobate de statul pe teritoriul căruia se află aeroportul de destinaţie şi/sau cel de rezervă;

7) cantitatea de combustibil şi de ulei aflată la bord trebuie să fie suficientă pentru efectuarea zborului în condiţii de siguranţă, ţinînd seama de condiţiile meteorologice, de orice element care poate afecta funcţionarea aeronavei şi de orice întîrzieri 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. Operaţiunile de zbor

7. În ceea ce priveşte operaţiunile de zbor, trebuie respectate următoarele condiţii:

1) în funcţie de tipul aeronavei, în timpul decolării şi aterizării, precum şi atunci cînd pilotul comandant o consideră necesar din motive de siguranţă, fiecare membru al echipajului trebuie să fie aşezat la postul său şi să folosească sistemele de asigurare prevăzute, ţinînd seama de tipul aeronavei;

2) în funcţie de tipul de aeronavă, toţi membrii echipajului care sînt de serviciu în cabina de pilotaj trebuie să se afle şi să rămînă la posturi, cu centurile fixate, cu excepţia

deplasărilor pentru satisfacerea necesităţilor fiziologice sau soluţionarea celor operaţionale;

3) în funcţie de tipul de aeronavă şi de tipul de operaţiune, înainte de decolare şi de aterizare, în timpul rulării pe pistă şi în orice moment în care se consideră necesar din motive de siguranţă, pilotul comandant trebuie să se asigure că fiecare călător este aşezat şi are centura fixată în mod corespunzător;

4) zborurile trebuie efectuate astfel încît să se menţină distanţa necesară faţă de alte aeronave şi să se asigure evitarea obstacolelor în toate fazele zborului. Distanţa dintre aeronave trebuie să fie cel puţin egală cu cea cerută de normele aeronautice aplicabile;

5) este interzisă continuarea zborului în cazul în care condiţiile cunoscute nu mai sînt cel puţin 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 înălţimi specificate sau după atingerea unei anumite poziţii, în cazul în care nu se întrunesc criteriile de vizibilitate prevăzute;

6) în caz de urgenţă, pilotul comandant trebuie să se asigure că toţi călătorii sînt informaţi cu privire la procedura de urgenţă aplicabilă pentru circumstanţele date;

7) pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile necesare în vederea reducerii consecinţelor 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 funcţiune a rotorului acestora, dacă persoana aflată la comandă nu deţine calificările necesare;

9) trebuie folosite procedurile aplicabile pentru gestionarea combustibilului în timpul zborului, dacă este cazul.

IV. Performanţele aeronavelor şi restricţiile privind operarea acestora

8. Aeronava trebuie operată în conformitate cu documentaţia sa de navigabilitate şi cu toate procedurile operaţionale şi restricţiile aferente, astfel cum sînt descrise acestea în manualul de zbor aprobat sau în documentaţia echivalentă, după caz. Manualul de zbor sau documentaţia echivalentă trebuie pusă la dispoziţia echipajului şi actualizată pentru fiecare aeronavă.

9. Aeronava trebuie operată în conformitate cu documentaţia aplicabilă privind protecţia mediului.

10. Este interzisă începerea sau continuarea unui zbor dacă performanţele necesare aeronavei, calculate ţinînd seama de toţi factorii care afectează în mod semnificativ nivelul său de performanţă, nu permit executarea tuturor fazelor zborului în limita distanţelor/zonelor de zbor şi a distanţelor de ocolire a obstacolelor, stabilite pentru masa operaţională prevăzută. Factorii de performanţă care influenţează în mod semnificativ

decolarea, zborul pe rută şi apropierea/aterizarea sînt, în special:

1) procedurile operaţionale;

2) altitudinea barometrică a aerodromului;

3) temperatura;

4) vîntul;

5) dimensiunea, înclinaţia şi starea zonei de decolare/aterizare; şi

6) starea fuzelajului, a grupului motopropulsor sau a sistemelor, ţinînd seama de posibilele deteriorări.

11. Astfel de factori trebuie luaţi în considerare fie în mod direct, ca parametri operaţionali, fie în mod indirect, ca toleranţe sau marje, care pot fi prevăzute în cursul planificării datelor privind performanţa, în funcţie de tipul operaţiunii.

V. Instrumente, date şi echipamente

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

13. Dacă este cazul, aeronava trebuie să fie echipată cu toate echipamentele de siguranţă, medicale, de evacuare şi de supravieţuire necesare, ţinînd seama de riscurile asociate zonelor de operare, rutelor de zbor, altitudinii de zbor şi duratei zborului.

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

VI. Continuitatea navigabilităţii

15. Aeronava poate fi operată doar dacă:

1) aeronava se află în stare de navigabilitate;

2) echipamentul operaţional şi echipamentul de salvare necesare pentru zborul planificat sînt în stare de funcţionare;

3) documentul care atestă navigabilitatea aeronavei este valabil; şi

4) întreţinerea aeronavei este efectuată în conformitate cu programul său de întreţinere.

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

17. Programul de întreţinere trebuie să conţină, în deosebi, sarcini şi intervale de întreţinere, în special cele declarate obligatorii în instrucţiunile referitoare la continuitatea navigabilităţii.

18. Aeronava poate fi operată doar dacă este întreţinută şi repusă în serviciu de persoane sau organizaţii calificate în acest sens. Documentul semnat de repunere în serviciu trebuie să conţină, în special, detaliile principale privind operaţiile de întreţinere efectuate.

19. Toate înregistrările care demonstrează navigabilitatea aeronavei trebuie păstrate pînă în momentul în care informaţiile pe care le conţin sînt înlocuite cu informaţii noi, echivalente ca arie de acoperire şi nivel de detaliere, dar nu mai puţin de 24 de luni în cazul documentelor de întreţinere detaliate. În cazul aeronavelor închiriate, toate documentele care demonstrează navigabilitatea aeronavei trebuie păstrate cel puţin pe durata perioadei de închiriere.

20. Toate modificările şi reparaţiile trebuie să respecte cerinţele esenţiale de navigabilitate. Datele justificative care demonstrează respectarea cerinţelor de navigabilitate trebuie păstrate.

VII. Membrii echipajului

21. Numărul membrilor şi componenţa echipajului trebuie stabilite ţinînd seama de:

1) limitările de certificare a aeronavei, inclusiv, dacă este aplicabilă, demonstraţia de evacuare de urgenţă relevantă;

2) configuraţia aeronavei; şi

3) tipul şi durata operaţiunilor.

22. Membrii echipajului de cabină trebuie:

1) să fie pregătiţi şi verificaţi periodic în vederea atingerii şi menţinerii unui nivel adecvat de competenţă în îndeplinirea atribuţiilor lor legate de asigurarea siguranţei; şi

2) să fie verificaţi periodic în ceea ce priveşte aptitudinea medicală de a-şi îndeplini în condiţii de siguranţă atribuţiile legate de asigurarea siguranţei. Conformitatea trebuie demonstrată printr-o verificare adecvată, bazată pe cele mai bune practici de medicină aeronautică.

23. Pilotul comandant trebuie să deţină autoritatea de a da toate comenzile şi de a lua toate măsurile necesare pentru a asigura operarea şi siguranţa aeronavei şi a persoanelor şi/sau a bunurilor transportate de aceasta.

24. Într-o situaţie de urgenţă care pune în pericol operarea sau siguranţa aeronavei şi/sau a persoanelor aflate la bord, pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile pe care le consideră necesare în interesul siguranţei. Atunci cînd aceste măsuri presupun încălcarea normelor sau a procedurilor locale, pilotul comandant trebuie să fie responsabil de informarea fără întîrziere a autorităţii locale competente.

25. Este interzisă simularea situaţiilor anormale de urgenţă dacă aeronava transportă călători sau mărfuri.

26. Niciun membru al echipajului nu trebuie să permită deteriorarea capacităţii sale de a-şi îndeplini atribuţiile sau de a lua decizii în măsura în care siguranţa zborului ar putea fi pusă în pericol de efectele oboselii, ţinînd 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-şi revină după efectele turelor anterioare şi să fie odihniţi la începutul următoarei perioade de serviciu pentru zbor.

27. Membrii echipajului nu trebuie să-şi îndeplinească sarcinile la bordul aeronavei dacă se află sub influenţa unor substanţe psihotrope sau a alcoolului ori dacă nu sînt apţi să le îndeplinească din cauza unei răni, a oboselii, a acţiunii unor medicamente, a unei boli sau în alte asemenea cazuri.

VIII. Cerinţe suplimentare privind operarea

în scopuri comerciale şi operarea aeronavelor

complexe motorizate

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

1) operatorul trebuie să deţină, direct sau indirect prin intermediul unor contracte, mijloacele necesare pentru amploarea şi sfera operaţiunilor. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: aeronavă, facilităţi, structură de administrare, personal, echipamente, documentaţie privind sarcinile, responsabilităţile şi procedurile, acces la datele relevante şi ținere a evidenței;

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

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

a) documentul trebuie să prevadă funcţionarea aeronavei în condiţii specifice, în care anumite instrumente, echipamente sau funcţiuni sînt inoperative la începutul zborului;

b) documentul trebuie pregătit separat pentru fiecare aeronavă, ţinînd seama de condiţiile operaţionale şi de întreţinere ale operatorului; şi

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

4) operatorul trebuie să creeze şi să menţină un sistem de administrare pentru a garanta respectarea acestor cerinţe esenţiale de operare şi să urmărească îmbunătăţirea

continuă a acestui sistem; şi

5) operatorul trebuie să dezvolte şi să menţină un program de prevenire a accidentelor și de siguranţă, care să includă un program de raportare a evenimentelor, ce trebuie folosit de sistemul de administrare pentru a contribui la obiectivul îmbunătăţirii permanente a siguranţei operaţiunilor.

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

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

31. Operatorul trebuie să dezvolte şi să menţină programe de securitate adaptate aeronavei şi tipului de operaţiuni, 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 şi computerizate pentru a preveni interferenţele şi perturbarea intenţionată a sistemului; şi

5) raportarea actelor de intervenţie ilegală.

În cazul în care măsurile de securitate pot afecta negativ siguranţa operaţiunilor, trebuie evaluate riscurile şi trebuie găsite proceduri adecvate pentru a reduce riscurile în ceea ce priveşte siguranţa; 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 conţină timpul de zbor, timpul de serviciu pentru zbor, timpul de serviciu şi de odihnă adaptate. Limitele stabilite în cadrul planificării trebuie să ţină seama de toţi factorii relevanţi 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, poziţionarea, perioadele de serviciu cumulate într-o anumită perioadă de timp, distribuirea atribuţiilor

alocate între membrii echipajului, precum şi punerea la dispoziţie a unui echipaj mai numeros.

34. Atribuţiile specificate în pct. 15, 18 şi 19 din prezenta anexă trebuie să fie controlate de o organizaţie responsabilă de continuitatea navigabilităţii, care trebuie să îndeplinească, pe lîngă cerinţele din anexa nr. 1 pct. 8, următoarele condiţii:

1) organizaţia trebuie să fie calificată pentru întreţinerea produselor, pieselor şi echipamentelor de care este responsabilă sau trebuie să fi încheiat un contract cu o organizaţie calificată pentru întreţinerea acestora; şi

2) organizaţia trebuie să întocmească un manual al organizaţiei care să furnizeze, în vederea utilizării de către personalul implicat şi a orientării acestuia, o descriere a tuturor procedurilor de menţinere a navigabilităţii ale organizaţiei şi care să includă, dacă este cazul, o descriere a procedurilor administrative stabilite între organizaţie şi organizaţia de întreţinere autorizată.

Anexa nr. 4

CERINŢE ESENŢIALE PENTRU ACORDAREA

CERTIFICATELOR DE PILOT

I. Instruirea

1. Generalităţi

O persoană care participă la un curs de instruire de piloţi de aeronave trebuie să aibă un nivel suficient de educaţie şi de aptitudini fizice şi mintale pentru a dobîndi, a reţine şi a demonstra cunoştinţele teoretice şi competenţele practice necesare.

2. Cunoştinţe teoretice

Un pilot trebuie să dobîndească şi să menţină un nivel de cunoştinţe corespunzător funcţiilor exercitate la bordul aeronavei şi proporţional cu riscurile asociate tipului de activitate în cauză. Cunoştinţele trebuie să includă cel puţin următoarele aspecte:

a) legislaţie în domeniul aviaţiei civile;

b) cunoştinţe generale privind aeronavele;

c) aspecte tehnice privind categoria căreia îi aparţine aeronava;

d) planificarea şi executarea zborului;

e) performanţele şi limitele umane;

f) meteorologie;

g) navigaţie;

h) proceduri operaţionale, inclusiv gestiunea resurselor;

i) principiile de zbor;

j) comunicaţiile; şi

k) aptitudini, altele decît cele tehnice, cum ar fi recunoaşterea şi gestionarea pericolelor şi a erorilor.

3. Demonstrarea şi menţinerea cunoştinţelor teoretice

1) Dobîndirea şi reţinerea cunoştinţelor teoretice trebuie demonstrată prin evaluarea continuă în cursul formării şi, după caz, prin examinări.

2) Trebuie menţinut un nivel adecvat de cunoştinţe teoretice. Conformitatea trebuie demonstrată prin evaluări, examinări, testări sau verificări periodice. Frecvenţa unor astfel de examinări, teste sau verificări trebuie să fie proporţională cu nivelul de risc asociat activităţii.

4. Competenţe practice

Un pilot trebuie să dobîndească şi să menţină competenţele practice adecvate pentru exercitarea funcţiilor sale la bordul aeronavei. Competenţele în cauză trebuie să fie proporţionale cu riscurile asociate tipului de activitate respectiv şi să includă, avînd în vedere, după caz, funcţiile exercitate la bordul aeronavei, următoarele aspecte:

a) activităţile dinainte şi din cursul zborului, inclusiv funcţionarea aeronavei, determinarea masei şi a echilibrului, inspectarea şi serviciile la sol ale aeronavei, gestionarea carburantului, evaluarea condiţiilor meteorologice, planificarea rutei, restricţiile aplicabile spaţiului aerian şi disponibilitatea pistelor;

b) manevre standard în aerodrom şi în zbor;

c) precauţii şi proceduri de evitare a coliziunilor;

d) controlul aeronavei prin referinţă vizuală externă;

e) manevre de zbor, inclusiv în situaţii critice, şi manevre conexe de „pierdere a controlului”, în funcţie de fezabilitatea tehnică;

f) decolări şi aterizări normale şi cu vînt din lateral;

g) zbor cu utilizarea exclusivă a instrumentelor, în funcţie de tipul de activitate;

h) proceduri operaţionale, inclusiv tehnici de echipă şi gestionarea resurselor, în funcţie de tipul de operaţiune, indiferent dacă echipajul este format din una sau mai multe persoane;

i) navigarea şi punerea în aplicare a normelor aeronautice şi a procedurilor aferente,

folosind, după caz, referinţe vizuale sau echipamente de navigaţie auxiliare;

j) operaţiuni anormale şi de urgenţă, inclusiv prin simularea unor defecţiuni la echipamentul aeronavei;

k) respectarea serviciilor de trafic aerian şi a procedurilor de comunicaţii;

l) aspecte specifice categoriei sau tipului de aeronavă;

m) cursuri de formare a altor competenţe practice care ar putea fi necesare pentru reducerea riscurilor legate de activităţile specifice; şi

n) aptitudini, altele decît cele tehnice, cum ar fi recunoaşterea şi gestionarea pericolelor şi a erorilor cu ajutorul unei metodologii de evaluare adecvate, combinată cu evaluarea aptitudinilor tehnice.

5. Demonstrarea şi menţinerea competenţelor practice

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

a) operarea aeronavei în limitele sale operaţionale;

b) efectuarea tuturor manevrelor cu uşurinţă şi precizie;

c) demonstrarea unei bune judecăţi şi abilităţi de zbor;

d) aplicarea cunoştinţelor aeronautice;

e) menţinerea controlului asupra aeronavei în orice moment, pentru a asigura reuşita procedurilor şi a manevrelor de zbor; și

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

2) Abilităţile practice trebuie menţinute la un nivel adecvat. Conformitatea trebuie demonstrată prin evaluări, examinări, testări sau verificări periodice. Frecvenţa unor astfel de examinări, teste sau verificări trebuie să fie proporţională cu nivelul de risc asociat activităţii.

6. Competenţe lingvistice

Un pilot trebuie să demonstreze competenţele sale lingvistice la un nivel adecvat funcţiilor exercitate la bordul aeronavei. Aceste competenţe sînt demonstrate prin:

a) capacitatea de a înţelege documentele care cuprind informaţii meteorologice;

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

c) capacitatea de a comunica cu alte echipaje de zbor şi servicii de navigaţie 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 menţinerea unor abilităţi practice, acesta trebuie să fie certificat pentru un anumit nivel de performanţă în domeniile care sînt relevante pentru îndeplinirea sarcinii reale aferente. În special configuraţia, manevrabilitatea, performanţele aeronavei şi comportamentul sistemelor trebuie să fie replicate astfel încît 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 condiţii:

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

b) cursul de pregătire trebuie să includă atît cunoştinţe teoretice, cît şi instrucţiuni practice de zbor (inclusiv instruire la simulator), după caz.

9. Instructori

1) Pregătire teoretică

Pregătirea teoretică trebuie realizată de instructori cu calificări adecvate.

Aceştia trebuie:

a) să deţină cunoştinţe adecvate în domeniul în care se face pregătirea; şi

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

2) Pregătirea pentru zbor şi simulare de zbor

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

a) întrunesc cerinţele privind cunoştinţele teoretice şi nivelul de experienţă 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 şi procedurile de zbor care urmează a fi predate în cadrul cursului de zbor;

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

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

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

10. Examinatori

Persoanele însărcinate cu evaluarea abilităţilor piloţilor trebuie:

a) să îndeplinească cerinţele pentru instructorii de zbor şi de simulator de zbor;

b) să fie capabili să evalueze performanţele pilotului şi să facă verificări şi teste de zbor.

II. Cerinţe privind nivelul de experienţă

11. Orice persoană care acţionează în calitate de membru al echipajului de zbor, instructor de zbor sau examinator trebuie să dobîndească şi să menţină o experienţă suficientă în vederea exercitării funcţiilor care îi revin, cu excepţia cazului în care normele de aplicare prevăd necesitatea demonstrării competenţelor în conformitate cu punctul 5.

III. Organizaţiile de instruire

12. Cerinţe privind organizaţiile de instruire

O organizaţie de instruire care pregăteşte piloţi trebuie să întrunească următoarele cerinţe:

a) să dispună de toate mijloacele necesare în vederea îndeplinirii responsabilităţilor asociate activităţii lor. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: instalaţii, personal, echipamente, instrumente şi materiale, documentaţie privind sarcinile, responsabilităţile şi procedurile, acces la datele relevante şi ținere a evidenței;

b) să pună în aplicare şi să menţină un sistem de administrare privind siguranţa şi standardele pregătirii şi să urmărească îmbunătăţirea continuă a acestui sistem; şi

c) să încheie acorduri cu alte organizaţii implicate, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a cerinţelor menţionate anterior.

IV. Aptitudinea medicală

13. Criterii medicale

1) Toţi piloţii trebuie să-şi demonstreze periodic aptitudinea medicală de a-şi îndeplini funcţiile în mod satisfăcător, ţinîndu-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, ţinîndu-se seama de tipul de activitate şi de

posibila degradare mintală şi fizică datorată vîrstei.

Aptitudinea medicală, care cuprinde aptitudinea fizică şi 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 siguranţă a zborului echivalentă.

14. Examinatori de medicină aeronautică

Un examinator de medicină aeronautică trebuie:

a) să fie calificat şi autorizat pentru a practica medicina;

b) să fi beneficiat de pregătire în domeniul medicinei aeronautice şi să fi participat în mod periodic la cursuri de formare recapitulative în acest domeniu, pentru a menţine standardele de evaluare la zi;

c) să fi dobîndit cunoştinţe practice şi experienţă privind condiţiile în care piloţii îşi îndeplinesc sarcinile.

15. Centre de medicină aeronautică

Centrele de medicină aeronautică trebuie să întrunească următoarele condiţii:

a) să dispună de toate mijloacele necesare pentru îndeplinirea responsabilităţilor asociate privilegiilor pe care le deţin. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: instalaţii, personal, echipamente, instrumente şi materiale, documentaţie privind sarcinile, responsabilităţile şi procedurile, acces la datele relevante şi ținere a evidenței;

b) să pună în aplicare şi să menţină un sistem de administrare privind siguranţa şi standardele evaluării medicale şi să urmărească îmbunătăţirea continuă a acestui sistem;

c) să încheie acorduri cu alte organizaţii implicate, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a cerinţelor menţionate anterior.

Anexa nr. 5

CERINŢE ESENŢIALE

PENTRU MANAGEMENTUL TRAFICULUI

AERIAN/SERVICIILE DE NAVIGAŢIE AERIANĂ

ŞI PENTRU CONTROLORII DE TRAFIC AERIAN

I. Utilizarea spaţiului aerian

1. Toate aeronavele, cu excepţia celor implicate în activităţile menţionate la art. 1 alin. (4) lit. a), în toate fazele zborului sau care se află pe suprafaţa de mişcare a unui aerodrom, sînt operate în conformitate cu regulile generale comune de operare şi cu orice procedură aplicabilă specificată pentru utilizarea spaţiului aerian respectiv.

2. Toate aeronavele, cu excepţia celor implicate în activităţile menţionate la art.1 alin. (4) lit. a), sînt echipate cu componentele necesare şi sînt operate corespunzător. Componentele folosite în sistemul managementului traficului aerian/serviciilor de navigaţie aeriană trebuie să respecte, de asemenea, cerinţele prevăzute în capitolul III.

II. Servicii

3. Informarea şi datele aeronautice furnizate utilizatorilor spaţiului aerian, în scopul navigaţiei aeriene

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

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

3) Diseminarea unor astfel de informaţii aeronautice în rîndul utilizatorilor de spaţiu aerian se produce la timp şi foloseşte modalităţi de comunicare suficient de fiabile şi de rapide, protejate de interferenţe şi perturbări.

4. Informarea meteorologică

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

2) În măsura posibilităţilor, informarea meteorologică aeronautică este exactă, completă, actualizată, prezintă un nivel adecvat de integritate şi este lipsită de ambiguităţi pentru a îndeplini nevoile utilizatorilor spaţiului aerian.

3) Diseminarea unor astfel de informaţii aeronautice în rîndul utilizatorilor de spaţiu aerian se produce la timp şi foloseşte modalităţi de comunicare suficient de fiabile şi de rapide, protejate de interferenţe şi perturbări.

5. Serviciile de trafic aerian

1) Datele folosite ca sursă pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian sînt corecte, complete şi actualizate.

2) Serviciile de trafic aerian sînt suficient de exacte, complete, actualizate şi lipsite de ambiguitate pentru a îndeplini nevoile de siguranţă ale utilizatorilor.

3) Instrumentele automatizate care furnizează informaţie şi consiliere utilizatorilor spațiului aerian sînt adecvat proiectate, fabricate şi întreţinute pentru a putea asigura îndeplinirea scopului pentru care au fost create.

4) Serviciile de control al traficului aerian şi procesele adiacente asigură o distanţă adecvată între aeronave şi, dacă este cazul, contribuie la protejarea de obstacole şi de alte pericole aeropurtate, precum şi asigură o coordonare promptă şi la timp cu toţi utilizatorii relevanţi şi cu volumele adiacente ale spaţiului aerian.

5) Comunicarea dintre serviciile de trafic aerian şi aeronavă şi dintre unităţile relevante ale serviciilor de trafic aerian se face la timp şi trebuie să fie clară, corectă şi lipsită de ambiguităţi, protejată de interferenţe şi înţeleasă şi, dacă este cazul, acceptată de toţi actorii implicaţi.

6) Sînt instituite metode de detectare a posibilelor urgenţe şi, la necesitate, de iniţiere a acţiunii de căutare şi salvare eficientă. Astfel de metode cuprind, cel puţin, mecanismele adecvate de alertă, măsuri şi proceduri de coordonare, mijloacele şi personalul necesar pentru a acoperi în mod eficient zona de responsabilitate.

6. Serviciile de comunicaţii

Serviciile de comunicaţii ating şi menţin un nivel de performanţă satisfăcător în ceea ce priveşte disponibilitatea, integritatea, continuitatea şi adecvarea temporală. Acestea sînt rapide şi protejate de perturbări.

7. Serviciul de navigaţie

Serviciul de navigaţie atinge şi menţine un nivel satisfăcător al performanţei în ceea ce priveşte informaţiile referitoare la ghidare, poziţionare şi, cînd este cazul, adecvare temporală. Criteriile de performanţă includ exactitate, integritate, disponibilitate şi continuitatea serviciului.

8. Serviciul de supraveghere

Serviciul de supraveghere determină poziţia respectivă a aeronavei în aer şi a altor aeronave şi a vehiculelor terestre pe suprafaţa aerodromului, la un nivel suficient de performanţă în ceea ce priveşte exactitatea, integritatea, continuitatea şi probabilitatea de detectare.

9. Gestionarea fluxului de trafic aerian

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

10. Gestionarea spaţiului aerian

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

11. Configurarea spaţiului aerian

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

III. Sisteme şi componente

12. Cerinţe generale

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

13. Integritatea, performanţa şi fiabilitatea sistemelor şi a componentelor

Performanţa sistemelor şi a componentelor în domeniul integrităţii şi al siguranţei la bordul aeronavei, la sol sau în spaţiu este adecvată pentru îndeplinirea scopului lor specific. Acestea ating nivelul cerut de performanţă operaţională impus de conceptele operaţionale pentru toate condiţiile previzibile de operare şi pentru întreaga lor viaţă operaţională.

14. Proiectarea sistemelor şi a componentelor

1) Sistemele şi componentele sînt proiectate astfel încît să îndeplinească cerinţele de siguranţă aplicabile.

2) Sistemele şi componentele, considerate colectiv, separat şi în relaţie unele cu altele, sînt proiectate în aşa fel încît să existe o relaţie inversă între probabilitatea apariţiei unei defecţiuni şi gravitatea efectului său asupra siguranţei serviciilor.

3) Sistemele şi componentele, considerate individual şi în combinaţie unele cu altele, sînt proiectate luînd în considerare limitările capacităţilor şi ale performanţei umane.

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

5) Informaţia necesară fabricării, instalării, operării şi întreţinerii sistemelor şi componentelor, precum şi informaţia referitoare la condiţiile nesigure sînt furnizate personalului într-o manieră clară, consecventă şi lipsită de ambiguităţi.

15. Nivel constant de activitate a serviciului

Nivelul de siguranţă al sistemelor şi componentelor este menţinut pe perioada serviciului şi a oricăror modificări ale serviciului.

IV. Calificarea controlorilor de trafic aerian

16. Cerinţe 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 educaţional, fizic şi mintal pentru a dobîndi, reţine şi demonstra cunoştinţele teoretice şi abilităţile practice relevante.

17. Cunoştinţe teoretice

1) Un controlor de trafic aerian dobîndeşte şi menţine un nivel al cunoştinţelor adecvat pentru funcţiile exercitate şi proporţional cu riscurile asociate acestui tip de serviciu.

2) Dobîndirea şi reţinerea cunoştinţelor teoretice sînt demonstrate prin evaluarea continuă în cursul instruirii sau prin examinări adecvate.

3) Se menţine un nivel adecvat de cunoştinţe teoretice. Respectarea acestei cerinţe se demonstrează prin evaluări sau examinări periodice. Frecvenţa examinărilor este proporţională cu nivelul de risc asociat tipului de serviciu.

18. Abilităţi practice

1) Un controlor de trafic aerian dobîndeşte şi îşi menţine abilităţile practice care sînt corespunzătoare exercitării funcţiilor sale. Aceste abilităţi sînt proporţionale cu riscurile asociate tipului de serviciu şi acoperă cel puţin următoarele elemente:

a) proceduri operaţionale;

b) aspecte legate de sarcinile specifice;

c) situaţii anormale şi de urgenţă; şi

d) factori umani.

2) Un controlor de trafic aerian îşi demonstrează capacitatea de a îndeplini procedurile şi sarcinile care îi revin la un nivel de competenţă adecvat funcţiilor exercitate.

3) Se menţine un nivel satisfăcător al competenţei în domeniul abilităţilor practice. Respectarea acestei cerinţe se verifică prin evaluări periodice. Frecvenţa acestor examinări este proporţională cu complexitatea şi nivelul de risc asociat tipului de activitate şi sarcinilor îndeplinite.

19. Competenţe lingvistice

1) Un controlor de trafic aerian trebuie să-şi demonstreze capacitatea de a vorbi şi a înţelege limba engleză, pentru a comunica eficient atît în situaţiile de comunicare în care interlocutorul nu este prezent (voice-only: telefon/ radiotelefon), cît şi în prezenţa interlocutorului pe subiecte concrete sau legate de muncă, inclusiv în situaţii de urgenţă.

2) Oricînd acest lucru este necesar într-un volum definit de spaţiu aerian, în scopul

furnizării serviciului managementului traficului aerian, un controlor de trafic aerian are, de asemenea, capacitatea de a vorbi şi de a înţelege 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 conştientizarea diferitor situaţii şi a factorilor umani sau de a demonstra că abilităţile sînt dobîndite şi reţinute, acesta se situează la un nivel de performanţă care să permită o simulare adecvată a mediului de lucru şi a situaţiilor operaţionale adecvate instruirii oferite.

21. Cursuri de instruire

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

2) Pentru fiecare tip de instruire se defineşte şi se aprobă un curs de instruire.

22. Instructori

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

a) au cunoştinţe adecvate în domeniul în care se desfăşoară instruirea; precum şi

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

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

a) să îndeplinească cerinţele privind cunoştinţele teoretice şi experienţa necesară pentru tipul de instruire pe care o oferă;

b) să îşi fi demonstrat capacitatea de a instrui şi de a folosi tehnici de instruire adecvate;

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

d) să participe periodic la cursuri de formare recapitulative, pentru a asigura menţinerea la zi a competenţelor dobîndite în cadrul instruirii.

3) Instructorii în domeniul competenţelor practice sînt, de asemenea, sau au fost autorizaţi să îndeplinească atribuţii de controlori de trafic aerian.

23. Evaluatori

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

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

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

2) De asemenea, evaluatorii competenţelor practice sînt sau au fost autorizaţi să îndeplinească atribuţiile 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) Toţi controlorii de trafic aerian îşi demonstrează periodic aptitudinea medicală care să le permită să îşi îndeplinească atribuţiile în mod satisfăcător. Conformitatea este demonstrată prin evaluări adecvate, ţinîndu-se seama de posibila degradare mintală şi fizică datorată vîrstei.

b) Demonstrarea aptitudinii medicale include absenţa demonstrată a oricărei boli sau dizabilităţi, 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 îşi 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 siguranţă.

V. Furnizorii de servicii şi organizaţiile de instruire

25. Furnizarea de servicii nu este întreprinsă decît dacă sînt îndeplinite următoarele condiţii:

1) furnizorul de servicii dispune, direct sau pe bază de contracte, de mijloacele necesare pentru importanţa şi domeniul de aplicare a serviciului. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: sisteme, instalaţii, inclusiv reţeaua electrică, structura de gestionare, personal, echipament şi întreţinerea acestuia, documentaţie privind sarcinile, responsabilităţile şi procedurile, acces la datele relevante şi ținere a evidenţei;

2) furnizorul de servicii elaborează şi actualizează manuale de gestionare şi de operare referitoare la furnizarea serviciilor sale şi operează în conformitate cu aceste manuale. Astfel de manuale trebuie să conţină toate instrucţiunile, informaţiile şi procedurile necesare pentru operaţiuni, pentru sistemul de gestionare şi pentru ca personalul operaţional să îşi îndeplinească atribuțiile;

3) furnizorul de servicii pune în aplicare şi menţine un sistem de gestionare a riscului pentru a asigura conformitatea cu cerinţele esenţiale din prezenta anexă şi a viza îmbunătăţirea proactivă şi continuă a acestui sistem;

4) furnizorul de servicii foloseşte exclusiv personal calificat şi instruit în mod adecvat şi pune în aplicare şi menţine programe de instruire şi verificare a personalului;

5) furnizorul de servicii trebuie să stabilească relaţii oficiale cu toţi ceilalţi participanţi la furnizarea de servicii pentru a asigura conformitatea cu aceste cerinţe esenţiale;

6) furnizorul de servicii elaborează şi pune în aplicare un plan de urgenţă care să acopere situaţiile de urgenţă şi anormale care pot apărea în legătură cu serviciile sale;

7) furnizorul de servicii elaborează şi menţine un program de prevenire a accidentelor şi a incidentelor și de siguranţă, care să includă un program de raportare şi de analiză a evenimentelor, ce trebuie folosit de sistemul de gestionare în scopul de a contribui la obiectivul îmbunătăţirii permanente a siguranţei; şi

8) furnizorul de servicii ia măsurile necesare pentru a verifica dacă cerinţele de performanţă a siguranţei oricărui sistem şi 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 condiţii:

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 şi perioadele de odihnă adaptate. Limitările stabilite în cadrul planificării iau în considerare factori relevanţi care contribuie la starea de oboseală, precum privarea de somn, întreruperea ritmului circadian, programul din timpul nopţii, timpul cumulativ muncit pe perioade date de timp şi, de asemenea, distribuirea sarcinilor atribuite între membrii personalului;

2) prevenirea stresului personalului care furnizează servicii de control al traficului aerian este gestionată prin programe educaţionale şi 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 operaţionale şi tehnice, cît şi principiul factorului uman în planificarea şi executarea operaţiunilor.

27. Furnizarea de servicii de comunicare, navigaţie şi/sau supraveghere nu are loc decît dacă furnizorul de servicii se asigură că utilizatorii relevanţi ai spaţiului aerian şi unităţile de servicii de trafic aerian sînt informate în timp real asupra statutului operaţional (şi asupra evoluţiei acestuia) al serviciilor furnizate în scopuri de servicii de trafic aerian.

28. Organizaţiile de instruire

O organizaţie de instruire care oferă cursuri de instruire personalului care furnizează servicii de control al traficului aerian îndeplineşte următoarele cerinţe:

1) dispune de toate mijloacele necesare îndeplinirii responsabilităţilor asociate activităţii lor specifice. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: instalaţii, personal, echipament, metodologie, documentație privind sarcinile, responsabilităţile şi procedurile, acces la datele relevante şi ținere a evidenţei;

2) pune în aplicare şi menţine un sistem de gestionare a siguranţei şi al standardului instruirii şi vizează îmbunătăţirea continuă a acestui sistem; şi

3) încheie acorduri cu alte organizaţii implicate, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a acestor cerinţe esenţiale.

Anexa nr. 6

CERINŢE ESENŢIALE PRIVIND AERODROMURILE

A. Caracteristicile fizice, infrastructuraşi echipamentul

I. Zona de mişcare

1. Aerodromurile au o zonă destinată aterizării şi decolării aeronavelor, care îndeplineşte următoarele condiţii:

1) zona de aterizare şi decolare are dimensiuni şi caracteristici adaptate aeronavelor prevăzute să utilizeze instalaţia;

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

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

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

5) caracteristicile suprafeţei zonei respective sînt adecvate utilizării de către aeronavele prevăzute; şi

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 şi decolare, acestea sînt proiectate astfel încît să nu creeze un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor.

3. Zona de decolare şi aterizare stabilită este înconjurată de zone definite. Aceste zone sînt prevăzute pentru a proteja aeronava care le survolează pe durata operaţiunilor de decolare şi aterizare sau pentru a reduce consecinţele unei aterizări scurte, ale ieşirii laterale sau ale depăşirii accidentale a zonei de decolare şi aterizare şi îndeplinesc următoarele condiţii:

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

2) panta şi 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; şi

4) fiecare suprafaţă are o forţă portantă suficientă pentru scopul ei.

4. Zonele unui aerodrom şi împrejurimile imediat aferente, care urmează să fie utilizate pentru rularea sau staţionarea aeronavelor, sînt proiectate astfel încît să permită operarea în siguranţă a aeronavelor prevăzute să folosească respectiva instalaţie în toate condiţiile prevăzute în acest scop şi îndeplinesc următoarele condiţii:

1) aceste zone au o forţă portantă suficientă pentru a suporta operarea repetitivă a aeronavelor prevăzute, cu excepţia 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 şi pentru a se evita ca apa reţinută să devină un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;

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

4) caracteristicile suprafeţei acestor zone sînt adecvate utilizării de către aeronavele prevăzute; şi

5) în aceste zone nu există obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru aeronavă. Acest lucru nu trebuie să excludă amplasarea, în poziţii 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. Construcţiile, clădirile, echipamentele sau zonele de depozitare sînt amplasate şi proiectate astfel încît să nu creeze un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor.

7. Sînt prevăzute mijloace adecvate pentru a împiedica intrarea pe suprafaţa de mişcare 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 dispoziţiilor naţionale şi internaţionale privind protecţia animalelor.

II. Înălţimea 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 şi de plecare. Aceste rute sau zone asigură aeronavelor înălţimea necesară pentru ocolirea obstacolelor amplasate în zona din jurul aerodromului, ţinînd seama de caracteristicile fizice locale.

9. Această înălţime de ocolire a obstacolelor este adecvată fazei de zbor şi tipului de operaţiune în curs de realizare. De asemenea, sînt luate în considerare echipamentele folosite la stabilirea poziţiei aeronavelor.

III. Mijloacele vizuale şi de altă natură şi

echipamentele de aerodrom

10. Mijloacele sînt adecvate scopului, uşor de recunoscut şi oferă informaţii clare utilizatorilor în toate condiţiile operaţionale prevăzute.

11. Echipamentele de aerodrom funcţionează astfel cum s-a preconizat în condiţiile de operare prevăzute. În condiţii de operare sau în caz de defecţiune, echipamentele de aerodrom nu provoacă un risc inacceptabil pentru siguranţa aviaţiei.

12. Mijloacele şi sistemele de alimentare cu energie electrică ale acestora sînt proiectate astfel încît defectarea acestora să nu conducă la furnizarea de informaţii neadecvate, înşelătoare sau insuficiente utilizatorilor sau la întreruperea unui serviciu esenţial.

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

14. Sursele de radiaţie sau prezenţa obiectelor mobile sau fixe nu împiedică şi nu afectează în mod negativ performanţa sistemelor de comunicaţie aeronautică, de navigaţie şi supraveghere.

15. Sînt puse la dispoziţia personalului competent informaţii privind operarea şi utilizarea echipamentelor de aerodrom, inclusiv indicaţii clare privind condiţiile care pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranţa aviaţiei.

IV. Datele privind aerodromul

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

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

18. Datele sînt puse la dispoziţia utilizatorilor şi a furnizorilor de servicii de navigaţie aeriană în cauză la timp, folosind o metodă de comunicare suficient de sigură şi rapidă.

B. Operarea şi administrarea

V. Operatorul de aerodrom

Operatorul de aerodrom este responsabil de operarea unui aerodrom. Responsabilităţile 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 siguranţă a aerodromului. Aceste mijloace includ, fără însă a se limita la acestea: instalaţii, personal, echipamente şi materiale, documentație privind sarcinile, responsabilităţile şi procedurile, acces la datele relevante şi ținere a evidenţei.

20. Operatorul de aerodrom verifică dacă cerinţele din secţiunea A sînt întotdeauna îndeplinite sau ia măsuri adecvate pentru a reduce riscul asociat neconformităţii. Sînt stabilite şi aplicate proceduri pentru a aduce la timp la cunoştinţa tuturor utilizatorilor aceste măsuri.

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

22. Operatorul de aerodrom garantează că circulaţia vehiculelor şi a persoanelor pe suprafaţa de mişcare şi pe alte suprafeţe operaţionale este coordonată cu mişcarea aeronavei, pentru evitarea coliziunilor şi a deteriorării aeronavei.

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

24. Operatorul de aerodrom trebuie să încheie contracte cu alte organizaţii competente pentru a asigura conformitatea continuă cu aceste cerinţe esenţiale pentru aerodromuri. Aceste organizaţii includ, fără însă a se limita la aceştia, operatori de aeronave, prestatori de servicii de navigaţie aeriană, prestatori de servicii de asistenţă la sol şi alte organizaţii ale căror activităţi sau produse pot afecta siguranţa aviaţiei.

25. Operatorul de aerodrom garantează, fie el însuşi, fie prin contracte cu părţi terţe, că există proceduri de alimentare a aeronavei cu combustibil necontaminat şi conform specificaţiei corecte.

26. Manuale de întreţinere a echipamentelor de aerodrom trebuie puse la dispoziţie şi aplicate în practică şi trebuie să conţină instrucţiunile de întreţinere şi reparaţie, informaţiile privind asistenţa tehnică, procedurile de depanare şi inspecţie.

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

28. Operatorul de aerodrom garantează că sînt asigurate servicii adecvate de salvare

şi stingere a incendiilor pe aerodrom. Aceste servicii acţionează în cazul unui incident sau accident cu urgenţa cuvenită şi trebuie să includă cel puţin echipamente, produse de stingere şi personal în număr suficient.

29. Operatorul de aerodrom utilizează numai personal instruit şi calificat pentru operarea şi întreţinerea aerodromului şi pune în aplicare şi menține programe de instruire şi verificare a competenţei întregului personal relevant.

30. Operatorul de aerodrom garantează că orice persoană căreia îi este permis accesul neînsoţit pe suprafaţa de mişcare sau pe alte suprafeţe operaţionale este instruită şi calificată în mod adecvat în acest scop.

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

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

1) de a-şi îndeplini atribuţiile necesare pentru a acţiona în situaţii de urgenţă aviatică;

2) de a-şi 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 şi menţine un sistem de administrare pentru a garanta conformitatea cu aceste cerinţe esenţiale privind aerodromurile şi pentru a urmări îmbunătăţirea continuă şi proactivă a siguranţei. Sistemul de administrare trebuie să includă structuri organizaţionale, răspunderi, competenţe, politici şi proceduri.

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

35. Operatorul de aerodrom elaborează un manual al aerodromului şi operează în conformitate cu acesta. Manualul conţine toate instrucţiunile, informaţiile şi procedurile necesare pentru aerodrom, pentru sistemul de administrare şi pentru ca personalul de operare să îşi îndeplinească atribuţiile.

C. Împrejurimile aerodromului

36. Spaţiul aerian din jurul suprafeţelor de mişcare ale aerodromului este protejat împotriva obstacolelor, astfel încît să se permită ca aeronavele prevăzute să fie operate pe aerodromuri fără a se crea un risc inacceptabil din cauza existenţei obstacolelor în jurul

aerodromului. Prin urmare, sînt dezvoltate, puse în aplicare şi, în mod continuu, monitorizate suprafeţe de monitorizare a obstacolelor pentru identificarea oricărei intruziuni neautorizate.

37. Pătrunderea pe aceste suprafeţe 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 şi, dacă este necesar, marcat şi, după caz, prevăzut cu balize luminoase.

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

1) orice construcţie sau schimbare în operarea terenurilor din zona aerodromului;

2) posibilitatea turbulenţelor induse de obstacole;

3) utilizarea de lumini periculoase, confuze şi înşelătoare;

4) orbirea cauzată de suprafeţe mari şi foarte reflectorizante;

5) crearea de zone care pot încuraja activitatea animalelor sălbatice în împrejurimile suprafeţei de mişcare a aerodromului;

6) sursele de radiaţie invizibilă sau prezenţa obiectelor mobile sau fixe care pot împiedica sau afecta în mod negativ performanţa sistemelor de comunicaţie aeronautică, de navigaţie şi supraveghere.

40. Este stabilit un plan de urgenţă la nivelul comunităţii locale pentru situaţii de urgenţă aviatică care se produc în zona locală a aerodromului.

D. Alte aspecte

41. Cu excepţia situaţiilor de urgenţă la bordul unei aeronave, în momentul devierii către un aerodrom alternativ sau în alte condiţii specificate în fiecare caz nu este permisă utilizarea unui aerodrom sau a unor părţi ale acestuia de o aeronavă pentru care proiectarea şi procedurile de operare ale aerodromului nu sînt în mod normal prevăzute.