



05 aprilie 2017

VB nr. 1

Domnului Ștefan CREANGĂ,
Președinte al Comisiei economie, buget și finanțe

Amendamente
la proiectul Codului aerian al Republicii Moldova
(nr. 36 din 21.02.2017)

În conformitate cu prevederile art. 59 din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin Legea nr. 797-XIII din 02.04.1996, propun următoarele amendamente:

1. La art.8 alin. (4):

- lit. e), sintagma "limba rusă" se exclude.
- după lit. e) se completează cu o nouă litera f) în următoarea redacție „nu are antecedente penale”.

2. Art. 8 alin. (5) se exclude.

Cu respect,

Valerian BEJAN
Deputat



17 mai 2017

M.F. nr. 24.

COMISIA ECONOMIE, BUGET ȘI FINANȚE

AMENDAMENT

la proiectul de lege cu privire la Codul aerian al Republicii Moldova, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.1465 din 30 decembrie 2016, nr. 36 din 21.02.2017

1. La Cap.I, art. 5 se introduce două noțiuni noi conform ordinii alfabetice:
 1. *Servicii aeroportuare și de navigație aeriană* – servicii puse la dispoziția operatorului aerian legate de aterizarea, decolarea, iluminarea, gararea, securizarea aeronavelor, precum și servicii aferente deservirii pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei;
 2. *Tarife pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană* – prelevare obținută în beneficiul entității de administrare a aeroportului și plătită de către utilizatorii aeroportului pentru utilizarea facilităților și a serviciilor legate de aterizarea, decolarea, iluminarea, gararea, securizarea aeronavelor, precum și servicii aferente deservirii pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei;

Motivare:

Introducerea la Cap. I, art.5 a noțiunilor: servicii aeroportuare și de navigație aeriană și tarife pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, a fost necesară deoarece pe tot parcursul proiectului aceste sintagme sunt folosite dar nu sunt definite conform cerințelor.

2. La Cap. II, art.6, alin. (3) lit.g) sintagma „taxelor” se substituie cu sintagma „tarifelor”;
3. La Cap. II, art.8, alin. (7) lit.d) se exclude;
4. La Cap.VIII, art.36, alin. (1) se modifică după cum urmează:

„Tarifele pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană sunt aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile în baza metodologiei aprobate de Guvern. Operatorii aeronavelor au obligația de a achita operatorului aerodromului (aeroportului) plățile pentru utilizarea

aerodromului (aeroportului). Operatorul aerodromului (aeroportului) sau reprezentantul său are dreptul de a reține decolarea oricărei aeronave pînă în momentul cînd operatorul aeronavei achită sau prezintă o garanție adecvată de plată, acceptabilă pentru operatorul aerodromului (aeroportului), a tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană. ”

În temeiul art. 65 alin. (2) din Regulamentul Parlamentului aprobat prin Legea nr. 797-XIII din 02 aprilie 1996 se propune prezentul Amendament, care are drept scop îmbunătățirea proiectului de lege vizat.

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, overlapping loops and strokes, positioned to the left of the printed name.

Iurie ȚAP,
Deputat în Parlament



06 iunie

2017

O.L. nr. 045

Domnului Ștefan CREANGĂ,
Președintele al Comisiei economie, buget și finanțe

Amendament
la proiectul Codului aerian al Republicii Moldova
(nr. 36 din 21.02.2017)

În conformitate cu prevederile art. 59 din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin Legea nr. 797-XIII din 02.04.1996, în urma examinării proiectului legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative prezint următoarele amendamente:

1) Articolul 1, alineatul (2), litera d) – se abrogă;

2) Articolul 2, alineatul (1) va avea următoarea redacție:

(1) Prezentul Cod are obiectivul de a stabili și menține un nivel ridicat de siguranță a aviației civile, cât și a dezvolta în Republica Moldova aviația ușoară, ultraușoară, sportivă, retro și experimentală;

3) Articolul 2, alineatul (3), litera b) va avea următoarea redacție:

b) Recunoașterea implicită, fără cerințe suplimentare, a certificatelor, licențelor, aprobărilor sau a altor documente emise pentru produse, personal sau organizații, eliberate de către Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (EASA), de către autoritățile aeronautice ale statelor membre ale Uniunii Europene și ale CSI, a altor organizații internaționale din domeniul aviației civile, conform tratatelor internaționale.

4) Articolul 2, alineatul (3), litera c) – se abrogă;

5) Articolul 4, alineatul (6) va avea următoarea redacție:

(6) Cerințele și procedura de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național, când este necesară obținerea acestora, se aprobă de Guvern;

6) Articolul 4, alineatul (10) va avea următoarea redacție:

(10) Zborurile în spațiul aerian de clasa G (spațiul aerian necontrolat) se efectuează fără autorizare specială;

7) În articolul 5, definiția „aeronava” de expus în redacție nouă:

Aeronava - aparat de zbor, care se menține în atmosferă ca urmare a reacțiilor aerodinamice, altele decât reacțiile aerului cu suprafața terestră, sau curenții termici, are o construcție rigidă a carcasei, este dotată cu instalație energetică care-i permite să se deplaseze independent în atmosferă și să mențină înălțimea predeterminată, este destinată transportării omului;

8) Articolul 5 de completat cu următoarea definiție „aeronavă ușoară”:

Aeronava ușoară – categorie de aeronave cu masă maximă de decolare: Avion – cu masa mai mică de 5700 kg. Elicoptere – cu masa mai mică de 1300 kg. Aeronavele ușoare care au caracteristicile tehnice specificate în Anexa 2 la prezentul Cod, sunt supuse unui regim simplu de certificare, înregistrare și administrare;

9) Articolul 5, de completat cu definiția:

Înregistrare - înscrierea, fixarea datelor/faptelor, obiectelor, subiecților sau evenimentelor cu scopul evidenței și oferindu-le un statut ca fiind oficial recunoscute;

10) Articolul 5 de completat cu definiția:

Aparat de zbor ultraușor – reprezintă complexul a diverselor construcții care permit aparatului deplasarea în atmosferă cu om sau fără, care poate fi cu motor (instalație energetică) sau fără, care se evidențiază prin construcție ușoară și masă mică, nu cade sub caracteristicile specificate în Anexa 2, nu are statut de aeronavă, nu necesită înregistrare, certificare și administrare.

11) În articolul 5, definiția „aeronave fără pilot” de expus în redacție nouă:

Aeronave fără pilot - aparate de zbor, având caracteristicile unor aeronave, care nu sînt destinate transportului omului și sînt ghidate fie de către un pilot automat de pe bordul aeronavei sau prin telecomandă de la centru de control de la sol sau dintr-o altă aeronavă pilotată de echipaj uman;

12) În articolul 5, la definiția „teren pentru decolarea/aterizarea aeronavelor ușoare și aparatelor de zbor ultraușoare” după sintagma „aeronave” de completat cu sintagma „și aparate de zbor”;

13) În articolul 7, aliniatul (3), punctul 3), litera b) sintagma „și aparate de zbor ultraușoare” - de eliminat;

14) Articolul 8, alineatul (4), litera a) și litera b) de expus în următoarea redacție:

a) este cetățean doar al Republicii Moldova;

b) are studii universitare/postuniversitare în domeniul aeronauticii;

15) Articolul 8, alineatul (6) de expus în următoarea redacție:

(6) Asigurarea finanțării activității autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile se efectuează din bugetul de stat.

16) Articolul 8, alineatul (7) și alineatul (8) – se abrogă.

17) Articolul 8, alineatul (10) va avea următoarea redacție:

(10) Plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare se transferă de către agenții economici certificați direct în bugetul de stat pînă la data de 25 inclusiv a lunii următoare.

18) Articolul 8, alineatul (11) va avea următoarea redacție:

(11) Un transfer incomplet sau întîrziat al plăților lunare de supraveghere atrage după sine penalitate în mărimea stabilită de Guvern. Neachitarea plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare în termen de 60 de zile calendaristice, servește temei pentru suspendarea, pînă la achitarea datoriei, a certificatelor/autorizațiilor emise de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

19) Articolul 8, alineatul (12) – se abrogă;

20) Articolul 8,alineatul (13) – se abrogă;

21) Articolul 20, alineatul (1) de completat cu sintagma: „Cerința de înregistrare și determinare a navigabilității nu se aplică aparatelor de zbor ultraușoare”;

22) Articolul 22, alineatul (3) de completat cu sintagma: „Autorizarea personalului aeronautic nu se aplică piloților aparatelor de zbor ultraușoare”;

23) Articolul 26, alineatul (2) va avea următoarea redacție:

(2) Decolarea și aterizarea aeronavelor civile se efectuează pe aerodromuri certificate și necertificate, precum și pe alte terenuri sau suprafețe de apă, în conformitate cu cerințele tehnice pentru fiecare aeronavă sau aparat de zbor ultrașor.

24) Articolul 31, alineatul (2) – se abrogă;

25) Articolul 31, alineatul (9) – se abrogă;

26) Articolul 32, alineatul (4) de completat cu sintagma: „Operațiunile comerciale realizate de către piloții aparatelor de zbor ultrașoare nu sunt supuse reglementării speciale din partea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile”;

27) În articolul 35, alineatul (2) de exclus sintagma „activități de lucru aerian pe bază comercială”;

28) Articolul 35, alineatul (4) va avea următoarea redacție:

(4) Aerodromurile, terenurile pentru decolare/aterizare a aeronavelor ușoare, deschise utilizării publicului și antrenate în operațiuni de transport aerian comercial specializat sînt supuse înregistrării obligatorii, dar fără a fi supuse certificării obligatorii, dacă sunt operate în conformitate cu regulile de zbor la vedere. Aerodromurile private și terenurile pentru decolare/aterizare destinate aeronavelor ușoare, închise utilizării publice, dar și terenurile pentru decolare/aterizare destinate aparatelor de zbor ultrașoare nu sînt supuse înregistrării obligatorii.

29) În Anexa Nr. 2, punctul 3 de completat cu sintagma „Masa maximă gol a construcției fără combustibil, nu mai mică de 115 kg”;

30) În Anexa Nr. 2, punctul 5 va avea următoarea redacție:

(5) Avioanele, elicopterele avînd cel mult trei locuri cu o masă maximă gol fără combustibil nu mai mică de 115 kg și masa maximă de decolare (MTOM) nu mai mare de 495 kg, fără a lua în considerație greutatea mijloacelor de salvare amplasate în aeronavă;

31) În Anexa Nr. 2, punctul 7 – se abrogă;

32) În Anexa Nr. 2, punctul 10 – se abrogă;

33) Propunem Anexa 2¹ – Aparat de zbor ultrașoare, scutite de regimul de reglementare și administrare:

1. Parașută;
2. Parapantă;
3. Parapantă cu motor;
4. Deltaplan;
5. Deltaplan cu motor;
6. Planer cu masa de construcție sub 115 kg;
7. Avion, helicopter, autogir cu masa de construcție sub 115 kg;
8. Aparatul de zbor fără pilot la bord cu masa operativă sub 150 kg;
9. Orice alt aparat de zbor ultraușor sau aeronavă ușoară cu masa de construcție sub 115 kg.

Deputat în Parlament

 **Oleg LIPSKII**

Nota de argumentare

Prezentul proiect de lege are, în primul rând, drept obiectiv dezvoltarea ramurii aviației civile în țară, instruirea unui nou personal, pe viitor gata să se recalifice în personal aeronautic, de a contribui la dezvoltarea nu numai a aviației comerciale, dar și a celei private, sportive și a altor tipuri, promovarea aviației în țară, creșterea gradului de penetrare a aviației în sfera economică a țării.

În acest proiect de lege se propune un număr de definiții noi pentru a concretiza și a eficientiza aplicarea în practică a actului normativ. O atenție specială este acordată aparatelor de zbor ultraușoare. Respectiva completare este destinată prevenirii confuziei de concepte – aeronavă și aparat de zbor ultraușor.

La articolul 1, alineatul 2, litera d) se propune de a abroga, din motivul că dacă activitatea de supraveghere este delegată altei țări, are loc dublarea supravegherii din partea Republicii Moldova și reprezintă o încălcare, ca și dubla impunere. Dubla supraveghere poate fi folosită ca instrument de extorcare și corupție.

La articolul 2, alineatul 3, litera c) se propune de a abroga, deoarece independența funcțională presupune și independența administrativă, iar aceasta este o contradicție cu prevederile legislative despre verticalitatea puterii executive.

La articolul 4, alineatul 10 se propune ca zborurile în spațiul aerian de clasa G (spațiul aerian necontrolat) să fie efectuate fără autorizare specială, deoarece convenția internațională ICAO stabilește că zborurile în spațiul aerian necontrolat se efectuează fără careva autorizații și cereri (Anexa 11, capitolul 2, punctul 2,6). Această regulă se aplică tuturor tipurilor de aeronave și aparate de zbor, nu doar celor mici și foarte mici (micro).

La articolul 8, se propune abrogarea alineatului 6. Acest alineat al articolului transferă în practică întreprinderile de stat în categoria celor comerciale, acordându-le puterea absolută a statului și instrument de extorcare a banilor. Întreprinderile de stat, ca și CAA, ar trebui să fie finanțate direct din bugetul de stat, iar mijloacele financiare primite de către această întreprindere în procesul îndeplinirii atribuțiilor sale legale, trebuie direcționate în bugetul de stat.

La articolul 8, în alineatul 7 se propune de a înscrie ca anual pînă la data de 15 noiembrie autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile să elaboreze proiectul bugetului pentru anul următor, deoarece bugetul întreprinderii trebuie calculat reieșind din costurile necesare pentru perioada curentă operațională și se finanțează din bugetul de stat.

De asemenea, la articolul 8, în alineatul 10 se propune de a înscrie ca Plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare se transferă de către agenții economici certificați direct în buget pînă la data de 25 inclusiv a lunii următoare. Dacă activitatea de supraveghere nu este obiectul relațiilor comerciale, atunci plata pentru supraveghere face parte din categoria taxelor/impozitelor de stat și trebuie să fie direcționată către bugetul local sau central. Transferul funcției de trezorerie altor întreprinderi de stat și organizații cu drept “exclusiv” de utilizare a fondurilor publice este ilegală.

La articolul 8, alinetele 12 și 13 necesită a fi abrogate din motivul că, în alineatul 12 există posibilitate pentru spălare de bani prin retragerea acestora prin articolul cheltuieli de reprezentanță, iar alineatul 13 contravine legislației fiscale și anticorupție.

La articolul 31, se propune abrogarea alineatului 2. Alineatul articolului conține o definiție incertă „aeronave complexe”, necunoscută în practica internațională. De asemenea, condiția „demonstrează capacitatea” nu se include în condițiile standarde de examinare a personalului de zbor. Astfel, oricare aeronavă poate fi considerată ca fiind complexă și acest lucru poate fi folosit ca pîrghie pentru șantaj și speculații. În legătură cu activitatea comercială ce ține de condiția de demonstrare a profesionalismului, acesta este inclusă în condițiile certificării. Dar pentru zborurile necomerciale Codul nu ar trebui să prezinte obstacole.

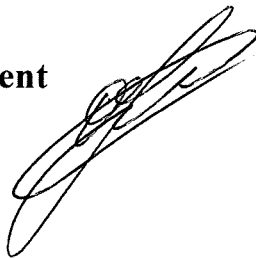
La articolul 31, se propune abrogarea alineatului 9, deoarece zborurile în spațiul aerian se efectuează în baza convențiilor internaționale și reglementărilor aeronautice. Cererea pentru efectuarea zborului este necesară doar pentru utilizarea spațiului aerian controlat, dar în cel necontrolat (de clasa G) zborurile aviației se efectuează fără careva cereri sau autorizații, solicitarea cărora contravine prevederilor ICAO.

La articolul 35, în alineatul 2 se propune excluderea sintagmei „activități de lucru aerian pe bază comercială”, deoarece activitățile de lucru aerian pe bază comercială presupun o mulțime de servicii, inclusiv lansările parașutiștilor, operațiuni în domeniul agriculturii. Dacă păstrăm acest aliniat, atunci activitatea respectivă va fi efectuată doar de către Aeroportul Internațional Chișinău. Certificarea aerodromului Vadul lui Vodă sau a oricărui teren care poate fi utilizat în calitate de pistă de decolare, inclusiv a celor private, în practică nu este posibil de realizat.

În Anexa Nr. 2, se propune abrogarea punctului 7, deoarece planoarele nu fac parte din categoria aeronavelor, ci sunt aparate de zbor ultraușoare.

În Anexa Nr. 2, se propune abrogarea punctului 10, deoarece referirea la masa minimă deja este indicată în textul Anexei Nr. 2 a prezentului proiect de lege.

Deputat în Parlament
Oleg LIPSKII

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and strokes, positioned to the right of the printed name.



13 11 2017

55 nr. 42

Comisia economie, buget și finanțe

Amendamente

la proiectul de lege nr. 36 din 21 februarie 2017 pentru
modificarea și completarea Codului Aerian al Republicii Moldova

În conformitate cu prevederile art.59 din Regulamentul Parlamentului adoptat prin Legea nr.797-XIII din 02.04.1996, înaintez următoarele amendamente la proiectul de lege nr. 36 din 21 februarie 2017 pentru modificarea și completarea Codului Aerian al Republicii Moldova enumerate în anexă.

Anexă: 20 file

S. Sîrbu

Amendamente la proiectul Codului Aerian al RM

Nr.	Varianta din proiect	Varianta modificărilor	Argumente și comentarii
1.	Capitolul I. <i>lipsește titlul</i>	De adăugat cuvintele: Capitolul I. Prevederi generale	Lipsește titlul
2.	<p>Articolul 7. (3)</p> <p>1) de reglementare normativ-juridică:</p> <p>a) propune organului central de specialitate pentru promovare și/sau aprobare proiecte de acte legislative și normative în domeniul aviației civile;</p>	<p>Propun varianta lit.a) art. 7. (3)</p> <p>1) de reglementare normativ-juridică:</p> <p>a) „propune organului central de specialitate, după o consultare/conlucrare prealabilă cu agenții aeronautici, pentru promovare și/sau aprobare proiecte de acte legislative și normative în domeniul aviației civile”</p>	<p>Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile elaborează avize, specificații de certificare, mijloace acceptabile de punere în conformitate documente orientative numai cu consultarea prealabilă cu agenții aeronautici implicate.</p> <p>O astfel de abordare va da rezultate mai bune și va corespunde metodelor de lucru transparente descrise în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului european și al Consiliului din 20 februarie 2008 SECȚIUNEA III <i>Metode de luc</i> Articolul 52 M2 (2)</p>
3.	<p>Articolul 8. (9)</p> <p>Cuantumul plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a aerodromurilor este stabilit de Guvern în mărime de: ...; până la 2 euro/pasager la plecare și la sosire – pentru aerodrom Cod 3 și Cod 4.</p>	<p>Propun varianta art.8. (9)</p> <p>Cuantumul plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a aerodromurilor este stabilit de Guvern în mărime de: ...; până la 2 euro/pasager la plecare și la sosire – pentru aerodrom Cod 3 și Cod 4., cu excepție a pasagerilor scutiți de plata a tarifului pentru servicii aeroportuare.</p>	<p>Sursa plăților de supraveghere este tariful servi pentru pasageri la plecare sau sosire.</p>
4.	<p>Art.5, pct. (1) „În prezentul Cod se aplică următoarele definiții:”</p> <p><i>aerodrom</i> – orice suprafață definită (inclusiv orice clădiri, instalații și echipamente) de teren sau apă sau aflată pe o structură fixă, structură fixă off-shore sau structură plutitoare, destinată a fi utilizată fie integral, fie parțial în scopul sosirii, plecării și mișcărilor la suprafață a unei aeronave;</p>	<p>Varianta rusă nu coincide din punct de vedere a conținutului cu varianta română.</p>	

5.	Art.5, pct. (1) „În prezentul Cod se aplică următoarele definiții:” <i>aeropot</i> – ansamblu constituit din aerodrom, aerogară și alte instalații destinate primirii și expedierii aeronavelor, deservirii transporturilor aeriene;	În versiunea în limba rusă este omis cuvântul „destinate”. A aduce versiunea în rusă în corespundere cu versiunea în limba română.	
6.	Art.5, pct. (1) „În prezentul Cod se aplică următoarele definiții:” <i>personal aeronautic</i> – echipaje de zbor, inclusiv însoțitorii de bord, personalul de la sol, personalul tehnic și personalul cu funcții de control și supraveghere;	Sintagma „personalul de la sol” se va schimba cu „personal nenavigant”.	Deoarece, conținutul noțiunii de perso aeronautic vine în contradicție cu stipulările Proiectul Codului aerian (A se vedea art.22, art alin.(1), art.25)
7.	Art.5, pct. (1) „În prezentul Cod se aplică următoarele definiții:” <i>platformă</i> – o zonă definită care este destinată staționării aeronavelor în scopul îmbarcării sau debarcării pasagerilor, poștei sau mărfurilor, alimentării cu combustibil, staționării sau întreținerii;	În versiunea în limba rusă cuvântul „платформа” se va înlocui cu cuvântul „перрон”.	În documentele ICAO se aplică terme „перрон”. În continuare în text se folose cuvântul „перрон”. Ex: pag.36 (9) 4) b)
8.	Art.5, pct. (1) „În prezentul Cod se aplică următoarele definiții:” <i>cerințe tehnice naționale</i> – standarde tehnice, aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicii în domeniul aviației civile în scopul aplicării prezentului Cod și altor documente tehnice relevante, folosite de către agentul aeronautic în procesul de certificare;	Termenul „cerințe de certificare” se va înlocui cu termenul „cerințe tehnice naționale”.	Autoritatea administrativă emite cerințe tehnice care întrupează atât standarde cât și practici recomandate. Ex: Cerințe tehnice de proiectare și exploatare aerodromurilor (AAC a RM. Ediția 03 Octombrie 2016).
9.	În lista noțiunilor care sunt definite la art.5 din Proiect, nu se regăsește sintagma „risc inacceptabil”	Propun introducerea în Cod definițiile indicate mai jos. Nivel de risc inacceptabil – nivel de risc, în circumstanțele căruia efectuarea operațiilor trebuie încetată până când riscul nu va fi diminuat, minimum până la un nivel admisibil. Pentru concretizarea definiției anterioare considerăm necesară includerea înca a unei	Deoarece această terminologie se regăsește sistemic în textul Proiectului Și, de vreme ce generează consecințe juridice agenților aeronautici, este absolut obligatoriu de a formu definiția acestuia, indicând cel puțin criterii identificabile care ar putea asigura previzibilita actorilor implicați în activități aeronautice.

		definiții. Nivel de risc acceptabil – care semnifică faptul că persoanele care au tangențe cu acest risc sunt gata să admită riscul în cauză cu condiția că toate măsurile sunt luate pentru diminuarea acestuia.	
10.	<p>Art 7. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</p> <p>pct.(3) 1) c) „emite, în limitele competențelor, specificații de aeronautică, directive operaționale, directive de navigabilitate care se vor aplica pentru o perioadă de până la 12 luni calendaristice de la data emiterii, termen în care prevederile lor vor fi transferate în reglementări aeronautice civile, aprobate de către Guvern.”</p> <p>pct.(3) 1) d) „emite acte administrative, mijloace acceptabile de punere în conformitate și materiale de îndrumare, implementarea cărora conferă prezumția de conformitate, decizii privind acceptarea sau revocarea acceptării conducătorilor responsabili nominalizați ai agenților aeronautici, executorii pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile.”</p>	<p>Propun expunerea punctului c) în următoarea redacție:</p> <p>„emite, în limitele competențelor, specificații de certificare, directive de siguranță aeronautică, directive operaționale, directive de navigabilitate care se vor aplica pentru o perioadă de până la 12 luni calendaristice de la data emiterii, termen în care prevederile lor vor fi transferate în reglementări aeronautice civile, aprobate de către Guvern. Emite acte administrative, metode de stabilire a corespunderii și materiale de îndrumare, implementarea cărora conferă prezumția de conformitate normelor stabilite, aprobate de către Guvern.”</p> <p>Prin urmare, propun excluderea punctului d).</p>	<p>Autoritatea administrativă pentru implementare și realizarea politicii în domeniul aviației civile este organul de control, conform funcțiilor de bază a organului, indicate în proiectul Codului este asigurarea implementării bazei normative.</p>
11.	<p>Art 7. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</p> <p>pct.(3) 2) d) „eliberează permisiuni de zbor pentru zboruri internaționale neregulate, autorizații de exploatare a liniilor aeriene, supraveghează efectuarea zborurilor regulate și neregulate.”</p>	<p>În versiunea în limba rusă lipsește eliberarea de către autoritatea administrativă a permisiunii de zbor pentru zboruri regulate. A aduce versiunea în rusă în corespundere cu versiunea în limba română.</p>	
12.	Art 7. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile	propun următoarea redacție:	Redacția nouă are un caracter mai concret.

<p>principale ale autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</p> <p>pct.(3) 5) 1) „eliberează, validează, acceptă, recunoaște, suspendă și revocă documentele de certificare a produselor, dispozitivelor și mijloacelor tehnice utilizate în aviația civilă;”</p>	<p>„eliberează, validează, acceptă, recunoaște, suspendă și revocă, <u>în limitele competenței</u>, documentele de certificare a produselor, dispozitivelor și mijloacelor tehnice utilizate <u>exclusiv în aviația civilă</u>”</p>	
<p>13. Art 7. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</p> <p>n.(3) 8) „asigură colectarea de la persoanele fizice și juridice care efectuează activități în domeniul aviației civile a datelor statistice, a altor date necesare pentru analiza activității în domeniul, precum și transmite aceste date organismelor internaționale în domeniul, conform cerințelor de formă și de conținut indicate de acestea;”</p>	<p>E expune punctul în următoarea redacție: «în limitele competenței sale prescrise expres prin legi, acte normative aprobate de Guvern, asigură colectarea de la persoanele fizice și juridice care efectuează activități în domeniul aviației civile a datelor statistice, a altor date necesare pentru analiza activității în domeniul, precum și transmite aceste date organismelor internaționale în domeniul, conform cerințelor de formă și de conținut indicate de acestea;”</p>	<p>Art.2 lit. (g) al Legii nr. 424 din 16.12.20 privind revizuirea și optimizarea cadru normativ de reglementare a activității întreprinzător //Monitorul Oficial 1-4/ 07.01.2005</p>
<p>14. Art 7. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</p> <p>pct.(3) 9) verifică corectitudinea formării și propune pentru aprobare administrației publice centrale de specialitate mărimile tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană;</p>	<p>E expune punctul în următoarea redacție: „ în baza Metodologiei, aprobate de Guvern verifică corectitudinea formării și propune pentru aprobare administrației publice centrale de specialitate mărimile tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană;”</p>	<p>În conformitate cu art. 6, pct. 3, g) al prezentului Cod</p>
<p>15. Art 7. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</p> <p>pct.(3) 12) „exercită funcțiile și atribuțiile de asigurare a securității aeronautice stabilite de cadrul normativ în domeniul securității aeronautice;”</p>	<p>Propun a expune punctul în următoarea redacție: „exercită funcțiile și atribuțiile de asigurare a securității aeronautice stabilite de către „Legea cu privire la securitatea aeronautică;”</p>	<p>Art. 43 al prezentului Cod indică faptul că măsurile pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită se stabilesc de Legi privind securitatea aeronautică.</p>

16.	<p>Art 7. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</p> <p><u>Alineatul 5 lit i)</u></p> <p>eliberează, validează, acceptă, recunoaște, suspendă și revocă documentele de certificare a produselor, dispozitivelor și mijloacelor tehnice utilizate în aviația civilă, care sunt subiecte ale certificării în cauză conform cerințelor legislației în vigoare a Republicii Moldova.</p>	<p><u>Alineatul 5, lit i)</u></p> <p>eliberează, validează, acceptă, recunoaște, suspendă și revocă documentele de certificare a produselor, dispozitivelor și mijloacelor tehnice utilizate în aviația civilă, care sunt subiecte ale certificării în cauză conform cerințelor legislației în vigoare a Republicii Moldova.</p>	<p>În redacția curentă poate fi solicitat orice produs dispozitiv sau mijloc tehnic pentru verificare în vederea eliberării documentelor de certificare.</p>
17.	<p>Art. 8 Organizarea activității autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</p> <p>p. (1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile este o autoritate publică autonomă de certificare, supraveghere și control în domeniul aviației civile, care are statut de persoană juridică de drept public, subordonată organului central de specialitate, cu buget autonom. Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile își desfășoară activitatea pe baza principiului autogestunii și autonomiei financiare.</p>	<p>Dacă prin art.8 alin.(1) din Proiect se acordă statut de autoritate publică autonomă Autorității Aeronautice Civile, atunci ar trebuie să se intervină cu completări sistemice și în alte acte normative.</p> <p>Propunere:</p> <p><u>Capitolul I, secțiunea a II-a (Autoritățile publice autonome) din Anexa nr.1 la Hotărârea Guvernului nr. 1001 din 26 decembrie 2011, urmează să fie completată cu pct.12) cu următorul conținut:</u></p> <p>Pct.12) Autoritatea Aeronautică Civilă</p>	
18.	<p>Art. 8 Organizarea activității autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</p> <p>p. (6) Asigurarea finanțării activității autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile se efectuează prin încasarea plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a serviciilor de navigație aeriană, a operatorilor aeronavelor și a aerodromurilor.</p>	<p>Propun a expune punctul 6 în următoarea redacție:</p> <p>“Asigurarea finanțării activității autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile se efectuează prin încasarea plăților pentru efectuarea atribuțiilor prevăzute în art. 7, pct. (3) 5) al prezentului Cod.”</p>	<p>În scopul asigurării echitabilității suportului cheltuielilor relevante serviciilor utilizate de către operatorii aeronautici - principiu de bază promovat de Organizația Aviației Civile Internațională (OACI).</p> <p>Conform art. 7 alin.(3) 5) și art.8 atribuțiile principale ale Agenției Aeronautice Civile de certificare/autorizare, supraveghere continuă și control revin asupra mai multor agenți economici inclusiv și asupra companiilor aeriene, însă în cazul stabilirii cuantumului limită a plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare, cheltuielile suportate pentru asigurarea supravegherii acestor categorii de entități nu vor fi acoperite de aceste entități, iar</p>

			partea leului va fi suportată de furnizorul serviciilor de navigație aeriană și de operatorii aerodrom, ce va contrazice principiului echitabilității.
19.	<p>Art. 8 Organizarea activității autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</p> <p>p. (7) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile elaborează anual, până la data de 15 noiembrie, proiectul bugetului pentru anul următor, care constă din:</p> <p>a) plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a serviciilor de navigație aeriană;</p> <p>b) plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a aerodromurilor în funcție de Codul atribuit;</p> <p>c) plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a operatorilor aerieni care efectuează transporturi în afara teritoriului Republicii Moldova;</p> <p>d) alte surse financiare prevăzute de lege.</p>	<p>După p. c) a adăuga:</p> <p>d) plățile pentru efectuarea atribuțiilor prevăzute în art. 7, pct. (3) 5) al prezentului Cod, cu excepția celor indicate în subpunctele a)-c). Prin urmare, subp. d) devine e).”</p>	<p>În scopul asigurării echitabilității suport cheltuielilor relevante serviciilor utilizate de către operatorii aeronautici - principiu de promovare de Organizarea Aviației Civile Internațională (OACI).</p> <p>Conform art. 7 alin. (3) 5) și art. 8 atribuțiile principale ale Agenției Aeronautice Civile de certificare/autorizare, supraveghere continuă și control revin asupra mai multor agenți economici inclusiv și asupra companiilor aeriene, însă în cazul stabilirii cuantumului limită a plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare, cheltuielile suportate pentru asigurarea supravegherii acestor categorii de entități nu vor fi acoperite de aceste entități, iar partea leului va fi suportată de furnizorul serviciilor de navigație aeriană și de operatorii aerodrom, ce va contrazice principiului echitabilității.</p>
20.	<p>Art. 8 Organizarea activității autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</p> <p>pct.(9) „Cuantumul plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a serviciilor de navigație aeriană este stabilit de Guvern în mărime de până la 1 euro/tonă/MTOW aeronavă la decolare/aterizare. Cuantumul plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a aerodromurilor este stabilit de Guvern în mărime de: până la 0,5 euro/pasager la plecare și la sosire – pentru aerodrom Cod 2; până la 2 euro/pasager la plecare și la sosire – pentru aerodrom Cod 3 și Cod 4. Cuantumul plăților de supraveghere a menținerii</p>	<p>De modificat:</p> <p>Cuantumul plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a serviciilor de navigație aeriană, a operatorilor de aerodrom, a organizațiilor de deservire la sol și organizațiilor ce prestează servicii în zonele de securitate cu acces limitat pe aeroport, a menținerii condițiilor de certificare/ autorizare a operatorilor aerieni, etc. se va stabili după cum urmează:</p> <p>(a) Organul Central de specialitate în domeniul aviației civile propune Guvernului pentru aprobare, în conformitate cu prevederile metodologiei, aprobate de Guvern, cuantumul anual al plăților de supraveghere. Cuantumul plăților de supraveghere este stabilit prin hotărâre de Guvern în conformitate cu prevederile metodologiei de calcul a plăților de supraveghere.</p>	<p>Conform art. 7 alin. (3) 5) și art. 8 atribuțiile principale ale Agenției Aeronautice Civile de certificare/autorizare, supraveghere continuă și control revin asupra mai multor agenți economici inclusiv și asupra companiilor aeriene, însă în cazul stabilirii cuantumului limită a plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare, cheltuielile suportate pentru asigurarea supravegherii acestor categorii de entități nu vor fi acoperite de aceste entități, iar partea leului va fi suportată de furnizorul serviciilor de navigație aeriană și de operatorii aerodrom, ce va contrazice principiului echitabilității</p>

<p>condițiilor de certificare a operatorilor aerieni care efectuează transporturi în afara teritoriului Republicii Moldova este stabilit de Guvern în mărime de până la 1 euro tonă/MTOW aeronavă la decolare.”</p>	<p>(b) Metodologia de calcul a plăților de supraveghere se va baza pe principiul de distribuire a cheltuielilor aferente supravegherii de certificare, nediscriminator, proporțional cheltuielilor efective suportate pentru prestarea, anumitor categorii de entități, a serviciilor de supraveghere prevăzute de funcțiile de bază și atribuțiile principale ale organului central de specialitate în domeniul aviației civile specificate în art. 7 punctul (3) 5) al prezentului cod.</p>	
<p>21</p> <p>Art. 8 Organizarea activității autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</p> <p>Partea 10. Plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare se transferă lunar de către agenții economici certificați pe contul curent al autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile până la data de 25 inclusiv a lunii imediat următoare.</p>	<p>A expune punctul de mai jos în următoarea redacție:</p> <p>Partea 10. Plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare se transferă lunar de către agenții economici certificați din contul mijloacelor bănești achitate la rîndul său de către plătitorii corespunzători, pe contul curent al autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile până la data de 25 inclusiv a lunii imediat următoare.</p>	<p>În caz contrar, are loc solicitarea neîntemeiată privind avansarea plății autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p> <p>De fapt, prezența datoriei debitoare a operatorilor aerieni față de operatorul aerodromului, care pe parcursul termenului stabilit pentru achitare, nu poate stînsă, chiar și prin intermediul încasării forțate la adresarea în instanțele judecătorești. Ceea ce permite executarea prezentei cerințe a Codului din partea operatorului aerodromului, doar în cazul respectării termen, benevol și în totalitate a obligațiilor sale de partea companiilor aeriene, fapt care în realitate este extrem de problematic.</p>
<p>22.</p> <p>Articolul 8. Organizarea activității autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile</p> <p>Alin. (11) Un transfer incomplet sau întârziat pe contul autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare atrage după sine penalitate în mărime stabilită de Guvern. Neachitarea plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare, scadente la perioada de 60 de zile calendaristice, servește temei pentru suspendarea, până la achitarea</p>	<p>Propun excluderea în alin. 11, art. 8 a prevederilor ce țin de achitarea penalității, și totodată propun modificarea textului după cum urmează:</p> <p>Alin. 11, art. 8</p> <p>Neachitarea plăților de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare, în lipsa motivelor întemeiate, scadente la perioada de 60 de zile calendaristice, servește temei pentru suspendarea, până la achitarea datoriei, a certificatelor/autorizațiilor emise de autoritatea administrativă de implementare și realizare a</p>	<p>Orice întreprindere din domeniul aviației civile, execută anumite funcții și sarcini, îndreptate spre dezvoltarea sectorului respectiv.</p> <p>Cerință privind achitarea penalității și achitarea acestei micșorează mijloacele financiare a întreprinderii respective, care puteau fi îndreptate pentru dezvoltarea și soluționarea problemelor întreprinderii, astfel aceasta cerință de achitare penalității este una neîntemeiată și inoportună, ceea ce poate duce la consecințele negative.</p> <p>Totodată, cum este menționat în argumentarea (punctul precedent (pct. 22)), neachitarea în term de către operatorul de aerodrom a plăților de</p>

<p>datorii, a certificatelor/autorizațiilor emise de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p>	<p>politicilor în domeniul aviației civile.</p> <p>supraveghere, este consecință directă de neachitarea în termen a plăților vizate de către companiile aeriene. Prin urmare, operatorul de aeroport se găsește într-o situație, cînd urmează să avanseze/transfere lunar Autorității Aeronautice Civile acestea mijloacele financiare din cont propriu, care nu au fost încă primite de la companiile aeriene, precum și să achite Autorității Aeronautice Cicile penalitatea dînfîrziere.</p> <p>Totodată, este de menționat că, operatorul de aeroport are posibilitatea de a solicita încasarea penalității respective din contul companiilor aeriene, însă, avînd considerare că penalitatea vizată nu se va achitat în m benevol de companii aeriene, această penalitate nu va achitată, dar încasarea acestei prin intermediul instanțelor judecătorești durează o perioadă îndelungată.</p> <p>Totodată, în cazul înaintării în adresa operatorului de aerodrom a unui litigiu privind încasarea penalității, vizavi de acesta pot fi aplicate măsuri de asigurarea acțiunii cum ar fi sechestrarea conturilor, bunurilor, ceea ce va afecta negativ activitatea operatorului de aerodrom.</p> <p>La fel, este de menționat că, bugetul Autorit Aeronautice Civile se aprobă anual și este sufici pentru desfășurarea activității normale a institu menționate. Respectiv, acest buget nu poate fi comi și din suma penalității încasate. Astfel, absența pli unei penalități nu poate afecta negativ sarcinile AAC</p> <p>Formularea propusă este mai corectă, avînd în considerare scopurile supravegherii permanente</p>
<p>23 Articolul 9. Dispoziții generale referitor la supravegherea continuă</p> <p>(1) În scopul realizării siguranței zborului, următoarele categorii de agenți aeronautici civili sînt supuși certificării:</p> <p>c) agenții aeronautici civili care desfășoară activități de proiectare, construcții, montaj, reparații pentru elemente de infrastructură și echipamente care</p>	<p>Lit. (c), alin. 1, art. 9 a expune în următoare redacție:</p> <p>(1) În scopul realizării siguranței zborului, următoarele categorii de agenți aeronautici civili sînt supuși certificării și supravegherii continue:</p> <p>c) agenții aeronautici civili care desfășoară activități de proiectare, construcții, montaj,</p>

	concură direct la siguranța zborului;	reparații pentru elemente de infrastructură și echipamente care nemijlocit sînt implicați în procesul asigurării siguranței zborului;	
24.	<p>Articolul 10. Activitatea de supraveghere continuă</p> <p>(2) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile colectează și prelucrează orice informație considerată utilă în procesul de supraveghere continuă.</p>	<p>Alin. 2, art. 10 a expune în următoare redacție:</p> <p>(2) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile colectează și prelucrează informație, care nemijlocit are tangență la procesul de supraveghere continuă.</p>	<p>Formularea propusă în proiectul codului este foarte vagă și, în cadrul acestei formulă Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate solicita orice informație care nu este legată de procesul de supraveghere.</p> <p>Totodată, textul Proiectului acordă prerogative excesive autorității administrative implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, apte de a instaura arbitrarul abuzului de drept la colectarea și prelucrarea informațiilor în procesul de supraveghere entităților în domeniu.</p>
25.	<p>Articolul 11. Programul de supraveghere continuă</p> <p>(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile instituie și menține un program de supraveghere continuă care să cuprindă toate activitățile supuse certificării, autorizării sau aprobării de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p>	<p>Alin. 1, art. 11 a expune în următoare redacție:</p> <p>(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, după consultările prealabile cu operatorul de aeroport și agenții aeronautici, instituie și menține un program de supraveghere continuă care să cuprindă toate activitățile supuse certificării, autorizării sau aprobării de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.</p>	<p>Consultările sînt necesare, pentru a se asigura că programul are cerințe exacte și specifice și nu a încălcat capacitatea agenților de aviație de a-și desfășura activitatea.</p>
26.	<p>Articolul 11. Programul de supraveghere continuă</p> <p>(2) Pentru agenții aeronautici certificați de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, programul de supraveghere este elaborat ținînd cont de natura specifică a agentului aeronautic, de</p>	<p>Alin. 2, art. 11 a expune în următoare redacție:</p> <p>(2) Pentru agenții aeronautici certificați de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, programul de supraveghere, după consultările</p>	<p>Vezi comentariul din punctul precedent.</p>

	<p>complexitatea activităților sale, de rezultatele activităților anterioare de certificare și/sau de supraveghere și se bazează pe evaluarea riscurilor asociate.</p>	<p>prealabile cu operatorul de aeroport și agenți aeronautici, este elaborat ținând cont de natura specifică a agentului aeronautic, de complexitatea activităților sale, de rezultatele activităților anterioare de certificare și/sau de supraveghere și se bazează pe evaluarea riscurilor asociate.</p>			
27.	<p>Articolul 11. Programul de supraveghere continuă</p> <p>(3) Programul de supraveghere include în cadrul fiecărui ciclu de planificare a supravegherii:</p> <p>b) evaluarea capacității economico-financiare, expertize, controale, audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții inopinate, după caz;</p>	<p>Propun excluderea lit (b) din alin. (3), art. 11</p>	<p>Contravine principiilor stabilite în art. 3 al Le nr.131 din 08.06.2012 privind controlul de s asupra activității de întreprinzător <i>//Monitorul Oficial 181-184/595, 31.08.2012</i></p> <p>La fel nici un document internațional de ram nu conține prevederi de evaluare sau cont financiar-economic.</p> <p>Atribuțiile principale ale organului central specialitate in domeniul aviatiei civile specific in art. 7 ale prezentului cod nu prevăd atribuții supraveghere economică.</p> <p>Au fost studiate documente analogice ale al state:</p> <p>1. Codul Aerian al Romaniei, consolidat cu Legea nr. 399/2005</p> <p>2. Danish Air Navigation Act Order, <i>Consolidated Act no. 959 of 12 September 2011</i></p> <p>Aceste documente la fel nu conțin prevederi de evaluare sau control financiar-economic</p> <p>Totodată, potrivit prevederilor Legii № 131 (08.06.2012 «Privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător» <i>//Monitorul ofi 181-184/595, 31.08.2012</i> //, domeniile de cont de stat din partea AAC sînt:</p>		
			<table><tr><td>9. Autoritatea</td><td>Siguranța zborurilor.</td></tr></table>	9. Autoritatea	Siguranța zborurilor.
9. Autoritatea	Siguranța zborurilor.				

			<table><tr><td>Aeronautică Civilă</td><td>Calitatea serviciilor prestate de aviația civilă. Securitatea aeronautică.</td></tr></table> <p>Prin urmare, avîn în considerare că, legea s menționată reprezintă o lege specială în domen controlului de stat a activității de întreprinzăt informația poate fi solicitată exclusiv în domen menționat mai sus.</p> <p>Cu toate acestea, acest punct este mai bine de exclus.</p>	Aeronautică Civilă	Calitatea serviciilor prestate de aviația civilă. Securitatea aeronautică.
Aeronautică Civilă	Calitatea serviciilor prestate de aviația civilă. Securitatea aeronautică.				
28.	<p>Articolul 11. Programul de supraveghere continuă</p> <p>(5) Pentru realizarea atribuțiilor de supraveghere economică, fiecare agent aeronautic prezintă autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, trimestrial, pînă în data de 30 a lunii următoare, informația economico-financiară, pentru a oferi imaginea reală a elementelor contabile (active, pasive, capital propriu, cheltuieli, venituri, rezultate financiare) ale entității conform cerințelor de formă și de conținut aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile, la propunerea autorității publice de reglementare în domeniul aviației civile.</p>	<p>Propun exclusiunea alin. (5) din art. 11</p>	<p>Potrivit prevederilor Legii № 131 din 08.06.20 «Privind controlul de stat asupra activității întreprinzător» // <i>Monitorul oficial 181-184/5: 31.08.2012</i> //, <i>domeniile de control de stat a partea AAC sînt:</i></p> <table><tr><td>9. Autoritatea Aeronautică Civilă</td><td>Siguranța zborurilor. Calitatea serviciilor prestate de aviația civilă. Securitatea aeronautică.</td></tr></table> <p>Prin urmare, avîn în considerare că, legea s menționată reprezintă o lege specială în domen controlului de stat a activității de întreprinzăt informația poate fi solicitată exclusiv în domen menționat mai sus.</p> <p>Cu toate acestea, acest punct este mai bine exclus.</p>	9. Autoritatea Aeronautică Civilă	Siguranța zborurilor. Calitatea serviciilor prestate de aviația civilă. Securitatea aeronautică.
9. Autoritatea Aeronautică Civilă	Siguranța zborurilor. Calitatea serviciilor prestate de aviația civilă. Securitatea aeronautică.				
29.	<p>Articolul 12. Neconformitățile cerințelor aplicabile</p> <p>(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile dispune de un sistem de analiză a neconformităților sub raportul semnificației lor în materie de siguranță:</p> <p>1) o neconformitate de nivelul 1 se constată de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile atunci cînd se atestă orice neconformitate</p>	<p>Subpunctul 1), alin. 1, art. 12 a expune în următoarele redacție:</p> <p>(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile dispune de un sistem de analiză a neconformităților sub raportul semnificației lor în materie de siguranță:</p> <p>1) o neconformitate de nivelul 1, atunci cînd</p>	<p>Formularea propusă este bazată pe terminolo DOC 9859-AN 474 “Safety Management System”.</p>		

	semnificativă cu cerințele aplicabile din prezentul Cod și din normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele agentului aeronautic sau cu condițiile unei aprobări sau ale unui certificat, care reduce nivelul de siguranță sau reprezintă un risc major pentru siguranța zborului. Neconformitățile de nivelul 1 includ, dar nu se limitează la:	se identifică un pericol pentru siguranța zborurilor, considerat inacceptabil în condițiile actuale (zona roșie).	
30.	Articolul 12. Neconformitățile cerințelor aplicabile (1), a) neacordarea accesului inspectorilor autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile materială a agentului aeronautic în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise;	Lit. (a), alib. (1), art.12 urmează a fi expusă în următoare redacție: (1), a) neacordarea accesului inspectorilor autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile la baza materială a agentului aeronautic, care are o tangență directă la asigurarea siguranței zborurilor , în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise;	Formularea propusă în proiectul codului este foarte vagă și, în cadrul acestei formulări, Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate avea acces la orice bază materială, inclusiv care nu are nici-o atribuție la asigurarea siguranței zborurilor. Totodată, această formulare a punctului dat propune reieșind din prevederile Legii № 131 « 08.06.2012 «Privind controlul de stat asupra activității de întreținător» //Monitorul ofi 181-184/595, 31.08.2012//.
31.	Articolul 12. Neconformitățile cerințelor aplicabile (1) lit.d) prestația nesatisfăcătoare a conducătorilor responsabili din cadrul agentului aeronautic, în conformitate cu cerințele stabilite de Guvern;	Propun excluderea lit. (d), din alin. (1), art. 12	Această clauză prevede competențe excesive al AAC pentru controlul exhaustiv al directorilor întreprinderilor în conformitate cu cerințele stabilite de Guvern.
32.	Articolul 12. Neconformitățile cerințelor aplicabile (3) În cazul neconformităților de nivelul 1, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ia măsuri imediate și adecvate pentru a interzice sau pentru a limita activitățile și, dacă este cazul, în funcție de amploarea neconformității, revocă certificatul sau aprobarea specifică sau ia măsuri în vederea limitării ori suspendării complete sau parțiale a certificatului sau aprobării specifice, pînă cînd agentul aeronautic a întreprins acțiuni corective corespunzătoare.	În cazul acceptării propunerilor la art. 12, alin. (1), subpunctul 1), aceste acțiuni ale autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, sunt justificate. În acest caz, prin utilizarea neclarității cuvîntelor "esențial" și "reducerea siguranței" (la articolul alineatul (1) 1), Autoritatea Aeronautică Civilă poate să interzică sau să restricționeze continuarea activităților aeroportului și ale al	În cazul respingerii propunerilor noastre la art. alin. (1), subpunctul 1), aceste acțiuni autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile nu sunt justificate

			agenți ai aviației.
3.	<p>Articolul 12. Neconformitățile cerințelor aplicabile (4) În cazul neconformităților de nivelul 2, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile:</p> <p>a) acordă agentului aeronautic un termen pentru prezentarea către autoritatea administrativă de implementare și realizare a planului de acțiuni corective și implementarea acțiunilor corective corespunzătoare naturii neconformității, care, inițial, nu depășește trei luni, termen care curge din momentul aprobării planului de acțiuni corective. La finalul acestei perioade și în funcție de natura neconformității, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate prelungi perioada de trei luni sub rezerva existenței unui plan satisfăcător de acțiuni corective, aprobat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile; și</p>	<p>Propun înlocuirea sintagmei “poate prelungi” din art.12 alin.(4) lit.a) cu sintagma “va prelungi”</p> <p>Articolul 12. Neconformitățile cerințelor aplicabile</p> <p>(4) În cazul neconformităților de nivelul 2, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile:</p> <p>a) acordă agentului aeronautic un termen pentru prezentarea către autoritatea administrativă de implementare și realizare a planului de acțiuni corective și implementarea acțiunilor corective corespunzătoare naturii neconformității, care, inițial, nu depășește trei luni, termen care curge din momentul aprobării planului de acțiuni corective. La finalul acestei perioade și în funcție de natura neconformității, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile va prelungi perioada de trei luni sub rezerva existenței unui plan satisfăcător de acțiuni corective, aprobat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;</p>	<p>Norma indică asupra unei condiționări - rezerva existenței unui plan satisfăcător de acțiuni corective, aprobat de Autoritate, nu este oportun de a acorda un drept discreționar Autorității Aeronautice Civile în ceea ce privește prelungir perioadei. Deoarece Autoritatea va aproba Plan ea urmează obligatoriu să prelungească perioada</p>
4.	<p>Articolul 12. Neconformitățile cerințelor aplicabile (5) În cazul în care agentul aeronautic nu depune un plan de acțiuni corective acceptabil sau nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, neconformitatea se transformă în neconformitatea de nivelul 1 și se iau măsurile prevăzute la alineatul (3).</p>	<p>Propun modificarea art. 12, ali. (5) după cum urmează:</p> <p>(5) În cazul în care agentul aeronautic nu depune un plan de acțiuni corective, în conformitate cu criteriul clar definite, elaborate și aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, sau nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile,</p>	<p>Formularea propusă în proiectul Codului este foarte vagă, ceea ce oferă autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile posibilitatea de a nu aproba în mod nejustificat planul de acțiuni corective furnizat de agentul aeronautic.</p>

		neconformitatea se transformă în neconformitatea de nivelul 1 și se iau măsurile prevăzute la alineatul (3).	
15.	<p>Articolul 12. Neconformitățile cerințelor aplicabile</p> <p>p.(6) „Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține un certificat, o calificare sau un atestat eliberat în conformitate cu prezentul Cod și cu normele sale de aplicare, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile acționează în modul următor:”</p>	<p>Propun o redacție nouă:</p> <p>p.(6) „Dacă în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, care sunt clar stabilite de legislația în vigoare, Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține un certificat, o calificare sau un atestat eliberat în conformitate cu prezentul Cod și cu normele sale de aplicare, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile acționează în modul următor:”</p>	<p>Formularea existentă „prin alte mijloace” propusă în proiectul codului este prea vastă, și sub aceas formulare Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate utiliza orice mijloace, inclusiv cele care nu corespund împuternicirilor acesteia.</p> <p>Totodată, potrivit art.53 alin.(3) al legii privi actele legislative, nr.780/2001, Codul trebuie întrunească următoarele trăsături calitative: precizia; b) claritatea.</p> <p>Astfel, sintagma “prin alte mijloace” corespunde exigenței principiului <i>lex certa</i>, agenții aeronautici sunt lipsiți de previzibilitate.</p>
16.	<p>Articolul 13. Inspectori aeronautici</p> <p>p.(1) „Inspectorii aeronautici sînt independenți în derularea activității de inspecție (audit, expertiză, control) fața de orice persoană fizică și juridică, inclusiv la emiterea prescripțiilor inspectoriale.”</p>	<p>Propun o formulare nouă:</p> <p>p.(1) „la derularea activității de inspecție (audit, expertiză, control), inclusiv la emiterea prescripțiilor inspectoriale, inspectorii aeronautici sînt independenți față de orice persoană fizică și juridică, și activează în limita strictă a sarcinilor, aprobate de conducătorul Autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.”</p>	<p>Formularea propusă aduce punctul nominalizat conformitate cu Legea Republicii Moldova №131/08.06.2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător //Monitorul Oficial 181-184/595, 31.08.2012</p>
17.	<p>Articolul 13. Inspectori aeronautici</p> <p>p.(2) a) „să aibă acces nelimitat, necondiționat și fără formalități adiționale pe teritoriul și la obiectele care aparțin sau se află sub controlul agenților aeronautici, situate pe teritoriul Republicii Moldova sau în afară, precum și la bordul aeronavelor (inclusiv în cabina piloților, cu permisiunea</p>	<p>Propun formularea:</p> <p>p.(2) a) „avînd o justificare în formă scrisă, care nu contravine prevederilor legislației în vigoare, să aibă acces nelimitat, necondiționat și fără formalități adiționale pe teritoriul aerodromurilor și la obiectele aeronautice, care aparțin sau se află sub controlul agenților aeronautici, situate pe teritoriul Republicii Moldova sau în afară,</p>	<p>Ținînd cont că formularea „să aibă acces nelimitat, necondiționat și fără formalități adiționale pe teritoriul și la obiectele care aparțin sau se află sub controlul agenților aeronautici”, propusă în proiectul codului, este foarte vastă și reieșind din aceasta, Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate avea acces la orice</p>

	comandantului) înmatriculate în Republica Moldova pe durată zborului;”	precum și la bordul aeronavelor (inclusiv în cabina piloților, cu permisiunea comandantului) înmatriculate în Republica Moldova pe durată zborului;”	obiect și la orice baza materială, chiar și cele nelegate de procesul de certificare, supraveghere sau siguranța zborurilor.
18.	Articolul 13. Inspectori aeronautici p.(5) „Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile solicită de la agenții aeronautici, în scopul menținerii calificării inspectorilor săi, admiterea acestora la îndeplinirea atribuțiilor funcționale determinate de certificatul personalului aeronautic pe care îl deține inspectorul, fără remunerare din partea agenților aeronautici.”	Este necesar de a aduce versiunea în limba rusă în conformitate cu versiunea în limba română	
19.	În capitolul V , Articolul 21, de a adăuga un punct suplimentar.	Propun următoarea redacție: Organul central de specialitate din domeniul aviației civile în comun cu organul central de specialitate din domeniul mediului, la solicitarea operatorului aerodromului, poate aproba derogări care ar permite împușcarea faunei sălbatice pe teritoriul operatorului de aerodrom, în vederea asigurării siguranței traficului aerian și/sau în cazul existenței unui pericol real efectuării în siguranță, din punct de vedere a siguranței zborurilor, a operațiilor de decolare sau aterizare a aeronavelor. Pentru a compensa cheltuielile, din partea operatorilor aerodromurilor pentru asigurarea măsurilor de diminuare sau preîntâmpinare a pericolului cauzat de fauna sălbatică, se aplică taxa de asigurare a siguranței zborurilor, în conformitate cu Metodologia privind baza de calcul și aprobarea taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană aprobată de Guvern.	Existența unei justificări legale pentru efectuarea împușcării faunei sălbatice, în special a păsărilor va oferi operatorului aerodromului o metodă efectivă de luptă cu fauna sălbatică, va spori semnificativ calitatea întregului complex măsuri de descurajare și dispersare, va diminua numărul impactelor dintre păsări și aeronave.
20	În capitolul V Articolul 21, a adăuga un punct suplimentar	Se propune următoarea redacție: Organul central de specialitate din domeniul	Existența unei justificări legale pentru închiderea/lichidarea gropilor de gunoi va spori

		<p>aviației civile, în comun cu organul central de specialitate din domeniul mediului, la solicitarea operatorului aerodromului, în vederea asigurării siguranței zborurilor și protecției mediului înconjurător, poate interzice organizarea depunerii autorizate a deșeurilor de uz casnic și de construcție în adiacența hotarelor aeroportului, precum și poate obliga lichidarea depunerilor neautorizate.</p> <p>Propun excluderea acestui punct</p>	<p>eficiența colaborării dintre operatorul aerodrom și primăriilor comunelor, localiza lângă teritoriul aeroportului, va redu semnificativ termenul de luare a deciziei referitor la lichidarea gunoșiștilor, precum și diminua pericolul creat de faună și probabilitatea impactelor dintre păsări și aeronave. ,</p>
41.	<p>Articolul 25. Personalul aeronautic nenavigant</p> <p>p.(1) Personalul aeronautic nenavigant cuprinde:</p> <p>b) personalul tehnic calificat care lucrează direct la proiectarea, certificarea, fabricația, inspecția, întreținerea, reparația și operarea tehnicii aeronautice;</p>		<p>Personalul, indicat în acest punct nu este inclus în anexa nr.5 la prezentul cod.</p>
42.	<p>Articolul 25. Personalul aeronautic nenavigant</p> <p>p.(1) Personalul aeronautic nenavigant cuprinde:</p> <p>d) personalul de aerodrom care execută activități cu impact asupra siguranței zborurilor;</p>	<p>Propun excluderea acestui punct</p>	<p>Personalul, indicat în acest punct nu este inclus în anexa nr.5 la prezentul cod.</p>
43.	<p>Articolul 31. Operațiunile necomerciale (aviație generală)</p> <p>p.(6) Zborurile-școală reprezintă operațiunile aeriene civile organizate de persoane fizice sau juridice în scopul pregătirii personalului aeronautic civil navigant</p>	<p>Propun următoarea variantă:</p> <p>“Zborurile-școală reprezintă operațiunile aeriene civile organizate de persoane fizice sau juridice în scopul pregătirii personalului aeronautic civil navigant, <u>avînd un caracter necomercial.</u>”</p>	<p>În conformitate cu Anexa nr. 1 RAC-AOC «Aviație generala» p.4</p>
44.	<p>Articolul 35. Certificarea și exploatarea aerodromurilor</p> <p>p.(6) „Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile limitează, suspendă sau revocă certificatul de aerodrom dacă constată că aerodromul nu întrunește cerințele de certificare.”</p>	<p>Propun următoarea formulare:</p> <p>“Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile limitează, suspendă sau revocă certificatul de aerodrom dacă <u>s-a constatat în baza unor dovezi incontestabile</u> că aerodromul nu întrunește cerințele de certificare”.</p>	<p>Traducere neexactă.</p> <p>Descriere completă în p.(2) al Articolului 14. Suspendarea și restabilirea termenului de valabilitate a certificatelor/autorizațiilor, În Articolul 15. Revocarea certificatului</p>

45.	<p>Articolul 36. Utilizarea infrastructurii aeroportuare p.(1) „Tarifele pentru serviciile aeroportuare sînt aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile, în baza metodologiei aprobate de Guvern. Operatorii aeronavelor au obligația de a achita operatorului aerodromului (aeroportului) taxele pentru utilizarea aerodromului (aeroportului). Operatorul aerodromului (aeroportului) sau reprezentantul său, are dreptul de a reține cînd operatorul aeronavei achită sau prezintă o garanție adecvată de plată, acceptabilă pentru operatorul aerodromului (aeroportului), a taxelor aeroportuare și a altor datorii restante pentru serviciile prestate.”</p>	<p>Este necesar de a rescrie acest punct în următoarea redacție: p.(1) „Tarifele pentru serviciile aeroportuare sînt aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile, în baza Metodologiei privind baza de calcul și aprobarea taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană aprobată de Guvern. Operatorii aeronavelor au obligația de a achita operatorului aerodromului (aeroportului) taxele pentru utilizarea aerodromului (aeroportului). Operatorul aerodromului (aeroportului) sau reprezentantul său, are dreptul de a reține decolarea oricărei aeronave pînă în momentul cînd operatorul aeronavei achită sau prezintă o garanție adecvată de plată, acceptabilă pentru operatorul aerodromului (aeroportului), a taxelor aeroportuare și a altor datorii restante pentru serviciile prestate.”</p>	<p>Conform modificărilor propuse se indică ex: denumirea Metodologiei.</p>
46.	<p>Articolul 36. Utilizarea infrastructurii aeroportuare p.(3) „În cazul în care un aeroport din Republica Moldova este supraîncărcat sau întîmpină probleme de capacitate, organul central de specialitate din domeniul aviației civile asigură că alocarea sloturilor orare se efectuează pe baza principiilor transparenței, neutralității și nediscriminării. Condițiile și modul de alocare a sloturilor orare se aprobă de către Guvern.”</p>	<p>Propun redacția: p.(3) „În cazul în care un aeroport din Republica Moldova este supraîncărcat sau întîmpină probleme de capacitate, care se confirmă prin documente corespunzătoare, precum și norme stabilite de lege în domeniul nominalizat, organul central de specialitate din domeniul aviației civile asigură că alocarea sloturilor orare se efectuează pe baza principiilor transparenței, neutralității și nediscriminării. Condițiile și modul de alocare a sloturilor orare se aprobă de către Guvern.”</p>	<p>Propunerea de față evidențiază că formularea „aeroportul este supraîncărcat sau întîmpină probleme de capacitate” din proiectul codului e: vastă și nu poartă un caracter concret.</p>
47.	<p>Articolul 37. Operatorul de aerodrom/aeroport/heliport p.(4) „Operatorii de aerodrom/aeroport/heliport se vor asigura ca personalul său nominalizat corespunde cerințelor stabilite de Guvern și actele normative subordonate pentru a fi acceptat de autoritatea</p>	<p>Propun excluderea acestui punct.</p>	<p>Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile nu are competențe de acceptare a personalului operatorilor de aerodrom/aeroport/heliport, este imixtiune în selectarea cadrelor.</p>

administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.”		
18. Articolul 38. Construcția sau reconstrucția aerodromurilor/aeroporturilor și obiectelor speciale p.(3) „Termenul pentru examinarea documentelor în vederea avizării construcției sau reconstrucției aerodromurilor/aeroporturilor nu poate depăși 90 de zile calendaristice din momentul depunerii pachetului integral de documente de către solicitant.”	Este necesar de a modifica termenul pentru examinarea documentelor nu mai mare de 30 zile.	Termenul maximal (90 zile) în interiorul căruia poate lua decizia de avizare a construcției/reconstrucției este prea mare. Ținând cont de faptul că aerodromuri/aeroporturi în RM sunt numeric reduse, Autoritatea Aeronautică Civilă va fi capabilă să examineze documentele prezentate în termen mai mic de 90 zile. Având în vedere experiența de reconstrucție a Aeroportului Internațional Chișinău, precum și demonstrația, că 30 de zile sînt suficiente.
19. Articolul 43. Securitate aeronautică „Măsurile pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită se stabilesc de Legea privind securitatea aeronautică.”	Este necesar să se atribuie securității aeronautice un capitol aparte și să nu fie inclusă în capitolul despre siguranța zborurilor	Siguranța zborurilor și securitatea aeronautică sînt noțiuni distincte.
20. Anexa nr.6 CERINȚE ESENȚIALE PRIVIND AERODROMURILE A. Caracteristicile fizice, infrastructura și echipamentul I. Zona de mișcare 7. Sînt prevăzute mijloace adecvate pentru a împiedica intrarea pe suprafața de mișcare a persoanelor neautorizate, a vehiculelor neautorizate sau a animalelor suficient de mari pentru a constitui un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor, fără a aduce atingere dispozițiilor naționale și internaționale privind protecția animalelor.	Este necesar de a exclude formularea „ fără a aduce atingere dispozițiilor naționale și internaționale privind protecția animalelor.”	În conformitate cu art. 19 „Cauzele care înlătură caracterul contravențional a faptei” Codul contravențional RM // <i>Monitorul oficial</i> 3-6/15, 16.01.2009: Se consideră cauze care înlătură caracterul contravențional al faptei: c) starea de extremă necesitate; e) riscul întemeiat; — Articolul 22. Starea de extremă necesitate Este în stare de extremă necesitate persoana care săvârșește acțiuni pentru a salvia viața, integritatea corporală ori sănătatea sa, precum și viața, integritatea corporală și sănătatea unei alte persoane, un bun prețios sau ori al unei alte persoane sau interes public de la un pericol grav iminent, care poate fi înlăturat altfel.

		<div>Legile Republicii Moldova 218/24.10.2008 Codul contravențional R //Monitorul oficial 3-6/15, 16.01.2009</div> <div>Articolul 24. Riscul întemeiat (1) Nu constituie contravenție fapți prevăzută de prezentul cod, care a cauzat dau intereselor ocrotite de lege în cazul riscul întemeiat în atingerea unor scopu socialmente utile. (2) Se consideră întemeiat riscul fără care scopul socialmente util nu a putut fi atin iar persoana care a riscat a luat măsuri prevenire a cauzării de daune interesel ocrotite de lege.</div> <div>Legile Republicii Moldova 218/24.10.2008 Codul contravențional R //Monitorul oficial 3-6/15, 16.01.2009</div> <div>Prin urmare, în situația dată, nu se cauzează n un fel de daună dispozițiilor naționale internaționale privind protecția animalele</div>	
1.	Anexa nr. 6 CERINȚE ESENȚIALE PRIVIND AERODROMURILE B. Operarea și administrarea Responsabilitățile unui operator de aerodrom sînt după cum urmează: p.(22) „Operatorul de aerodrom garantează că circulația vehiculelor și a persoanelor pe suprafața de	A expune în următoarea redacție: „Operatorul de aerodrom și prestatorii de servicii de navigație aeriană (în cazul divizării responsabilității de dirijare a mișcărilor aeronavelor, vehiculelor și a personalului) garantează că circulația vehiculelor și a persoanelor pe suprafața de mișcare și pe alte suprafețe operaționale este coordonată cu mișcarea aeronavei, pentru evitarea coliziunilor și a deteriorării aeronavei”.	Justificare: Există Regulamentul privind divizar responsabilității între operatorul de aerodromu Chișinău S.R.L.”AVIA INVEST” și „MoldATSA” la dirijarea aeronavel vehiculelor și personalului pe suprafața operațiuni a aerodromului „Chișinău”.

	mișcare și pe alte suprafețe operaționale este coordonată cu mișcarea aeronavei, pentru evitarea coliziunilor și a deteriorării aeronavei.”		
52.	<p>Anexa nr. 6 CERINȚE ESENȚIALE PRIVIND AERODROMURILE</p> <p>B. Operarea și administrarea</p> <p>Responsabilitățile unui operator de aerodrom sînt după cum urmează:</p> <p>p.(25) „Operatorul de aerodrom garantează, fie el însuși, fie prin contracte cu părți terțe, că există proceduri de alimentare a aeronavei cu combustibil necontaminat și conform specificației corecte.”</p>	Punctul 25 trebuie exclus.	Responsabilitatea de calitate combustibilului r poate fi pusă în seama Aeroportului, deoarece compania de alimentare cu petrol este responsabilă de calitate combustibilului, fiindc deține licențele și certificatele necesare pentru prestarea acestui tip de servicii pe teritoriul aeroportului.



28 noiembrie 2017

S.C. nr. 463

**Amendament
la proiectul de lege privind Codul Aerian al Republicii Moldova
(nr.36 din 21.02.2017)**

În conformitate cu prevederile art.59 din Regulamentul Parlamentului prezint următorul amendament la proiectul de lege sus menționat.

1. Articolul 1 alin. (2) se completează cu litera e) cu următorul conținut:

„e) închiriate în condițiile stabilite prin reglementări aeronautice civile aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile.”

În textul proiectului există mai multe trimiteri la operarea aeronavelor închiriate, dar nu există prevederi referitor la procedura de închiriere și tipurile închirierii. În domeniul aviației civile internaționale există mai multe tipuri sau sisteme de închirieri a aeronavelor și anume:

Wet-lease - închirierea unei aeronave care este operată în baza AOC/AOA al operatorului care a dat în chirie aeronava. De regulă este o închiriere de aeronavă cu echipaj

Dry-lease - închirierea unei aeronave care este operată în baza AOC/AOA al operatorului care a luat în chirie aeronava. De regulă este o închiriere de aeronavă fără echipaj;

Damp-lease - închirierea unei aeronave cu echipaj incomplet pentru operare în baza AOC/AOA, eliberat operatorului aerian care închiriază sau dă cu chirie aeronava.

La moment prevederile privind procedura de închiriere sunt stabilite în RAC – LS (Reglementări aeronautice civile: Închirieri aeronave) aprobate de către Administrația de Stat a Aviației Civile în anul 1999, de atunci ramura a cunoscut o dezvoltare exponențială motiv pentru care acest document necesită a fi revizuit și adoptată o nouă ediție. Prezența unui imperativ în cod prin care este stabilită necesitate elaborării unui document ce reglementează procedurile de închiriere a aeronavelor ar fi una binevenită și ar servi drept temei pentru adoptarea acestuia. În conformitate cu legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător (nr. 235 din 2006) și a legii (nr.317 din 2003)

2. La articolul 2 alin. (3) lit. b) după cuvintele „domeniul aviației civile,” se completează cu „dacă astfel este prevăzut”;

„Convenția privind aviația civilă internațională (HP RM nr. 97 din 12.05.1994) în art. 33 prevede: Certificatele de navigabilitate, precum și documentele de calificare și autorizațiile eliberate sau validate de statul contractant în care este înmatriculată aeronava, vor fi recunoscute valabile de celelalte state contractante, cu condiția însă ca cerințele prevăzute pentru eliberarea sau validarea acestor autorizații sau documente să fie echivalente sau superioare cerințelor minime care ar putea să fie stabilite periodic în temeiul prezentei Convenții.

Recunoașterea fără cerințe suplimentare poate avea loc dacă există între 2 părți (state, sau stat și organizație internațională) un tratat (acord) internațional cu privire la recunoașterea reciprocă a certificatelor ș.a. "

3. La articolul 4 alineatul 10 se exclude;

Aeronavele ușoare și ultraușoare sunt incluse în Anexa 2 la Cod. Pentru a nu crea confuzie prin reglementarea diferită în Cod a aeronavelor ușoare și ultraușoare și aeronavelor din Anexa 2 se consideră corect excluderea din Cod a aeronavelor ușoare și ultraușoare.

În special alin. (10) contravine art. 33 alin. (1)

4. La articolul 5 alin. (3) următoarele noțiuni se modifică după cum urmează:

la noțiunea "agent aeronautic" după cuvintele „orice persoană” se introduce cuvintele „fizică sau” și după cuvintele „domeniul aviației civile,” se introduce „cu excepția personalului aeronautic;”

Este o omisiune în definiția agentului aeronautic (definiția nu este completă) În aviația civilă activează agenții aeronautici și personal aeronautic. Agenții aeronautici sunt operatorii aerieni, operatorii de aerodrom, furnizorii serviciilor de navigație aeriană, agenții de deservire la sol (handling) etc. După definiția de mai jos de ex., de operator:

Operator - orice persoană fizică sau juridică care operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave sau a unui sau mai multor aerodromuri. (Poate fi de ex. Întreprindere Individuală).

Dacă definiția nu va fi completată corespunzător se va crea o confuzie și nu vor putea fi aplicate corect normele din Cod ce se referă la agenții aeronautici.

la noțiunea „organ central de specialitate în domeniul aviației civile” sintagma „Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor” se înlocuiește cu „Ministerul Economiei și Infrastructurii”;

**noțiunea „personal aeronautic” se modifică și se redă în următoarea redacție:
„personal aeronautic” - personal aeronautic navigant și nenavigant;**

Articolul 22 stabilește lista exhaustivă a persoanelor care se atribuie la categoria de personal aeronautic. Redacția propusă a noțiunii personalului aeronautic urmărește scopul de a evita contradicțiile între norme

în noțiunea „reglementări aeronautice civile” cuvântul „Guvern” se substituie cu cuvintele „organul central de specialitate în domeniul aviației civile,”;

Reglementările aeronautice civile își trag originea din uzanțele și normele dreptului internațional. Art. 37 din Convenția privind Aviația Civilă Internațională stipulează obligația fiecărui stat contractant de a depune efort maxim în vederea omogenizării cerințelor, standardelor, procedurilor și organizării în problemele ce țin de navigația aeriană civilă. La Convenție sunt 19 Anexe care conțin standarde tehnice și practica recomandată pe domenii: licențierea personalului aeronautic, organizarea și utilizarea spațiului aerian, serviciile de navigație aeriană, operarea aeronavelor, înmatricularea și navigabilitatea aeronavelor, telecomunicații aeronautice,

căutare-salvare, investigarea accidentelor, proiectarea și exploatarea aerodromurilor/heliporturilor, protecția mediului (emisii și zgomot), securitatea aeronautică, managementul siguranței zborurilor și.a.. Aceste Anexe se amendează permanent.

Instrumentul care asigură transpunerea în cadrul normativ al statului standardelor Anexelor la Convenție, prin uzanță, s-a stabilit să fie „reglementările aeronautice civile” – institut de drept ce există în majoritatea țărilor lumii.

Documentele Organizației Aviației Civile Internaționale (Doc 9734 Partea A Crearea și managementul sistemului de stat de asigurare a siguranței zborurilor, Doc 8335 Manualul privind procedurile inspecției operaționale, certificării și supravegherii continue și.a.) stipulează expres că autoritatea aeronautică trebuie să aibă funcții de reglementare efective, precum și că standardele tehnice trebuie să fie aprobate la un nivel cel mai jos posibil din ierarhia cadrului normativ ca să poată fi ajustate permanent și prompt pe măsura necesității (soft-law), pentru a asigura conformarea permanentă standardelor de siguranță care se modifică în mod continuu.

„3.1.2 „Государственный полномочный орган должен иметь установленные функции регулирования в области безопасности полетов, цели и политику в отношении безопасности полетов”

“3.1.2.2 Эксплуатационные нормы и правила, о которых говорится в п. 3.1.2.1 б), необходимо регулярно пересматривать с учетом развития гражданской авиации и аспектов безопасности полетов. Это возможно лишь в том случае, если существует механизм оперативного внесения изменений в такие нормы и правила. Один из возможных подходов в данном вопросе – отнести детальные эксплуатационные нормы и правила к компетенции ГДГА и не включать их в национальное законодательство о гражданской авиации.”

3.1.2 Основные законодательные документы, относящиеся к авиации

3.1.2.1 Основные законодательные документы государства, относящиеся к авиации, должны:

în noțiunea „servitute aeronautică” după cuvintele „obligatii impuse de reglementări” cuvintele „aeronautice civile” se exclud;

Condițiile, restricțiile și obligațiile pot fi impuse prin alte categorii de acte normative (legi, hotărâri de Guvern, alte acte normative cu caracter tehnic)

în noțiunea „specificatii de certificare” cuvintele „publică de reglementare” se modifică cu „administrativă de implementare și realizare a politicilor”;

în noțiunea „teren pentru decolarea/aterizarea aeronavelor ușoare și a aparatelor de zbor ultraușoare” cuvântul „utilizator” se înlocuiește cu cuvântul „operator” iar cuvintele „acestor aeronave” se înlocuiește cu „aeronavelor din anexa 2 la prezentul Cod și aeronavelor cu masa maximă la decolare (MTOM) mai mică sau egală cu 2000 kg, care nu sunt clasificate drept aeronave cu motorizări complexe”

Pentru a aduce a definiției în conformitate cu Anexa 2 din Cod (nu cad sub incidența cerințelor esențiale din anexele la Cod) și clasificarea europeană a aeronavelor ușoare (pînă la 2000 kg.) care din punct de vedere al personalului, navigabilității și operațiunilor cad sub incidența cerințelor esențiale din anexele la Cod. Doar terenurile pentru aterizare/decolare a acestor categorii de aeronave (pînă la 2000 kg) nu sunt certificate și li se impun cerințe simplificate.

în noțiunea „zone supuse servituților aeronautice” cuvântul „certificate” se exclude;

Servitute aeronautică se impune în zonele aferente oricăror aerodromuri, nu numai celor certificate, dar și celor înregistrate (de ex., folosite pentru zboruri private). Normele respective din Cod sunt în art. 35.

se completează cu noțiunea „wet-lease” cu următorul conținut

5. Articolul 7, alineatul (3):

punctul 1):

litera a) după cuvintele „central de specialitate” se introduce „din domeniul aviației civile”;

Pentru concretizare

litera b) după sintagma „standarde de certificare,” se introduce „specificații de certificare”;

Conform definiției de specificații de certificare din art. 5:

specificații de certificare – standarde tehnice aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor publică în domeniul aviației civile în scopul implementării prezentului Cod și altor documente tehnice subordonate și utilizate de către agentul aeronautic în procesul de certificare.

Astfel după conținutul noțiunii, specificațiile de certificare trebuie transferate de la litera c) la litera b)

litera c) după cuvintele „directive operaționale” semnul „, ,” se înlocuiește cu „și”, iar textul „care se vor aplica pentru o perioadă de până la 12 luni calendaristice de la data emiterii, termen în care prevederile lor vor fi transmise în reglementări aeronautice civile, aprobate de Guvern” se exclude;

După definițiile de directive din art. 5:

directivă de navigabilitate – cerință scrisă, obligatorie, emisă sau validată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile către operatorii de aeronave de un model/tip determinat, prin care se informează despre existența unor condiții care interferează navigabilitatea continuă a aeronavei, motorului, sistemelor, părți componente sau altor echipamente aeronautice și trebuie să fie înlăturate sub condiția pierderii navigabilității;

directivă 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 normelor de siguranță aplicabile;

directivă operațională – act normativ emis de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile către agenții aeronautici, prin intermediul căruia se realizează implementarea reglementărilor aeronautice civile, standardelor operaționale sau aplicarea normelor ce țin de operațiuni de zbor sau altă activitate operațională, și/sau prin care se interzic, se limitează anumite operațiuni de zbor sau sînt subiectul unor condiții impuse în interesul siguranței zborurilor.

Deci, după ierarhie directivele sunt acte de nivel inferior, de executare a reglementărilor aeronautice civile, standardelor tehnice etc. Directive conțin cerințe care după conținutul lor nu sunt de nivelul reglementărilor aeronautice civile (se aplică situațiilor concrete, sau unui număr determinat de persoane, sau conțin prevederi pentru a asigura executarea unei norme concrete din reglementările aeronautice civile, sau prevăd acțiunile necesare în situații de urgență pentru înlăturarea unui risc pentru siguranța zborurilor).

punctul 5):

litera a) după cuvintele „operatorii de aerodromuri/aeroporturi” se introduce „/heliporturi,”;

În textul Codului în unele locuri sunt omise heliporturile. Ne referim la art. 37 din Cod care este intitulat Operatorul de aerodrom/aeroport/heliport

litera d) după cuvintele „lucrări de reparație și întreținere” se introduce „ale aeronavelor/componentelor și tehnicii”;

*Corect este utilizarea denumirii de întreprinderi de întreținere a aeronavelor /componentelor, deoarece întreținerea se efectuează nu numai la aeronave, dar și la componente separat.
(Pentru mai multe detalii: Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu).*

litera g) textul „a utilizatorilor aeronavelor ușoare și ultraușoare” și „certIFICATELE (autorizațiile) pentru serviciile prestate în zonele de securitate cu acces limitat ale aeroporturilor” se exclude;

În cadrul reformei de reducere a numărului actelor permissive eliberate de autoritățile publice pentru practicarea activității de întreprinzător (Legea nr. 185 din 31 septembrie 2017) s-a ajuns ca pentru serviciile prestate în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor nu este necesar un certificat/autorizație eliberată de AAC. Norma modificată prevede că aceste activități (altele decât activitățile aeronautice civile și activitățile aeronautice civile conexe) pot fi desfășurate în zone de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor cu condiția respectării cerințelor în domeniul securității aeronautice și a transportului aerian al bunurilor periculoase. Inițierea activităților de întreprinzător în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor va fi posibilă doar cu notificarea prealabilă a Autorității Aeronautice Civile.

litera h) după cuvintele „aerodromurilor /aeroporturilor” se introduce „/heliporturilor”;

În textul Codului în unele locuri sunt omise heliporturile. Ne referim la art. 37 din Cod care este intitulat Operatorul de aerodrom/aeroport/heliport

punctul 5) se completează cu un nouă literă „q)”

„q) supraveghează din punct de vedere a securității aeronautice activitatea de întreprinzător desfășurată în zona de securitate cu acces limitat ale aeroporturilor”

punctul 10) după cuvintele „aerodromurilor /aeroporturilor” se introduce „heliporturilor”;

6. Articolul 8:

la alineatul (1) după cuvintele „organului central de specialitate” se introduce „din domeniul aviației civile”;

la alineatul (3) în prima frază cuvintele „ordin al ministrului” se substituie cu „Hotărâre de Guvern” ;

la alineatul (5) după cuvântul „penale” se introduce cuvântul „nestinse”, iar textul „precum și persoana care are antecedente penale pentru savârșirea infracțiunilor contra bunei desfășurări a activității în sfera publică” se exclude.

la alineatul (7) litera c) cuvintele „efectuează transporturi” se substituie cu cuvântul „activează”;

În afara teritoriului Republicii Moldova activează operatorii aerieni care efectuează nu numai transporturi (de pasageri, bagaje, mărfuri și poștă), dar și cei care efectuează operațiuni comerciale specializate (lucru aerian) care sînt operațiunile aeriene, altele decît transportul aerian comercial, în cadrul cărora aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, silvicultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană etc. (art. 32 din Cod), care la fel sunt supravegheate de către AAC.

Aceștea nu sunt mulți, doar 2 operatori aerieni la moment. Pe când operatori aerieni care efectuează transporturi în afara teritoriului Republicii Moldova sunt 8. /sursa:

http://www.caa.md/rom/ops_aoc_aoa_holders/

Oricum, norma nu trebuie să fie discriminatorie, modificarea se cere pentru a asigura o echitate, a exclude impunerea la plata de supraveghere doar a operatorilor aerieni care efectuează transporturi

la alineatul (9) cuvintele „efectuează transporturi” se substituie cu cuvântul „activează”;

În afara teritoriului Republicii Moldova activează operatorii aerieni care efectuează nu numai transporturi (de pasageri, bagaje, mărfuri și poștă), dar și cei care efectuează operațiuni comerciale specializate (lucru aerian) care sînt operațiunile aeriene, altele decît transportul aerian comercial, în cadrul cărora aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, silvicultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană etc. (art. 32 din Cod), care la fel sunt supravegheate de către AAC.

Aceștea nu sunt mulți, doar 2 operatori aerieni la moment. Pe când operatori aerieni care efectuează transporturi în afara teritoriului Republicii Moldova sunt 8. /sursa:

http://www.caa.md/rom/ops_aoc_aoa_holders/

Oricum, norma nu trebuie să fie discriminatorie, modificarea se cere pentru a asigura o echitate, a exclude impunerea la plata de supraveghere doar a operatorilor aerieni care efectuează transporturi

la alineatul (10) cuvintele „**administrației publice centrale de specialitate**” se substituie cu cuvântul „**organului central de specialitate în domeniul aviației civile**”

7. Articolul 9:

la alineatul (1) litera „(g)” se exclude;

în contextul modificărilor propuse la noțiunea de agent aeronautic și personal aeronautic este necesară adaptarea și a articolului dat. Prevederile privind certificarea personalului aeronautic sunt prevăzute în capitolul VI

la alineatul (2) cuvintele „**personalul aeronautic sau**” se exclude;

Valabil pentru alineatul 1 și 2

Normele din alineatul respectiv se referă la certificarea și supravegherea agenților aeronautici („În scopul realizării siguranței zborului, următoarele categorii de agenți aeronautici civili sînt supuși certificării și supravegherii continue:”).

Personalul aeronautic nu se include în categoria agenților aeronautici. În privința personalului aeronautic există cadru normativ separat, care este reglementat la nivel internațional (Anexa I la Convenția privind aviația civilă internațională, Reg UE 1178/2011 ș.a). În proiectul Codului – Capitolul VI.

alineatul (3):

în preambul cuvântul „**aceasta**” se substituie cu „**cele prevăzute la alineatul (2)**”;

la litera c) cuvintele „**realizate și**” se exclud, iar la final după cuvântul „**aplicare**” se introduce „**, și realizate în modul și termenii aprobați**”;

*Norma nu este formulată clar și corect. Din textul actual reiese că măsurile corective trebuie realizate de autoritatea administrativă. Pe când măsurile corective sunt **aprobare de autoritate** dar **realizate de agentul aeronautic** în modul și în termenii aprobați de autoritate.*

se completează cu un nou alineat „(7)” cu următorul cuprins:

„(7) Certificatelor/autorizațiilor prevăzute și instituite de prezentul Cod nu se aplică procedura aprobării tacite.”;

- condițiile, procedura, chiar și forma actelor permissive (autorizații și certificate) acordate de AAC sunt dictate de normele dreptului internațional,
- autorizarea de către AAC a agenților aeronautici se execută în scopul determinării capacității și pregătirii acestora de a desfășura activitatea operațională în condițiile siguranței zborurilor și securității aeronautice și confirmării respectării cerințelor de ordin tehnic stabilite de reglementările internaționale și naționale,
- în afară de examinarea documentelor, procesul de autorizare în mod obligatoriu include etapele de consultări prealabile și inspecții, în cadrul cărora se colectează evidențe privind conformarea Solicitantului standardelor stabilite,

- AAC nu are dreptul să emite autorizații dacă nu are dovezi că toate standardele sunt respectate, iar Solicitantul nu poate să efectueze nici o operațiune până nu dispune de autorizație emisă de AAC în original,
- constatarea în cadrul auditurilor internaționale a devierii de la standardele impuse de către OACI și UE pentru autorizarea agenților aeronautici și emiterea autorizațiilor fără evidențe privind conformarea solicitanților, generează consecințe grave pentru sistemul de stat de supraveghere a siguranței zborurilor și prin urmare pentru industria aviației civile din Republica Moldova.

Respectiv actelor permissive eliberate de AAC nu poate fi aplicat principiul aprobării tacite.

Suplimentar, proiectul de modificare și completare a Legii nr. 160 din 22 iulie 2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător art. 6² „Procedura aprobării tacite”, în alineatul (2) stipulează expres: Pentru toate actele permissive din categoria licențelor și autorizațiilor procedura aprobării tacite se aplică dacă legea care reglementează regimul juridic al actului permisiv în cauză nu stabilește în mod expres neaplicarea procedurii aprobării tacite.

8. Articolul 12:

la alineatul (1) punctul 1) litera d) cuvântul „Guvern” se înlocuiește cu „actele normative în vigoare”;

Prestațiile conducătorilor responsabili din cadrul agentului aeronautic sunt reglementate nu numai prin Hotărâri de Guvern, dar și prin acte normative cu caracter tehnic subordonate. În cazul dat concretizarea este de prisos și este într-o contradicție cu normele articolelor care stipulează acest lucru. De ex., la operațiuni de zbor art. 34 alin. (1) din Proiectul Codului stabilește:

“(1) În vederea aplicării corespunzătoare a prevederilor prezentului capitol, Guvernul aprobă acte normative, reglementări aeronautice civile, iar autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aprobă cerințe tehnice și alte acte tehnice subordonate necesare”

alineatul (1) se completează cu punctul „3)” cu următorul cuprins:

„3) clasificarea neconformităților constatate în cadrul inspecțiilor la platformă a aeronavelor exploatate de operatorii aerieni din alte state este stabilită de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;”

Inspecțiile la platformă a aeronavelor străine se efectuează în baza Reg. (UE) nr. 965/2012 unde sunt stabilite formulare tipizate pentru astfel de inspecții. Autoritatea Aeronautică Civilă a semnat un Acord de colaborare cu Agenția Europeană de Siguranță a Aviației pentru efectuarea inspecțiilor aeronavelor străine pe aeroporturile din RM.

Reg. (UE) nr. 965/2012, care va fi transpus în cadrul normativ național, prevede clasificarea neconformităților constatate în cadrul inspecțiilor la platformă a aeronavelor exploatate de operatorii aerieni străini de 3 niveluri.

9. Articolul 13:

la alineatul (2) litera a) după cuvintele „înmatriculate în Republica Moldova” se introduce „și/sau operate de operatorii aerieni ai Republicii Moldova”;

Inspecțiile în zbor (inspecțiile operaționale prin care se verifică operatorul aerian) se efectuează nu numai la aeronavele înmatriculate în RM dar și cele înmatriculate în alt stat dar care sunt operate de operatorii aerieni ai RM.

10. Articolul 15:

în titlul se introduce la final **„certificatelor/autorizațiilor”**;

Se completează titlul articolului pentru a exprima cu claritate conținutul acestuia

la alineatul (1):

în preambul după cuvântul „certificatul” se completează cu „/autorizația”;

la litera a) cuvintele **„la eliberarea certificatului”** se substituie cu textul **„autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile”**;

Temei servește prezentarea datelor neautentice nu numai la eliberarea certificatului, dar și în cadrul supravegherii continue.

la litera b) se completează în final cu **„și întreprinzătorilor individuali”**;

Completare

alineatul (1) se completează cu litera „f)” cu următorul cuprins:

„f) se depistează efectuarea activităților la care dă dreptul certificatul în timpul suspendării acestuia.”;

În timpul suspendării certificatului, originalul acestuia nu se întoarce autorității și rămâne la titular în original. Titularul poate să utilizeze în mod fraudulos acest fapt.

la alineatul (2) cuvintele **„retragere sau”** se exclud.

Retragere și revocare sunt sinonime. În tot textul Codului se utilizează „revocare”. Se propune utilizarea uniformizată a cuvântului „revocare”

11. Articolul 16:

în titlul după cuvântul **„platformă”** se introduce **„a aeronavelor străine.”**;

la alineatul (1) textul **„ , stabilită în reglementările aeronautice civile”** se exclude;

Alin. (5) din acest articol conține această prevedere.

la alineatul (5) la final se completează cu **„aprobate de organul central de specialitate din domeniul aviației civile și documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ”**.

12. La articolul 17 alineatul (1) și (2) după cuvântul „conform” se introduce „articolului 83bis al”;

Se face trimitere concretă la articolul din Convenție care reglementează transferul responsabilităților

13. Articolul 19:

alineatul (2) litera c) se completează în final cu „sau alt document echivalent”;

Se completează.

Анеха 8 la Convenția privind aviația civilă internațională „Navigabilitate”. Pct. 3.2.4

Примечание. Некоторые Договаривающиеся государства содействуют переводу воздушного судна в реестр другого государства путем выдачи "экспортного сертификата летной годности" или документа с подобным названием.

Doc.9760, 6.1.2

При установлении процедур, упрощающих экспорт ВС или составных частей ВС, государства применяют различные наименования для экспортного документа, например "экспортный сертификат летной годности" или "сертификат летной годности для экспорта". Имея различные наименования, все такие удостоверения предназначены ...

la alineatul (8) cuvântul „operațiuni” se substituie cu cuvântul „drepturi”;

Conform Codului civil Cartea a doua.

la alineatul (9) litera g) textul „conform prevederilor stabilite în reglementări aeronautice civile” se exclude;

Prevederea respectivă completă este în alin. (11)

la alineatul (11) textul „reglementări aeronautice civile, aprobate de Guvern” se substituie cu textul „acte normative aprobate de Guvern, reglementări aeronautice civile aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile și documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile”;

14. Articolul 20:

la alineatul (2) litera a) după cuvântul „eliberat” se introduce „acceptat,”;

A fost omis

alineatul (5) se modifică și se expune în următoarea redacție:

„(5) În vederea aplicării corespunzătoare a prevederilor prezentului articol, Guvernul aprobă acte normative, organul central de specialitate aprobă reglementări aeronautice civile, iar autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în

domeniul aviației civile aprobă specificații de certificare și alte documente tehnice subordonate necesare.” ;

15. Articolul 21:

la alineatul (3) textul „organul central de specialitate din domeniul aviației civile” se substituie cu textul „autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile”

Restricționarea operării anumitor aeronave va avea loc ca urmare a evaluării corespunderii stării tehnice a acestora la standardele internaționale, iar restricțiile se vor aplica în cazul în care aceste aeronave nu vor corespunde cerințelor privind emisiile de gaze, zgomot, etc. Stabilirea restricțiilor va avea la bază strict motive tehnice.

16. Articolul 22:

la alineatul (1) textul „în conformitate cu reglementările aeronautice civile în vigoare” se exclude;

Alin. (4) din prezentul articol conține prevederea mai detaliată.

la alineatul (2) după textul „aviației civile și” se introduce „după caz,”, iar textul „pentru operațiunea care trebuie efectuată” se exclude;

Conform cerințelor internaționale certificatele medicale de clasa 1, clasa 2, clasa 3 (în dependență de categoria personalului navigant) se eliberează de examinatori de medicină aeronautică sau de centre de medicină aeronautică personalului navigant. Din personalul nenavigant cerințe privind certificarea medicală sunt doar pentru controlorii de trafic aerian (clasa 3). Astfel de categorii de examinare medicală ca avize medicale eliberate de examinatori de medicină aeronautică sau de centre de medicină aeronautică nu există.

la alineatul (4) cuvântul „Guvern” se înlocuiește cu „organul central de specialitate în domeniul aviației civile”

17. Titlul articolului 23 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Articolul 23. Personal aeronautic navigant”

Schimbarea titlului articolului pentru a asigura corespunderea acestuia conținutului

18. Articolul 24:

la alineatul (3) cuvintele „îndeplinește condițiile” se substituie cu „este responsabil pentru cele”

la alineatul (5) cuvintele „Guvern,” se înlocuiește cu „organul central de specialitate în domeniul aviației civile”;

la alineatul (14) textul „alineatelor (2)-(4)” se substituie cu „alineatului (2) – (3)”;

19. Articolul 26:

la alineatul (2) după cuvântul „certificate” se introduce „și/sau înregistrate, heliporturi”;

la alineatul (3) textul „care pot fi efectuate pe teritoriul Republicii Moldova” se exclude;

Operațiunile aeriene civile pot fi efectuate de operatorii naționali nu numai pe teritoriul Republicii Moldova

se completează cu alineatul (5) cu următorul cuprins:

„(5) Operațiunile aeriene civile menționate la alineatul (3) se conformează, după caz, cerințelor esențiale referitoare la operațiuni de zbor prevăzute în anexa nr.3 și, dacă este cazul, în anexa nr.5 la prezentul Cod;”;

20. Articolul 27:

alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(3) Operațiunile de transport aerian comercial se conformează cerințelor esențiale referitoare la operațiuni prevăzute în anexa nr.3 și, dacă este cazul, în anexa nr.5 la prezentul Cod”;

Pentru aducerea în concordanță a normei cu conținutul anexelor la Cod

la alineatul (4) cuvântul „comerciale” se substituie cu „de transport aerian comercial”;

21. La articolul 31 alineatul (10) cuvântul „Guvern” se înlocuiește cu „organul central de specialitate în domeniul aviației civile”;

22. La articolul 32 alineatul (3) cuvântul „Guvern” se înlocuiește cu „organul central de specialitate în domeniul aviației civile”;

23. Articolul 33:

alineatul (2) se expune în nouă redacție cu următorul conținut:

„(2) Prevederile privind zborurile aeronavelor menționate în anexa nr. 2 la prezentul Cod se stabilesc în acte normative aprobate de Guvern, reglementări aeronautice civile aprobate de organul central de specialitate și în alte documente tehnice aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

24. Articolul 34, la alineatul (1) după cuvintele „acte normative” se completează cu textul „organul central de specialitate în domeniul aviației civile aprobă”;

25. Articolul 35 se modifică și va avea următorul conținut:

„Articolul 35. Certificarea și exploatarea aerodromurilor/aeroporturilor/heliporturilor

alineatul (9) se expune în redacție nouă după cum urmează:

„(9) Cerințele și procedura de certificare a aerodromurilor sînt stabilite în actele normative aprobate de Guvern, reglementările aeronautice civile aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile și alte documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.”;

Se propune delimitarea clară între aerodromurile care sunt certificate și cele care sunt înregistrate. Pentru categoria de aerodromuri care va fi certificată condițiile sunt mai exigente și corespund celor stabilite în Reg.216/2008 și Reg.139/2014 (aerodromuri).

Pentru categoria de aerodromuri înregistrate care nu corespund exigențelor Reg.216/2008 și Reg.139/2014 vor fi stabilite condiții mai simplificate, reieșind din operațiunile desfășurate, astfel favorizând și dezvoltarea aerodromurilor mai mici

Se propune delimitarea clară între aerodromurile care sunt certificate și cele care sunt înregistrate. Pentru categoria de aerodromuri care va fi certificată condițiile sunt mai exigente și corespund celor stabilite în Reg.216/2008 și Reg.139/2014 (aerodromuri).

Pentru categoria de aerodromuri înregistrate care nu corespund exigențelor Reg.216/2008 și Reg.139/2014 vor fi stabilite condiții mai simplificate, reieșind din operațiunile desfășurate, astfel favorizând și dezvoltarea aerodromurilor mai mici.

26. Articolul 36:

La alineatul (1) cuvântul „Tarifele” se substituie cu „Mărimea tarifelor”, la propoziția a doua cuvintele „Operatorii aeronavelor” se substituie cu „Utilizatorii aerodromului (aeroportului)”, iar cuvântul „taxele” se substituie cu „tarifele”, la

fraza a treia cuvântul „taxelor” se substituie cu „tarifelor” și cuvintele „altor datorii” se substituie cu „datoriilor”;

Noțiunea corectă este tarife

alineatele (4) – (13) se exclud;

Art. 37 din proiectul Codului aerian a fost completat cu cerințe detaliate privind accesul la piața serviciilor de handling la sol (alin. 4-13). Aceste cerințe au fost preluate selectiv din Directiva 96/67/CE privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității. Această Directivă stabilește un mecanism unitar și complex de măsuri, a căror implementare a fost preconizată prin proiectul regulamentului aprobat prin Hotărîre de Guvern (care a trecut deja procesul de avizare). În cazul în care cerințele Directivei 96/67/CE vor fi divizate în proiectul Codului aerian și în Hotărîre de Guvern, atunci va fi afectat mecanismul unitar stabilit în Directivă.

La nivel european este un proiect care modifică Directiva 96/67/CE

Regulamentul privind accesul la piața serviciilor de Handling la sol a fost aprobat la data de 4 octombrie și respectiv nu mai e cazul de a include aceste prevederi și în Codul aerian.

se completează cu alineatele (15) – (18) cu următorul cuprins:

„(15) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile certifică toate activitățile de deservire la sol (handling).

Ref.: Art. 7 alin. (3) pct. 5) lit. h) din proiectul Codului. Această normă este scăpată în Cod în art. 36

(16) Organul central de specialitate din domeniul aviației civile ia măsurile necesare pentru a asigura:

- a) accesul liber pe piață al prestatorilor de servicii de handling la sol unor terțe părți, care dețin un certificat eliberat de Autoritatea Aeronautică Civilă;
- b) libertatea handling-ului propriu al transportatorului aerian.

(17) Dacă pentru un aeroport, anumite constrângeri specifice spațiului sau capacității disponibile, ce apar din cauza aglomerației și a procentului de utilizare a spațiului, fac imposibilă deschiderea pieței și/sau punerea în aplicare a handling-ului, organul central de specialitate din domeniul aviației civile poate introduce unele limitări, în temeiul prevederilor stabilite de Guvern.

(18) Alte activități decît cele prevăzute de prezentul Cod și actele normative subordonate pot fi desfășurate în zone de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor cu condiția respectării cerințelor în domeniul securității aeronautice și a transportului aerian al bunurilor periculoase. Inițierea

activităților de întreprinzător în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor este posibilă cu notificarea prealabilă a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.”;

În cadrul reformei de reducere a numărului actelor permissive eliberate de autoritățile publice pentru practicarea activității de întreprinzător (modificarea legilor speciale în diferite domenii și Legii nr. 160 din 22.07.2011

privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător) s-a ajuns ca pentru serviciile prestate în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor nu este necesar un certificat/autorizație eliberată de AAC. Norma modificată va prevedea că aceste activități (altele decât activitățile aeronautice civile și activitățile aeronautice civile conexe) pot fi desfășurate în zone de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor cu condiția respectării cerințelor în domeniul securității aeronautice și a transportului aerian al bunurilor periculoase. Inițierea activităților de întreprinzător în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor va fi posibilă doar cu notificarea prealabilă a Autorității Aeronautice Civile

27.Articolul 37:

la alineatul (2) cuvântul „Guvern” se înlocuiește cu „organul central de specialitate în domeniul aviației civile”

la alineatul (8) cuvântul „aerodrom” se substituie cu „aeroport internațional”;

A vedea definiția de aeroport internațional din art. 5 din Cod

28.Articolul 38:

Articolul 38:

la alineatul (1) cuvintele „ , prin intermediul ghișeului unic” se exclude, iar după cuvântul „aeroporturilor” se introduce „/heliporturilor”;

la alineatele (2)-(4) după cuvântul „aeroporturilor” se introduce „/heliporturilor”;

la alineatul (5) după cuvântul „aeroporturilor” se introduce „/heliporturilor”, iar cuvântul „Guvern” se înlocuiește cu „organul central de specialitate în domeniul aviației civile”;

29.Articolul 39:

la alineatul (3) cuvântul „Guvern” se înlocuiește cu „organul central de specialitate în domeniul aviației civile”

la alineatul (6) se completează în final cu „aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile și documente tehnice subordonate aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.”:

după alineatul (6) se completează cu alineatele (7), (8) și (9) cu următorul cuprins:

„(7) Fără avizul prealabil eliberat gratuit de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile se interzice:

a) amplasarea de noi construcții, instalații, obiecte, sisteme inginerești și sisteme de comunicații sau efectuarea lucrărilor la acestea, în zonele care se află în perimetrul a 15 km față de punctul de referință al aerodromurilor și a căror înălțimea este de 45 m sau mai mare față de nivelul solului, indiferent de locul planificat de amplasare a acestora;

b) amplasarea turbinelor eoliene, indiferent de locul planificat de amplasare a acestora;

(8) La distanța mai mică de 15 km față de punctul de referință al aerodromurilor se interzice amplasarea obiectelor de activitate umană și folosință a pământului, care prezintă pericol pentru operarea în siguranță și eficiență a aerodromurilor (aeroporturilor), inclusiv:

a) care utilizează lumini periculoase, confuze și înșelătoare;

b) care provoacă orbire cauzată de surse de iluminare cu intensitate mare sau cu capacitate reflectorizantă înaltă;

c) care ar putea încuraja concentrarea animalelor sălbatice și păsărilor în vecinătatea aerodromului;

d) a surselor de radiație invizibilă sau prezența obiectelor mobile sau fixe care pot afecta în mod negativ performanța sistemelor de comunicație aeronautică, navigație și supraveghere.

(9) Întreprinderile, instituțiile și organizațiile, precum și persoanele fizice care au încălcat regulile de construcție/reconstrucție sau au admis alte acțiuni interzise în zonele aerodromurilor (aeroporturilor), sunt obligate, la cererea operatorului de aerodrom (aeroport) sau persoanelor împuternicite de acesta să stopeze construcția sau altă activitate din zona adiacentă aerodromului și să înlăture toate încălcările admise în termenul stabilit și din cont propriu.”;

Argumentare:

La moment în legea aviației civile sunt prevăzute aceleași norme privind avizarea construcțiilor în perimetrul a 15 km de la punctul de control al aeroportului.

Totodată ținem să menționăm că nu este necesară avizare construcțiilor în masive de construcții, adică în zone unde deja există construcții cu aceeași înălțime.

30. La articolul 40, alineatul (4) cuvântul „Guvern” se înlocuiește cu „organul central de specialitate în domeniul aviației civile”;

31. La articolul 42, alineatul (3) textul „ , precum și utilizatorii aeronavelor și aparatelor de zbor ușoare și ultraușoare” se exclude;

32. La articolul 44, alineatul (3) cuvintele „în niciun fel” se exclud;

33. Articolul 46:

titlul articolului se completează la final cu textul „privind investigația tehnică a incidentelor și a accidentelor”;

Completarea titlului articolului pentru a asigura corespunderea cu conținutul acestuia

la alineatul (3) după cuvintele „în conformitate cu” se introduce „cerințele și”;

34. La articolul 49 textul „la expirarea a 12 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova” se substituie cu textul „din data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova și se pune în aplicare la expirarea a 12 luni de la data intrării în vigoare.”;

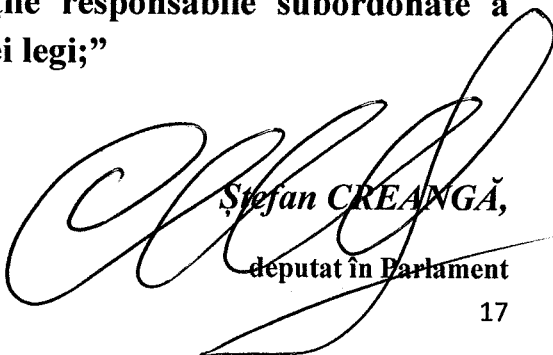
35. Articolul 50:

în dispoziția articolului textul „intrarea în vigoare” se substituie cu „punerea în aplicare”;

conținutul articolului se completează cu:

„- va aproba actele normative necesare conform prezentei lege;

- va asigura aprobarea de către autoritățile responsabile subordonate a actelor normative necesare conform prezentei legi;”


Ștefan CREANGĂ,
deputat în Parlament