



MINISTERUL JUSTIȚIEI AL REPUBLICII MOLDOVA

03/462 din 13.01.17
La nr. 31-14-01-1234 din 15.12.2016

Guvernul Republicii Moldova

Bocean

Cu referire la adresa dvs. nr. 31-14-01-1234 din 15.12.2016 privind coordonarea acțiunilor și eliminarea neconcordanțelor în legătură cu promovarea proiectului Codului aerian, ministerul justiției a convocat la data de 19.12.2016 o ședință cu autoritățile implicate în cadrul căreia au fost eliminate divergențele existente în privința proiectului Codului aerian.

Procesul-verbal al ședinței din data de 19.12.2016 și proiectul definitivat al Codului aerian se anexează.

Anexe:

procesul-verbal din data de 19.12.2016 - 1 filă;

proiectul Codului aerian - 42 file.

MINISTRU

Vladimir CEBOTARI

Proces – Verbal

al ședinței de lucru cu privire la pentru examinarea sesizărilor Autorității Aeronautice Civile referitor la proiectul Hotărîrii Guvernului pentru aprobarea proiectului Codului aerian al Republicii Moldova, aprobat în cadrul ședinței Guvernului din 26 octombrie 2016

data 19 decembrie 2016

mun. Chișinău, Ministerul Justiției

Prezenți:

Vladimir CEBOTARI – Ministru al Justiției
Sergei BUCATARU – Viceministru al MTID
Oleg TOFILAT – Secretar de Stat, MTID
Radu BEZNIUC – Director al AAC
Victor NEAGA – Șef DTA, MTID
Sergiu MÂRZAC – Șef, Direcția reglementări, AAC
Valentina MAMALIGA – Specialist principal, Direcția reglementări, AAC
Vladislav CÎRLAN – Șef adjunct, Direcția generală legislație, MJ

ORDINEA DE ZI:

1. Discuții cu privire la coordonarea acțiunilor și respectarea exactă a procedurilor legale de promovare a proiectului Codului aerian al Republicii Moldova.

S-A DISCUTAT:

Ședința a fost deschisă de dl ministru Vladimir CEBOTARI, care a menționat că pentru a depăși divergențele privind inadvertențele dintre textul prezentat de Ministerul Transportului și Infrastructurii Drumurilor și versiunea invocată de AAC că reprezintă textul aprobat de Guvern, este oportună analizarea în comun a tuturor textelor asupra cărora există divergențe.

Totodată, Ministrul Justiției a atras atenția că la momentul contrasemnării proiectului a specificat autorilor că nu este exact versiunea care a fost examinată anterior și a rugat să fie exclus ceea ce nu corespunde versiunii inițiale. Această circumstanță a fost datorată solicitării de a examina urgent proiectul și evitarea reținerii promovării acestuia.

Reprezentanții AAC au menționat că problema consta în faptul că (i) proiectul prezentat în ședința de Guvern este diferit de cel avizat de instituțiile implicate, inclusiv CNA și că (ii) persoanele responsabile de la MTID au introdus modificări în proiectul Codului aerian după ce acesta a fost aprobat în ședința de Guvern din 26 octombrie 2016, prin excluderea competenței AAC de a emite acte tehnice pe domenii specifice. Reprezentanții MTID au menționat că toate amendamentele la proiect s-au efectuat de o manieră vizibilă și transparentă, exclusiv în baza avizelor și au fost de acord să fie examinate separat divergențele.

Ministru Justiției în privința definiției „directivă de siguranță” a specificat că a fost inclus un text suplimentar, concretizînd că în esență este vorba despre conformarea la o normă de siguranță existentă.

1. ✓ + Părțile au fost de acord ca AAC să propună completarea definiției după cum urmează:
"directiva de siguranță aeronautică- act normativ emis de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile către agenții aeronautici, în scopul prevenirii și/sau înlăturării neîntârziată a unui risc inacceptabil, iminent și direct pentru siguranța zborurilor, sau în scopul transpunerii a normelor de siguranță aplicabile".

Definiția de directivă operațională este agreată în versiunea existentă.

În privința celor 2 definiții privind specificațiile de certificare, s-a ales versiunea care definește specificațiile drept standarde.

2. ✓ — La art. 10, „Reglementări speciale”, s-a propus de ministrul justiției fie să se formuleze diferit art. 10, fie să se completeze art. 7 cu competența concretă a AAC de a adopta documentele tehnice. S-a decis să fie exclus art. 10 și să fie stabilită expres pentru fiecare capitol competența AAC de a aproba documentele tehnice respective.

3. ✓ La art. 8, alin. (3), reprezentanții AAC au menționat că cerințele față de director – studiile universitare sau postuniversitare în domeniul economic, juridic și tehnic, nu acoperă toate situațiile. Sunt persoane și fără studii superioare care au experiență avansată (extinsă) în domeniul aviației civile. S-a acceptat revizuirea acestei condiții cu includerea opțiunii propuse de dl Tofilat privind deținerea licenței de personal aeronautic.

4. ✓ La subiectul „Numirea directorilor adjuncți”, reprezentanții AAC au opinat că este necesar de a numi directorii adjuncți prin ordinul MTID la propunerea directorului, așa cum era în versiunile anterioare. Reprezentanții MTID au susținut prevederile din versiunea Codului Aerian aprobată la ședința Guvernului din 26/10/2016, și anume numirea vicedirectorilor AAC prin ordinul MTID în urma desfășurării unui concurs public, prevedere incorporată în urma avizului Cancelariei de Stat (procesul verbal din 05/10/2016); iar orice alte opțiuni pot fi discutate pe platforma parlamentară. La insistența reprezentanților AAC, ministrul justiției a propus de a opta pentru regula generală prevăzută în art. 15 al Legii nr. 98/2012 privind **administrația publică centrală de specialitate** – directorul adjunct se propune de director ministrului, care aprobă. S-a decis: numirea directorilor adjuncți de către ministrul de ramură, la propunerea directorului AAC, selectat în conformitate cu regulamentul de organizare și funcționare al AAC.

5. ✓ La subiectul cunoașterea limbilor, ministrul justiției a propus și toți au acceptat suplimentarea cu cunoașterea limbii ruse drept criteriu de selectare

6. ✓ În privința păstrării antecedentelor penale nestinse și inaplicabilitatea efectului absolvirii de răspundere penală printr-un act de amnistie sau de grațiere, ministrul justiției a propus excluderea acestora din alin. (4) art. 8 al proiectului, deoarece există riscul declarării acestora neconstituționale.

La subiectul finanțarea AAC, s-a acceptat propunerea ministrului justiției de a păstra formula actuală din proiect: politica de buget a AAC să fie propusă Guvernului prin intermediul ministerului de ramură.

Semnătura:

1. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor  Serghei BUCATARU
2. Autoritatea Aeronautică Civilă  Radu BEZNIUC
3. Ministerul Justiției  Vladimir CEBOTARI



MINISTERUL JUSTIȚIEI
AL REPUBLICII MOLDOVA

str. 31 August 1989, nr. 82
MD- 2012, mun. Chișinău,
tel.: 0 22 23 47 95, fax: 0 22 23 47 97
www.justice.gov.md

05.09.16 nr. 03/10/19
La nr. din

✓Cancelaria de Stat
copie: Ministerul Transporturilor și
Infrastructurii Drumurilor

Urmare a examinării proiectului de lege privind Codul aerian al Republicii Moldova, prezentat spre contrasemnare, comunicăm următoarele.

La art. 1 alin. (1) lit. i) se va completa după cuvîntul „pregătirii” cu cuvîntul „certificării” pentru aducerea în concordanță cu art. 23 din proiectul codului care prevede că, pregătirea specială a personalului aeronautic este confirmată printr-un certificat eliberat de autoritatea publică de reglementare în domeniul aviației civile.

Art. 2 alin. (3) lit. b) urmează a fi revizuit prin prisma faptului că Republica Moldova este membru și a altor organizații, despre recunoașterea, fără condiții suplimentare a certificatelor, licențelor, aprobărilor căroră sau a altor documente emise pentru produse, personal sau organizații nu se face referire în norma menționată. Respectiv, prevederea de la art. 2 alin. (3) lit. b) urmează a fi redată printr-o formulă generală, fără a se face referire la careva organizații.

La art. 5 referitor la indicarea faptului că Autoritatea publică de reglementare în domeniul aviației civile este Autoritatea Aeronautică Civilă, menționăm că, în conformitate cu art. 7 din proiectul codului, misiunea autorității de reglementare în domeniul aviației civile este implementarea politicilor în domeniul aviației civile și supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a cadrului normativ în acest domeniu, iar printre funcții se regăsește realizarea politicii de stat în domeniul aviației civile. Respectiv, observăm o neconcordanță între statutul Autorității Aeronautice Civile și misiunea și funcțiile sale, deoarece din acestea reiese că Autoritatea Aeronautică Civilă nu este autoritate de reglementare în domeniul aviației civile, ci autoritate de implementare și realizare a politicilor în domeniul dat. În acest sens, urmează a fi revizuită denumirea de autoritate publică de reglementare în domeniul aviației civile.

În același context, odată ce Autoritatea Aeronautică Civilă implementează politicile din domeniul aviației civile, atunci urmează a fi exclusă competența acesteia de a aproba reglementări aeronautice civile, această competență revenindu-i Guvernului. În acest sens, urmează a se revedea art. 7 subalin. 1) lit. b), art. 10, art. 21 alin. (5), art. 35, art. 40 din proiectul codului.

La art. 6 alin. (3) lit. c) din proiectul codului menționăm, că competența de a adopta acte subordonate trebuie formulată specific, deoarece nu se admite să se folosească fraze care nu ar permite să se determine exact obiectul respectivelor acte.

La art. 8 alin. (3) referitor la cerința ca directorul general și directorii adjuncți trebuie să aibă experiență în muncă în domeniul aviației civile de cel puțin 7 ani, aceasta nu este argumentată în contextul în care în conformitate cu prevederile în vigoare (art. 6 alin. (2) din Legea aviației civile nr. 1237 din 9 iulie 1997) este impusă cerința ca directorul Autorității Aeronautice Civile să aibă experiență de muncă în domeniul aviației civile de cel puțin 3 ani. Astfel, urmează a fi revăzut termenul de 7 ani. De asemenea, după cuvintele „Directorul/Directorii” se vor exclude cuvintele „general/generali” în corespundere cu art. 15 din Legea nr. 98 din 4 mai 2012 privind administrația publică centrală de specialitate.

Art. 8 alin. (6) urmează a fi revizuit în partea ce ține de competența autorității publice de reglementare în domeniul aviației civile de a propune Guvernului spre aprobare bugetul anual, în contextul în care, în conformitate cu alin. (1) al aceluiași articol, autoritatea publică de reglementare în domeniul aviației civile este subordonată administrației publice centrale de specialitate. Respectiv, bugetul urmează a fi propus autorității publice centrale de specialitate în domeniul aviației civile.

La art. 14 alin. (2) lit. c) și d) urmează a se indica exact nivelul neconformității, odată ce la art. 13 din proiectul codului au fost enumerate neconformitățile la diferite nivele de siguranță. Obiecția este valabilă și pentru art. 15 și 17 din proiectul codului.

La art. 14 alin. (3) referitor la suspendarea sau revocarea de către autoritatea publică de reglementarea în domeniul aviației civile a autorizației de activitate în cazul neexecutării prescripției inspectoriale aeronautice, considerăm că, suspendarea autorizației de activitate trebuie să survină în cazul constatării unui pericol iminent sau unei neconformități de nivelul 1. În cazul neîndeplinirii prescripției inspectoriale în privința unei neconformități de nivelul 2, aceasta se transformă în neconformitate de nivelul 1.

Referitor la art. 20 alin. (10) din proiectul codului, prevederea precum că în cazul înmatriculării în Registrul aerian a unui nou tip de aeronavă, costurile legate de instruirea personalului autorității publice de reglementare în domeniul aviației civile vor fi suportate de solicitant, considerăm că, urmează a fi reglementată și situația când ulterior vor exista și alte solicitări de înmatriculare a aceluiași tip de aeronavă, în sensul suportării cheltuielilor de instruire a personalului proporțional.

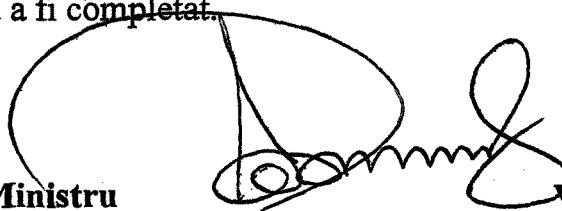
La art. 31 alin. (4) urmează a se indica care sunt condițiile privind eliberarea autorizației pentru operațiunile de transport aerian comercial internațional, deoarece art. 4 alin. (6) se referă doar la cerințele și procedura de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național.

La art. 41 cuvintele „de furnizori certificați și desemnați” urmează a fi substituite cu cuvintele „de către un furnizor certificat și desemnat”. De asemenea, urmează a fi garantat prin lege accesul la aceste servicii, iar refuzul acordării acestora să fie posibil doar în condițiile prevăzute de cod.

La Anexa nr. 4 Capitolul III considerăm că, condițiile de certificare a organizațiilor de instruire a piloților urmează a fi stabilite de Guvern. Obiecția este valabilă și pentru Anexa nr. 4 Capitolul IV pct.3 (în privința centrelor de medicină aeronautică) și Anexa nr. 5 pct. 27 (în privința organizațiilor de instruire care oferă cursuri de instruire a personalului care furnizează servicii ATC) din proiectul codului.

Suplimentar, menționăm că în cod lipsesc reglementări privind condițiile de acces la piața serviciilor aeriene, la piața serviciilor de deservire la sol, condițiile de certificare a agenților care prestează servicii de deservire la sol, cât și nu sunt reglementate condițiile de acces la infrastructura aeroportuară. În acest context, codul urmează a fi completat.

Ministru



Vladimir CEBOTARI



MINISTERUL JUSTIȚIEI
AL REPUBLICII MOLDOVA

str. 31 August 1989, nr. 82
MD- 2012, mun. Chișinău,
tel.: 0 22 23 47 95, fax: 0 22 23 47 97
www.justice.gov.md

22.07.16 nr. 03/3055
La nr. 09-5/223 din 28.06.2016

**Ministerul Transporturilor și
Infrastructurii Drumurilor**

Cu referire la proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege privind Codul aerian al Republicii Moldova, comunicăm următoarele.

Referitor la art. 1 din proiectul de lege, comunicăm că textul proiectului codului urmează a se regăsi în textul proiectului de lege și nu în anexă. Cît privește art. 2 al proiectului de lege, acesta este conceptual greșit, deoarece atribuțiile Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor în privința implementării codului sunt prevăzute nemijlocit în textul acestuia.

Referitor la cuprins menționăm, că acesta urmează a fi exclus, deoarece potrivit art. 24 alin. (2) din Legea nr. 780 din 27 decembrie 2001 privind actele legislative acesta nu este un element de structură al actului normativ.

Partea introductivă a proiectului urmează a fi adusă în concordanță cu Declarația de compatibilitate a Centrului de armonizare a legislației nr. 88/11 din 03 iunie 2016 prin excluderea cuvîntului „parțial”.

La art. 2 din proiectul codului considerăm oportun ca obiectivele să se regăsească într-un singur alineat, nefiind necesară clasificarea acestora în principale și suplimentare.

La art. 4 alin. (2) lit. b) din proiectul codului, pentru uniformizarea expresiilor juridice, cuvintele „reglementări specifice” urmează a fi substituit cu cuvintele „norme speciale”. Obiecția este valabilă pentru tot textul proiectului codului. La alin. (6) al aceluiași articol, cuvintele „în modul stabilit” urmează a fi substituite cu cuvîntul „aprobat”. La alin. (9) art. 4 din proiectul codului, la indicarea datei de adoptare luna urmează a fi notată cu litere, iar textul alineatului urmează a fi completat cu indicarea sursei de publicare după următoarea schemă: (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, anul publicării, numărul Monitorului, numărul articolului). Alin. (12) art. 4 din proiectul codului pentru claritate urmează a fi completat cu autoritatea abilitată cu competență de a autoriza orice activitate care are drept efect ajungerea în spațiul aerian a diverselor corpuri materiale care pot constitui pericol pentru siguranța zborurilor aeronavelor. De asemenea,

autorizarea acestor activități urmează a fi inclusă în Legea nr. 160 din 22 iulie 2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

La art. 5 din proiect se va revedea lista definițiilor, prin excluderea definițiilor care nu definesc un conținut specific al noțiunilor, acestea avînd sensul comun evident pentru orice persoană, cum ar fi spre exemplu termenii „bagaje”, „control”, „expertiză” ș.a. Prin urmare definirea acestor noțiuni este inutilă, or folosirea termenilor vizați nu suscită dubii de interpretare.

De ținut cont că, actul normativ nu este un dicționar, fapt pentru care nu este justificată definirea noțiunilor decît în cazul în care la momentul adoptării actului se știe cu certitudine că, un termen este pasibil de mai multe interpretări și se optează pentru o anumită interpretare. Trebuie de avut în vedere că, lista lungă de definiții în actele internaționale se datorează faptului că, în diferite țări noțiunile au sens diferit.

De asemenea, la art. 5 la definiția „ATM/ANS” cuvintele „subordonate (normele de aplicare)” urmează a fi excluse. De asemenea, menționăm că „Autoritatea publică de reglementare în domeniul aviației civile”, „Autoritatea publică centrală de specialitate” și „Convenția de la Chicago” nu sunt definiții și urmează a fi excluse. Explicația acestora se va regăsi la prima utilizare în textul proiectului codului. Textul definiției „trafic aerian general” anterior utilizării abrevierii OACI urmează a fi completat cu cuvintele „Organizației Aviației Civile internaționale” în virtutea faptului că, exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea lor în text, la prima folosire. În acest sens, urmează a fi revăzut textul art. 7 alin. (2) lit. b) din proiectul codului.

Alin. (2) art. 5 din proiectul codului este conceptual inacceptabil și urmează a fi exclus, deoarece sensul noțiunilor din cod se determină prin interpretare și nu se poate ca acest drept exclusiv să aparțină doar acelor care adoptă acte normative subordonate acestuia.

La art. 6 alin. (3) lit. c) din proiectul codului menționăm, că competența de a adopta acte subordonate trebuie formulată specific, deoarece nu se admite să se irosească fraze care nu ar permite să se determine exact obiectul respectivelor acte. De asemenea, cuvintele „acte legislative și normative” urmează a fi substituite cu cuvintele „acte normative”, deoarece actul normativ include și actul legislativ, iar cuvintele „acte normative de punere în aplicare” urmează a fi substituite cu cuvintele „acte normative”. În același context la lit. g) cuvîntul „legislative” urmează a fi substituit cu cuvîntul „normative”.

Art. 7 alin. (3) subalin. 1) lit. b) urmează a fi revizuit, deoarece este prea larg formulată competența de a adopta acte normative departamentale.

Referitor la alin. (1) art. 8, potrivit căruia Autoritatea publică de reglementare în domeniul aviației civile este creată în temeiul prezentului cod, menționăm, că în conformitate cu art. 5 alin. (2) din Legea aviației civile nr. 1237

din 09 iulie 1997 Autoritatea aeronautică civilă este creată în temeiul legii menționate. În acest sens alin. (1) art. 8 urmează a fi exclus.

Alin. (11) art. 8 din proiectul codului urmează a fi exclus, deoarece toate taxele, impozitele și scutirile de la acestea sunt stabilite în Codul fiscal și nu țin de domeniul prezentului cod.

La art. 9 alin. (4) din proiectul codului cuvintele „normelor sale de aplicare” urmează a fi substituite cu cuvintele „altor acte normative”.

Art. 10 din proiectul codului urmează a fi exclus, deoarece competența Guvernului este prevăzută în Constituție. Referitor la competența autorității publice de reglementare în domeniul aviației civile aceasta este prea larg formulată și dublează prevederile art. 7 din proiectul codului. Obiecția este valabilă și pentru art. 21 alin. (5) din proiectul codului.

Art. 12 alin. (4) subalin. 1) lit. c) pentru claritate urmează a fi completat la final cu cuvintele „în conformitate cu art. 13 din prezentul cod”.

La art. 13 alin. (1) subalin. 1) cuvintele „normele sale de aplicare” se vor substitui cu cuvintele „alte acte normative”. Din textul art. 13 alin. (2) cuvântul „subordonate” urmează a fi exclus. La art. 13 alin. (6) subalin. 1) cuvintele „pe care” urmează a fi excluse.

Textul art. 15 alin. (1) urmează a fi reformulat prin indicarea că efectele suspendării activității în domeniul aviației civile sunt suspendarea (sistarea) genurilor de activitate, a lucrărilor concrete și a altor acțiuni necesare activității aeronautice civile. La alin. (2) lit. e) trebuie de menționat că suspendarea benevolă nu este permisă pe perioada derulării investigațiilor, controalelor, inspecțiilor și dacă în rezultatul lor au fost identificate situațiile de la lit. a)-d) de la același alineat. La alin. (3) art. 15 din proiectul codului, urmează a fi indicată excepția în privința suspendării benevole. De asemenea, prima propoziție a alin. (5) al aceluiași articol urmează a fi completată în final cu textul „sau în cazul expirării termenului suspendării în cazul prevăzut la alin. (2) lit. e) din prezentul articol”.

La art. 15 și 16 din proiectul codului nu este clar la suspendarea și revocarea căror certificate se face referire. Dacă se face referire la certificatele/autorizațiile eliberate inspectorilor aeronautici, atunci temeiul de revocare de la art. 16 alin. (1) lit. b) din proiectul codului se va aduce în concordanță cu prevederile art. 5 din proiectul codului care prevede că, inspector aeronautic este persoana fizică care are o calificare corespunzătoare, confirmată prin documentele respective, împuternicită de autoritatea publică de reglementare în domeniul aviației civile să efectueze inspecții aeronautice.

La art. 16 alin. (1) lit. b) cuvintele „nu mai activează ca persoană juridică” urmează a fi substituite cu cuvintele „a fost radiat din registrul persoanelor juridice”. La lit. c) al aceluiași alineat cuvântul „consecutiv” urmează a fi exclus, deoarece este inutil și permite interpretări echivoce. Alin. (2) art. 16 din proiectul

codului, după cuvîntul „retragere” se va completa cu cuvintele „sau revocare”. Referitor la alin. (3) art. 16 din proiectul codului, menționăm că prevederile acestuia sunt greșite din punct de vedere conceptual, deoarece aplică regulile suspendării certificatelor/autorizațiilor, iar revocarea în raport cu suspendarea este o decizie care presupune neînlăturarea în termen a încălcărilor. Astfel, revocarea se va transforma într-o altă suspendare.

~~Art. 17~~ alin. (1) urmează a fi revizuit, deoarece nu există conform legislației în vigoare așa tip de act „reglementări aeronautice civile”, ci există acte normative care conțin reglementări în domeniul aviației civile. În acest sens urmează a fi revăzut întreg textul proiectului.

Referitor la art. 19 din proiectul codului, textul acestuia urmează a fi revizuit și adus în concordanță cu legislația națională, deoarece prin derogare se acordă ceva, ci nu se acordă derogări și exceptării. De asemenea, menționăm că orice derogare trebuie expres indicată, deoarece la general dreptul de a deroga oricum există dacă autoritatea competentă decide astfel.

Referitor la art. 20 alin. (10) din proiectul codului, prevederea precum că în cazul înmatriculării în Registrul aerian a unui nou tip de aeronavă, costurile legate de instruirea personalului autorității publice de reglementare în domeniul aviației civile vor fi suportate de solicitant, considerăm că instruirea continuă a personalului propriu, ține de obligația autorității.

La art. 20 alin. (12) din proiectul codului se va revedea numerotarea anexelor, deoarece în conformitate cu normele de tehnică legislativă dacă un act normativ are câteva anexe, acestea se numerotează cu cifre arabe în ordinea în care au fost enunțate în textul actului.

La lit. d) alin. (2) art. 21, referitor la mențiunea precum că, capacitățile și mijloacele sunt recunoscute prin emiterea unei aprobări organizației, nu este clar prin ce act este emisă „aprobarea” și de către cine. Obiecția este valabilă și pentru lit. g) același alineat.

Art. 22 alin. (7) lit. g) din proiectul codului, se va completa după cuvintele „care aterizează din” cu cuvîntul „dispoziția”. Textul de la art. 22 alin. (8) se va completa cu denumirea completă a metodologiei (Metodologia privind baza de calcul și aprobarea taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană).

La art. 26 alin. (3) din proiectul codului cuvintele „a acestora” pentru claritate se vor substitui cu cuvintele „a personalului nenavigant”.

Alin. (5) art. 28 din proiectul codului, nu este necesar și urmează a fi exclus, deoarece prevederea dată reiese din Constituția Republicii Moldova, care în art. 8 statuează, că Republica Moldova se obligă să respecte tratatele la care este parte, să-și bazeze relațiile cu alte state pe principiile și normele unanim recunoscute ale dreptului internațional. Mai mult, prevederea exclude aplicarea legislației naționale relevante.

La art. 45 cuvîntul „specifică” urmează a fi substituit cu cuvîntul „specială”.

Prevederile art. 49 nu sunt necesare și urmează a fi excluse, deoarece reies din art. 4 alin. (2) din Constituție, care prevede că dacă există neconcordanțe între pactele și tratatele privitoare la drepturile fundamentale ale omului la care Republica Moldova este parte și legile ei interne, prioritate au reglementările internaționale.

Referitor la prevederile de la art. 50 din proiectul codului, menționăm că în conformitate cu prevederile Legii nr. 173-XIII din 6 iulie 1994 privind modul de publicare și intrare în vigoare a actelor oficiale, actele oficiale nominalizate la alin.(1) art. 1 al acestei legi, printre care sînt menționate și legile, promulgate de Președintele Republicii Moldova, intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial sau la data indicată în text. Astfel, art. 50 din proiectul codului este inutil și urmează a fi exclus.

Prevederile art. 51 din proiectul codului urmează a fi excluse, nefiind necesare, deoarece se referă la abrogarea tacită a unor prevederi care sunt incompatibile cu noile prevederi.

Titlul art. 52 urmează a fi redenumit în „Dispoziții finale și tranzitorii”.

La Anexa nr. 1 pct. 2.c.1 referitor la faptul că nici o situație de nesiguranță nu trebuie să rezulte din expunerea la fenomene, se va ține cont că nu numai expunerea la fenomene de orice tip (natural, tehnologice etc) dar și expunerea la orice alte evenimente, situații, intervenții, condiții, etc.

La Anexa nr. 4 pct. 1.b.1. lit. (i) cuvîntul „aeronautică” urmează a fi substituit cu cuvintele „în domeniul aviației civile”.

În conformitate cu art. 31 din Legea nr. 780 din 27 decembrie 2001, anexa la actul legislativ cuprinde schițe, planuri, exprimări statistice sau alte exprimări cifrice, organigrame, desene, tabele și alte prevederi de detaliu. În acest sens, considerăm oportun ca textul anexelor să se regăsească în conținutul proiectului codului.

Proiectul conține carențe de tehnică legislativă. Astfel, la numerotarea elementelor structurale se va exclude cratima ca subdiviziune a articolului (a se vedea art. 5, 35, Anexa nr. 2). Referitor la textul Anexei nr. 2, comunicăm faptul că, asteriscul urmează a fi exclus, întrucît nu este prevăzut în calitate de element structural ale actelor normative.

De asemenea, cuvîntul „etc.” urmează a fi exclus, deoarece semnificația acestuia este periculoasă sub aspect de interpretare extensivă (a se vedea art. 39, Anexa nr. 1). Suplimentar urmează a fi revizuită numerotarea elementelor structurale ale proiectului codului prin prisma art. 32-33 din Legea nr. 780 din 27 decembrie 2001.

În conformitate cu prevederile art. 33 din Legea nr. 780 din 27 decembrie 2001, referitor la sistematizarea conținutului unui act, capitolul este format din mai multe secțiuni, care la rîndul lor sunt compuse din mai multe articole, respectiv un

capitol nu poate fi compus dintr-un singur articol. În acest sens, se vor revedea capitolele XI- XV din proiectul codului.

Ca remarcă generală, menționăm că, în conformitate cu art. 53 din Legea nr. 780 din 27 decembrie 2001 privind actele legislative, codul este actul legislativ care cuprinde într-un sistem unitar cele mai importante norme dintr-o anumită ramură a dreptului. Structura codului reflectă sistemul ramurii de drept respective. Astfel, în vederea sistematizării și concentrării legislației, reglementările dintr-un anumit domeniu sau dintr-o anumită ramură de drept, subordonate unor principii comune, pot fi reunite într-o structură unitară, sub forma de coduri. În acest sens, urmează a fi comasate toate legile din domeniu în acest cod (spre exemplu Legea nr. 143 din 21 iunie 2012 privind controlul spațiului aerian).

Viceministru



Nicolae EȘANU