

TABEL DE CONCORDANȚĂ

| | | |
|---|--|-----------------------------|
| Tara: Republica Moldova | | Data completării Tabelului: |
| Persoana (persoanele) care completează Tabelul: 1. Vozian Constantin 2. Miron Ana | | 15.08.2014 |
| <p>1. Titlul actului comunitar: REGULAMENTUL (CE) NR. 785/2004 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave REGULATION (EC) No 785/2004 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 21 April 2004 on Insurance requirements for air carriers and aircraft operators</p> <p>2. Titlul actului normativ național: Legea privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave</p> <p>2. Title of the national normative act: Law on Liability and Requirements for the Insurance of Air Operators and Aircraft Operators</p> <p>Subiectul reglementat și scopul acestuia: Prezenta lege stabilește cerințe minime de asigurare care să acopere răspunderea operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave ai Republicii Moldova, precum și operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave străini care efectuează zboruri în cadrul, spre, din sau deasupra teritoriului Republicii Moldova, pentru daunele cauzate pasagerilor, bagajelor, mărfurilor, poștei și terțelor părți The subject and the purpose of the Regulation: This law establishes minimum insurance requirements to cover the liability of air carriers and aircraft operators of the Republic of Moldova as well as air carriers and foreign aircraft operators operating flights to, from, or above the territory of the Republic of Moldova for damages to passengers, Luggage, cargo, mail and third parties.</p> | | |
| <p>3. Compatibil</p> <p>3. Compatible</p> | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| Articolul 1 Obiect | | | | | | | |
|--------------------|--|------------------|---|--------------------|---|--|--|
| (1) | Obiectul prezentului regulament este stabilirea cerințelor de asigurare minime pentru operatorii de transport aerian și operatorii de aeronave, în ceea ce privește pasagerii, bagajele, mărfurile și terțele părți. | Art. 1 alin. (5) | (5) Prezenta lege stabilește cerințe minime de asigurare care să acopere răspunderea operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave ai Republicii Moldova, precum și operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave străini care efectuează zboruri în cadrul, spre, din sau deasupra teritoriului Republicii Moldova, pentru daunele cauzate pasagerilor, bagajelor, mărfurilor, poștei și terțelor părți. | Parțial compatibil | Norma din proiect este mai desfășurată | | |
| (2) | În ceea ce privește transportul corespondenței, cerințele de asigurare sunt cele prevăzute în Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 și în legislațiile interne ale statelor membre. | Art. 7 | <p>(1) La transportul trimitărilor poștale operator de transport aerian este răspunzător numai față de operatorul poștal corespunzător, în conformitate cu regulile aplicabile în raporturile dintre operatorii de transport aerian și operatorii poștali.</p> <p>(2) Operatorul de transport aerian este responsabil față de operatorul poștal pentru paguba, care rezultă din orice întârziere, pierdere totală sau parțială, spoliere sau deteriorare a trimitărilor poștale din vina operatorului de transport aerian, atâta timp cât acestea se află în custodia sa, din momentul acceptării lor spre transport de la operatorul poștal la punctul de recepție până la livrarea lor operatorului poștal la destinație sau la punctul de schimb al poștei internaționale.</p> <p>(3) Operatorul de transport aerian este responsabil în fața operatorului poștal în limita compensației plătite de operatorul poștal beneficiarilor serviciilor poștale în conformitate cu prevederile stabilite prin tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte, în mărimile și condițiile prevăzute de Convenția Poștală Universală, de reglementările Uniunii Poștale Universale și cadrului normativ național în</p> | Parțial compatibil | Regulamentele europene nu reglementează în detaliu acest subiect, indicînd doar că asemenea asigurare trebuie să existe. Norma regulamentului european face trimitere la legislația internă. Prevederile art. 7 din proiect pornesc de la norma art. 2 paragraful 2 din Convenția de la Montreal. | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | domeniul serviciilor poștale. (4) Operatorul poștal este obligat să prezinte operatorului de transport aerian documentele ce fac dovada plății compensației beneficiarului serviciilor poștale. | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|

Articolul 2 Domeniu de aplicare

| | | | | | | | |
|-----|---|--------------------------|--|--------------------|---|--|--|
| (1) | Prezentul regulament se aplică tuturor operatorilor de transport aerian și operatorilor de aeronave care efectuează zboruri în cadrul sau spre spațiul aerian de pe sau deasupra teritoriului unui stat membru în care se aplică dispozițiile din tratat. | Art. 3 alin. (1) lit. a) | Prezenta lege se aplică: tuturor operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave care efectuează zboruri în spațiul aerian în cadrul, spre, din sau deasupra teritoriului Republicii Moldova | Parțial compatibil | Norma din proiect concretizează precum că zborurile se efectuează în spațiul aerian | | |
| (2) | Prezentul regulament nu se aplică: | Art. 3 alin. (2) | Prezenta lege nu se aplică: | Compatibil | | | |
| (a) | aeronevelor de stat menționate la articolul 3 litera (b) din Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago, la 7 decembrie 1944; | Art. 3 alin. (2) lit. a) | aeronevelor de stat, cum ar fi aeronavele folosite pentru servicii militare, vamale sau de poliție; | Parțial compatibil | În proiect este expres utilizată norma art. 3 lit. b) din Convenția de la Chicago | | |
| (b) | aeronevelor cu o MMD mai mică de 20 kg; | Art. 3 alin. (2) lit. b) | aeronevelor cu o masă maximă de decolare (MTOM) mai mică de 20 kg; | Compatibil | | | |
| (c) | aparaturilor de zbor cu decolare propulsată de picior (inclusiv paraplane și deltaplane cu motor); | Art. 3 alin. (2) lit. c) | aparaturilor de zbor cu decolare propulsată de picior (inclusiv paraplane și deltaplane cu motor); | Compatibil | | | |
| (d) | baloanelor captive; | Art. 3 alin. (2) lit. d) | baloanelor captive, zmeelor, parașutelor (inclusiv parașutele ascensionale); | Compatibil | | | |
| (e) | zmeelor; | | | | | | |
| (f) | parașutelor (inclusiv parașutele ascensionale); | | | | | | |
| (g) | avioanelor, inclusiv planele, cu motor, cu o MMD mai mică de 500 kg și microlămpi, care: — sunt utilizate în scop necomercial sau — sunt utilizate pentru o instrucție de zbor locală care nu implică traversarea frontierelor | Art. 3 alin. (2) lit. e) | avioanelor, inclusiv planele, cu motor, cu o MTOM mai mică de 500 kg și microlămpi, care sunt utilizate în scop necomercial sau sunt utilizate pentru o instrucție de zbor locală care nu implică traversarea frontierelor internaționale, în măsura în care aceasta | Compatibil | | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|-----|---|--|--|--------------|---------------------------|--|--|
| | internaționale, în măsura în care aceasta privește obligațiile de asigurare prevăzute în prezentul regulament pentru riscuri de război și terorism. | | privește obligațiile de asigurare prevăzute de prezenta lege pentru riscuri de război și terorism. | | | | |
| (3) | Aplicarea prezentului regulament aeroportului din Gibraltar nu aduce atingere poziției juridice a Regatului Spaniei, respectiv a Regatului Unit, privind litigiul referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul. | | | Incompatibil | Prevederi neaplicabile UE | | |
| (4) | Aplicarea prezentului regulament aeroportului din Gibraltar se suspendă pînă la intrarea în vigoare a dispozițiilor Declarației comune a miniștrilor afacerilor externe ai Regatului Spaniei și Regatului Unit din 2 decembrie 1987. Guvernele Spaniei și Regatului Unit informează Consiliul on legătură cu data acestei intrări în vigoare. | | | Incompatibil | Prevederi neaplicabile UE | | |

Articolul 3 Definiții

| | | | | | | | |
|-----|--|------------------|---|--------------------|--|--|--|
| (a) | „operator de transport aerian” înseamnă întreprindere de transport aerian titulară a unei licențe de funcționare valabilă; | Art. 4 alin. (1) | operator de transport aerian - operatorul aerian care efectuează transport aerian comercial în baza unui certificat/licență valabile; | Parțial compatibil | Definiția este o combinație din normele europene și naționale. În prezent în Republica Moldova operatorii de transport aerian se certifică (AOC) conform art. 17 alin. (1), (4) al Legii aviației civile nr. 1237-XIII din 09.07.1997. Licențierea operatorilor de transport aerian (și respectiv expunerea definiției europene) se va efectua atunci când | | |
|-----|--|------------------|---|--------------------|--|--|--|

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|-----|--|------------------|---|--------------------|--|--|--|
| | | | | | Republica Moldova va implementa Regulamentul 1008/2008 conform Anexei 2 la Acordul privind Spațiul Aerian Comun | | |
| (b) | „operator de transport aerian comunitar” înseamnă un operator de transport aerian titular al unei licențe de funcționare valabile, acordată de un stat membru, în conformitate cu Regulamentul(CEE) nr. 2407/92; | | | Incompatibil | Prevederi UE neaplicabile | | |
| (c) | „operator de aeronavă” înseamnă persoana sau instituția, alta decât un operator de transport aerian, care dispune efectiv de un drept continuu de utilizare sau operare a aeronavelor; se prezumă că persoana fizică sau juridică pe numele căreia este înregistrată aeronava este operatorul, cu excepția cazului în care această persoană poate dovedi că operatorul este o altă persoană; | Art. 4 alin. (1) | <i>operator de aeronavă</i> – persoana sau instituția, alta decât un operator aerian, care dispune efectiv de un drept continuu de utilizare sau operare a aeronavelor; se prezumă că persoana fizică sau juridică pe numele căreia este înregistrată aeronava este operatorul, cu excepția cazului în care această persoană poate dovedi că operatorul este o altă persoană; | Compatibil | | | |
| (d) | zbor înseamnă: — în ceea ce privește pasagerii și bagajele neînregistrate, perioada de transport aerian al pasagerilor, inclusiv îmbarcarea și debarcarea acestora; | Art. 4 alin. (1) | <i>timpul zborului</i> - este: în ceea ce privește pasagerii și bagajele neînregistrate, perioada de transport aerian al pasagerilor, inclusiv îmbarcarea și debarcarea acestora; | Parțial compatibil | Deoarece norma regulamentului european se referă la perioadă, corect este de indicat noțiunea „timpul zborului”, deoarece noțiunea de „zbor” propriu zis (din punct de vedere tehnic) este alta. | | |
| | — în ceea ce privește mărfurile și bagajele înregistrate, perioada de transportare a bagajelor și mărfurilor din momentul predării acestora operatorului de transport aerian și | | în ceea ce privește mărfurile și bagajele înregistrate, perioada de transportare a bagajelor și mărfurilor din momentul predării acestora transportatorului aerian și pînă în momentul restituirii către destinatarii în drept; | Compatibil | | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|-----|--|------------------|---|--------------------|---|--|--|
| | pînă în momentul restituirii către destinatarii în drept; — în ceea ce privește terțele părți, utilizarea unei aeronave din momentul pornirii motoarelor pentru rularea pe pistă sau decolarea efectivă pînă în momentul în care se află pe suprafața de staționare și motoarele se opresc complet; în plus, mai înseamnă deplasarea unei aeronave de către vehicule de remorcare și de împingere înapoi sau cu ajutorul unor mijloace tipice pentru acționarea și înălțarea aeronavelor, în special curenții de aer; | | în ceea ce privește terțele părți, utilizarea unei aeronave din momentul pornirii motoarelor pentru rularea pe pistă sau decolarea efectivă pînă în momentul în care se află pe suprafața de staționare și motoarele se opresc complet; în plus, mai înseamnă deplasarea unei aeronave de către vehicule de remorcare și de împingere înapoi sau cu ajutorul unor mijloace tipice pentru acționarea și înălțarea aeronavelor, în special curenții de aer; | Compatibil | | | |
| (e) | „DST” înseamnă un drept special de tragere conform definiției Fondului Monetar Internațional; | Art. 4 alin. (1) | <i>DST</i> - drepturile speciale de tragere, așa cum sunt definite de către Fondul Monetar Internațional; | Compatibil | | | |
| (f) | „MMD” înseamnă masa maximă la decolare, care corespunde unei valori certificate specifice pentru toate tipurile de aeronave, indicată în certificatul de navigabilitate a aeronavei; | Art. 4 alin. (1) | <i>MTOM</i> - masa maximă de decolare a aeronavei, care corespunde unei valori certificate specifice pentru toate tipurile de aeronave, indicată în Certificatul de navigabilitate sau alt document corespunzător; | Parțial compatibil | MTOM este abrevierea din limba engleză unanim utilizată în aviația civilă internațională | | |
| (g) | „pasager” înseamnă orice persoană care călătorește cu consimțământul operatorului de transport sau operatorului de aeronavă, cu excepția membrilor personalului de serviciu, atît din rîndul echipajului de zbor, cît și al echipajului de cabină; | Art. 4 alin. (1) | <i>pasager</i> - orice persoană care călătorește cu consimțământul operatorului de transport aerian sau operatorului de aeronavă, cu excepția membrilor personalului de serviciu, atît din rîndul echipajului de zbor, cît și al echipajului de cabină; | Compatibil | | | |
| (h) | „terță parte” înseamnă orice persoană juridică sau fizică, cu excepția pasagerilor și a membrilor personalului de serviciu, atît din rîndul echipajului de zbor, cît și al echipajului de cabină; | Art. 4 alin. (1) | <i>terță parte</i> - orice persoană juridică sau fizică, cu excepția beneficiarilor și a membrilor personalului de serviciu, atît din rîndul echipajului de zbor, cît și al echipajului de cabină; | Parțial compatibil | Răspunderea operatorului de transport aerian reglementată de prezenta lege este nu doar față de pasageri dar și față de | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|-----|--|------------------|--|------------|--|--|--|
| | | | | | expeditorul/destinatarul de marfă sau operatorul poștal căruia sau în folosul căruia sunt prestate serviciile de transport aerian comercial (art. 4 alin. (1) din proiect, noțiunea „beneficiar”). Astfel „terță parte” sunt celelalte persoane fizice sau juridice păgubite care nu sunt beneficiari ai serviciilor de transport aerian sau personalul de serviciu. | | |
| (i) | „operațiune comercială” înseamnă o operațiune efectuată cu titlu oneros sau sub formă de închiriere. | Art. 4 alin. (1) | <i>operațiune comercială</i> - o operațiune efectuată cu titlu oneros sau sub formă de închiriere; | Compatibil | | | |

Articolul 4 Principiile asigurării

| | | | | | | | |
|-----|---|-------------------|--|--------------------|---|--|--|
| (1) | Operatorii de transport aerian și operatorii de aeronave menționați la articolul 2 trebuie să fie asigurați în conformitate cu prezentul regulament în ceea ce privește răspunderea specifică activității aeriene față de pasageri, bagaje, mărfuri și părți terțe. Riscurile asigurate include actele de război, terorismul, deturnarea, actele de sabotaj, sechestrarea ilegală a aeronavei și rebeliunea civilă. | Art. 14 alin. (1) | Operatorii aerieni și operatorii de aeronave trebuie să fie asigurați în conformitate cu prezenta lege în ceea ce privește răspunderea specifică activității aeriene față de pasageri, bagaje, mărfuri, trimiteri poștale, părți terțe și personalul de serviciu. Riscurile asigurate includ actele de război, terorismul, deturnarea, actele de sabotaj, sechestrarea ilegală a aeronavei și rebeliunea civilă. | Parțial compatibil | Norma din proiect este mai largă. Suplimentar la cele prevăzute în regulamentul european prevede obligația de asigurare și a operatorilor aerieni care efectuează lucru aerian, precum și a trimiterilor poștale și a personalului de serviciu. | | |
| (2) | Operatorii de transport aerian și operatorii de aeronave garantează existența asigurării pentru fiecare zbor, indiferent dacă aeronava utilizată le aparține sau face obiectul | Art. 14 alin. (3) | Operatorii aerieni și operatorii de aeronave garantează existența asigurării pentru fiecare zbor, indiferent dacă aeronava utilizată le aparține sau face obiectul unui acord de închiriere sau de operațiuni comune sau de franciză, de partajare a codurilor (code- | Compatibil | | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|---|---|-------------------|--|--------------------|---|----------------------------|---|
| | unui acord de închiriere sau de operațiuni comune sau de franciză, de partajare a codurilor (code-sharing) sau orice alt acord de aceeași natură. | | sharing) sau orice alt acord de aceeași natură. | | | | |
| (3) | Prezentul regulament nu aduce atingere normelor privind răspunderea care derivă din: — convențiile internaționale la care sunt parte statele membre și/sau Comunitatea; — dreptul comunitar; — legislația internă a statelor membre. | Art. 3 alin. (4) | Prezenta lege nu aduce atingere normelor privind răspunderea care derivă din convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte. Dacă reglementările internaționale obligatorii pentru Republica Moldova stabilesc alte dispoziții decât cele prevăzute de prezenta lege, se aplică normele internaționale. | Parțial compatibil | Incompatibil în partea prevederilor neaplicabile cum sunt cele referitor la statele membre și Comunitate, dreptul comunitar și legislația internă a statelor membre | | |
| Articolul 5 Respectarea regulamentului | | | | | | | |
| (1) | Operatorii de transport aerian și, în cazul în care este necesar, operatorii de aeronave menționați la articolul 2 fac dovada respectării cerințelor de asigurare prevăzute în prezentul regulament prin depunerea la autoritățile competente ale statului membru în cauză a unui certificat de asigurare sau a altui document de asigurare valabil. | Art. 18 alin. (1) | Operatorii aerieni și operatorii de aeronave fac dovada respectării cerințelor de asigurare prevăzute de prezenta lege prin depunerea la Autoritatea Aeronautică Civilă a unui certificat de asigurare sau a altui document de asigurare valabil. | Parțial compatibil | Norma din proiect este mai largă și se referă și la operatorii aerieni care efectuează operațiuni de lucru aerian, precum și este indicat concret „Autoritatea Aeronautică Civilă” (autoritatea competentă a Republicii Moldova) în loc de „autoritatea competentă ale statului membru în cauză”. | | |
| (2) | În înțelesul prezentului articol, „stat membru în cauză” înseamnă statul membru care a acordat licența de funcționare operatorului de transport aerian comunitar sau statului membru în care este înregistrată aeronava operatorului. În cazul operatorilor de transport aerian necomunitari și operatorilor de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în | | | Incompatibil | Prevederi neaplicabile UE | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|---|--|-------------------|---|--------------------|---|--|--|
| | afara Comunității, „stat membru în cauză” înseamnă statul membru spre care sau din care se efectuează zborurile. | | | | | | |
| (3) | Prin derogare de la alineatul (1), statele membre survolate pot solicita operatorilor de transport aerian și operatorilor de aeronave menționați la articolul 2 să facă dovada unei asigurări valabile, în conformitate cu prezentul regulament. | Art. 18 alin. (4) | La survolarea teritoriului Republicii Moldova de către operatorii aerieni străini sau operatorii de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în afara Republicii Moldova care nu necesită aterizare pe sau decolarea de pe teritoriul Republicii Moldova, precum și escalele efectuate în Republica Moldova de către aceste aeronave care nu au legătură cu operațiunile de trafic aerian, Autoritatea Aeronautică Civilă poate solicita dovada respectării cerințelor minime de asigurare privind răspunderea față de terțe părți prevăzute de prezenta lege, prin intermediul unor controale aleatorii. | Compatibil | Regulamentul european lasă la discreția statelor aplicarea derogării în cauză. Pentru Republica Moldova aceasta se propune a fi realizat prin art. 18 alin. (4) | | |
| (4) | În ceea ce privește operatorii de transport aerian comunitari și operatorii de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în cadrul Comunității, depunerea dovezii asigurării în statul membru menționat la alineatul (2) este suficientă pentru toate statele membre, fără a se aduce atingere aplicării articolului 8 alineatul (6). | | | Incompatibil | Prevederi neaplicabile UE | | |
| (5) | În cazuri excepționale de nefuncționare a pieței asigurărilor, Comisia poate stabili, în conformitate cu procedura menționată la articolul 9 alineatul (2), măsurile adecvate pentru aplicarea alineatului (1). | | | Incompatibil | Prevederi neaplicabile UE | | |
| Articolul 6 Asigurarea privind răspunderea față de pasageri, bagaje și mărfuri | | | | | | | |
| (1) | În ceea ce privește răspunderea față de pasageri, cuantumul asigurării minime este de 250 000 DST pe | Art. 15 alin. (2) | În ceea ce privește răspunderea față de pasageri în cazul decesului sau vătămării corporale în urma accidentului, cuantumul | Parțial compatibil | Norma din proiect este mai concretă și nu permite o interpretare | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|---|---|-------------------|--|--------------------|---|--|--|
| | pasager. Cu toate acestea, în ceea ce privește operațiunile necomerciale ale aeronavelor cu o MMD de 2 700 kg sau mai puțin, statele membre pot fixa un nivel inferior al cuantumului asigurării, cu condiția ca acesta să fie de cel puțin 100 000 DST pe pasager. | | asigurării minime este de 250 000 DST pe pasager. Prin excepție, în ceea ce privește operațiunile necomerciale ale aeronavelor cu o MTOM de 2 700 kg sau mai puțin, cuantumul asigurării minime este de 100 000 DST pe pasager. | | extensivă. | | |
| (2) | În ceea ce privește răspunderea pentru bagaje, cuantumul minim al asigurării este de 1 131 DST pe pasager în cadrul operațiunilor comerciale. | Art. 15 alin. (4) | În ceea ce privește răspunderea pentru bagaje, cuantumul minim al asigurării este de 1 131 DST pe pasager în cadrul operațiunilor comerciale. | Compatibil | | | |
| (3) | În ceea ce privește răspunderea pentru mărfuri, cuantumul minim al asigurării este de 19 DST pe kilogram în cadrul operațiunilor comerciale. | Art. 15 alin. (5) | În ceea ce privește răspunderea pentru mărfuri, cuantumul minim al asigurării este de 19 DST pe kilogram în cadrul operațiunilor comerciale. | Compatibil | | | |
| (4) | Alineatele (1), (2) și (3) nu se aplică zborurilor deasupra teritoriului statelor membre efectuate de operatori de transport aerian necomunitari și operatori de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în afara Comunității care nu necesită aterizarea sau decolarea de pe acest teritoriu. | Art. 15 alin. (6) | Alineatele (2) - (5) nu se aplică zborurilor deasupra teritoriului Republicii Moldova efectuate de operatori de transport aerian străini și operatori de aeronave înregistrate în afara Republicii Moldova care nu necesită aterizarea pe sau decolarea de pe teritoriul Republicii Moldova. | Compatibil | | | |
| (5) | Sumele menționate la prezentul articol pot fi adaptate, dacă este necesar, în cazul în care unele modificări ale tratatelor internaționale adecvate impun acest lucru. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 9 alineatul (3). | Art. 15 alin. (7) | Sumele menționate la prezentul articol pot fi adaptate, dacă este necesar, în cazul în care unele modificări ale tratatelor internaționale adecvate impun acest lucru. Măsurile respective, destinate să modifice aceste elemente ale prezentei legi, se adoptă de către Guvern. | Parțial compatibil | Este modificat în partea prevederilor UE neaplicabile referitor la procedura de reglementare cu control | | |
| Articolul 7 Asigurarea privind răspunderea față de terțe părți | | | | | | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|---|---|----------------------------------|---|--------------------|--|--|--|
| | În ceea ce privește răspunderea față de terțe părți, quantumul minim al asigurării pe accident pentru fiecare aeronavă în parte este următorul: Tabel (quantumul minim al asigurării pe accident pentru fiecare aeronavă în parte). | Art. 16 alin. (2) Anexa nr. 2 | (2) Quantumul minim al asigurării răspunderii față de terțe părți pe accident pentru fiecare aeronavă în parte este stabilită în anexa nr. 2 la prezenta lege. Tabel: Quantumul minim al asigurării privind răspunderea față de terțe părți. | Compatibil | | | |
| (1) | În cazul în care, la un moment dat, operatorul de transport aerian sau operatorul de aeronave nu dispune de o asigurare pentru pagubele suferite de terțe părți din cauza riscurilor de război sau a terorismului pentru fiecare accident, operatorul de transport aerian sau operatorul de aeronave respectiv se poate achita de obligația de asigurare contra unor astfel de riscuri prin intermediul unui pachet de asigurări. Comisia monitorizează îndeaproape aplicarea acestei dispoziții pentru a garanta că acest pachet de asigurări este echivalent cel puțin cu suma corespunzătoare indicată în tabel. | Art. 16 alin. (3) | În cazul în care, la un moment dat, operatorul aerian sau operatorul de aeronave nu dispune de o asigurare pentru pagubele suferite de terțe părți din cauza riscurilor de război sau a terorismului pentru fiecare accident, operatorul aerian sau operatorul de aeronave respectiv se poate achita de obligația de asigurare contra unor astfel de riscuri prin intermediul unui pachet de asigurări. Autoritatea Aeronautică Civilă monitorizează îndeaproape aplicarea acestei dispoziții pentru a garanta că acest pachet de asigurări este echivalent cel puțin cu suma corespunzătoare indicată în anexa nr. 2 la prezenta lege. | Parțial compatibil | Modificat în partea prevederilor UE neaplicabile referitor la competența Comisiei | | |
| (2) | Sumele menționate la prezentul articol pot fi adaptate, dacă este necesar, în cazul în care modificări ale tratatelor internaționale relevante impun acest lucru. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 9 alineatul (3). | Art. 16 alin. (4) | Sumele menționate în anexa nr. 2 la prezenta lege pot fi adaptate, dacă este necesar, în cazul în care modificări ale tratatelor internaționale relevante impun acest lucru. Măsurile respective, destinate să modifice aceste elemente ale prezentei legi, se adoptă de către Guvern. | Parțial compatibil | Modificat în partea prevederilor UE neaplicabile referitor la procedura de reglementare cu control | | |
| Articolul 8 Punerea în aplicare și sancțiuni | | | | | | | |
| (1) | Statele membre se asigură că operatorii de transport aerian și operatorii de aeronave menționați în | Art. 18 alin. (1) | Operatorii aerieni și operatorii de aeronave fac dovada respectării cerințelor de asigurare prevăzute de prezenta lege prin depunerea la | Parțial compatibil | Norma din proiect asigură realizarea prevederii | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|-----|---|-------------------|--|--------------------|---|--|--|
| | articolul 2 respectă prezentul regulament. | | Autoritatea Aeronautică Civilă a unui certificat de asigurare sau a altui document de asigurare valabil. | | regulamentului european. Astfel Republica Moldova se asigură că se vor respecta cerințele corespunzătoare. Legea stabilește un mecanism de control al executării. | | |
| (2) | În sensul alineatului (1) și fără a aduce atingere alineatului (7), în ceea ce privește survolurile operatorilor de transport aerian necomunitari sau operatorilor de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în afara Comunității care nu necesită aterizarea pe teritoriul unui stat membru sau decolarea de pe acesta, precum și în ceea ce privește escalele efectuate în statele membre de către aceste aeronave în scopuri care nu au legătură cu operațiunile de trafic aerian, statul membru în cauză poate solicita documente doveditoare privind respectarea cerințelor minime de asigurare stabilite în prezentul regulament. | Art. 18 alin. (4) | La survolarea teritoriului Republicii Moldova de către operatorii aerieni străini sau operatorii de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în afara Republicii Moldova care nu necesită aterizarea pe sau decolarea de pe teritoriul Republicii Moldova, precum și escalele efectuate în Republica Moldova de către aceste aeronave care nu au legătură cu operațiunile de trafic aerian, Autoritatea Aeronautică Civilă poate solicita dovada respectării cerințelor minime de asigurare privind răspunderea față de terțe părți prevăzute de prezenta lege, prin intermediul unor controale aleatorii. | Parțial compatibil | Norma din proiect este mai clară: indică concret care asigurare se cere și în ce mod. | | |
| (3) | În cazul în care este necesar, statele membre pot solicita dovezi suplimentare din partea operatorului de transport aerian, operatorului de aeronave sau a asiguratorului în cauză. | Art. 18 alin. (6) | În cazul în care este necesar Autoritatea Aeronautică Civilă poate solicita dovezi suplimentare din partea operatorului aerian, operatorului de aeronave sau a asiguratorului în cauză. | Compatibil | | | |
| (4) | Sancțiunile pentru încălcarea prezentului regulament sunt eficace, proporționale și disuasive. | Art. 19 alin. (1) | Încălcarea cerințelor minime de asigurare stabilite de prezenta lege se sancționează în conformitate cu Codul contravențional. | Parțial compatibil | Este o normă de trimitere la art. 219 al Codului contravențional, care stabilește răspundere pentru încălcarea cerințelor de asigurare | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|--------------------------------|---|-------------------|---|--------------------|---|--|--|
| (5) | În ceea ce privește operatorii de transport aerian comunitari, aceste sancțiuni pot include retragerea licenței de funcționare, sub rezervă și în conformitate cu dispozițiile corespunzătoare din dreptul comunitar. | Art. 19 alin. (2) | În ceea ce privește operatorii aerieni ai Republicii Moldova pentru încălcarea cerințelor minime de asigurare stabilite de prezenta lege Autoritatea Aeronautică Civilă poate suspenda certificatul/autorizația de operator aerian și/sau permisiunea de zbor. | Parțial compatibil | Modificat în partea prevederilor UE neaplicabile până nu va fi implementat Regulamentul 1008/2008. Este expus în conformitate cu normele Republicii Moldova în vigoare (art. 17 din Legea aviației civile nr. 1237-XIII din 09.07.1997) pentru a asigura respectarea legii. | | |
| (6) | În ceea ce privește operatorii de transport aerian necomunitari și operatorii de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în afara Comunității, sancțiunile pot include refuzarea dreptului de aterizare pe teritoriul unui stat membru. | Art. 19 alin. (3) | În ceea ce privește operatorii aerieni străini și operatorii de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în afara Republicii Moldova pentru încălcarea cerințelor minime de asigurare Autoritatea Aeronautică Civilă poate refuza dreptul de aterizare pe teritoriul Republicii Moldova. | Compatibil | | | |
| (7) | În cazul în care statele membre nu sunt mulțumite de respectarea condițiilor din prezentul regulament, acestea pot interzice decolarea unei aeronave până la prezentarea de către operatorul de transport aerian sau operatorul de aeronave în cauză a dovezilor existenței unei asigurări adecvate, în conformitate cu prezentul regulament. | Art. 19 alin. (4) | În cazul în care nu este mulțumită de respectarea condițiilor referitor la asigurări Autoritatea Aeronautică Civilă poate interzice decolarea unei aeronave până la prezentarea de către operatorul aerian sau operatorul de aeronavă în cauză a dovezilor existenței unei asigurări adecvate în conformitate cu prezenta lege. | Compatibil | | | |
| Articolul 9 Comitologie | | | | | | | |
| (1) | Comisia este sprijinită de comitetul prevăzut la articolul 11 din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (1). | | | Incompatibil | Prevederi neaplicabile UE | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|---|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
| (2) | Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CEE, luându-se în considerare dispozițiile articolului 8. | | | Incompatibil | Prevederi neaplicabile UE | | |
| (3) | Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie. | | | Incompatibil | Prevederi neaplicabile UE | | |
| (4) | În plus, Comitetul poate fi consultat de către Comisie cu privire la oricare alte aspecte legate de aplicarea prezentului regulament. | | | Incompatibil | Prevederi neaplicabile UE | | |
| Articolul 10 Raport și cooperare | | | | | | | |
| (1) | Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului privind funcționarea prezentului regulament până la 30 aprilie 2008. | | | Incompatibil | Prevederi neaplicabile UE | | |
| (2) | La cererea Comisiei, statele membre prezintă acesteia informații privind aplicarea prezentului regulament. | | | Incompatibil | Prevederi neaplicabile UE | | |
| Articolul 11 Intrarea în vigoare | | | | | | | |
| (1) | Prezentul regulament intră în vigoare la douăsprezece luni de la publicarea în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> . Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre. | | | Incompatibil | Prevederi neaplicabile UE | | |

TABEL DE CONCORDANȚĂ

| | | |
|--|--|-----------------------------|
| Țara: Republica Moldova | | Data completării Tabelului: |
| Persoana (persoanele) care completează Tabelul: 1. Vozian Constantin 2. Miron Ana | | 13.08.2014 |
| <p>1. Titlul actului comunitar: Regulamentul (CE) NR. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002</p> <p>Regulation (EC) No 2027/97 of the Council of 9 October 1997 on air carrier liability in respect of the carriage of passengers and their baggage by air as it was modified by Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002</p> <p>2. Titlul actului normativ național: Legea privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave</p> <p>2. Title of the national normative act: Law on Liability and Requirements for the Insurance of Air Operators and Aircraft Operators</p> <p>Subiectul reglementat și scopul acestuia: Prezenta lege stabilește cerințe minime de asigurare care să acopere răspunderea operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave ai Republicii Moldova, precum și operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave străini care efectuează zboruri în cadrul, spre, din sau deasupra teritoriului Republicii Moldova, pentru daunele cauzate pasagerilor, bagajelor, mărfurilor, poștei și terțelor părți</p> <p>The subject and the purpose of the Regulation: This law establishes minimum insurance requirements to cover the liability of air carriers and aircraft operators of the Republic of Moldova as well as air carriers and foreign aircraft operators operating flights to, from, or above the territory of the Republic of Moldova for damages to passengers, Luggage, cargo, mail and third parties.</p> | | |
| <p>3. Compatibil</p> <p>3. Compatible</p> | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|--------------------|--|---|---|--------------------|--|--|--|
| Articolul 1 | | | | | | | |
| | Prezentul regulament pune în aplicare dispozițiile relevante ale Convenției de la Montreal în ceea ce privește transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora și stabilește anumite dispoziții suplimentare. De asemenea, extinde aplicarea acestor dispoziții la transportul aerian efectuat pe teritoriul unui singur stat membru. | Art. 1 alin. (3); Art. 6 alin. (3) | Prezenta lege pune în aplicare dispozițiile relevante ale Convenției pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, adoptată la Montréal la 28 mai 1999, în ceea ce privește transportul aerian al pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei, și stabilește anumite dispoziții suplimentare. Dispozițiile <i>Convenției de la Montréal</i> se extind la transportul arian efectuat pe teritoriul Republicii Moldova. | Compatibil | | | |
| Articolul 2 | | | | | | | |
| | În înțelesul prezentului regulament: | Art. 4 alin. (1) | În sensul prezentei legi, se definesc următoarele noțiuni: | Compatibil | | | |
| (a) | „operator de transport aerian” înseamnă o companie de transport aerian care deține o licență valabilă de funcționare: | Art. 4 alin. (1) | <i>operator de transport aerian</i> - operatorul aerian care efectuează transport aerian comercial în baza unui certificat/licență valabile; | Parțial compatibil | Definiția este o combinație din normele europene și naționale. În prezent în Republica Moldova operatorii de transport aerian se certifică (AOC) conform art. 17 alin. (1), (4) al Legii aviației civile nr. 1237-XIII din 09.07.1997. Licențierea operatorilor de transport aerian (și respectiv expunerea definiției europene) se va efectua atunci când Republica Moldova va implementa Regulamentul 1008/2008 conform Anexei 2 la Acordul privind Spațiul Aerian | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|-----|--|------------------|--|--------------------|---|--|--|
| | | | | | Comun | | |
| (b) | „operator de transport aerian comunitar” înseamnă un operator de transport aerian care deține o licență valabilă de funcționare acordată de un stat membru în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 2407/92; | | | Incompatibil | Prevederi neaplicabile UE | | |
| (c) | „persoană care are dreptul la despăgubire” înseamnă un pasager sau orice persoană care are dreptul să emită pretenții în numele respectivului pasager, în conformitate cu legislația aplicabilă; | Art. 4 alin. (1) | <i>persoană care are dreptul la despăgubire</i> - un beneficiar sau orice persoană care are dreptul să emită pretenții în numele respectivului beneficiar, în conformitate cu legislația aplicabilă, sau terța parte; | Parțial compatibil | Definiția din proiect este mai largă decât cea europeană și se extinde nu doar pentru pasageri (deoarece nu numai pasagerii au dreptul la despăgubiri conform proiectului, chiar și conform regulamentului european) dar și expeditorul/destinatarul de marfă sau operatorul poștal, precum și terțele părți. Definiția regulamentului european nu acoperă toate categoriile de persoane care au dreptul la despăgubiri conform regulamentului european | | |
| (d) | „bagaj”, dacă nu se specifică altfel, înseamnă atât bagajul înregistrat, cât și cel neînregistrat, în sensul articolului 17 alineatul (4) din Convenția de la Montreal; | Art. 4 alin. (1) | <i>bagaje</i> - bunuri aparținând pasagerilor, transportate la bordul aeronavei în baza unui acord cu operatorul de transport aerian, care sub rezerva unor prevederi contrare, desemnează atât bagajul înregistrat, cât și bagajul neînregistrat; | Parțial compatibil | Este definiția Convenției de la Montreal. În esență ambele sunt identice. Definiția din proiect este mai desfășurată și nu se rezumă doar la | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|--------------------|--|------------------|--|--------------------|---|--|--|
| | | | | | trimitere la Convenția de la Montreal | | |
| (e) | „D.S.T. («SDR»)» înseamnă drepturile speciale de iragere, așa cum sunt definite de către Fondul Monetar Internațional; | Art. 4 alin. (1) | DST - drepturile speciale de tragere, așa cum sunt definite de către Fondul Monetar Internațional; | Compatibil | | | |
| (f) | „Convenția de la Varșovia” înseamnă Convenția pentru unificarea unor norme privind transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929, sau Convenția de la Varșovia, modificată la Haga la 28 septembrie 1955 și Convenția complementară la Convenția de la Varșovia încheiată la Guadalajara la 18 septembrie 1961; | | Convenția de la Varșovia - Convenția pentru unificarea unor norme privind transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929, sau Convenția de la Varșovia, modificată la Haga la 28 septembrie 1955 și Convenția complementară la Convenția de la Varșovia încheiată la Guadalajara la 18 septembrie 1961, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 766-XII din 6 martie 1996; | Compatibil | | | |
| (g) | „Convenția de la Montreal” înseamnă „Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional”, adoptată la Montreal la 28 mai 1999. | Art. 4 alin. (1) | Convenția de la Montreal - Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, adoptată la Montreal la 28 mai 1999; | Compatibil | | | |
| (2) | Noțiunile cuprinse în prezentul regulament care nu sunt definite la alineatul (1) sunt echivalente celor utilizate în Convenția de la Montreal. | Art. 4 alin. (2) | Noțiunile referitoare la răspunderea operatorilor de transport aerian față de mărfuri, pasageri și bagajele acestora, cuprinse în prezenta lege și care nu sunt definite la alin. (1), sunt echivalente celor utilizate în Convenția de la Montreal | Compatibil | | | |
| Articolul 3 | | | | | | | |
| (1) | Răspunderea unui operator de transport aerian comunitar cu privire la pasageri și bagajele acestora este reglementată de toate dispozițiile Convenției de la Montreal privind o astfel de răspundere. | Art. 6 alin. (1) | Răspunderea unui operator de transport aerian ai Republicii Moldova, indiferent dacă efectuează zboruri pe rute interne sau internaționale, precum și a unui operator de transport aerian străin care efectuează zboruri pe rute internaționale având originea și/sau destinația pe teritoriul Republicii Moldova, în | Parțial compatibil | Norma din proiect este mai amplă decât cea europeană și se extinde nu doar la răspunderea cu privire la pasageri și bagaje, dar și mărfuri, astfel cum este | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|---------------------|---|---------|--|--------------------|---|--|--|
| | | | ceea ce privește transportul aerian comercial al pasagerilor, bagajelor și mărfurilor este reglementată de toate dispozițiile relevante ale Convenției de la Montreal privind o astfel de răspundere. | | reglementată de Convenția de la Montreal. | | |
| (2) | Obligația asigurării conform articolului 7 din Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 în ceea ce privește răspunderea față de pasageri se înțelege ca fiind obligația operatorului de transport aerian comunitar de a fi asigurat la un nivel corespunzător pentru a garanta că toate persoanele care au dreptul la despăgubiri primesc întreaga sumă la care au dreptul în conformitate cu prezentul regulament. | Art. 14 | <p>Articolul 14. Obligația de asigurare</p> <p>(1) Operatorii aerieni și operatorii de aeronave trebuie să fie asigurați în conformitate cu prezenta lege în ceea ce privește răspunderea specifică activității aeriene față de pasageri, bagaje, mărfuri, trimiteri poștale, părți terțe și personalul de serviciu. Riscurile asigurate includ actele de război, terorismul, deturnarea, actele de sabotaj, sechestrarea ilegală a aeronavei și rebeliunea civilă.</p> <p>(2) Operatorii aerieni și operatorii de aeronave trebuie să încheie și să mențină în termeni de valabilitate contracte de asigurare corespunzătoare, care să acopere răspunderea ce le revine și să facă dovada că respectă în orice moment cerințele de asigurare minime cu privire la răspunderea prevăzută în prezenta lege.</p> <p>(3) Operatorii aerieni și operatorii de aeronave garantează existența asigurării pentru fiecare zbor, indiferent dacă aeronava utilizată le aparține sau face obiectul unui acord de închiriere sau de operațiuni comune sau de franciză, de partajare a codurilor (code-sharing) sau orice alt acord de aceeași natură.</p> | Parțial compatibil | Proiectul legii creează mecanismul pentru a garanta că toate persoanele care au dreptul la despăgubiri primesc întreaga sumă la care au dreptul | | |
| Articolul 3a | | | | | | | |
| | Suma suplimentară care, conform articolului 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal, poate fi solicitată de către un operator de transport aerian comunitar în cazul în care un pasager face o declarație | Art. 9 | (1) În cazul în care pasagerul, în momentul în care bagajul înregistrat a fost predat operatorului de transport aerian, a făcut o declarație specială privind interesul în livrarea la destinație și a plătit o sumă suplimentară, dacă este necesar, operatorul de | Parțial compatibil | Norma din proiect este mai desfășurată decât cea europeană și include prevederile corespunzătoare ale Convenției de la | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|--|---|--|---|--|---|--|--|
| | specială privind interesul în livrarea bagajului la destinație, se fundamentează pe un tarif stabilit în funcție de costurile adiționale rezultate din transportul și asigurarea bagajului respectiv, în plus față de cele suportate pentru bagajele evaluate la sau sub limita de răspundere. Tariful este pus la dispoziția pasagerilor, la cerere. | | transport aerian va fi răspunzător pentru plata unei sume care nu va depăși suma declarată, cu excepția cazului în care dovedește că suma este mai mare decât interesul real al pasagerului în livrarea la destinație. (2) Suma suplimentară care poate fi solicitată de către operatorul de transport aerian prevăzută la alineatul (1) se fundamentează pe un tarif stabilit în funcție de costurile adiționale rezultate din transportul și asigurarea bagajului respectiv, în plus față de cele suportate pentru bagajele evaluate la sau sub limita de răspundere. Tariful este pus la dispoziția pasagerilor, la cerere. | | Montreal pentru a asigura o expunere clară și logică a textului unei legi | | |
|--|---|--|---|--|---|--|--|

Articolul 5

| | | | | | | | |
|-----|--|------------------------|---|--------------------|---|--|--|
| (1) | Operatorul de transport aerian comunitar trebuie ca fără întârziere și, în orice caz, în termen de cel mult cincisprezece zile de la identificarea persoanelor care au dreptul la despăgubiri, să efectueze astfel de plăți anticipate așa cum sunt necesare pentru a acoperi necesitățile economice imediate, proporțional cu cuantumul daunei provocate. | Art. 10 alin. (1), (3) | (1) În cazul accidentelor aeronautice care au avut ca urmare decesul sau vătămarea pasagerilor, operatorul de transport aerian va efectua plăți anticipate unei persoane fizice sau persoanelor fizice care au dreptul să pretindă despăgubiri, cu scopul de a satisface necesitățile economice imediate ale respectivelor persoane, proporțional cu cuantumul daunei provocate. (3) Plățile anticipate prevăzute la alineatul (1) se vor efectua fără întârziere și, în orice caz, în termen de cel mult cincisprezece zile de la identificarea persoanelor care au dreptul la despăgubiri. | Parțial compatibil | Norma alin. (1) din proiect este expusă în redacția art. 28 din Convenția de la Montreal și este mai clar în care cazuri operatorul de transport aerian este obligat să efectueze plăți anticipate. Norma europeană este expusă într-o redacție care permite interpretare extensivă precum că plățile anticipate se efectuează în toate cazurile de răspundere a operatorului, nu doar în cazul accidentelor care au avut ca urmare decesul sau vătămarea pasagerilor. Dar însuși în anexă la | | |
|-----|--|------------------------|---|--------------------|---|--|--|

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|--------------------|---|------------------------|--|--------------------|---|--|--|
| | | | | | Regulamentul 2027/97 în punctul „Plăți anticipate” este indicat concret că acestea se efectuează în cazul decesului sau al vătămării pasagerului. | | |
| (2) | Fără a aduce atingere alineatului (1), o plată anticipată în caz de deces nu trebuie să fie mai mică decât echivalentul în euro a 16 000 D.S.T. pentru fiecare pasager. | Art. 10 alin. (4) | Fără a aduce atingere prevederilor alineatului (1) o plată anticipată în caz de deces nu trebuie să fie mai mică decât echivalentul în lei moldovenești a sumei de 16 000 DST pentru fiecare pasager. | Compatibil | | | |
| (3) | O plată anticipată nu constituie recunoașterea răspunderii și poate fi compensată cu orice sumă plătită ulterior în conformitate cu răspunderea operatorului de transport aerian comunitar, dar nu este returnabilă, cu excepția cazurilor prevăzute la articolul 20 din Convenția de la Montreal sau a cazului în care persoana care a primit plata anticipată nu a fost persoana care are dreptul la despăgubiri. | Art. 10 alin. (2) | O plată anticipată prevăzută la alineatul (1) nu constituie recunoașterea răspunderii și poate fi compensată cu orice sumă plătită ulterior în conformitate cu răspunderea operatorului de transport aerian, dar nu este returnabilă, cu excepția cazurilor de exonerare prevăzute la articolul 20 din <i>Convenția de la Montreal</i> sau a cazului în care persoana care a primit plata anticipată nu a fost persoana care are dreptul la despăgubiri. | Compatibil | | | |
| Articolul 6 | | | | | | | |
| (1) | Toți operatorii de transport aerian trebuie, atunci când vând servicii de transport aerian în Comunitate, să se asigure că o prezentare sumară a celor mai importante dispoziții care reglementează răspunderea față de pasageri și bagajele acestora, inclusiv termenele de înregistrare a unei solicitări de despăgubire și posibilitatea efectuării unei declarații speciale pentru bagajele acestora, este disponibilă pentru pasageri la | Art. 11 alin. (1), (4) | (1) Toți operatorii de transport aerian atunci când vând servicii de transport aerian în Republica Moldova trebuie să se asigure că o prezentare sumară în limbaj simplu și inteligibil a celor mai importante dispoziții care reglementează răspunderea față de pasageri și bagajele acestora, inclusiv termenele de înregistrare a unei solicitări de despăgubire și posibilitatea efectuării unei declarații speciale pentru bagajele acestora este disponibilă pentru pasageri la punctele de îmbarcare și la toate punctele de vânzare, | Parțial compatibil | Norma din proiect este mai largă și conține cerințe suplimentare | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|-----|--|----------------------------|--|------------|--|--|--|
| | toate punctele de vânzare, inclusiv în cazul vânzărilor prin telefon sau internet. În vederea respectării acestei cerințe privind informarea, operatorii de transport aerian comunitari utilizează avizul conținut în anexă. Un astfel de sumar sau aviz nu poate fi utilizat ca temei pentru solicitarea de despăgubiri și nici pentru interpretarea dispozițiilor prezentului regulament sau ale Convenției de la Montreal. | | inclusiv în cazul vânzărilor prin telefon sau internet. (4) În vederea respectării cerinței privind informarea prevăzută la alineatul (1), transportatorii aerieni ai Republicii Moldova utilizează avizul conținut în anexa nr. 1 la prezenta lege. Un astfel de sumar sau aviz nu poate fi utilizat ca temei pentru solicitarea de despăgubiri și nici pentru interpretarea dispozițiilor prezentei legi sau ale Convenției de la Montréal. | | | | |
| (2) | În plus față de cerințele de informare stabilite la alineatul (1), în ceea ce privește serviciile de transport aerian vândute sau cumpărate în Comunitate, toți operatorii de transport aerian pun la dispoziția fiecărui pasager o indicație în scris despre: | Art. 11 alin. (2) | În plus față de cerințele de informare stabilite la alineatul (1), în ceea ce privește serviciile de transport aerian vândute sau cumpărate în Republica Moldova, toți operatorii de transport aerian pun la dispoziția fiecărui pasager o indicație în scris despre: | Compatibil | | | |
| - | limita aplicabilă pentru zborul respectiv privind răspunderea operatorului de transport în caz de deces sau vătămare corporală, dacă o asemenea limită există; | Art. 11 alin. (2), lit. a) | limita aplicabilă pentru zborul respectiv privind răspunderea operatorului de transport aerian în caz de deces sau vătămare corporală, dacă o asemenea limită există; | Compatibil | | | |
| - | limita aplicabilă pentru zborul respectiv, privind răspunderea operatorului de transport în caz de distrugere, pierdere sau deteriorare a bagajelor și avertizarea că bagajele cu o valoare mai mare decât această limită trebuie aduse la cunoștința operatorului de transport la ghișeul de verificare a documentelor de transport și eliberare a tichetelor de îmbarcare (check-in) sau asigurate în întregime de pasager înainte de efectuarea călătoriei; | Art. 11 alin. (2), lit. b) | limita aplicabilă pentru zborul respectiv, privind răspunderea operatorului de transport aerian în caz de distrugere, pierdere sau deteriorare a bagajelor și avertizarea că bagajele cu o valoare mai mare decât această limită trebuie aduse la cunoștința operatorului de transport aerian la ghișeul de verificare a documentelor de transport și eliberare a tichetelor de îmbarcare (check-in) sau asigurate în întregime de pasager înainte de efectuarea călătoriei; | Compatibil | | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|-----|---|----------------------------|--|------------|--|--|--|
| - | limita aplicabilă pentru zborul respectiv privind răspunderea operatorului de transport pentru daune provocate de întârziere. | Art. 11 alin. (2), lit. c) | limita aplicabilă pentru zborul respectiv privind răspunderea operatorului de transport aerian pentru daune provocate de întârziere. | Compatibil | | | |
| (3) | În cazul tuturor transporturilor efectuate de către operatorii de transport aerian comunitari, limitele indicate în conformitate cu informațiile solicitate la alineatele (1) și (2) trebuie să fie cele stabilite prin prezentul regulament, cu excepția cazului în care operatorul de transport aerian comunitar aplică limite mai ridicate din proprie inițiativă. | Art. 11 alin. (3) | În cazul tuturor transporturilor efectuate de către operatorii de transport aerian din Republica Moldova, limitele indicate în conformitate cu informațiile solicitate conform alineatelor (1) - (2) trebuie să fie cele stabilite prin prezenta lege, cu excepția cazului în care operatorul de transport aerian aplică limite mai ridicate din proprie inițiativă. | | | | |
| | În cazul tuturor transporturilor efectuate de către operatori de transport necomunitari, alineatele (1) și (2) se aplică numai pentru transportul spre, dinspre sau în interiorul Comunității. | Art. 11 alin. (5) | În cazul tuturor transporturilor efectuate de către operatorii de transport aerian străini prevederile alineatelor (1)-(2) se aplică numai pentru transportul spre, dinspre sau în interiorul Republicii Moldova. | Compatibil | | | |

Articolul 7

| | | | | | | | |
|--|---|--|--|--------------|---------------------------|--|--|
| | Nu mai târziu de trei ani de la data la care Regulamentul (CE) nr. 889/2002 (1) începe să se aplice, Comisia întocmește un raport privind aplicarea prezentului regulament. În special, Comisia verifică necesitatea revizuirii sumelor menționate în articolele relevante ale Convenției de la Montreal în lumina dezvoltărilor economice și a notificărilor Depozitarului OACI. | | | Incompatibil | Prevederi neaplicabile UE | | |
|--|---|--|--|--------------|---------------------------|--|--|

Articolul 8

| | | | | | | | |
|--|--|--|--|--------------|---------------------------|--|--|
| | Prezentul regulament intră în vigoare la un an de la publicarea în <i>Jurnalul Oficial al Comunităților Europene</i> . Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică | | | Incompatibil | Prevederi neaplicabile UE | | |
|--|--|--|--|--------------|---------------------------|--|--|

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|--------------|---|-------------|---|--------------------|--|--|--|
| | direct în toate statele membre. | | | | | | |
| Anexă | | | | | | | |
| | Răspunderea operatorului de transport aerian pentru pasageri și bagajele acestora | Anexa nr. 1 | Aviz de informare privind răspunderea operatorului de transport aerian pentru pasageri și bagajele acestora | Compatibil | | | |
| | Acest aviz de informare prezintă normele privind răspunderea aplicate de operatorii de transport aerian comunitari așa cum se solicită în legislația comunitară și în Convenția de la Montreal. | Anexa nr. 1 | Acest aviz de informare prezintă normele privind răspunderea aplicate de operatorii de transport aerian din Republica Moldova așa cum se solicită în legislația națională și în Convenția de la Montreal. | Compatibil | | | |
| | Despăgubirea în caz de deces sau vătămare | Anexa nr. 1 | Despăgubirea în caz de deces sau vătămare | Compatibil | | | |
| | Răspunderea operatorului de transport aerian în cazul decesului sau al vătămării pasagerului nu este limitată financiar. Pentru daune de până la 100 000 D.S.T. (echivalentul sumei în monedă națională), operatorul de transport aerian nu poate contesta solicitarea pentru despăgubire. Peste această sumă, operatorul de transport aerian se poate apăra împotriva unei solicitări de despăgubire făcând dovada că accidentul nu s-a produs din neglijența sau vina sa. | Anexa nr. 1 | Răspunderea operatorului de transport aerian în cazul decesului sau al vătămării pasagerului nu este limitată financiar. Pentru daune de până la echivalentul în lei moldovenești a sumei de 113 100 DST, operatorul de transport aerian nu poate contesta solicitarea pentru despăgubire. Peste această sumă, operatorul de transport aerian se poate apăra împotriva unei solicitări de despăgubire făcând dovada că accidentul nu s-a produs din neglijența sau vina sa. | Parțial compatibil | Suma este ajustată conform Notificării OACI privind modificarea limitelor și este aceea care se aplică în prezent conform Convenției de la Montreal (art. 24 Revizuirea limitelor) | | |
| | Plăți anticipate | Anexa nr. 1 | Plăți anticipate | Compatibil | | | |
| | În cazul decesului sau al vătămării pasagerului, operatorul de transport aerian trebuie să facă o plată anticipată, pentru acoperirea necesităților economice imediate, în termen de 15 zile de la identificarea persoanei îndreptățite la despăgubiri. În cazul decesului, această plată anticipată nu va fi mai mică de 16 000 D.S.T. (echivalentul sumei în | Anexa nr. 1 | În cazul decesului sau al vătămării pasagerului, operatorul de transport aerian trebuie să facă o plată anticipată, pentru acoperirea necesităților economice imediate, în termen de 15 zile de la identificarea persoanei îndreptățite la despăgubiri. În cazul decesului, această plată anticipată nu va fi mai mică de echivalentul în lei moldovenești a sumei de 16 000 DST. | Compatibil | | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|--|---|-------------|--|--------------------|--|--|--|
| | monedă națională). | | | | | | |
| | Întârzierile pasagerilor | Anexa nr. 1 | Întârzierile pasagerilor | Compatibil | | | |
| | În cazul întârzierilor pasagerilor, operatorul de transport aerian este răspunzător pentru daunele survenite, cu excepția cazurilor în care acesta a luat toate măsurile care se impun în mod rezonabil pentru evitarea daunei sau i-a fost imposibil să ia aceste măsuri. Răspunderea pentru întârzierea pasagerului este limitată la 4 150 D.S.T. (echivalentul sumei în monedă națională). | Anexa nr. 1 | În cazul întârzierilor pasagerilor, operatorul de transport aerian este răspunzător pentru daunele survenite, cu excepția cazurilor în care acesta a luat toate măsurile care se impun în mod rezonabil pentru evitarea daunei sau i-a fost imposibil să ia aceste măsuri. Răspunderea pentru întârzierea pasagerului este limitată la echivalentul în lei moldovenești a sumei de 4 694 DST. | Parțial compatibil | Suma este ajustată conform Notificării OACI privind modificarea limitelor și este aceea care se aplică în prezent conform Convenției de la Montreal (art. 24 Revizuirea limitelor) | | |
| | Întârzierea bagajelor | Anexa nr. 1 | Întârzierea bagajelor | Compatibil | | | |
| | În cazul întârzierilor pasagerilor, operatorul de transport aerian este răspunzător pentru dauna survenită, cu excepția cazurilor în care acesta a luat toate măsurile care se impun în mod rezonabil pentru evitarea daunei sau i-a fost imposibil să ia aceste măsuri. Răspunderea pentru întârzierea bagajului este limitată la 1 000 D.S.T. (echivalentul sumei în monedă națională). | Anexa nr. 1 | În cazul întârzierilor bagajelor, operatorul de transport aerian este răspunzător pentru dauna survenită, cu excepția cazurilor în care acesta a luat toate măsurile care se impun în mod rezonabil pentru evitarea daunei sau i-a fost imposibil să ia aceste măsuri. Răspunderea pentru întârzierea bagajului este limitată la echivalentul în lei moldovenești a sumei de 1 131 DST. | Parțial compatibil | Suma este ajustată conform Notificării OACI privind modificarea limitelor și este aceea care se aplică în prezent conform Convenției de la Montreal (art. 24 Revizuirea limitelor) | | |
| | Distrugerea, pierderea sau deteriorarea bagajelor | Anexa nr. 1 | Distrugerea, pierderea sau deteriorarea bagajelor | Compatibil | | | |
| | Operatorul de transport aerian este răspunzător în caz de distrugere, pierdere sau deteriorare a bagajelor până la limita de 1 000 D.S.T. (echivalentul sumei în monedă națională). În cazul unui bagaj înregistrat, operatorul de transport este răspunzător chiar dacă dauna nu s-a produs din vina acestuia, cu excepția cazului în care bagajul prezenta anumite defecte. În cazul unui bagaj neînregistrat, operatorul | Anexa nr. 1 | Operatorul de transport aerian este răspunzător în caz de distrugere, pierdere sau deteriorare a bagajelor până la limita de echivalentul în lei moldovenești a sumei de 1 131 DST. În cazul unui bagaj înregistrat, operatorul de transport aerian este răspunzător chiar dacă dauna nu s-a produs din vina acestuia, cu excepția cazului în care bagajul prezenta anumite defecte. În cazul unui bagaj neînregistrat, operatorul de transport aerian este răspunzător numai dacă dauna s-a produs din vina acestuia. | Parțial compatibil | Suma este ajustată conform Notificării OACI privind modificarea limitelor și este aceea care se aplică în prezent conform Convenției de la Montreal (art. 24 Revizuirea limitelor) | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|--|--|-------------|--|------------|--|--|--|
| | de transport este răspunzător numai dacă dauna s-a produs din vina acestuia. | | | | | | |
| | Limite mai mari de răspundere pentru bagaje | Anexa nr. 1 | Limite mai mari de răspundere pentru bagaje | Compatibil | | | |
| | Un pasager poate beneficia de o limită de răspundere mai mare depunând o declarație specială în acest sens la ultimul ghișeu de check-in și plătiind o taxă suplimentară. | Anexa nr. 1 | Un pasager poate beneficia de o limită de răspundere mai mare depunând o declarație specială în acest sens la ultimul ghișeu de check-in și plătiind o taxă suplimentară. | Compatibil | | | |
| | Reclamații cu privire la bagaje | Anexa nr. 1 | Reclamații cu privire la bagaje | Compatibil | | | |
| | Dacă bagajul este deteriorat, predat cu întârziere, pierdut sau distrus, pasagerul trebuie să facă cât mai curând posibil o reclamație în scris către operatorul de transport aerian. În cazul deteriorării unui bagaj înregistrat, pasagerul trebuie să facă reclamația scrisă în termen de șapte zile și în caz de întârziere a bagajului, în termen de douăzeci și una de zile, în ambele cazuri de la data la care bagajul a fost pus la dispoziția pasagerului. | Anexa nr. 1 | Dacă bagajul este deteriorat, predat cu întârziere, pierdut sau distrus, pasagerul trebuie să facă cât mai curând posibil o reclamație în scris către operatorul de transport aerian. În cazul deteriorării unui bagaj înregistrat, pasagerul trebuie să facă reclamația scrisă în termen de șapte zile și în caz de întârziere a bagajului, în termen de douăzeci și una de zile, în ambele cazuri de la data la care bagajul a fost pus la dispoziția pasagerului. | Compatibil | | | |
| | Răspunderea operatorilor de transport contractuali și a operatorilor de transport de fapt | Anexa nr. 1 | Răspunderea operatorilor de transport aerian contractuali și a operatorilor de transport aerian de fapt | Compatibil | | | |
| | Dacă operatorul de transport aerian care operează efectiv zborul nu este același cu operatorul de transport contractual, pasagerul are dreptul să adreseze o reclamație sau să depună o solicitare pentru despăgubiri împotriva fiecăruia. Dacă numele sau codul unui operator de transport aerian este indicat pe bilet, acel operator de transport aerian este cel contractual. | Anexa nr. 1 | Dacă operatorul de transport aerian care operează efectiv zborul nu este același cu operatorul de transport contractual, pasagerul are dreptul să adreseze o reclamație sau să depună o solicitare pentru despăgubiri împotriva fiecăruia. Dacă numele sau codul unui operator de transport aerian este indicat pe bilet, acel operator de transport aerian este cel contractual. | Compatibil | | | |

| Art. | 4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf) | Art. | 5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf) | 6. Diferențe | 7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil | 8. Instituția responsabilă | 9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național |
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|
|------|--|------|--|--------------|---|----------------------------|---|

| | | | | | | | |
|--|--|-------------|--|------------|--|--|--|
| | Timpul limită pentru acționarea în justiție | Anexa nr. 1 | Timpul limită pentru acționarea în justiție | Compatibil | | | |
| | Acționarea în justiție pentru solicitarea despăgubirilor trebuie introdusă în termen de doi ani de la data sosirii aeronavei sau de la data la care aeronava ar fi trebuit să sosească. | Anexa nr. 1 | Acționarea în justiție pentru solicitarea despăgubirilor trebuie introdusă în termen de doi ani de la data sosirii aeronavei sau de la data la care aeronava ar fi trebuit să sosească | Compatibil | | | |
| | Temeiul pentru informare | Anexa nr. 1 | Temeiul pentru informare | Compatibil | | | |
| | Temeiul pentru regulile descrise mai sus îl constituie Convenția de la Montréal din 28 mai 1999, pusă în aplicare în Comunitate prin Regulamentul (CE) nr. 2027/97 [modificat de Regulamentul (CE) nr. 889/2002] și prin legislațiile interne ale statelor membre. | Anexa nr. 1 | Temeiul pentru regulile descrise mai sus îl constituie Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional încheiată la Montréal la 28 mai 1999, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 254-XVI din 05.12.2008 și Legea privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave. | Compatibil | | | |



MINISTERUL JUSTIȚIEI
AL REPUBLICII MOLDOVA

CENTRUL DE ARMONIZARE A
LEGISLAȚIEI

str. 31 August 1989, nr. 82
MD-2012, măn. Chișinău,
tel.: 0 22 820879, fax: 0 22 820883
www.justice.gov.md

Nr. 43/07 al iunie 2017

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor

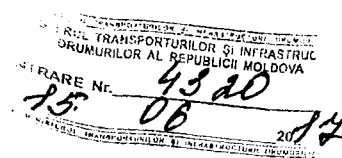
Cu referire la scrisoarea nr. 09-5/146 din 16 mai 2017 prin care se solicită realizarea expertizei de compatibilitate a proiectului Legii privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave, proiect promovat suplimentar măsurilor programate prin Planul Național de Acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere pentru perioada 2017-2019 (PNAAA 2017-2019), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1472 din 30.12.2016, Centrul de Armonizare a Legislației a examinat proiectul în cauză și prezintă anexat Declarația de compatibilitate la acesta.

Natalia SUCEVEANU

Director

Anexă: 4 file

Ex: Ochișor Cristina
Tel: 022 820 882
E-mail: cristina.ochisor@justice.gov.md





MINISTERUL JUSTIȚIEI
AL REPUBLICII MOLDOVA
CENTRUL DE ARMONIZARE A
LEGISLAȚIEI

str.31 August 1989, nr. 82

MD-2012, mun. Chișinău,

tel.: 0 22 820879, fax: 0 22 820883

www.justice.gov.md

DECLARAȚIE DE COMPATIBILITATE

În baza expertizei proiectului Legii privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave, promovat suplimentar măsurilor programate prin Planul Național de Acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere pentru perioada 2017-2019, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1472 din 30.12.2016.

Proiectul Legii privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave **transpune:**

- Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente, publicat în Jurnalul Oficial al Comunității Europene L 285 din 17 octombrie 1997 / Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents, published in the Official Journal of the European Community L 285 of 17 October 1997;
- Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave, publicat în Jurnalul Oficial al Comunității Europene L 138 din 30 aprilie 2004 / Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators, published in the Official Journal of the European Community L 138 of 30 April 2004.

I. Obiectul proiectului

Proiectul Legii privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave are drept scop instituirea cadrului normativ național cu privire la răspunderea operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave ai Republicii Moldova, precum și operatorilor aeriени și operatorilor de aeronave străini care efectuează zboruri în cadrul, spre, din sau deasupra teritoriului Republicii Moldova, pentru daunele produse pasagerilor, bagajelor, mărfurilor, poștei și terților, precum și stabilirea limitei minime a sumelor asigurate pentru acoperirea corespunzătoare a răspunderii.

Proiectul național reprezintă un exercițiu de creare a normelor naționale primare în domeniul răspunderii operatorilor de transport aerian, fiind prima măsură legislativă cadru de transpunere actelor UE relevante domeniului.

Proiectul de act normativ reglementează, în principal, următoarele aspecte relevante din punctul de vedere al transpunerii:

- Introducerea noțiunilor relevante domeniului răspunderii și asigurării în transportul aerian (art. 2 din Regulamentul (CE) nr. 2027/97 și art. 3 din Regulamentul (CE) nr. 785/2004);
- Preluarea prevederilor cu privire la răspunderea operatorului de transport aerian:
 - Aplicarea Convenției de la Montreal în cazul răspunderii unui operator de transport aerian al Republicii Moldova sau operator de transport aerian strein (art. 3 (1), art. 6 (3) din Regulamentul (CE) nr. 2027/97);

- Răspunderea operatorului de transport aerian pentru daunele cauzate trimiterilor poștale și limitele compensării daunelor (art. 2 (2) din Regulamentul (CE) nr. 785/2004);
- Declarația specială privind interesul în livrare a pasagerului în momentul în care bagajul înregistrat a fost predat operatorului de transport aerian (art. 3a din Regulamentul (CE) nr. 2027/97);
- Plăți anticipate în cazul accidentelor aeronautice care au avut ca urmare decesul sau vătămarea pasagerilor (art. 5 (1-3) din Regulamentul (CE) nr. 2027/97);
- Obligația de informare a pasagerilor privind răspunderea operatorilor de transport aerian (art.6 (1-3) din Regulamentul (CE) nr. 2027/97);
- Implementarea normelor privind cerințele de asigurare a operatorului aerian și a operatorului de aeronave:
 - Obligația de asigurare a operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave (art. 3 (2) din Regulamentul (CE) 2027/97 și art. 14 (1) din Regulamentul (CE) nr. 785/2004);
 - Asigurarea privind răspunderea în ceea ce privește decesul, vătămările corporale cauzate de accidente aeronautice precum și pierderea, distrugerea sau daunele cauzate bagajelor, mărfurilor și poștei față de pasageri, bagaje și mărfuri (art. 6 (1 - 5) din Regulamentul (CE) nr. 785/2004);
 - Asigurarea privind răspunderea față de terțe părți în ceea ce privește decesul, vătămările corporale cauzate de accidente aeronautice (art. 7 (1 - 2) din Regulamentul (CE) nr. 785/2004);
 - Controlul respectării a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave (art. 5 (1 - 3) din Regulamentul (CE) nr. 785/2004);
 - Sancțiuni la încălcarea cerințelor minime de asigurare (art. 8 din Regulamentul (CE) nr. 785/2004);
- Introducerea normelor cu privire la avizul de informare privind răspunderea operatorului de transport aerian pentru pasagerii și bagajele acestora (Anexa I din Regulamentul (CE) 2027/97);
- Preluarea prevederilor privind quantumul minim al asigurării privind răspunderea față de terțe părți (art. 7 din Regulamentul (CE) nr. 785/2004).

II. Evaluarea din perspectiva compatibilității cu Dreptul UE

Din perspectiva proiectului examinat, la nivelul Dreptului UE incident prezintă relevanță directă dispozițiile *Regulamentului (CE) nr. 2027/97* al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente și ale *Regulamentului (CE) nr. 785/2004* al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave.

Transpunerea și implementarea *Regulamentului (CE) 2027/97* și a *Regulamentului (CE) nr. 785/2004* este importantă în contextul realizării obligațiilor Republicii Moldova, ce rezultă din Anexa III „Norme aplicabile aviației civile”, pct. A - „Accesul la piață și aspecte conexe” precum și pct. G - „Protecția consumatorilor”, al Acordului privind spațiul aerian comun între Republica Moldova, avînd termen de implementare de 2 ani de la intrarea în vigoare a acestuia.

Regulamentul (CE) nr. 785/2004 și *Regulamentul (CE) nr. 2027/97* nu au constituit obiect al transpunerii în legislația națională.

Regulamentul (CE) nr. 785/2004 are drept scop stabilirea cerințelor de asigurare minime pentru operatorii de transport aerian și operatorii de aeronave, în ceea ce privește pasagerii, bagajele, mărfurile și terțele părți. De asemenea, acesta instituie norme detaliate privind:

- Cerințele de asigurare pentru operatorii aerieni care efectuează zboruri specifice în comunitate;
- Principiile asigurării a operatorilor de transport aerian privind răspunderea față de pasageri, bagaje și mărfuri în cazul unor accidente aeronautice;
- Asigurarea privind răspunderea față de pasageri, bagaje și mărfuri a operatorului de transport aerian precum și asigurarea privind răspunderea față de terțe părți privind daunele cauzate și
- Sancțiunile care urmează a fi puse în aplicare operatorului de transport aerian pentru daunele cauzate.

Regulamentul (CE) nr. 785/2004 din momentul adoptării și pînă în prezent a fost modificat succesiv prin *Regulamentul (CE) nr. 1137/2008* al Parlamentului European și al Consiliului din 22 octombrie 2008 de

adaptare la Decizia 1999/468/CE a Consiliului a anumitor acte care fac obiectul procedurii prevăzute la articolul 251 din tratat, în ceea ce privește procedura de reglementare cu control – Adaptare la procedura de reglementare cu control – Partea întâi, precum și prin Regulamentul (UE) nr. 285/2010 al Comisiei din 6 aprilie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave. Modificările operate acestuia au vizat adaptarea sumelor necesare acoperirii răspunderii în ceea ce privește pasagerii, bagajele și mărfurile și terții, precum și revizuirea limitelor răspunderii transportatorilor aerieni în temeiul Convenției de la Montreal.

Cu referire la transpunerea Regulamentului (CE) nr. 785/2004, proiectul național asigură o transpunere fidelă a prevederilor acestuia instituind cadrul normativ național referitor la cerințele de asigurare minime care să acopere pasagerii, bagajele, mărfurile și terțele părți pentru operatorii de transport aerian și operatorii aeronavelor care efectuează zboruri în cadrul, spre, din sau deasupra teritoriului unui stat membru, inclusiv al apelor sale teritoriale.

Regulamentul (CE) nr. 2027/97 are drept scop stabilirea obligațiilor operatorilor de transport aerian privind răspunderea față de călători pentru daunele suferite de aceștia sau de bagajele acestora, prin instituirea:

- drepturilor de plată anticipată pentru a acoperi necesitățile economice imediate, proporțional cuantumului daunei provocate;
- obligațiile de informare a pasagerilor privind condițiile răspunderii față de pasageri și bagajele acestora de către operatorii de transport aerian, potrivit unui aviz tipizat;
- normele ample privind răspunderea operatorului de transport aerian pentru pasagerii și bagajele acestora, prin fixarea cuantumului de despăgubire în caz de deces sau vătămare, a plășilor anticipate, a celor pentru întârzierea pasagerilor și bagajelor, pentru distrugerea, pierderea sau deteriorarea bagajelor, condițiilor pentru reclamații și timpul limită pentru acțiune în justiție.

Regulamentul (CE) nr. 2027/97 a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 de modificare a Regulamentului Consiliului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente, în vederea instituirii unui cadru unic de asigurare a despăgubirilor pentru pasagerii implicați în accidente aviatice de către operatorii de transport aerian, precum și eliminării distincției între transportul intern și cel internațional în materia răspunderii operatorilor.

În ceea ce privește transpunerea sa, menționăm cu titlu general că prezentul proiect urmărește o transpunere corespunzătoare a prevederilor Regulamentului, fiind semnalate unele prevederi incomplete care urmează a fi modificate pentru a fi în acord cu dispozițiile Regulamentului.

Observații privind compatibilitatea proiectului național cu Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Proiectul național nu a asigurat transpunerea dispoziției normative din Anexă - „Întârzierea bagajelor” a Regulamentului (CE) nr. 2027/97, care se referă la limita răspunderii și plata despăgubirii pentru întârzierea bagajelor. De aceea, pentru atingerea efectului util al normei europene considerăm că se impune o reglementare care să stabilească limita răspunderii operatorului de transport aerian pentru dauna survenită în cazul întârzierii bagajelor - 1000 D.S.T, iar potrivit Notificării OACI - 1131 D.S.T, cu excepția cazurilor în care operatorul de transport aerian a luat toate măsurile care se impun sau a fost imposibil să ia a aceste măsuri pentru evitarea daunei create.

Observații privind clauza de armonizare

Clauza de armonizare din proiectul național urmează a fi revizuită în vederea uniformizării acesteia, după cum urmează: „Prezenta Lege transpune Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 285 din 17 octombrie 1997, precum și transpune Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 138 din 30 aprilie 2004”.

III. Concluzii

Avînd în vedere cele menționate, au fost formulate observații referitoare la asigurarea transpunerii corecte și modificarea prevederilor incomplete după cum au fost indicate la pct. II; în concluzie apreciem că proiectul național și-a atins în mare parte finalitatea.

Facem mențiunea că analiza Centrului de Armonizare a Legislației nu are în vedere elementele de oportunitate ale soluțiilor juridice incluse în proiectul de act normativ, ci se referă strict la conformitatea acestora cu Dreptul UE aplicabil.



Natalia SUCEVEANU

Director



**MINISTERUL JUSTIȚIEI
AL REPUBLICII MOLDOVA**

str. 31 August 1989, nr. 82
MD - 2012, mun. Chișinău,
tel.: 022 23 47 95, fax: 022 23 47 97
www.justice.gov.md

05.07.2018

Nr. 04/8054

La nr. 14/2-6598

din

22.06.2018

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Urmare a examinării proiectului Legii privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave și proiectului Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea acesteia, comunicăm următoarele.

La proiectul hotărârii:

În titlu, cuvântul „Legea” se va substitui cu textul „cu privire la aprobarea proiectului Legii”.

Clauza de emitere urmează a fi concordată cu art. 44 alin. (1) din *Legea nr. 100 din 22 decembrie 2017 cu privire la actele normative* (în vigoare din 12 iulie 2018), or, în calitate de temei juridic de adoptare se indică doar prevederile legale ce stabilesc competența de reglementare a Guvernului. De asemenea, referința la legile enunțate urmează a fi revizuită, astfel încât să fie identificată norma juridică relevantă temeiului juridic de aprobare a actului normativ în cauză.

La indicarea sursei de publicare a actului normativ de referință, cuvintele „publicată în” se vor exclude. Totodată, sursa de publicare se va reda după următoarea formulă: (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, anul publicării, numărul Monitorului, numărul articolului).

Deoarece reprezentarea Guvernului în Parlament este una din funcțiile Ministerului Justiției, stabilite în pct. 6 din *Regulamentul privind organizarea și funcționarea Ministerului Justiției*, aprobat prin *Hotărârea Guvernului nr. 698 din 30 august 2017*, precum și întru asigurarea uzanțelor normative, se propune includerea ministrului justiției în lista contrasemnatarilor hotărârii date.

La proiectul legii:

Alin. (3) al art. 1 este conceptual inacceptabil și urmează a fi exclus, deoarece actul normativ stabilește, modifică ori abrogă norme juridice care reglementează nașterea, modificarea sau stingerea raporturilor juridice, și nicidecum nu pune în aplicare dispozițiile unui act internațional. Obiecția este valabilă și pentru art. 6, art. 7 alin. (3) și art. 10 alin. (2).

| | |
|--|------------|
| MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII AL REPUBLICII MOLDOVA | |
| Numărul actului | 122.92 |
| Indicele | 09 07 2018 |

Cu titlu general, enunțăm că nu se admit trimiterile la acte internaționale. Actul normativ trebuie să corespundă prevederilor Constituției Republicii Moldova, tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte, principiilor și normelor unanim recunoscute ale dreptului internațional, precum și legislației Uniunii Europene, însă acesta nu poate stabili norme de aplicare a unei convenții. În situația unor norme relevante, acestea pot fi adaptate realităților interne și transpuse în legislația națională.

Alin. (5) al art. 1 se va exclude. Prevederea în cauză este inutilă în măsura în care alin. (1) identifică obiectul de reglementare al legii iar art. 3 – domeniul de aplicare al acesteia.

La art. 2 se va revizui numerotarea alineatelor. La alin. (3) cuvintele „și următoarele obiective suplimentare” se vor modifica, or, proiectul nu conține alte obiective principale. De asemenea, la lit. c) cuvintele „principiul restituirii” se vor substitui cu cuvintele „principiul proporționalității”, consacrat în *Legea nr. 407 din 21 decembrie 2006 cu privire la asigurări*.

La art. 3, potrivit titlului acestuia, se va indica doar domeniul de aplicare iar alin. (2) se va exclude. Or, norma trebuie să fie succintă și să excludă orice echivoc.

Alin. (4) și alin. (5) ale art. 3 nu sunt necesare și urmează a fi excluse, deoarece reies din art. 4 alin. (2) din *Constituție*, care prevede că dacă există neconcordanțe între pactele și tratatele privitoare la drepturile fundamentale ale omului la care Republica Moldova este parte și legile ei interne, prioritate au reglementările internaționale. De asemenea, în art. 8 *Constituția* statuează, că Republica Moldova se obligă să respecte tratatele la care este parte, să-și bazeze relațiile cu alte state pe principiile și normele unanim recunoscute ale dreptului internațional.

La art. 4 se va revedea lista definițiilor, prin excluderea celor care nu definesc un conținut specific al noțiunilor. Astfel, termenii „pasager”, „supraveghere continuă”, „terță parte” etc., au sensul comun evident pentru orice persoană. Prin urmare, definirea acestor noțiuni este inutilă, or folosirea termenilor vizați nu suscită dubii de interpretare.

Totodată, atenționăm că, potrivit art. 54 din *Legea nr. 100 din 22 decembrie 2017*, terminologia utilizată în textul proiectului actului normativ este constantă, uniformă și corespunde celei utilizate în alte acte normative, în legislația Uniunii Europene și în alte instrumente internaționale la care Republica Moldova este parte. Astfel, definițiile enunțate în proiect, cum sunt „accident”, „operator de transport

aerian” ș.a., se vor revizui în vederea concordării cu noțiunile utilizate în *Codul aerian nr. 301 din 21 decembrie 2017*.

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

Alin. (2) al art. 4 se va exclude, or, art. 54 alin. (4) din *Legea nr. 100 din 22 decembrie 2017*, prevede că, în cazul în care se impune utilizarea unor noțiuni sau termeni consacrați din tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte ori din legislația Uniunii Europene, în proiect se asigură corespunderea acestora termenilor sau, respectiv, noțiunilor consacrate din legislația națională.

Alin. (2) al art. 5 se va revizui, deoarece norma expusă este confuză.

La alin. (2) al art. 7 se va revedea termenul „spoliere”, or, în textul proiectului actului normativ se interzice folosirea neologismelor dacă există sinonime de largă răspândire.

La alin. (2) al art. 8, la indicarea datei adoptării actului normativ, luna urmează a fi scrisă cu litere.

Alin. (3) al art. 10 cuvântul „calendaristici” se va exclude. Or, aceasta este regula generală de calculare a termenului. În caz contrar, se poate interpreta *per a contrario* că, în celelalte cazuri în care nu s-a specificat că, zilele sunt calendaristice, de fapt se au în vedere zile lucrătoare.

Totodată, potrivit rigorilor de structurare a elementelor constitutive ale actului normativ, secțiunea 4 și 5 se vor revizui, or, acestea se constituie din cel puțin două articole.

La art. 12, precum și în tot textul se vor delimita noțiunile „spațiu aerian național” și „spațiu aerian în, spre, din sau deasupra teritoriului Republicii Moldova”, or acestea sunt diferite.

De asemenea, la alin. (3) cuvintele „de altă acțiune greșită” se vor exclude, or, conținutul proiectului se expune într-un limbaj simplu, clar și concis, pentru a se exclude orice echivoc.

Alin. (4) urmează a fi revăzut în coraport cu prevederile art. 3 alin. (1) lit. b), deoarece actele normative nu pot conține prevederi contradictorii.

Art. 13 se va exclude, deoarece acesta nu stabilește o normă nouă ci dublează prevederile proiectului (art. 1).

Alin. (7) al art. 15 se va exclude or, prevederea dată este inutilă. Similar se va proceda și la art. 16 alin. (6). De asemenea, textul „contractul de asigurare include decesul și vătămările corporale cauzate de accidente aeronautice” se va revizui prin prisma art. 13 din Legea nr. 407 din 21 decembrie 2006 și prevederile Codului civil.

Secțiunea 7 din proiect se va revedea prin prisma art. 53 din *Legea nr. 100 din 22 decembrie 2017*, conform căruia, secțiunile în calitate de elemente structurale ale actului normativ sunt compuse din mai multe articolele și nu din aliniate.

La alin. (1), înainte de cifra „6” se va completa cu cuvintele „expirarea a”.

La alin. (2) se va revizui termenul de 3 luni, or, elaborarea și difinitivarea proiectelor de acte normative necesită perioade de timp mai mari.

La alin. (2) lit. b) amintim că, actul normativ produce efecte și este obligatoriu numai după ce a intrat în vigoare. În acest sens se vor opera modificările corespunzătoare.

Anexa nr. 1 se va revizui ținând cont de obiecțiile indicate mai sus.

Cu titlu de recomandare, în scopul unificării legislației și evitării discrepanțelor normative, proiectul legii se va revedea ținând cont de conceptele și principiile consacrate în Codului aerian nr. 301 din 21 decembrie 2017 (în vigoare din 23 martie 2019).

De asemenea, se va ține cont de faptul că Parlamentul examinează proiectul *Legii privind modernizarea Codului civil și modificarea și completarea unor acte legislative* (aprobat în prima lectură la data de 31 mai curent), care de asemenea stabilește noi reguli în domeniul răspunderii transportatorilor și contractului de asigurare. Pentru vizualizare puteți accesa pagina-web oficială a Parlamentului www.parlament.md, la directoriul Procesul Legislativ, secțiunea Proiecte de acte legislative (număr de înregistrare: 135 (h. 408 2018-04-27), data înregistrării: 27 aprilie 2018).

Secretar de stat



Nicolae EȘANU