



## HOTĂRÎRE

cu privire la aprobarea Metodologiei de planificare a controlului de stat  
asupra activității de întreprinzător în baza analizei criteriilor de risc,  
efectuat de către Autoritatea Aeronautică Civilă

nr. 68 din 05.02.2016

*Monitorul Oficial nr.32-37/93 din 12.02.2016*

\* \* \*

Abrogat: 14.10.2018

[Hotărîrea Guvernului nr.838 din 20.08.2018](#)

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 și completările ulterioare, Guvernul

### HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Metodologia de planificare a controlului de stat asupra activității de întreprinzător în baza analizei criteriilor de risc, efectuat de către Autoritatea Aeronautică Civilă (se anexează).
2. Se abrogă [Hotărîrea Guvernului nr.377 din 27 mai 2014](#) „Cu privire la aprobarea Metodologiei de planificare a controlului de stat în domeniul aviației civile în baza analizei criteriilor de risc” (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.142-146, art.426).
3. Autoritatea Aeronautică Civilă va asigura executarea prezentei hotărîri.

PRIM-MINISTRU

Pavel FILIP

Contrasemnează:

Viceprim-ministru, ministrul economiei

Octavian Calmîc

Nr.68. Chișinău, 5 februarie 2016.

Aprobată  
prin Hotărîrea Guvernului  
nr.68 din 5 februarie 2016

## METODOLOGIA

de planificare a controlului de stat asupra activității de întreprinzător în baza  
analizei criteriilor de risc, efectuat de către Autoritatea Aeronautică Civilă

### I. DISPOZIȚII GENERALE

1. Metodologia de planificare a controlului de stat asupra activității de întreprinzător în baza criteriilor de risc, efectuat de către Autoritatea Aeronautică Civilă (în continuare – Metodologie), este elaborată în scopul eficientizării controlului de stat asupra activității de întreprinzător în domeniul aviației civile, conform prevederilor [Legii nr.131 din 8 iunie 2012](#) privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător.

2. Dacă un tratat internațional la care Republica Moldova este parte stabilește alte prevederi decât cele cuprinse în prezenta Metodologie, se aplică prevederile tratatului internațional.

3. Esența metodologică a analizei în baza criteriilor de risc rezidă în stabilirea celor mai importante criterii de risc, relevante domeniului de control al Autorității Aeronautice Civile, și acordarea punctajului corespunzător după o scară prestabilită, acesta fiind raportat la ponderea fiecărui criteriu în funcție de relevanța lui pentru nivelul general de risc. Aplicarea punctajelor aferente fiecărui criteriu este efectuată pentru fiecare agent aeronautic supus controlului și este urmată de elaborarea clasamentului acestora în funcție de punctajul obținut, în corespundere cu nivelul individual de risc estimat.

4. Nivelul de risc pentru fiecare agent aeronautic determină nivelul frecvenței și intensității acțiunilor de control.

## II. STABILIREA CRITERIILOR DE RISC

5. Criteriul de risc sumează un set de circumstanțe sau de însușiri ale agentului aeronautic pasibil controlului și/sau raporturilor anterioare ale agentului aeronautic cu Autoritatea Aeronautică Civilă, a căror existență și intensitate indică probabilitatea cauzării de daune ca urmare a desfășurării activității acestuia.

6. Criteriile de risc selectate corespund următoarelor principii:

- să fie relevante obiectivelor Autoritatea Aeronautică Civilă;
- să acopere toate unitățile pasibile controlului efectuat de către Autoritatea Aeronautică Civilă;
- să fie bazate pe informație certă, veridică și accesibilă;
- să poată fi ponderate între ele;
- să fie posibilă gradarea fiecăruia dintre ele după intensitatea riscului pe care îl reflectă;
- să fie raportate la caracterul multidimensional al surselor de risc.

Este esențial ca aceste criterii să nu se suprapună și să fie selectate cele care țin de subiectul, obiectul și de raporturile anterioare cu organul de control.

7. Criteriile de risc utilizate de Autoritatea Aeronautică Civilă sînt următoarele:

- perioada de timp în care agentul aeronautic desfășoară activitatea supusă controlului;
- numărul de angajați;
- data efectuării ultimului control;
- încălcările anterioare;
- vechimea flotei sau a echipamentului utilizat.

## III. GRADAREA INTENSITĂȚII RISCULUI

8. Criteriile de risc se repartizează pe grade/niveluri de intensitate, punctate conform valorii gradului de risc. Scara valorică este cuprinsă între 1 și 5, unde 1 reprezintă gradul minim și 5 gradul maxim de risc.

9. Fiecare criteriu de risc este cuantificat în funcție de o serie de indicatori, după cum urmează:

### 1) Perioada de timp în care agentul aeronautic desfășoară activitatea supusă controlului

*Raționamentul general:* cu cît mai mult timp un agent aeronautic activează pe piață, cu atît mai bine cunoaște regulile, este mai atent față de reputația sa și, de cele mai dese ori, implementează sisteme interne de control al calității.

Perioada de timp în care agentul aeronautic desfășoară activitatea supusă controlului	Gradul de risc
Peste 20 de ani	1
15-20 de ani	2
10-15 ani	3
5-10 ani	4
Pînă la 5 ani	5

## 2) Numărul de angajați

*Raționamentul general:* numărul mare de angajați presupune multiple scheme de organizare structurală a unității. Iar prezența diferitor categorii de angajați solicită angajatorului eforturi mari și diversificate în procesul de organizare și asigurare a fiecărui angajat cu condiții decente de muncă (conformare la prevederile legislației, nivel de salariu stabilit și plătit corespunzător prevederilor legale, securitate și sănătate la locul de muncă etc.).

Numărul total de angajați	Gradul de risc
Până la 15	1
16-50	2
51-90	3
91-100	4
Peste 100	5

## 3) Data efectuării ultimului control

*Raționamentul general:* cu cât mai lungă este perioada în care agentul economic pasibil controlului nu este inspectat, cu atât mai mare este incertitudinea legată de conformarea acestuia la prevederile normative, atribuind riscul minim entităților controlate recent și riscul maxim entităților care nu au fost supuse recent controlului de stat.

Durata de la data efectuării ultimului control	Gradul de risc
Până la 6 luni	1
6-12 luni	2
1-2 ani	3
2-3 ani	4
Mai mult de 3 ani	5

## 4) Încălcările raportate pe parcursul controlului anterior

*Raționamentul general:* lipsa încălcărilor depistate în cadrul ultimului control indică predispunerea agentului aeronautic la respectarea legii și, respectiv, un risc mai scăzut de încălcare a acesteia. Pe de altă parte, existența încălcărilor la ultima dată de efectuare a controlului atribuie agentului aeronautic un grad înalt de risc.

Încălcările anterioare	Gradul de risc
Au fost depistate încălcări minore, care nu constituie componentă de contravenție/infracțiune (a fost înaintată o prescripție)	1
Au fost depistate încălcări minore, care constituie componentă de contravenție, dar fără cauzarea de prejudicii mediului (a fost aplicată o sancțiune)	2
Au fost depistate încălcări care constituie componentă de contravenție și au fost cauzate prejudicii mediului (a fost aplicată o sancțiune, cu achitarea de daune)	3
Au fost depistate încălcări care constituie componentă de infracțiune și au fost cauzate prejudicii mediului (a fost aplicată o sancțiune, cu achitarea de daune)	4
Au fost depistate încălcări care constituie componentă de infracțiune și au fost cauzate prejudicii mediului, cu/fără suspendarea activității (a fost aplicată o sancțiune, cu achitarea de daune)	5

## 5) Vechimea flotei sau a echipamentului utilizat

*Raționamentul general:* dacă o întreprindere dispune de aeronave/echipament vechi, atunci este mai mare probabilitatea că aceste aeronave/echipamente se vor defecta mai des. Ca urmare, posibilitatea survenirii unor accidente este mai mare, în plus întreprinderea va avea nevoie de mijloace financiare mai mari pentru întreținerea acestor aeronave/echipamente.

Vechimea aeronavelor/echipamentului (ani)	Gradul de risc
Pînă la 5 ani	1
5-10	2
10-15	3
15-20	4
Peste 20 ani	5

#### IV. PONDEREA CRITERIILOR

**10.** Pentru fiecare criteriu este stabilită o pondere în raport cu toate criteriile selectate, ținînd cont de importanța lui pentru domeniul aviației civile. Astfel, aceleași criterii pot avea relevanță (și pondere) diferită, în funcție de domeniul de activitate.

**11.** Ponderea fiecărui criteriu de risc se determină în subunități, astfel încît ponderea sumată a tuturor criteriilor să constituie o unitate. Acordarea unei ponderi mai mari pentru un criteriu impune diminuarea ponderii pentru alte criterii.

Criteriul	Ponderea
1. Numărul de angajați	0,1
2. Perioada de timp în care agentul aeronautic desfășoară activitatea supusă controlului	0,2
3. Durata de la data efectuării ultimului control	0,2
4. Încălcările raportate pe parcursul controlului anterior	0,3
5. Vechimea flotei sau a echipamentului utilizat	0,2
<b>TOTAL</b>	<b>1,0</b>

**12.** La determinarea ponderii, pentru fiecare criteriu se ține cont de:

- 1) scopul, atribuțiile și domeniul de activitate a Autorității Aeronautice Civile;
- 2) influența criteriului selectat asupra prejudiciului potențial ce se dorește a fi evitat;
- 3) multidimensionalitatea izvoarelor de risc, ponderîndu-se corespunzător criteriile ce țin de diferite aspecte (subiect, obiect, raporturi anterioare).

**13.** Revizuirea periodică a ponderilor atribuite fiecărui criteriu de risc, în funcție de rezultatele controalelor anterioare și de actualizarea informației colectate, printr-un ordin emis de către directorul Autorității Aeronautice Civile, este obligatorie. În cazul în care un criteriu își pierde în timp din relevanță, se recomandă reducerea consecutivă a ponderii acestuia în raport cu restul criteriilor utilizate.

#### V. APLICAREA CRITERIILOR ÎN RAPORT CU AGENȚII AERONAUTICI SUPUȘI 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:

$$R_g = \left( \sum_{1}^5 [wR] \times 200 \right),$$

unde:

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

1, 2...5 – criteriile de risc;

$\Sigma$  – 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;

$\times$  – acțiunea de multiplicare și rezultatul ei.

15. În urma aplicării formulei stabilite la punctul 14, riscul global ia valori între 200 și 1000 de unități, agenții aeronautici supuși controlului care obțin 200 de unități fiind asociați cu cel mai mic risc.

16. În funcție de punctajul obținut în urma aplicării formulei, agenții aeronautici supuși controlului sînt listați și se stabilește numărul de inspecții pentru fiecare agent aeronautic. În vîrfurile clasamentului sînt plasați agenții aeronautici care au obținut punctajul maxim (1000 de unități) și care sînt asociați cu un risc mai înalt, urmînd a fi supuși 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 agent aeronautic. 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 din [Legea 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 agenților aeronautici supuși controlului în numărul total și 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 fiecărui agent aeronautic.

## **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 agenților aeronautici conform riscului prezentat, Autoritatea Aeronautică Civilă creează și menține o bază de date care reflectă:

1) lista tuturor agenților aeronautici pasibili a fi supuși controlului;

2) istoricul activității de control;

3) profilul fiecărui agent aeronautic, 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.