

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii Guvernului privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 204/2020 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă

| |
|---|
| 1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ |
| Proiectul hotărârii Guvernului privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 204/2020 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (<i>MIDR</i>) în comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă (<i>AAC</i>). |
| 2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ |
| 2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ |
| <p>- Prezentul proiect este elaborat în contextul implementării prevederilor Anexei III la Acordul privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, semnat la Bruxelles la 26 iunie 2012 (ratificat prin Legea nr. 292 din 21.12.2012) și are ca scop transpunerea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului Text cu relevanță pentru SEE, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025.</p> <p>- Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru perioada 2025-2029 (PNA), aprobat prin HG nr. 306/2025, acțiunea nr. 205.</p> <p>- art. 6 alin. (3) lit. a) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr.95-104, art.189).</p> |
| 2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative |
| <p>Modificările operate prin proiectul de hotărâre, urmăresc în principal asigurarea alinierii depline a cadrului normativ național la evoluțiile recente ale acquis-ului Uniunii Europene în domeniul personalului navigant din aviația civilă, precum și corectarea unor inconsecvențe terminologice identificate în aplicarea Hotărârii Guvernului nr. 204/2020.</p> <p>Evidențiem faptul că de la aprobarea, la nivel național, a Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, prin Hotărârea Guvernului nr. 204 la data de 25.03.2020, la nivelul Uniunii Europene au fost adoptate mai multe amendamente. Respectiv, din anul 2020 până în prezent, actul UE de bază, Reg. 1178/2011 a fost completat cu 10 amendamente: 5 amendamente vizează rectificări lingvistice care nu afectează versiunea textului în limba română, iar 5 amendamente vin cu completări aplicabile personalului navigant din aviația civilă, după cum urmează:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/2227 al Comisiei din 14 decembrie 2021;2. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1111 al Comisiei din 10 aprilie 2024;3. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/2076 al Comisiei din 24 iulie 2024;4. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/134 al Comisiei din 28 ianuarie 2025;5. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025. |
| 3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse |
| 3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi |

Una dintre modificările majore care constituie o prioritate vizează substituirea sintagmei de „certificat”, cu sintagma de „licență” atunci când ne referim la „licența de pilot”. În conformitate cu terminologia consacrată la nivel internațional în domeniul aviației civile, documentul care conferă dreptul de a exercita atribuțiile de pilot este „licența”, și nu „certificatul”. Menținerea noțiunii de „certificat” generează confuzii juridice și tehnice. Prin urmare, în vederea asigurării alinierii la standardele și practicile internaționale, se impune utilizarea consecventă a termenului de „licență de pilot” în cuprinsul actului normativ. În domeniul aviației civile, noțiunile de „licență” și „certificat” nu sunt echivalente, acestea având natură juridică și finalitate distinctă. Licența reprezintă actul administrativ individual emis de autoritatea competentă prin care se conferă titularului dreptul legal de a exercita atribuțiile specifice unei categorii de personal navigant.

În conformitate cu cadrul european, inclusiv cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, licența atestă faptul că titularul îndeplinește cerințele de pregătire teoretică, instruire practică, examinare și competență necesare pentru exercitarea privilegiilor asociate acesteia. Certificatul, spre deosebire de licență, are rolul de a atesta existența unei condiții sau conformități specifice, fără a conferi prin el însuși dreptul de exercitare a profesiei. Astfel, certificatul are un caracter constatator și condițional, în timp ce licența are un caracter constitutiv de drepturi.

Totodată, în contextul asigurării compatibilității cu acquis-ul Uniunii Europene și al preluării amendamentelor recente aduse Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, prin proiectul hotărârii Guvernului au fost operate modificări ce vizează:

Au fost integrate în mod expres modificările introduse prin regulamentele de punere în aplicare adoptate în perioada 2021–2025, inclusiv cele referitoare la:

- actualizarea cerințelor din Partea FCL pentru operațiunile în toate condițiile meteorologice și la pregătirea pentru calificarea de zbor instrumental și de tip pe elicoptere. Anexa nr. 1 (partea FCL) stabilește cerințele de pregătire, de testare și de verificare pentru licențele de pilot, inclusiv cerințele de obținere a privilegiilor de zbor pentru apropiere în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR) până la înălțimi de luare a deciziei mai mici de 200 ft, precum și privind pregătirea pentru calificarea de zbor instrumental și de tip pe elicoptere. Modificările reflectă cele mai recente standarde ale Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) privind operațiunile în toate condițiile meteorologice.

- stabilirea cerințelor pentru operarea aeronavelor cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală „giravioanele” și „aeronavele cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) (VCA)”. Aeronavele cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală reprezintă o nouă tehnologie emergentă. Respectiv se stabilesc proceduri clare de certificare și aprobare a operațiunilor lor, pentru a se asigura că respectă standardele de siguranță și performanță. Un cadru de reglementare specific și cuprinzător furnizează un proces clar și transparent în ceea ce privește aspectele legate de certificarea și aprobarea operațiunilor cu astfel de aeronave, oferind operatorilor certitudinea necesară și facilitând dezvoltarea și comercializarea acestor aeronave.

- actualizarea cerințelor pentru copiloții suplimentari pentru rută, actualizarea cerințelor privind licențele echipajului de zbor și certificarea medicală și îmbunătățirile pentru aviația generală. Aici ne referim la normele dedicate piloților care au împlinit vârsta de 60 de ani și care sunt implicați în operațiuni de zbor pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter cu un singur pilot (HEMS), întrucât Organizația Aviației Civile Internaționale recomandă evaluarea factorilor de risc la adresa sănătății și consilierea preventivă, cerințele medicale sunt revizuite pentru a permite evaluarea riscurilor la adresa sănătății și, în special, a factorilor de risc cardiovascular.

Au fost uniformizate și introduse terminologii noi, precum:

- introduse noțiuni noi (ex.: aeronave VTOL, Avion SEP, Elicopter SEP etc.);

| |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - corelate trimiterile la cadrul normativ național (ex.: HG nr. 91/2024, HG nr. 612/2022) ca urmare a modificărilor efectuate la cadrul normativ național conex; - ajustări de terminologii. |
| <p>3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare</p> <p>În procesul de elaborare a proiectului a fost analizată opțiunea alternativă de a menține cadrul normativ existent, fără operarea modificărilor propuse.</p> <p>Această opțiune nu a fost acceptată, întrucât ar fi generat neconcordanțe între legislația națională și cea a Uniunii Europene, și ar fi afectat angajamentele asumate de Republica Moldova în temeiul Acordului privind spațiul aerian comun și a angajamentelor asumate în calitate de țară candidat.</p> |
| <p>4. Analiza impactului de reglementare</p> |
| <p>4.1. Impactul asupra sectorului public</p> <p>Nu sunt.</p> |
| <p>4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative</p> <p>Proiectul nu presupune cheltuieli din bugetul de stat.</p> |
| <p>4.3. Impactul asupra sectorului privat</p> <p>Nu sunt. Cadrul normativ european este elaborat având la bază standardele OACI. Standardele OACI sunt obligatorii pentru toate statele membre.</p> |
| <p>4.4. Impactul social:</p> |
| <p>4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal</p> |
| <p>4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen</p> <p>4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal Proiectul nu afectează regimul de protecție a acestora.</p> <p>4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen Proiectul nu generează impact asupra principiilor de egalitate și nediscriminare.</p> |
| <p>4.5. Impactul asupra mediului</p> <p>Proiectul nu generează impact asupra mediului.</p> |
| <p>4.6. Alte impacturi și informații relevante</p> <p>Nu au fost identificate alte impacturi semnificative.</p> |
| <p>5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE</p> |
| <p>5.1. Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională</p> <p>În vederea asigurării unei armonizări eficiente, pentru a reflecta compatibilitatea dintre actul UE și actul normativ național, a fost elaborat Tabelul de concordanță, iar modificările evidențiate cu altă culoare.</p> |
| <p>5.2. Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE</p> <p>Prin modificările propuse se creează cadrul juridic intern necesar pentru aplicarea efectivă și uniformă a normelor UE.</p> |
| <p>6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ</p> <p>În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului hotărârii Guvernului a fost plasat pe pagina web oficială a MIDR – compartimentul „Transparența”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor” și pe portalul guvernamental particip.gov.md, la adresa https://particip.gov.md/ro/document/stages/proiectul-hotararii-guvernului-cu-privire-la-modificarea-regulamentului-de-stabilire-a-cerintelor-te/15693, iar proiectul de hotărâre va putea fi accesat în directoriul „Transparență decizională/Anunțuri privind consultările publice” și pe portalul guvernamental www.particip.gov.md după examinarea în cadrul Ședinței secretarilor generali.</p> <p>Proiectul va fi consultat și avizat cu personalul aeronautic civil, centrele de medicină aeronautică implicate în procesul de calificare și evaluare medicală a personalului aeronautic, organizațiile de instruire implicate în procesul de instruire/pregătire a personalului aeronautic, în conformitate cu prevederile Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, precum și cu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ministerul Apărării; |

- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Sănătății (inclusiv Agenția Națională pentru Sănătate Publică);
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale (inclusiv Inspectoratul de Stat al Muncii)
- Centrul de Armonizare a Legislației

Informația privind rezultatele procesului de avizare și consultare publică va fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul va fi supus prezentării către autoritățile publice responsabile pentru efectuarea expertizei de compatibilitate cu legislația UE și ulterior expertizei anticorupție și a expertizei juridice, conform art. 34 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Concluziile expertizelor vor fi incluse în nota de fundamentare la proiectul actului normativ. Astfel, în cadrul procesului de elaborare a proiectului sunt incluse următoarele constatări:

a) Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul va fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind prezentată expertiza Centrului de Armonizare a Legislației. Urmare recepționării expertizei de compatibilitate cu legislația UE, Tabelul de compatibilitate va fi ajustat, iar concluziile vor fi reflectate în Sinteza proiectului.

b) Constatările expertizei anticorupție

Proiectul va fi remis spre expertizare Centrului Național Anticorupție în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei anticorupție urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului anticorupție.

c) Constatările expertizei juridice

Proiectul va fi remis spre expertizare Ministerului Justiției conform art. 37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei juridice urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului de expertiză juridică.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Nu necesită operarea cărorva modificări.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Până la intrarea în vigoare a proiectului național, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile își va ajusta actele normative departamentale, după caz.

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA