

**Domnului Vasile ȘARAMET
Director General al
Autorității Aeronautice Civile
a Republicii Moldova**

Stimate Domnule Director,

Prin prezenta, analizând Directiva operațională nr. 06-10/09/2022, luând în considerare politicile în domeniul aviației civile, baza de referință a acestei directive, interesul comercial al operatorului certificat de către AAC RM, interesul pasagerilor și protecția consumatorului, venim cu solicitarea în regim de urgență, a clarificării următoarelor aspecte cu referire la emiterea Directivei menționate :

1. Sunt respectate atribuțiile și limitele competențelor AAC RM în lipsa unor politici de stat ce țin de zborurile în spațiul aerian al Federației Ruse?
2. Care sunt actele normative și procedurile de stabilire a zonelor interzise de operare?
3. *SSC/AIR-01/05-2022RUS* emis de ICAO menționată în directiva operațională nr. 06-10/09/2022 este un standard stabilit de ICAO sau o recomandare? În cazul în care acesta este doar o recomandare, care au fost criteriile de analiză a riscurilor și calificarea acestuia drept Standard obligatoriu spre executare pentru operatorii aerieni naționali?
4. Este Republica Moldova Membru al Agenției Europene pentru Siguranța Zborurilor (EASA) și în ce măsură suspendarea certificatelor și aprobărilor emise de EASA către agenții aeronautici din Federația Rusă afectează operațiunile aeriene ale operatorilor aerieni din Republica Moldova?
5. Luând în considerare că în cazul efectuării zborurilor în Federația Rusă, serviciile de care s-ar folosi un operator ar fi serviciul de trafic aerian, operațiunile la sol și asigurarea securității aeronautice, care nu au fost și nu pot fi certificate de EASA prin natura lor și fiind standardizate de ICAO, de ce această suspendare este luată ca baza de interzicere a zborurilor în Federația Rusă?
6. De ce *SSC/AIR-01/05-2022RUS* și suspendarea certificatelor și aprobărilor emise de EASA, dacă stau la baza unui act normativ precum Directiva operațională nr. 06-10/09/2022, nu au statut oficial și nu sunt publicate pe site-ul oficial al AAC RM? Care este statutul oficial al acestor publicații?

7. De ce Directiva operațională nr. 06-10/09/2022 a fost emisă în data de 10.09.2022 și nu a fost emisă la data publicării *SSC/AIR-01/05-2022RUS* în luna Iunie 2022 și suspendarea certificatelor și aprobărilor emise de EASA în luna Martie 2022, ci a fost emisă doar după anunțul făcut de CA "Air Moldova" SRL despre reluarea zborurilor către destinații din Rusia?
8. Are Republica Moldova stabilit și aplicat sau s-a alăturat la un pachet de sancțiuni față de Federația Rusă care implică limitări în domeniul efectuării operațiunilor aeriene în Federația Rusă?
9. La momentul emiterii acestei Directive a fost analizată experiența altor peste douăzeci de state membri ICAO care operează zboruri regulate spre Rusia (Turcia, Emiratele Arabe Unite, Serbia, Israel ...) și felul în care aceste state membre au implementat *SSC/AIR-01/05-2022RUS* emis de ICAO? (<https://simpleflying.com/30-foreign-airlines-are-still-flying-to-russia/>) Care au fost limitările/restricțiile de operare impuse?
10. A fost luat în calcul interesul financiar, confortul, siguranța și timpul pasagerilor care se deplasează pe direcția Republica Moldova – Federația Rusă și care realmente au 2 opțiuni de deplasare, pe cale terestră cu autocarul – 3 zile (200 Euro persoană o singură direcție), pe cale aeriană cu escale (800-1400 Euro) ?
11. Este luat în calcul aspectul economic al Republicii Moldova și faptul că resursele financiare ale pasagerilor, care oricum călătoresc pe direcția Republica Moldova – Federația Rusă și Vice-versa, sunt practic exportate către operatori sau organizații străine, cu un impact negativ atât asupra pasagerului, cât și asupra economiei statului și asupra industriei aviației civile a Republicii Moldova în special?
12. Există o politică de stat declarată sau nedeclarată de facilitare a operatorilor străini în Republica Moldova în detrimentul Operatorilor Naționali?
13. Au fost sau nu executate zboruri în Rusia, din momentul începerii acțiunilor militare în Ucraina, cu aeronave înregistrate în Republica Moldova, sau asupra cărora Republica Moldova are obligația de supraveghere a navigabilității? În cazul în care au fost executate astfel de zboruri până la emiterea Directivei nr. 06-10/09/2022 cât și după emiterea acesteia, rugăm să ne comunicați care au fost măsurile întreprinse de AAC de asigurare a siguranței zborurilor?

Până la primirea unui răspuns de la instituțiile de stat cu drept de reglementare și supraveghere în domeniul aviației civile, CA "Air Moldova" SRL are careva comentarii cu privire la Directiva operațională nr. 06-10/09/2022:

Se creează următoarele impresii/opinii:

1. Luând în considerare modul în care a fost emisă, perioada, aspectul comercial și economic, concurența în domeniul aviației civile, perioada post-pandemică, fără a avea la bază o evaluare a riscurilor și măsurilor corective care pot fi aplicate, se pare ca Directiva operațională nr. 06-

10/09/2022 are ca scop limitarea activității comerciale a operatorilor naționali în favoarea altor organizații și operatori străini;

2. Se admite folosirea autorității și puterii de stat în scopul limitării activității comerciale a operatorilor naționali;
3. S-ar folosi instrumentul de emitere a directivelor operaționale sau de siguranță fără existența unor politici și proceduri clare și transparente în limitarea zonelor de operare, fără existența unor criterii pentru aceste limitări, responsabilități și eliminarea acestor limitări;
4. S-ar pune la baza actelor normative emise, decizii și opinii care nu sunt aprobate în Republica Moldova sau la care Republica Moldova nu este parte;
5. Emiterea Directivei operaționale nr. 06-10/09/2022, în lipsa unei politici de stat clare și transparente a operațiunilor aeriene în Federația Rusă, creează impresia unei încercări de interpretare și aplicare greșită a legislației în domeniul aviației civile din Republica Moldova, fără colectarea și evaluarea de opinii și consultări publice, cât și analiza experienței altor state membre ICAO.
6. Decizii sau directive de acest gen au efecte negative asupra operatorilor din Republica Moldova și ar putea fi luate în interesul unei persoane, grup de persoane, organizații;
7. Interesul financiar, confortul, siguranța și timpul pasagerilor nu ar fi fost luate în calcul;
8. Aspectul economic al Republicii Moldova și industriei aviației civile din Republicii Moldova nu ar fi fost luat în considerare.

Suplimentar la cele menționate supra dorim să informăm că, la momentul anunțului cu privire la reluarea zborurilor spre Federația Rusă, CA Air Moldova SRL a studiat pachetele de sancțiuni impuse Rusiei de către comunitatea internațională și organizațiile de profil din Aviația Civilă.

Niciuna din aceste sancțiuni, chiar cele emise de ICAO și EASA, nu interzic operatorilor aerieni înregistrați în alte state să efectueze zboruri spre și dinspre Rusia. Toate sancțiunile sunt orientate împotriva agenților aeronautici înregistrați în Federația Rusă, sau beneficiar final al cărora este cetățean al/sau și al Federației Ruse.

Analizând experiența altor operatori înregistrați în statele membre ICAO care efectuează zboruri spre Federația Rusă la moment, CA "Air Moldova" SRL, în scopul asigurării siguranței zborurilor și asigurării condițiilor de navigabilitate ale aeronavelor operate, a decis includerea în componența echipajelor de zbor a câte unui tehnician, inclusiv și kit-ul necesar de echipamente pentru deservirea tehnică a acestora în aeroporturile în care urmează să opereze.

Tot aici ținem să menționăm și poziția EASA cu privire la deservirea de către organizațiile certificate de aceasta a aeronavelor care operează zboruri spre Federația Rusă. Interdicția de deservire se referă doar la aeronavele care efectuează, sau urmează să efectueze, zboruri domestice pe teritoriul Federației Ruse:

“Is it allowed for a maintenance organization approved by EASA under Part-145 to perform maintenance on components and provide such components to a non-EU, non-Russian operator, if this operator operates the aircraft to Russia?”

Yes, if this aircraft is not being used to fly domestically in Russia, or to otherwise circumvent the sanctions (N.B. Article 12 prohibits any measures that would result in circumventing the sanctions).”

-<https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/faqs/eu-restrictive-measures-against-russia#category-common-issues---restrictive-measures-russia>

-<https://www.easa.europa.eu/en/faq/136187>

Reieșind din cele menționate, rugăm să ne transmiteți poziția AAC la cele indicate supra.

Cu respect,

Director General

CEBAN Alexandru