

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul Reglementări aeronautice civile privind
stabilirea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative
referitoare la inginerii naviganți din aviația civilă (RAC-FE)

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul Reglementărilor aeronautice civile privind stabilirea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la inginerii naviganți din aviația civilă (RAC-FE) a fost elaborat de Autoritatea Aeronautică Civilă (AAC) – Secția licențiere personal aeronautic (PEL - Personnel licensing) (DNA) examinat de Direcția Juridică, Reglementări și Protecția Consumatorilor (DJRPC) și transmis pentru promovare Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR).
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
În conformitate cu prevederile art.23 alin. (1) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 (Codul aerian), din personalul navigant fac parte și <u>inginerii naviganți</u>, pentru care sunt aplicabile cerințele și procedurile stabilite de organul central de specialitate în domeniul aviației civile (MIDR – Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale) prin <u>reglementări aeronautice civile</u> (RAC) și de AAC – stabilite prin documente tehnice subordonate (AMC – Mijloace acceptabile de punere în conformitate, GM – Materiale de îndrumare etc.), astfel cum prevede art.22 alin. (4) din Codul aerian. La fel, pct.27 din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.204/2022, stabilește că "Cerințele tehnice și prevederile privind procedurile administrative referitoare la <u>mecanicii naviganți</u> sunt stabilite în reglementările aeronautice civile. (sintagma "flight engineers" din versiunea în limba engleză a Regulamentul European 1178/2011 a fost tradusă în română - "mecanici naviganți", aceștia fiind de fapt <u>inginerii naviganți</u>). De altfel, OACI operează la fel cu termenul de "flight engineer". Nu în ultimul rând, ba cel mai esențial temei pentru elaborarea proiectului RAC-FE constituie îndeplinirea obligațiilor care decurg din calitatea de membru cu drepturi depline a Republicii Moldova la Convenția privind aviația civilă internațională a Organizației Internaționale a Aviației Civile, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 97-XIII din 12.05.1994, (Convenția de la Chicago), în mod deosebit Anexa 1 la Convenția de la Chicago. Necesar de menționat faptul că atât standardele și practicile recomandate ale OACI (SARPs) sunt într-o perpetuă modificare/schimbare, iar Republica Moldova este obligată să-și aducă în concordanță cadrul normativ național cu SARPs întru asigurarea celui mai nivel înalt de uniformitate în toate domeniile (reglementare, standard, proceduri, personal etc.), astfel încât o astfel de facilitare să conducă la îmbunătățirea navigației aeriene internaționale. În conformitate cu prevederile articolului 38 din Convenția de la Chicago, orice stat, inclusiv Republica Moldova, care consideră că nu se poate conforma întrutotul unor astfel de norme sau proceduri internaționale sau că nu-și poate pune propriile sale reglementări sau practici în deplin acord cu normele sau procedurile internaționale când acestea se modifică, va notifica de îndată OACI diferențele dintre propriile sale practici și cele stabilite de standardul/norma internațională, informând totodată și termenul în care aceste diferențe vor fi eliminate.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Art.22 alin. (4) din Codul aerian stabilește că cerințele și procedurile față de inginerii naviganți sunt stabilite de MIDR în reglementări aeronautice civile - act tehnico-normativ ,

aprobat de către organul central de specialitate în domeniul aviației civile în scopul aplicării cadrului normativ național și al implementării reglementărilor internaționale, care conține norme specifice, standarde, cerințe și proceduri și este executoriu pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile;

Actualmente, cerințele și procedurile față de certificarea inginerilor naviganți sunt stabilite în Reglementările Aeronautice Civile RAC-APL - Autorizarea personalului aeronautic al aviației civile (piloți, navigatori aerieni, ingineri naviganți, însoțitori de bord, operatori de bord, controlori de trafic aerian, dispeceri operațiuni de zbor), aprobate prin Ordinul directorului Autorității Aeronautice Civile nr.27/GEN din 20 decembrie 2013 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.9-13, art.58) și documentele tehnice subordonate JAR-FCL 4 - Flight Crew Licensing (Flight Engineers). Atât JAR-FCL 4 cât și RAC-APL sunt documente perimate/învechite, cel din urmă fiind abrogat parțial prin Ordinul MIDR nr.33 din 28.02.2022, de fapt lăsând în vigoare doar prevederile strict referitoare la inginerii naviganți.
https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=130432&lang=ro

La fel, în cadrul auditului USOAP -Universal Safety Oversight Audit Program efectuat de OACI în Republica Moldova în anul 2022, pe domeniul LEG (legislație) și PEL (licențiere personal aeronautic) statului i-a fost aplicată o neconformitate, după cum urmează:

”RM signed the Common Aviation Area Agreement with the EU on 26.06.2012. According to Art. 22 of the agreement the Joint Committee assures regulatory convergence and art. 26 refers to new legislation or amendments to existing legislation. In addition, the MCAA has established a procedure to ensure that adapted regulations are updated on an ongoing basis in the line with the ICAO amendments or amendment by the originating entity. Thus, RM is adapting applicable legislation to the EU/EASA regulatory scheme but not adopting any specific operating regulations. However, RM has for flight engineers licenses adopted JAR-FCL which is no longer in force and therefore not kept up-to-date.”

PQ No.	Question	Language
1-023	Has the State established procedures for identifying and notifying to ICAO differences between ICAO SARPs and its legislation and practices, if any?	English Español Français Русский
LEG		
CE-2		
CAP		
30%		
1-029	If the State has adopted specific operating regulations from another State/organization, has it established processes for ensuring that its specific operating regulations are amended as needed subsequent to an Annex amendment or an amendment by the originating State/organization?	English Español Français Русский
LEG		
CE-2		
CAP		
25%		
1-131	If the State has ratified Article 63 bis of the Chicago Convention, has it modified its primary aviation legislation and related specific operating regulations to address the transfer of functions and duties as envisaged by Article 63 bis of the Chicago Convention?	English Español Français Русский
LEG		
CE-1		
CAP		
100%		

Not satisfactory

Activity: CMA Audit

Start Date: 26/01/2022

End Date: 07/02/2022

Report Publication Date: 28/06/2022

Protocol Track Changes

Description: RM signed the Common Aviation Area Agreement with the EU on 26.06.2012. According to Art. 22 of the agreement the Joint Committee assures regulatory convergence and art. 26 refers to new legislation or amendments to existing legislation. In addition, the MCAA has established a procedure to ensure that adapted regulations are updated on an ongoing basis in the line with the ICAO amendments or amendment by the originating entity. Thus, RM is adapting applicable legislation to the EU/EASA regulatory scheme but not adopting any specific operating regulations. However, RM has for flight engineers licenses adopted JAR-FCL which is no longer in force and therefore not kept up-to-date.

Progress Documented

Vis-à-vis de această neconformitate, OACI a specificat în Raportul său de audit - Final report of the USOAP CMA audit of the civil aviation system of the Republic of Moldova (26 January to 7 February 2022) printre **prioritățile înalte/importante** pe domeniul LEG și cea referitoare la inginerii naviganți, și anume:

”1) Promulgate State regulations for the issuance of flight engineer licences to replace the adopted Joint Aviation Requirements for Flight Crew Licensing (JAR-FCL) version 4, which is no longer in force and therefore outdated.

4) Promulgate State regulations on the standards for the issuance of licences for remote pilots and flight engineers.”

Având în vedere concluziile auditului USOAP, AAC a elaborat, iar OACI a acceptat, planul de acțiuni corective care conține un șir de acțiune/măsurii **obligatorii** asumate de AAC și MIDR întru soluționarea neconformității în cauză. Aceste acțiuni sunt prezentate mai jos, fiind extrase din <https://soa.icao.int/USOAP/CMAOnline/Cap.aspx>

Corrective Action Plan, Action Items: 29/12/2022									
Change Log									
An evidence has to be present and not being outdated to set the CAP status progress to 'Complete'									
+ Add new record Refresh									
		Step	Proposed Action	Action Office	Evidence Reference	Est.Imp.Date	Rev. Imp. Date	Date of Completion	Progress
Edit	Delete	1	The MCAA shall draft new civil aviation regulation for flight engineers licensing, transposing ICAO SARPs established in ICAO Annex 1 to Chicago Convention. JAR-FCL shall be repealed.	MCAA (PEL, RD)	1. Draft Regulation	30/06/2023			25% complete
Edit	Delete	2	The draft shall be sent to the MIDR for public consultations.	MCAA (RD)		31/07/2023			Not started
Edit	Delete	3	Public consultations and approval of the regulation.	MIDR	1. Approved Regulation	29/12/2023			Not started
Edit	Delete	4	Implementation of the Regulation.	MCAA (PEL)		29/12/2023			Not started
Edit	Delete	5	MCAA to review the process and applicable procedures enabling the transposition of the EU acquis into national law, particularly with a matrix showing the correspondence of the adopted EU acts and SARPs ICAO. The detailed review report to be presented to MIDR.	MCAA		29/12/2023			Not started
Edit	Delete	6	MIDR to approve, if needed, the modifications necessary to ensure the alignment of the transposition process and the procedures reflecting the identification of the new SARPs, legislative changes based on it, and/or notification of the differences to ICAO.	MIDR		31/08/2024			Not started

Reieşind din cele sus-menţionate, prin proiectul RAC-FE se propune soluţionarea următoarelor două probleme:

1. Adoptarea cadrului normativ aplicabil inginerilor naviganţi în conformitate cu SARPs în vigoare ale OACI;
2. Soluţionarea neconformităţii constatate în cadrul auditului USOAP din 2022 şi respectiv realizarea de către MIDR şi AAC a Planului de acţiuni corective asumat.

Proiectul RAC-FE vizează în mod special următoarele părţi interesate:

- AAC – prioritatea principală a căreia este de a asigura crearea/elaborarea (în partea ce ţine de domeniul său de responsabilitate) şi aplicarea cadrului normativ prin activitatea de certificare, supraveghere şi control a inginerilor naviganţi/examinatorilor şi instructorilor;
- Deţinătorii/solicitanţii de certificate de ingineri naviganţi/instructori/examinatori – prioritatea principală a căruia este de a respecta şi a se conforma cerinţelor privind obţinerea certificatelor şi menţinerea valabilităţii acestora, calificărilor şi privilegiilor aferente.

Situaţia curentă privind certificatele de inginer navigant emise.

	Active	Expirate	Total
FEL (A)	10	24	34
FEL (H)	6	27	33
Total (A+H)	16	51	67

3. Obiectivele urmărite şi soluţiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului şi evidenţierea elementelor noi

Printre obiectivele de bază urmărite prin elaborarea şi aprobarea RAC-FE se propune stabilirea cerinţelor şi procedurilor referitoare la solicitarea/emiterea/conversia certificatelor de inginer de zbor, instructor şi examinator, care să fie în pas cu SARPs OACI din Anexa 1 la

Convenția de la Chicago și documentelor OACI aferente. Odată cu adoptarea RAC-FE va fi posibil elaborarea și aprobarea de către AAC a cadrului tehnico-normativ subordonat (AMC și GM) prin care se vor implementa prevederile din RAC-FE.

Obiective generale:

- 1) elaborarea și adoptarea cadrului normativ primar aferent inginerilor naviganți, adică RAC-FE;
- 2) menținerea unui nivel ridicat de siguranță al aviației civile și cât se poate de uniform/standardizat, raportat la cadrul normativ internațional în domeniu;
- 3) executarea obligațiilor Republicii Moldova conform Convenției privind aviația civilă internațională și ASAC prin punerea în aplicare a standardelor și practicii recomandate (SARPs) adoptate în baza Convenției de la Chicago.

Un element nou al RAC-FE este acordarea certificatului FEL pe termen nelimitat, în comparație cu prevederile RAC-APL care stabilește un termen de cinci ani. Aceste prevederi noi sunt incluse pentru a se conforma atât cerințelor art.9 alin.(2) din Codul aerian, cât și cerințelor cadrului normativ european, care stabilește că certificatul emis de către AAC rămâne valabil atât timp cât deținătorul demonstrează conformarea la cerințele și condițiile care au stat la baza emiterii acestuia și exercită privilegiile asociate certificatului doar dacă demonstrează valabilitatea calificărilor conținute în acesta și de valabilitatea certificatului medical corespunzător privilegiilor exercitate.

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

Având în vedere lipsa cadrului normativ actualizat și conform cu SARPs OACI și totodată neconformitatea menționată în Auditul USOAP , nu au fost identificate alte opțiuni alternative, decât cea de aprobare a RAC-FE, astfel realizând cele trei obiective de bază stabilite la subpunctul 3.1 de mai sus.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public – Nu se aplică

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative – Nu se aplică

4.3. Impactul asupra sectorului privat – Nu se aplică

4.4. Impactul social – Nu se aplică

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal – Nu se aplică

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen – Nu se aplică

4.5. Impactul asupra mediului – Nu se aplică

4.6. Alte impacturi și informații relevante – Nu se aplică

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională – Nu este aplicabil

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE - Nu este aplicabil

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Proiectul RAC-FE este consultat și avizat cu autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect, instituțiile interesate, agenții aeronautici care au angajați personal în calitate de ingineri naviganți, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. În cadrul procesului de consultate și avizare se propune implicarea autorităților publice interesate și instituțiilor publice și private vizate, și anume:

- Operatorii aerieni;
- Organizațiile de pregătire a inginerilor naviganți.

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul poate fi accesat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparența”, directoriul Transparență decizională/Anunțuri privind consultările publice”) și pe portalul guvernamental particip.gov.md.

Informația privind rezultatele avizării va fi inclusă în Sinteza la proiect, după recepționarea avizelor respective.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul RAC-FE este supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art.36 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, fiind solicitată efectuarea expertizei de către Centrul Național Anticorupție.

Concluziile expertizelor vor fi incluse în Sinteza la proiect și luate în calcul la definitivarea proiectului.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Urmare aprobării RAC-FE vor fi elaborate și aprobate de AAC actele tehnico-normative subordonate, AMC&GM.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Secretar general

Angela ȚURCANU