



HOTĂRÎRE

cu privire la aprobarea Metodologiei de planificare a controlului de stat
în domeniul aviației civile în baza analizei criteriilor de risc

nr. 377 din 27.05.2014

Monitorul Oficial nr.142-146/426 din 03.06.2014

* * *

Abrogat: 12.02.2016

[Hotărîrea Guvernului nr.68 din 05.02.2016](#)

În vederea executării prevederilor art.33 alin.(2) din [Legea nr.131 din 8 iunie 2012](#) privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2012, nr.181-184, art.595), cu modificările ulterioare, Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Metodologia de planificare a controlului de stat în domeniul aviației civile în baza analizei criteriilor de risc (se anexează).
2. Controlul asupra executării prezentei hotărîri se pune în sarcina Autorității Aeronautice Civile.

PRIM-MINISTRU

Iurie LEANCĂ

Contrasemnează:

Viceprim-ministru, ministrul economiei

Valeriu Lazăr

Chișinău, 27 mai 2014.

Nr.377.

Aprobată
prin Hotărîrea Guvernului
nr.377 din 27 mai 2014

METODOLOGIA de planificare a controlului de stat în domeniul aviației civile în baza analizei criteriilor de risc

I. DISPOZIȚII GENERALE

1. Metodologia de planificare a controlului de stat în domeniul aviației civile în baza analizei criteriilor de risc (în continuare – Metodologie) se aplică la planificarea de către Autoritatea Aeronautică Civilă a inspecțiilor aeronautice.

2. Planificarea inspecțiilor aeronautice, precum și a numărului acestora se efectuează separat pentru fiecare act permisiv eliberat de către Autoritatea Aeronautică Civilă conform anexei la [Legea nr.160 din 22 iulie 2011](#) privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

3. Dispozițiile prezentei Metodologii se aplică în măsura în care nu contravin prevederilor actelor normative aplicabile dictate de normele dreptului internațional privind activitatea de certificare și

supraveghere desfășurată de către Autoritatea Aeronautică Civilă, în limita domeniilor de activitate a acesteia.

4. În sensul prezentei Metodologii se definesc următoarele noțiuni principale:

criterii de risc – termeni de referință prin care este evaluată semnificația riscului, incluzând costurile și beneficiile asociate, cerințele legale în materie, aspecte socioeconomice și de mediu, preocupările părților interesate, prioritățile și alte date inițiale pentru efectuarea estimării;

grad de risc – calificativ atribuit criteriului de risc, rezultat din evaluarea aspectelor activității persoanei supuse controlului;

părți interesate – persoane fizice și juridice care sînt sau pot fi afectate de o decizie, activitate sau de risc;

ponderea criteriului de risc – importanța unui criteriu de risc în cadrul ansamblului de criterii de risc și în raport cu acestea;

risc – probabilitatea estimată și gravitatea consecințelor unui pericol;

risc operațional – risc legat de desfășurarea curentă a activităților operaționale în cadrul agentului aeronautic;

risc economic – eveniment sau proces nesigur și probabil care poate cauza o pagubă, o pierdere într-o activitate, operațiune sau acțiune economică și exprimă incapacitatea agentului aeronautic de a se adapta la timp și cu cele mai mici costuri la variațiile mediului economico-social;

risc juridic – risc legat de influența modificării cadrului normativ aplicabil asupra agentului aeronautic.

II. STABILIREA CRITERIILOR DE RISC

5. La planificarea inspecțiilor aeronautice se stabilesc următoarele criterii de risc:

Criteriile de risc	Aspectele ce urmează a fi luate în considerare la evaluare
1) Risc operațional	
a) Perioada în care persoana controlată desfășoară activitatea supusă controlului și complexitatea organizațională	Numărul de angajați, numărul și categoriile de acte permissive eliberate de către Autoritatea Aeronautică Civilă, perioada de activitate etc.
b) Complexitatea operațiunilor efectuate de persoana controlată	Numărul și tipurile de aeronave operate și/sau deservite, vechimea flotei sau a echipamentului/ instalațiilor/ facilităților, operațiuni în afara locului principal de afaceri, numărul de operațiuni în orele de vîrf etc.
c) Data efectuării ultimului control și istoricul operațional al persoanei controlate	Rezultatele inspecțiilor aeronautice anterioare efectuate de către Autoritatea Aeronautică Civilă, rezultatele inspecțiilor efectuate la operatorii aerieni ai Republicii Moldova de către inspectorii străini în cadrul programului de evaluare a siguranței zborurilor la aeronavele străine (SAFA) etc.
d) Încălcările anterioare și profilul de siguranță al persoanei controlate	Numărul de accidente/incidente raportabile pentru perioada anterioară, nivelul de implementare a sistemului de management al siguranței, performanța sistemului de management al siguranței, performanța sistemului de identificare și management al riscurilor etc.
e) Schimbările operaționale și organizaționale preconizate	Introducerea a noi tipuri de aeronave, a echipamentului/ instalațiilor/ facilităților, extinderea gamei de servicii prestate și implementarea de noi servicii, construcții, reconstrucții și modernizări ale edificiilor,

	echipamentului/ instalațiilor/ facilităților, reorganizarea agentului aeronautic, modificarea structurii manageriale și a personalului, creșterea/reducerea numărului de personal etc.
2) Risc economic	
a) Stabilitatea financiară	Reduceri bugetare, amânarea cheltuielilor/ costurilor considerate a fi prioritate (cheltuieli de capital, întreținere, combustibil, asigurare, training, publicitate etc.); vânzarea activelor (piese de schimb, aeronave, "lease back" etc.); pierderea furnizorilor principali și/sau diminuarea piețelor de desfacere a serviciilor prestate
b) Continuitatea activității	Active curente nete, lichiditatea curentă, rata de îndatorare a companiei, rata de "levier" al companiei, îndatorarea la termen a companiei, indicele general de solvabilitate, profitul net, rezultatele activității operaționale, rentabilitatea vânzărilor, rentabilitatea economică, rentabilitatea financiară, perioada de colectare a creanțelor, tendințele cifrei de afaceri etc.
c) Solvabilitatea	Indicatorul "Altman Z-Score"
3) Risc juridic	
a) Modificarea cadrului normativ internațional/ național	Modificări în vigoare sau preconizate în cadrul normativ internațional/național aplicabil activității supuse controlului etc.
b) Modificarea cadrului normativ la nivel de unitate	Modificări în vigoare sau preconizate în documentele și procedurile interne ale persoanei supuse controlului etc.

III. GRADAREA INTENSITĂȚII RISCULUI

6. Gradarea intensității riscului se face prin atribuirea pentru fiecare criteriu de risc a unui calificativ de probabilitate și a unui calificativ de severitate. Ca urmare a atribuirii perechii de calificative date, se stabilește nivelul de risc.

7. Scara valorică pentru probabilitatea riscului este cuprinsă între 1 și 5. Sînt stabilite 5 calificative de probabilitate, după cum urmează:

Probabilitatea survenirii	Descrierea	Valoarea
Frecventă	Poate să apară de multe ori (se întîmplă frecvent)	5
Uneori	Poate să apară uneori (nu se întîmplă frecvent)	4
Probabilă	Puțin probabil, dar este posibil să survină (se întîmplă rar)	3
Puțin probabilă	Probabilitatea este foarte mică (nu există informații despre apariția unor asemenea evenimente)	2
Foarte puțin probabilă	Probabilitatea apariției evenimentului este aproape exclusă	1

8. Consecința unui risc este evaluată folosind o scară de cinci puncte. Evaluarea consecințelor unui risc se efectuează după următoarele criterii:

- 1) cazurile de deces sau leziuni corporale: numărul victimelor (din rîndul angajaților, pasagerilor, altor persoane);
- 2) prejudiciul: nivelul deteriorărilor aeronavei, bunurilor sau echipamentului.

9. La evaluarea severității riscului trebuie luate în considerare toate consecințele posibile, relaționate cu un eveniment sau situație, reieșind din scenariul cel mai grav al presupusei situații.

10. Sînt stabilite 5 calificative de severitate după cum urmează:

Severitatea situației	Consecințele posibile	Severitatea riscului
Catastrofală	- distrugerea echipamentelor - decese umane	A
Periculoasă	- deteriorarea semnificativă a echipamentelor - leziuni corporale grave	B
Semnificativă	- incident grav - leziuni corporale	C
Nesemnificativă	- limitări operaționale - aplicarea normelor prevăzute pentru situații de urgență - incident	D
Minimă	- consecințe minime	E

11. Gradul de risc atribuit unui pericol este determinat conform matricii din tabelul de mai jos, care ia în considerare consecințele potențiale ale pericolului și probabilitatea ca aceste consecințe să aibă loc:

Probabilitatea riscului	Severitatea riscului				
	A Catastrofală	B Periculoasă	C Semnificativă	D Nesemnificativă	E Minimă
Frecventă 5	5A(R)	5B(R)	5C(R)	5D(M)	5E(M)
Uneori 4	4A(R)	4B(R)	4C(M)	4D(M)	4E(M)
Probabilă 3	3A(R)	3B(M)	3C(M)	3D(M)	3E(J)
Puțin probabilă 2	2A(M)	2B(M)	2C(M)	2D(J)	2E(J)
Foarte puțin probabilă 1	1A(M)	1B(J)	1C(J)	1D(J)	1E(J)

12. La planificarea inspecțiilor se stabilesc următoarele grade de risc:

Gradul 1	1B, 1C, 1D, 1E, 2D, 2E, 3E
Gradul 2	1A, 2A, 2B, 2C, 3D, 4E
Gradul 3	3A, 3B, 4B, 4C, 5D, 5E
Gradul 4	4B, 3A
Gradul 5	5A, 5B, 5C, 4A

IV. PONDEREA CRITERIILOR DE RISC

13. Ponderea criteriilor de risc este următoarea:

Criteriul de risc	Ponderea criteriului de risc
1) Risc operațional	
a) Perioada în care persoana controlată desfășoară activitatea supusă controlului și complexitatea organizațională	0,1
b) Complexitatea operațiunilor efectuate de persoana controlată	0,1
c) Data efectuării ultimului control și istoricul operațional al persoanei controlate	0,1

d) Încălcările anterioare și profilul de siguranță al persoanei controlate	0,1
e) Schimbările operaționale și organizaționale preconizate	0,1
2) Risc economic	
a) Stabilitatea financiară	0,1
b) Continuitatea activității	0,1
c) Solvabilitatea	0,1
3) Risc juridic	
a) Modificarea cadrului normativ internațional/național	0,1
b) Modificarea cadrului normativ la nivel de unitate	0,1
TOTAL	1

V. APLICAREA CRITERIILOR ÎN RAPORT CU PERSOANELE SUPUSE CONTROLULUI

14. După determinarea criteriilor concrete ce vor fi utilizate și a ponderii lor, acestea se aplică în raport cu fiecare subiect potențial al controlului, stabilindu-se media ponderată a gradelor specifice de risc în baza următoarei formule:

$$R_g = \left(\frac{\sum_{i=1}^{10} [wR_i]}{10} \times 200 \right),$$

unde:

R_g – gradul de risc global asociat subiectului potențial al controlului;

1, 2...10 – criteriile de risc;

\sum – acțiunea de însumare și rezultatul ei;

w – ponderea fiecărui criteriu de risc, unde suma ponderilor individuale va fi egală cu unitatea;

R – gradul de risc pentru fiecare criteriu;

x – acțiunea de multiplicare și rezultatul ei.

15. În urma aplicării formulei stabilite la punctul 14, riscul global ia valori între 200 și 600 de unități, persoanele supuse controlului care obțin 200 de unități fiind asociate cu cel mai mic risc.

16. În funcție de punctajul obținut în urma aplicării formulei, subiecții controlului sînt listați și se stabilește numărul de inspecții pentru fiecare subiect. În vîrfurile clasamentului sînt plasate persoanele care au obținut punctajul maxim (600 de unități) și care sînt asociate cu un risc mai înalt, urmînd a fi supuse controlului în mod prioritar.

17. În baza clasamentului, Autoritatea Aeronautică Civilă întocmește proiectul graficului controalelor trimestriale planificate, care este expediat spre înregistrare Cancelariei de Stat, în modul și în termenul stabilit de Guvern.

18. Clasamentul poate fi utilizat de Autoritatea Aeronautică Civilă pentru stabilirea frecvenței de control recomandate pentru fiecare persoană. Frecvența recomandată poate fi utilizată pentru prioritizarea controlului inopinat în cazul în care în același timp mai mulți agenți aeronautici cad sub incidența temeiurilor și condițiilor stabilite la articolul 19 al [Legii nr.131 din 8 iunie 2012](#) privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător.

19. La sfîrșitul perioadei pentru care s-a făcut planificarea, Autoritatea Aeronautică Civilă elaborează un raport prin care determină ponderea persoanelor supuse controlului în numărul total, se modifică, după caz, punctajele acordate anterior în baza informației acumulate în urma controlului, a schimbării situației în raport cu data ultimului control efectuat, pentru actualizarea profilului fiecărei persoane.

VI. CREAREA ȘI MENȚINEREA SISTEMULUI DE DATE NECESAR APLICĂRII CRITERIILOR DE RISC

20. Sistemul de analiză a controalelor în baza criteriilor de risc se fundamentează pe date statistice și pe alte date relevante colectate de către Autoritatea Aeronautică Civilă de la persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile.

21. Pentru elaborarea și aplicarea clasamentului persoanelor conform riscului prezentat, Autoritatea Aeronautică Civilă creează și menține o bază de date care reflectă:

- 1) lista tuturor persoanelor pasibile a fi supuse controlului;
- 2) istoricul activității de control;
- 3) profilul fiecărei persoane, cu informația relevantă pentru criteriile de risc utilizate la clasificare etc.

22. Autoritatea Aeronautică Civilă reexaminează și actualizează informația necesară pentru aplicarea criteriilor de risc cel puțin o dată pe an.