

# Piața serviciilor aeriene din Moldova este blocată

Continuare



**Eugen Dvornic,**  
vicedirector general  
ASAC:

“

„AirMoldova” transportă mai mult de jumătate din fluxul de pasageri. Ce e rău în asta? Și la urma urmei Agenția pentru protecția Concurenței trebuie să se lămurească în acest subiect. Nu au de cât alte companii să depună plângere.”

”

euro plătiți de fiecare pasager după ce termenul de achitare a creditului a expirat. Or, în primele patru luni ale anului 2007, 174 570 de pasageri au fost deserviți de „Aeroportul Internațional Chișinău”, adică o sumă de peste 1,5 mln euro a ajuns în bugetul acestei întreprinderi pe seama unei taxe deja inexistente.

Vladimir Cojocari, președintele Asociației Patronatului Aeronautic spune că a sesizat această situație la Agenția Națională pentru Protecția Concurenței, dar că deocamdată nu a primit nici un rezultat.

Ion Echim, adjunctul directorului general al ANPC confirmă că există un asemenea dosar, dar că este prematur să se pronunțe. „Deocamdată avem două cazuri plasate în domeniul aviației, pe unul ne-am autosesizat noi, iar altul a fost inițiat de către un agent economic. În ambele cazuri nu există nici un rezultat”.

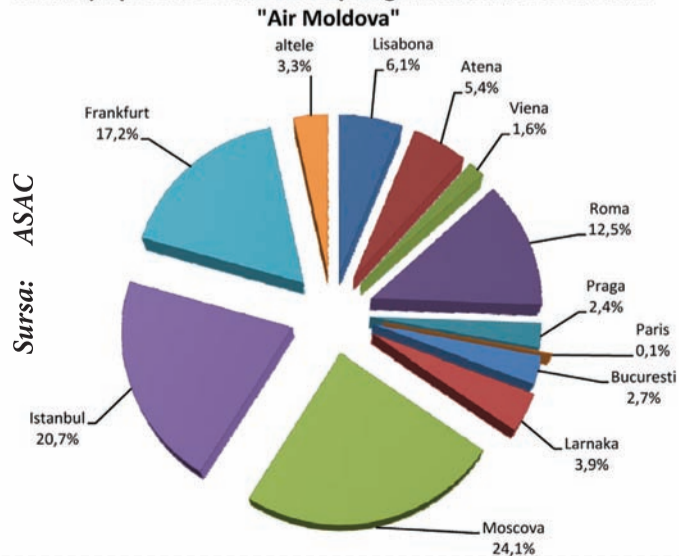
## Protecția concurenței să facă regulă!

De fapt, zic specialiștii, anume nou creată Agenție pentru Protecția Concurenței trebuie să facă ordine pe piață. Atât în cazul taxelor aeroportuare cât și în cazul situației de monopol. Vicedirectorul ASAC, Eugen Dvornic este de aceeași părere: „AirMoldova” transportă mai mult de jumătate din fluxul de pasageri. Ce e rău în asta? Și la urma urmei Agenția pentru protecția Concurenței trebuie să se lămurească în acest subiect. Nu au de cât alte companii să depună plângere”, ne-a spus el.

Alte companii, însă, nu au practica de a se adresa unor astfel de organe pentru a li se face dreptate. Agenția Națională pentru Protecția Concurenței a fost formată abia la începutul acestui an și nu este surprinzător că mecanismele sale de lucru încă nu au reușit să se înrădăcească în R.Moldova.

În România, spre exemplu, Consiliul Concurenței a fost înființat prin Legea Concurenței încă în 1996.

Distribuția pe rute a traficului de pasageri în 12 luni 2006 Î.S.C.A.



**Piloții moldoveni bat alarma. Asta deoarece opt companii aeriene au rămas recent fără licență de activitate. Autoritățile aeronautice le-au retras autorizările pe motiv că nu respectă normele de securitate a zborurilor. Proprietarii acestor companii califică decizia drept ilegală. Iar Administrația Aviației Civile de Stat spune că dacă nu lua aceste măsuri, întreaga aviație moldovenească era expusă riscului pe plan internațional.**

# Opt operatori aerieni au rămas “în aer”

Mai mult de o mie de oameni, angajați ai celor opt companii aeriene transportatoare de mărfuri, au rămas fără locuri de muncă, după ce pe 22 iunie Administrația Aviației Civile de Stat le-a retras licența de activitate. Este vorba de “Aeroportul Internațional Mărculești”, “Jet Line Internațional”, „Jet Stream”, „Tiramavia”, „Pecotox-Air”, „Valan”, “Aero-nord” și „Grixona”.

Acești operatori aerieni își desfășurau activitatea peste hotare, în zonele fierbinți din Asia, Africa, America Latină etc. fiind selectați în bază de tender prin programe finanțate de structurile internaționale.

“Companiile noastre au câștigat contracte de lungă durată la aceste tendere. Dacă asemenea organizații precum Organizația Națiunilor Unite, Departamentul de Stat al SUA, ne permit să efectuăm zboruri înseamnă că suntem verificați și corespundem din toate punctele de vedere normelor internaționale de securitate a zborurilor”, spune Vladimir Cojocari, președintele Asociației Patronatului în Aeronautică.

ASAC susține, însă, că a retras licențele la cererea Comisiei Europene, care a interzis acestor avioane să survoleze spațiul european pe motiv că nu respectau standardele internaționale de securitate a zborurilor.

Surse din cadrul Comisiei Europene din Moldova au confirmat că cele opt companii aeriene nu respectau standardele impuse de Uniunea Europeană. Or, deși avioanele efectuau zboruri în zone terțe, ocazional aterizau și pe aeroporturile europene. În asemenea condiții o comisie specială din partea UE este delegată să efectueze controlul tehnic al acestor nave și să expedieze un raport autorităților competente.

“S-a depistat că aceste avioane încălcă normele de securitate a zborurilor. Dacă autoritatea aeronautică națională nu lua măsuri exista riscul ca operatorii aerieni moldoveni să nimerească pe lista neagră a companiilor care nu pot efectua zboruri în Uniunea Europeană”, ne-au comunicat surse din cadrul Comisiei Europene.

„Noi am vrut să evităm o asemenea situație”, ne-a spus, la rândul său, Eugen Dvornic, vicedirector ASAC.

«Fiindcă, dacă autoritatea aeronautică națională admite o așa stare de lucruri, înseamnă că nu este eficientă în certificarea aeronavelor. În felul acesta erau puse la îndoială și certificatele de zbor ale transportatorilor de pasageri a căror acces pe piața UE putea fi blocat. Comisia Europeană nu se uită ce fel de companii sunt, de mărfuri, sau de pasageri, știe doar că sunt din Moldova și nu sunt sigure, iar autoritatea în domeniu nu este capabilă să asigure nivelul necesar al siguranței și încearcă să se protejeze”, ne-a mai spus Eugen Dvornic.

Pe de altă parte, voci neoficiale spun că deși aceste argumente sunt logice, ASAC repară, de fapt, o greșeală comisă în trecut.

“Aceste licențe nu trebuiau emise în general. Dar problema e că în Moldova este foarte ușor să primești licențe la prețuri mici în condiții neclare”, ne-a spus sursa care a dorit să-și păstreze anonimatul.

Totodată, reprezentanții companiilor vizate consideră că prin acțiunile întreprinse, ASAC încearcă să sustragă atenția opiniei publice de la problemele existente în aviația civilă, care se confruntă cu o criză de sistem, situație agravată și de schimbarea frecventă a administrației ASAC.

“Astăzi sistemul aviației civile se află în criză, dar ieșirea din impas nu este imposibilă. Este necesară efectuarea unei analize în domeniu de către specialiști de profil pentru a introduce modificări în administrarea sistemului. Este necesar ca ramura să fie condusă de specialiști în aviație și nu juriști sau persoane fără experiență care cunosc bine doar limba engleză. Or, la etapa actuală anume așa este organizat lucrul acestei organizații de importanță strategică pentru ramură”, conchide Vladimir Cojocari, președintele APAM.

Este de menționat că Patronatul s-a plâns premierului Vasile Tarlev pe situația creată, însă, deocamdată, oficialul nu a reacționat.

Totodată, a fost expediată o scrisoare pe numele ASAC. În cazul în care nu va exista un răspuns pozitiv din partea acestei instituții Asociația Patronatului spune că va acționa decizia ASAC în judecată.

Nr.	Denumirea tarifelor aplicate de “AIC”	Unitatea de măsură	Mărimea tarifului
1.	Tariful de aterizare pe aeroportul Chișinău	Euro/tona MTOW	7,0
2.	Tariful servicii pentru pasageri	Euro/pasager	6,2
3.	Tariful pentru asigurarea securității aeronautice:		
	□ aeronave pasageri	Euro/pasager la plecare	2,5
	□ aeronave cargo, poștă	Euro/tona cargo sau poștă	5,0
	□ aeronave care nu au încărcătură comercială	Euro/tona MTOW	0,3
4.	Taxa pentru staționarea aeronavei	Euro/tona /24 ore	1,71
5.	Taxa pentru modernizarea aeroportului	Euro/pasager la plecare	9,0