



MD-2004. mun. Chișinău. bd. Ștefan cel Mare și Sfint 198

Tel. 24-36-41

Nr. 06/2429 din " 20 " 06. 2016

La nr. 09-5/158 din 11 mai 2016

**Ministerul Transporturilor și  
Infrastructurii Drumurilor**

Prin prezenta, Vă remitem atașat raportul de expertiză anticorupție asupra proiectului de lege privind Codul aerian al Republicii Moldova.

Anexă:

- Raportul de expertiză anticorupție - 11 file.
- Anexa la raportul de expertiză anticorupție – 12 file.

Director adjunct

Vadim COJOCARU



## RAPORT DE EXPERTIZĂ ANTICORUPȚIE asupra nivelului coruptibilității proiectului de lege privind Codul aerian al Republicii Moldova

### I. EVALUAREA GENERALĂ A PROIECTULUI

#### 1. Evaluarea fundamentării proiectului

##### *1.1 Fundamentarea generală a proiectului*

**a. Autor al inițiativei legislative** este Guvernul RM, autor nemijlocit - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, ceea ce corespunde art. 73 din Constituție și art. 47(44) din Regulamentul Parlamentului.

**b. Categoria actului legislativ** propus este lege organică, ceea ce corespunde art. 72 din Constituție și art.art. 6-11 din Legea privind actele legislative, nr.780-XV din 27.12.2001.

**c. Scopul promovării proiectului.** Promovarea proiectului are ca scop simplificarea și îmbunătățirea atât a cadrului legislativ existent, cât și a noilor reglementări emise. De asemenea, proiectul are ca scop reglementarea activităților aeronautice civile și stabilirea instituțiilor cu atribuții în domeniul administrării aviației civile, precum și a competențelor și atribuțiilor altor organisme în domeniul siguranței și securității aviației.

Proiectul vizează și armonizarea concepției și măsurilor de organizare a Autorității Aeronautice Civile cu măsurile luate de către statele europene pentru crearea și dezvoltarea structurilor proprii de autoritate aeronautică, care să supervizeze siguranța activităților desfășurate de către operatorii aeronavelor civile sau calitatea serviciilor furnizate de către agențiile care desfășoară sau asigură activități aeronautice

Noile reglementări, inclusiv definirea responsabilităților specifice autorităților administrației publice centrale în domeniul gestionării spațiului aerian, creează cadrul legal necesar cooperării civil-militare la nivel instituțional și stabilește un limbaj și o conduită comună în domeniul aeronautic pentru toți utilizatorii spațiului aerian național, fără a fi afectate atribuțiile specifice ale acestora.

**d. Suficiența argumentării.** Autorul menționează în nota informativă că: „cadrul legal și normativ existent în domeniul aviației civile este depășit și nu corespunde rigorilor stabilite de prevederile Legii nr.235 din 20.07.2006 cu privire la principiile de reglementare a activității de întreprinzător, Legii nr.424 din 16.12.2004 cu privire la revizuirea și optimizarea cadrului normativ de reglementare a activității de întreprinzător, Legii nr.160 din 22.07.2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător și în special rigorii de stabilire doar prin lege a normelor materiale și procedurale de inițiere, desfășurare și lichidare a afacerii, precum și de autorizare, control al afacerii.

Prezentarea legislației aviației civile într-un ansamblu organizat, construit după un plan

sistematic, este indispensabilă, iar mijlocul de realizare a procedurii de simplificare legislativă constituie codificarea legislației în vigoare.

Prin codificare se va realiza procedura de abrogare a actelor sau componentelor acestora primare, ce fac obiectul codificării prin înlocuirea cu actul unic, Cod aerian”.

Astfel, argumentele invocate de autor în nota informativă justifică necesitatea promovării proiectului, fiind prezentate argumente concludente, care evidențiază temeiul legal și necesitatea elaborării și promovării proiectului.

### **1.2 Fundamentarea economico-financiară a proiectului**

Implementarea proiectului nu presupune cheltuieli financiare suplimentare.

### **1.3 Analiza impactului de reglementare a proiectului**

Potrivit autorului Analiza de Impact a Activității de Întreprinzător la proiect reflectă beneficiile sociale și impactul economic al acestuia, fiind avizat pozitiv de Comisia de Reglementare a Activității de Întreprinzător.

### **1.4 Promovarea sau prejudicierea intereselor de grup ori individuale, în lipsa unei justificări a interesului public**

Odată cu implementarea proiectului, vor fi stabilite reguli clare de desfășurare a procesului de asigurare a siguranței aviației civile. Prin reglementările propuse se va crea un act normativ integrat suficient de flexibil pentru a permite aplicarea sau după caz, implementarea în Republica Moldova a reglementărilor europene prezente și viitoare din domeniul aviației civile.

Prin urmare, proiectul Codului aerian stabilește următoarele prevederi legislative:

-O separare clară a atribuțiilor general-strategice de elaborare a politicilor statului în domeniul aviației civile de cele tehnice de certificare, supraveghere și control al asigurării siguranței zborurilor și securității aeronautice între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor și Autoritatea Aeronautică Civilă;

-Se vor stabili aspecte legate de certificarea și operarea aeronavelor, necesitatea protecției persoanelor și bunurilor de la sol, de certificare a operatorilor aerieni, aerodromurilor, personalului aeronautic, precum și a tehnicii aeronautice.

-Codul aerian va reglementa activitățile aeronautice civile, va stabili instituțiile cu atribuții în domeniul administrării aviației civile, precum și competențele și atribuțiile altor organisme în domeniul siguranței și securității aviației. Sub acest aspect, prevederile proiectului nu contravin interesului public.

Totodată, promovarea în proiect a unor norme care scutesc Autoritatea Aeronautică Civilă de taxe și impozite este în detrimentul interesului public, acest fapt aducând prejudicii bugetului public.

## **2. Evaluarea compatibilității proiectului cu standarde anticorupție**

În proiect au fost atestate incompatibilități cu standardele naționale și internaționale

anticorupție fiind identificate domeniile în care proiectul este în contradicție cu aceste standarde.

Conform art.7 „Sectorul public” din Convenția Națiunilor Unite împotriva corupției adoptată la New York la 31 octombrie 2003 și ratificată prin Legea nr.158-XVI din 06.07.2007, fiecare stat parte se străduiește, dacă este cazul și conform principiilor fundamentale ale sistemului său juridic, să adopte, să mențină și să consolideze sisteme de recrutare, de angajare, de încurajare a fidelității, de promovare și de pensionare a funcționarilor și, dacă este cazul, a altor agenți publici nenumiți, care se bazează pe principiile de eficiență și de transparență și pe criterii obiective, precum meritul, echitatea și aptitudinea.

Concomitent, fiecare stat parte se străduiește, conform principiilor fundamentale ale dreptului său intern, să adopte, să mențină și să consolideze sisteme care să favorizeze transparența și să prevină conflictele de interese.

**Asigurarea transparenței în procesul decizional.** Cu referire la transparența în procesul decizional constatăm că proiectul prenotat se regăsește pe pagina oficială a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, cerință impusă de prevederile Legii privind transparența în procesul decizional nr.239-XVI din 13.11.2008, potrivit căreia autoritățile publice sunt obligate de a întreprinde măsurile necesare pentru asigurarea posibilităților de participare a cetățenilor, a asociațiilor constituite în corespundere cu legea, a altor părți interesate la procesul decizional, plasând proiectul de act legislativ pe pagina web oficială a instituției.

## II. EVALUAREA ÎN FOND A PROIECTULUI

### 1. Formulări lingvistice ambigue

**La Capitolul I art.4 alin.3) ... aerodrom- orice suprafață definită (inclusiv orice clădiri, instalații și echipamente) de teren sau apă sau aflată pe o structură fixă, structură fixă off-shore sau structură plutitoare, destinată a fi utilizată fie integral, fie parțial în scopul sosirii, plecării și mișcărilor la suprafață a unei aeronave.**

Considerăm că sintagma „mișcărilor la suprafață” utilizată de autor nu corespunde totalmente situației descrise întrucât, prin „mișcări la suprafață” pot fi înțelese și operațiunile de reparații, verificări, etc., care presupun în sine proceduri de mișcare a aeronavei.

În sensul descris de autor considerăm mai potrivită sintagma „manevrare la sol”, ceea ce va reda normei o coerență logică din punct de vedere tehnico-juridic.

**Recomandarea: Propunem autorului înlocuirea sintagmei „mișcărilor la suprafață” de la Capitolul I art.4 alin.3) cu sintagma „manevrare la sol”.**

**La Capitolul I art.4 alin.3) ... produs - o aeronavă, un motor sau o elice.**

În forma propusă, definiția dată este incompletă în sensul în care, prin „produs” se înțelege orice bun material rezultat dintr-un proces de muncă, totalitatea obiectelor sau a bunurilor obținute în procesul de producție. Astfel, pentru redarea normei într-o formă completă și adaptată la legislația aviației civile considerăm oportun completarea acesteia după cuvântul „produs” cu cuvântul „aeronautic”.

**Recomandarea: Propunem autorului următorul conținut al definiției de la Capitolul I art.4 alin.3) „produs aeronautic- o aeronavă, un motor sau o elice”.**

**La art.12. lit.b) obținerea sau menținerea valabilității certificatului agentului aeronautic prin falsificarea documentelor doveditoare depuse.**

Norma sus menționată dispune de o ambiguitate sintactico-semantică și în consecință aceasta este neclară și ambiguă.

**Recomandarea: Propunem autorului reformularea normei de la art.12 lit.b) și redarea acesteia într-o formă coerentă.**

**La art.12 alin.(3). În cazul neconformităților de nivelul 1, Autoritatea Aeronautică Civilă ia măsuri imediate și adecvate pentru a interzice sau a limita activitățile și dacă este cazul ia măsuri în vederea revocării certificatului sau aprobării specifice sau în vederea limitării....**

Forma propusă a normei sus numite are o formulare ambiguă în ceea ce privește sintagma "ia măsuri în vederea revocării". Considerăm oportun reformularea normei date și înlocuirea sintagmei sus numite cu cuvântul "revocă" pentru a aduce norma la o formă coerentă.

**Recomandarea: Propunem autorului excluderea sintagmei "ia măsuri în vederea revocării" și înlocuirea acesteia cu cuvântul "revocă".**

## **2. Conflicte ale normelor de drept**

**La art. 37 al.(8) În facilitățile care asigură deservirea pasagerilor la plecare și/sau sosire pentru zboruri internaționale, inclusive zonele de tranzit în care se face controlul de securitate, de către organele administrației publice centrale vizate se asigură un număr suficient de colaboratori ai serviciului de vamă, frontieră și poliție.**

În forma propusă, sintagma "colaboratori ai serviciului de vamă, frontieră și poliție" nu corespunde noțiunilor utilizate în Legea nr.283 din 28.12.2011 cu privire la Poliția de Frontieră care operează cu noțiunea de "poliție de frontieră" și Legea serviciului în organele vamale nr. 1150-XIV din 20.07.2000 care operează cu noțiunea de "serviciul vamal".

În sensul dat urmează a se reformula norma sus numită prin prisma sintagmei "colaboratori ai serviciului de vamă, frontieră și poliție" și aducerea acesteia în concordanță cu prevederile legislației din domeniu.

**Recomandarea: Propunem autorului excluderea sintagmei "colaboratori ai serviciului de vamă, frontieră și poliție" și înlocuirea acesteia cu sintagma "colaboratori ai serviciului vamal și poliției de frontieră".**

## **3. Norme de trimitere, de blanchetă și norme în alb**

Nu sînt identificate norme de trimitere, de blanchetă și norme în alb, capabile să genereze coruptibilitate.

## **4. Discreții excesive ale autorităților publice**

**La art.6 alin.(4) lit.f) desemnează companiile aeriene conform acordurilor bilaterale.**

Norma dată, nu conține condiții clare de desemnare și aplicare a acordurilor bilaterale. În sensul respectiv, rămîne la discreția Autorității Aeronautice Civile de desemnare în mod favorizant a companiilor aeriene fără o procedură transparentă.

**Recomandarea: Propunem autorului completarea normei de la art.6 alin.(4) lit.f) cu condiții clare de desemnare și aplicare a acordurilor bilaterale.**

**La art.6 alin.(5) de certificare, autorizare, supraveghere continuă și control.**

Autoritatea deține un cumul de competențe care nemijlocit pot duce la aplicarea normei din punct de vedere discreționar.

**Recomandarea: Propunem autorului delegarea competenței de control, către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor.**

**La art.7 alin.(3) Directorul general al Autorității Aeronautice Civile este numit în funcție prin ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii drumurilor, la propunerea acestuia.**

Sintagma „la propunerea acestuia” propusă de autor, în opinia noastră face norma abuzivă și discreționară. Prin sintagma dată, pot fi numite în funcții de conducere a întreprinderilor și instituțiilor persoane cu integritate dubioasă. Mai mult, ministrul poate numi persoane care îi vor promova interesele personale.

**Recomandarea: Sintagma „la propunerea acestuia,, necesită a fi exclusă iar norma completată cu prevederi care să stabilească condițiile de numire a conducătorilor (ex. prin concurs).**

**La art.7 alin.11) Patrimoniul și mijloacele financiare obținute din plățile de supraveghere ale Autorității Aeronautice Civile sunt scutite de impozite și taxe.**

În sensul normei sus menționate considerăm că aceasta constituie o facilitate neargumentată în sensul în care toate autoritățile și instituțiile care percep taxe și operează cu venituri, achită impozite și taxe defalcate în bugetul public.

Totodată, luînd în considerare faptul că Autoritatea Aeronautică Civilă, percepe taxe pentru servicii ce țin în mare măsură de proprietatea publică (aeroportul internațional, spațiul aerian etc) este oportun ca aceasta să contribuie la bugetul public prin achitarea taxelor și impozitelor în conformitate cu legislația fiscală în vigoare.

**Recomandarea: Propunem autorului excluderea sintagmei “mijloacele financiare obținute din plățile de supraveghere ale Autorității Aeronautice Civile” de la art.7 alin.(11).**

**La art.11 alin.(5) pentru realizarea atribuțiilor de supraveghere economică, fiecare agent aeronautic prezintă Autorității Aeronautice Civile, trimestrial, pînă în data de 30 a lunii următoare, informația economico-financiară suficientă pentru a oferi imaginea reală și fidelă a elementelor contabile (active, capital propriu, datorii, consumuri, cheltuieli, venituri, rezultate financiare și fapte economice) ale entității conform**

**cerințelor de formă și de conținut aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă.**

Considerăm că cuvîntul „suficientă” utilizată de autor redă normei o tentă discreționară. Or, nefiind clar din textul normei ce se are în vedere prin informație suficientă, Autoritatea Aeronautică, la propria discreție poate favoriza unii agenți aeronautici și a cere un minim de informație precum și poate impune cerințe excesive altor agenți aeronautici prin cererea de prezentare a unui maxim de informații.

Totodată, considerăm că prin sintagma „conform cerințelor de formă și de conținut aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă” se acordă autorității respective competențe care de fapt revin Ministerului Finanțelor.

**Recomandarea: Propunem autorului la art.11 alin.(5) excluderea cuvîntului „suficientă” și completarea normei date la sfîrșit în loc de sintagma „aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă” cu sintagma „aprobate de Ministerul Finanțelor la propunerea Autorității Aeronautice Civile”.**

**La art.12 alin.(1) pct.1 lit.d) prestația nesatisfăcătoare a conducătorilor responsabili din cadrul agentului aeronautic.**

Sintagma „prestația nesatisfăcătoare” este o formulare generală și acordă Autorității Aeronautice Civile temei la propria discreție de a aprecia prestația conducătorilor responsabili din cadrul agentului aeronautic

**Recomandarea: Propunem autorului reformularea art.12 alin.(1) pct.1 lit.d) și descrierea criteriilor de apreciere a prestației nesatisfăcătoare a conducătorilor responsabili din cadrul agentului aeronautic.**

**La art.12 alin.(2) Cînd se face o constatare în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, Autoritatea Aeronautică Civilă comunică respectiva constatare în scris agentului aeronautic și solicită acțiuni corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate. Atunci cînd este cazul, Autoritatea Aeronautică civilă informează statul în care este înmatriculată aeronava.**

.Sintagma “atunci cînd este cazul” de la norma sus menționată va conține în sine o aplicare discreționară. Or, în forma propusă rămîne la discreția Autorității Aeronautice Civile de a anunța sau nu statul în care este înmatriculată aeronava atunci cînd este vorba de o constatare în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace. Astfel, autoritatea sus numită poate abuza de sintagma “atunci cînd este cazul” în vederea favorizării unor agenți aeronautici.

În sensul dat, considerăm oportun ca în toate cazurile de constatare în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace Autoritatea Aeronautică Civilă să informeze statul în care este înmatriculată aeronava.

**Recomandarea: Propunem autorului excluderea sintagmei “atunci cînd este cazul” prevăzută la art.12 alin.(2).**

**La art.12 alin.(4) lit.a) acordă agentului aeronautic un termen pentru prezentarea către Autoritatea Aeronautică Civilă a planului de acțiuni corective și implementarea acțiunilor corective corespunzătoare constatării, care, inițial nu depășește în nici un caz 3(trei) luni.**

Norma respectivă, nu este clară în ceea ce privește termenul de 3 trei luni în sensul în care autorul nu a specificat de cînd începe a curge termenul dat (din momentul efectuării

constatării sau din momentul efectuării supravegherii etc.)

Așadar, considerăm oportun specificarea referitor la momentul începerii curgerii termenului de trei luni pentru evitarea cazurilor de interpretare a acestuia.

**Recomandarea: Propunem autorului completarea normei de la art.12 alin.(4) lit.a) după după sintagma trei luni la final cu: "termen care curge din momentul..."**

**Totodată propunem înlocuirea sintagmei "ce nu depășește în nici un caz" cu sintagma "ce nu poate depăși".**

**La art.12 alin.(5) În cazul în care agentul aeronautic nu depune un plan de acțiuni corective acceptabil sau nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit... .**

Sintagma „termenul acceptat sau prelungit...”, acordă Autorității Aeronautice Civile dreptul discreționar de a decide termeni diferiți pentru agenți aeronautici diferiți.

**Recomandarea: Propunem autorului excluderea sintagmei „termenul acceptat sau prelungit” și completarea normei cu stabilirea unui termen fix care nu poate fi depășit dar care poate fi prelungit cu un anumit termen.**

**La art.13 alin.(6) Inspectorii aeronautici contractați de Autoritatea Aeronautică Civilă ad hoc, nu pot efectua inspecții aeronautice în privința agenților aeronautici cu care se află în raporturi de muncă, altele decât cele prevăzute de alin.(5) al prezentului articol.**

În sensul prezentei norme, nu este clar cine va verifica inspectorii aeronautici în vederea corespunderii prevederilor menționate supra. Or, în cazul dat, norma poate fi aplicată discreționar favorizând unii agenți aeronautici.

**Recomandarea: Propunem autorului completarea normei de la art.13 ali.(6) cu prevederi în ceea ce privește procedura de verificare și supraveghere a inspectorilor aeronautici care nu pot efectua inspecții aeronautice în privința agenților aeronautici cu care se află în raporturi de muncă.**

**La art.14 alin.(3) Decizia și motivele suspendării vor fi comunicate în scris deținătorului certificatului/autorizației/permisului, urmînd ca în termen de 3 zile lucrătoare Autoritatea Aeronautică Civilă se va adresa în instanța de judecată. În caz de nerespectare a termenului stabilit, suspendarea se anulează. Decizia Autorității Aeronautice Civile privind suspendarea activității în domeniul aviației civile se aplică pînă la adoptarea de către instanța de judecată a hotărîrii definitive și irevocabile. Alin.4) Termenul maxim de suspendare a activității este de 6 luni.**

Considerăm că în forma propusă de autor, există posibilitatea de eludare, în sensul în care, agentul aeronautic va fi impus unor cerințe excesive pentru realizarea drepturilor sale prin faptul că va avea suspendată activitatea în domeniul aviației civile pînă la o hotărîre a instanței de judecată definitivă și irevocabilă.

Totodată, nu este clar cum se va respecta termenul maxim de suspendare de 6 luni în situația în care de cele mai dese ori, termenul de 6 luni este depășit pînă dosarul trece toate etapele și instanțele de judecată conform procedurii.

Astfel, în urma celor menționate și făcînd trimitere la ali.(5) al aceluiași articol, care prevede că: "...Dacă în termen de 6 luni încălcările pentru care a fost suspendat certivficatul nu au fost înlăturate, certificatul se revocă.

Așadar, nu este clar cum se va proceda în situația în care, a fost respectat termenul de 6 luni și încălcările pentru care a fost suspendat certificatul au fost înlăturate, dar încă nu este

pronunțată o hotărîre a instanței de judecată definitivă și irevocabilă condiție impusă la alin.(3).

Si o altă situație: cum se va proceda în cazul în care, există o hotărîre a instanței de judecată definitivă și irevocabilă dar conform unor condiții tehnice termenul de 6 luni nu este suficient pentru înlăturarea factorilor ce au dus la încălcare în urma căreia a fost suspendat certificatul.

În urma celor menționate anterior considerăm că normele de la alin.(3), alin.(4) și alin.(5) art.14 sunt contradictorii și se supun interpretărilor.

**Recomandarea: Propunem autorului reformularea normelor de la alin.(3), alin.(4) și alin.(5) art.14 și stabilirea în mod clar a: condițiilor de adresare în instanța de judecată precum și clarificarea asupra termenului de 6 luni cu referire la situațiile descrise anterior.**

**La art. 16 alin.(2) Dacă în urma inspecției la platformă se presupune că se intenționează sau este probabil ca aeronava să efectueze un zbor fără ca operatorul să fi executat acțiunea corectivă corespunzătoare, Autoritatea Aeronautică Civilă notifică pilotul comandant/comandantul sau operatorul că aeronava nu are permisiunea de a începe zborul pînă la noi dispoziții și reține aeronava la sol.**

Sintagma "se presupune că se intenționează sau este probabil" este discreționară întrucît Autoritatea Aeronautică Civilă poate acționa abuziv și reține aeronava la sol fără a avea temeiuri clare.

În sensul respectiv considerăm oportun excluderea sintagmei sus menționate și înlocuirea acesteia cu sintagma "se constată sau există o bănuială rezonabilă", în așa fel vor fi eliminate criteriile discreționare ale normei.

**Recomandarea: Propunem autorului următorul conținut al normei: "Dacă în urma inspecției la platformă se constată sau există o bănuială rezonabilă că aeronava intenționează să efectueze un zbor fără ca operatorul să fi executat acțiunea corectivă corespunzătoare, Autoritatea Aeronautică Civilă notifică pilotul comandant/comandantul sau operatorul că aeronava nu are permisiunea de a începe zborul pînă la noi dispoziții și reține aeronava la sol".**

**La art.35 alin.(6) Autoritatea Aeronautică Civilă va limita, va suspenda sau va anula certificatul de aerodrom dacă se constată că aerodromul nu întrunește cerințele de certificare în vigoare. Lipsa certificatului de aerodrom mai mult de 10 zile consecutive duce la radierea acestui din registrul aerodromurilor.**

Considerăm că norma dată conține o restricționare nejustificată prin prisma termenului de 10 zile în sensul în care acesta este un termen nesemnificativ și reprezintă o discreție la radierea aerodromului din registrul aerodromurilor. Astfel, norma respectivă este incompletă în ceea ce privește termenul de 10 zile și condițiile de radiere a aerodromurilor din registrul aerodromurilor.

**Recomandarea: Propunem autorului completarea normei de la art.35 alin.(6) cu specificații care stabilesc condițiile de radiere a aerodromurilor din registrul aerodromurilor prin prisma restricționării prevăzută în termenul de 10 zile inclus în normă.**

##### **5. Cerințe excesive pentru exercitarea drepturilor persoanelor**

**La art.7 alin.(5) lit.a) plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a**

## **serviciilor de navigație aeriană.**

În norma dată, nu este clar despre care anume taxe este vorba și nici nu este relevantă necesitatea includerii acestui tip de taxe.

Conform Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, în art. 15 ce prevede Taxele de aeroport și drepturile similare, orice aeroport al unui Stat contractant, care este deschis folosinței publice pentru aeronavele naționale ale acestui stat va fi, sub rezerva dispozițiilor art. 68, deschis, de asemenea, în aceleași condiții, aeronavelor tuturor celorlalte State contractante.

Se vor aplica condiții uniforme și pentru utilizarea de către aeronavele fiecărui Stat contractant a tuturor instalațiilor necesare navigației aeriene, inclusiv a serviciilor radioelectrice și de meteorologie, care pot fi puse la dispoziția publicului pentru a contribui la securitatea și rapiditatea navigației aeriene.

Taxele pe care un Stat contractant le-ar putea stabili sau a căror stabilire ar putea să permită pentru utilizarea de către aeronavele oricărui alt Stat contractant a aeroporturilor și a instalațiilor menționate necesare navigației aeriene, nu vor trebui să depășească: a) pentru aeronavele care nu sunt folosite în servicii aeriene internaționale regulate, taxele ce se plătesc de aeronavele sale naționale de același tip, folosite în servicii similare; b) pentru aeronavele folosite în servicii aeriene internaționale regulate, taxele ce se plătesc de aeronavele sale naționale folosite în servicii internaționale similare.

Toate aceste taxe vor fi publicate și comunicate Organizației Aviației Civile Internaționale, sub rezerva ca la cererea unui Stat contractant interesat taxele stabilite pentru utilizarea aeroporturilor și altor instalații vor fi examinate de Consiliu, care va întocmi un raport și va face recomandări în legătura cu aceasta statului sau statelor interesate. Nici un drept, nici o taxa sau alte sarcini motivate numai prin tranzitul, intrarea sau ieșirea unei aeronave nu vor fi impuse de un Stat contractant nici aeronavelor unui alt Stat contractant, nici persoanelor și bunurilor ce se găsesc la bordul aeronavelor respective.

Astfel, considerăm oportun adaptarea normei de la art.7 alin.(5) lit.a) conform normelor Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, în art. 15.

***Recomandarea: Propunem autorului reformularea normei de la art.7 alin.(5) lit.a) și adaptarea acesteia conform normelor de la art.15 al Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944.***

**La art.10 alin.(2) Autoritatea Aeronautică Civilă colectează și prelucrează orice informație considerată utilă în procesul de supraveghere continuă.**

Considerăm că promovarea normei date poate afecta secretul comercial al agenților aeronautici în sensul în care sintagma „orice informație considerată utilă” este prea generală și nu este clar indicat la care tipuri de informație face referire autorul.

***Recomandarea: Propunem autorului reformularea normei de la art.9 alin.(2) și includerea tipurilor de informații necesare în procesul de supraveghere continuă.***

**La art.12. lit.a) neacordarea accesului inspectorilor Autoritatea Aeronautice Civile la baza materială a agentului aeronautic în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise.**

Norma propusă de autor generează cerințe excesive pentru exercitarea drepturilor agentului aeronautic, întrucât din prevederile normei date, se subînțelege o anumită formă de control inopinat și respectiv nu sunt clare condițiile la care face referire autorul asupra solicitărilor scrise. Or, în cazul acestora din urmă, agentul economic din motive ce nu țin de voința

acestui poate să nu fie în cunoștință de cauză.

**Recomandarea: Propunem autorului reformularea normei de la art.12 lit.a) în vederea evidențierii într-o formă exactă a sensului și condițiilor acesteia.**

#### **6. Accesul limitat la informație, lipsa transparenței**

Textul proiectului nu necesită a fi evaluat prin prisma accesului la informație sau asigurării transparenței.

#### **7. Lipsa sau insuficiența mecanismelor de control**

Implementarea prevederilor proiectului nu presupune aplicarea cărorva mecanisme suplimentare de control.

#### **8. Responsabilitate și sancțiuni necorespunzătoare**

Proiectul nu implică careva responsabilități și nu necesită referințe exprese la responsabilitate și sancțiunile aplicate pentru încălcarea prevederilor sale.

#### **9. Alte obiecții**

La capitolul II art.5 alin.(2).

Întrucât, în cadrul tuturor proceselor și procedurilor de desfășurare a serviciului aerian și securității aeronautice este primordială prezența frecvențelor de telecomunicații, radare etc., considerăm oportun completarea normei date la sfârșit cu lit.j) cu următorul conținut: „asigură gestionarea frecvențelor de telecomunicații alocate aviației civile”.

**Recomandarea: Propunem autorului completarea art.5 alin.(2) cu o nouă atribuție: „lit.j) asigură gestionarea frecvențelor de telecomunicații alocate aviației civile”.**

La art.12 alin.(6) pct.2) lit.b) ia orice alte măsuri executorii necesare pentru a preveni menținerea neconformității.

Considerăm oportun înlocuirea sintagmei “pentru a preveni menținerea” cu cuvântul “înlăturarea”.

**Recomandarea: Propunem autorului următorul conținut al normei de la art.12 alin.(6) pct.2) lit.b) “ia orice alte măsuri executorii necesare pentru înlăturarea neconformității”.**

**Aceleași propuneri se referă și la alin.(7) art.12.**

La art.26 alin(4) Regimul răspunderii operatorilor aeriieni și opartorilor de aeronave care efectuează operațiuni aeriene civile pentru daunele cauzate pasagerilor, bagajelor, mărfurilor, poștei și terțelor părți, precum și cerințe minime de asigurare pentru acoperirea corespunzătoare a răspunderii se stabilesc prin o lege specială.

Norma în forma propusă este incompletă, întrucât, răspunderea respectivă trebuie stabilită implicit prin prisma legislației civile.

**Recomandarea: Propunem autorului completarea art.26 alin.(4) în final cu sintagma "în condițiile legislației civile".**

**La art.40 alin.(6).**

Este oportun a se completa norma dată cu următoarele: h) zborurile V.F.R., i) zborurile militare cu aeronave militare ale Republicii Moldova, iar în cazul aeronavelor militare străine care efectuează zboruri militare pe bază de reciprocitate; j) zborurile aeronavelor pentru intervenții în zone de calamitate.

**Recomandarea: Propunem autorului completarea art.40 alin.6) cu următoarele litere: "h) zborurile V.F.R., i) zborurile militare cu aeronave militare ale Republicii Moldova iar în cazul aeronavelor militare străine care efectuează zboruri militare pe bază de reciprocitate; j) zborurile aeronavelor pentru intervenții în zone de calamitate".**

**La anexa nr.2.**

Textul anexei respective nu corespunde cerințelor Legii nr.780-XV din 217.12.2001 cu privire la actele legislative art.31-33 care prevede anexa la actul legislativ cuprinde schițe, planuri, exprimări statistice sau alte exprimări cifrice, organigrame, desene, tabele și alte prevederi de detaliu.

Articolele se numerotează în continuare, cu cifre arabe, începând cu primul și terminând cu ultimul. Dacă actul legislativ conține un singur articol, în loc de numerotare se scrie formula "Articol unic".

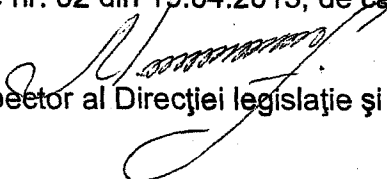
În cazul unor structuri mai complexe, aceste diviziuni se numerotează cu cifre arabe și o paranteză. Diviziunile numerotate cu cifre pot avea subdiviziuni însemnate cu litere latine mici și o paranteză. În cazul în care subdiviziunile sau din viziunile însemnate cu litere latine se împart, componentele lor se însemnează cu cratimă.

Articolul 33. Sistematizarea și structura normelor actului legislative. În cadrul acțiunii de sistematizare a conținutului actului legislativ, elementele textului se grupează în funcție de proporțiile actului, după cum urmează:

- a) articolele se pot grupa în secțiuni numerotate cu cifre arabe;
- b) secțiunile se pot grupa în capitole numerotate cu cifre romane;
- c) capitolele se pot grupa în titluri numerotate cu cifre romane;
- d) în cazul unor coduri sau acte legislative de complexitate și cu un volum mare, titlurile se pot grupa în părți sau în cărți, a căror numerotare se face cu numerale ordinare scrise cu litere.

**Recomandarea: Propunem autorului respectarea numerotării la anexa nr.2.**

Expertiza a fost efectuată în temeiul Regulamentului cu privire la organizarea procesului de efectuare a expertizei anticorupție a proiectelor de acte legislative și normative, adoptat prin Hotărârea Guvernului nr. 977 din 23.08.2006, în condițiile Metodologiei de efectuare a expertizei anticorupție a proiectelor de acte legislative și normative, aprobată prin ordinul directorului Centrului Național Anticorupție nr. 62 din 19.04.2013, de către

  
Vera Macovei  
Inspecteur al Direcției legislație și expertiză anticorupție  
17 Iunie 2016

Prezentul raport este publicat pe pagina oficială a  
Centrului Național Anticorupție - [www.cna.md](http://www.cna.md)

**Anexa la raportul de expertiză anticorupție  
asupra nivelului coruptibilității proiectului  
de lege privind Codul aerian al Republicii Moldova**

Nr.	Norma	Factori de coruptibilitate și alte obiecții	Analiza	Recomandarea
1	La Capitolul I art.4 alin.3) ... aerodrom- orice suprafață definită (inclusiv orice clădiri, instalații și echipamente) de teren sau apă sau aflată pe o structură fixă, structură fixă off-shore sau structură plutitoare, destinată a fi utilizată fie integral, fie parțial în scopul sosirii, plecării și mișcărilor la suprafață a unei aeronave.	Formulări cu sens neclar sau echivoc (ambiguitate semantică)	Considerăm că sintagma „mișcărilor la suprafață” utilizată de autor nu corespunde totalmente situației descrise întrucât, prin „mișcări la suprafață” pot fi înțelese și operațiunile de reparații, verificări, etc., care presupun în sine proceduri de mișcare a aeronavei. În sensul descris de autor considerăm mai potrivită sintagma „manevrare la sol”, ceea ce va reda normei o coerență logică din punct de vedere tehnico-juridic.	Propunem autorului înlocuirea sintagmei „mișcărilor la suprafață” de la Capitolul I art.4 alin.3) cu sintagma „manevrare la sol”.
2	La Capitolul I art.4 alin.3) ... produs - o aeronavă, un motor sau o elice.	Formulări cu sens neclar sau echivoc (ambiguitate semantică)	În forma propusă, definiția dată este incompletă în sensul în care, prin „produs” se înțelege orice bun material rezultat dintr-un proces de muncă, totalitatea obiectelor sau a bunurilor obținute în procesul de producție. Astfel, pentru redarea normei într-o formă completă și adaptată la legislația aviației civile considerăm oportun completarea acesteia după cuvântul “produs” cu cuvântul “aeronautic”.	Propunem autorului următorul conținut al definiției de la Capitolul I art.4 alin.3) „produs aeronautic- o aeronavă, un motor sau o elice”.
3	La art.12. lit.b) obținerea sau	Formulări cu sens neclar	Norma sus menționată dispune de o ambiguitate	Propunem autorului

	menținerea valabilității certificatului agentului aeronautic prin falsificarea documentelor doveditoare depuse.	sau echivoc (ambiguitate semantică) Exprimare incorectă gramatical, exprimare succesivă a mai multor idei (ambiguitate sintactică)	sintactico-semantică și în consecință aceasta este neclară și ambiguă.	reformularea normei de la art.12 lit.b) și redarea acesteia într-o formă coerentă.
4	La art.12 alin.(3). În cazul neconformităților de nivelul 1, Autoritatea Aeronautică Civilă ia măsuri imediate și adecvate pentru a interzice sau a limita activitățile și dacă este cazul ia măsuri în vederea revocării certificatului sau aprobării specifice sau în vederea limitării...	Formulări cu sens neclar sau echivoc (ambiguitate semantică)	Forma propusă a normei sus numite are o formulare ambiguă în ceea ce privește sintagma "ia măsuri în vederea revocării". Considerăm oportun reformularea normei date și înlocuirea sintagmei sus numite cu cuvântul "revocă" pentru a aduce norma la o formă coerentă.	Propunem autorului excluderea sintagmei "ia măsuri în vederea revocării" și înlocuirea acesteia cu cuvântul "revocă".
5	La art. 37 ali.(8) În facilitățile care asigură deservirea pasagerilor la plecare și/sau sosire pentru zboruri internaționale, inclusive zonele de tranzit în care se face controlul de securitate, de către organele administrației publice centrale vizate se asigură un număr suficient de colaboratori ai serviciului de vamă, frontieră și poliție.	Prevederi incompatibile cu legislația în vigoare	În forma propusă, sintagma "colaboratori ai serviciului de vamă, frontieră și poliție" nu corespunde noțiunilor utilizate în Legea nr.283 din 28.12.2011 cu privire la Poliția de Frontieră care operează cu noțiunea de "poliție de frontieră" și Legea serviciului în organele vamale nr. 1150-XIV din 20.07.2000 care operează cu noțiunea de "serviciul vamal". În sensul dat urmează a se reformula norma sus numită prin prisma sintagmei "colaboratori ai serviciului de vamă, frontieră și poliție" și aducerea acesteia în concordanță cu prevederile legislației din domeniu.	Propunem autorului excluderea sintagmei "colaboratori ai serviciului de vamă, frontieră și poliție" și înlocuirea acesteia cu sintagma "colaboratori ai serviciului vamal și poliției de frontieră".

6	La art.6 alin.(4) lit.f) desemnează companiile aeriene conform acordurilor bilaterale.	Competența de a aplica prevederea/luarea deciziei fără criterii clare Termene neclare pentru luarea deciziilor	Norma dată, nu conține condiții clare de desemnare și aplicare a acordurilor bilaterale. În sensul respectiv, rămâne la discreția Autorității Aeronautice Civile de desemnare în mod favorizant a companiilor aeriene fără o procedură transparentă.	Propunem autorului completarea normei de la art.6 alin.(4) lit.f) cu condiții clare de desemnare și aplicare a acordurilor bilaterale.
7	La art.6 alin.(5) de certificare, autorizare, supraveghere continuă și control.	Cumularea competențelor de elaborare, control și sancționare	Autoritatea deține un cumul de competențe care nemijlocit pot duce la aplicarea normei din punct de vedere discreționar.	Propunem autorului delegarea competenței de control, către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor.
8	La art.7 alin.(3) Directorul general al Autorității Aeronautice Civile este numit în funcție prin ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii drumurilor, la propunerea acestuia.	Competența de a aplica prevederea/luarea deciziei fără criterii clare	Sintagma „la propunerea acestuia” propusă de autor, în opinia noastră face norma abuzivă și discreționară. Prin sintagma dată, pot fi numite în funcții de conducere a întreprinderilor și instituțiilor persoane cu integritate dubioasă. Mai mult, ministrul poate numi persoane care îi vor promova interesele personale.	Sintagma „la propunerea acestuia”, necesită a fi exclusă iar norma completată cu prevederi care să stabilească condițiile de numire a conducătorilor (ex. prin concurs).
9	La art.7 alin.11) Patrimoniul și mijloacele financiare obținute din plățile de supraveghere ale Autorității Aeronautice Civile sunt scutite de impozite și taxe.	Competența de a aplica prevederea/luarea deciziei fără criterii clare	În sensul normei sus menționate considerăm că aceasta constituie o facilitate neargumentată în sensul în care toate autoritățile și instituțiile care percep taxe și operează cu venituri, achită impozite și taxe defalcate în bugetul public. Totodată, luând în considerare faptul că Autoritatea Aeronautică Civilă, percepe taxe pentru servicii ce țin în mare măsură de proprietatea publică (aeroportul internațional, spațiul aerian etc) este	Propunem autorului excluderea sintagmei „mijloacele financiare obținute din plățile de supraveghere ale Autorității Aeronautice Civile” de la art.7 alin.(11).

			oportun ca aceasta să contribuie la bugetul public prin achitarea taxelor și impozitelor în conformitate cu legislația fiscală în vigoare.	
10	La art.11 alin.(5) pentru realizarea atribuțiilor de supraveghere economică, fiecare agent aeronautic prezintă Autorității Aeronautice Civile, trimestrial, pînă în data de 30 a lunii următoare, informația economico-financiară suficientă pentru a oferi imaginea reală și fidelă a elementelor contabile (active, capital propriu, datorii, consumuri, cheltuieli, venituri, rezultate financiare și fapte economice) ale entității conform cerințelor de formă și de conținut aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă.	Competența de a aplica prevederea/luarea deciziei fără criteriile clare Temeiuri neexhaustive/subiective pentru refuzul autorității	Considerăm că cuvîntul „suficientă” utilizată de autor redă normei o tentă discreționară. Or, nefiind clar din textul normei ce se are în vedere prin informație suficientă, Autoritatea Aeronautică, la propria discreție poate favoriza unii agenți aeronautici și a cere un minim de informație precum și poate impune cerințe excesive altor agenți aeronautici prin cererea de prezentare a unui maxim de informații. Totodată, considerăm că prin sintagma „conform cerințelor de formă și de conținut aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă” se acordă autorității respective competențe care de fapt revin Ministerului Finanțelor.	Propunem autorului la art.11 alin.(5) excluderea cuvîntului „suficientă” și completarea normei date la sfîrșit în loc de sintagma „aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă” cu sintagma „aprobate de Ministerul Finanțelor la propunerea Autorității Aeronautice Civile”.
11	La art.12 alin.(1) pct.1 lit.d) prestația nesatisfăcătoare a conducătorilor responsabili din cadrul agentului aeronautic.	Competența de a aplica prevederea/luarea deciziei fără criteriile clare Temeiuri neexhaustive/subiective pentru refuzul autorității	Sintagma „prestația nesatisfăcătoare” este o formulare generală și acordă Autorității Aeronautice Civile temeii la propria discreție de a aprecia prestația conducătorilor responsabili din cadrul agentului aeronautic	Propunem autorului reformularea art.12 alin.(1) pct.1 lit.d) și descrierea criteriilor de apreciere a prestației nesatisfăcătoare a conducătorilor responsabili din cadrul agentului aeronautic.

12	La art.12 alin.(2) Cînd se face o constatare în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, Autoritatea Aeronautică Civilă comunică respectiva constatare în scris agentului aeronautic și solicită acțiuni corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate. Atunci cînd este cazul, Autoritatea Aeronautică civilă informează statul în care este înmatriculată aeronava.	Competența de a aplica prevederea/luarea deciziei fără criterii clare	.Sintagma "atunci cînd este cazul" de la norma sus menționată va conține în sine o aplicare discreționară. Or, în forma propusă rămîne la discreția Autorității Aeronautice Civile de a anunța sau nu statul în care este înmatriculată aeronava atunci cînd este vorba de o constatare în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace. Astfel, autoritatea sus numită poate abuza de sintagma "atunci cînd este cazul" în vederea favorizării unor agenți aeronautici. În sensul dat, considerăm oportun ca în toate cazurile de constatare în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace Autoritatea Aeronautică Civilă să informeze statul în care este înmatriculată aeronava.	Propunem autorului excluderea sintagmei "atunci cînd este cazul" prevăzută la art.12 alin.(2).
13	La art.12 alin.(4) lit.a) acordă agentului aeronautic un termen pentru prezentarea către Autoritatea Aeronautică Civilă a planului de acțiuni corective și implementarea acțiunilor corective corespunzătoare constatării, care, inițial nu depășește în nici un caz 3(trei) luni.	Termene neclare pentru luarea deciziilor	Norma respectivă, nu este clară în ceea ce privește termenul de 3 trei luni în sensul în care autorul nu a specificat de cînd începe a curge termenul dat (din momentul efectuării constatării sau din momentul efectuării supravegherii etc.) Așadar, considerăm oportun specificarea referitor la momentul începerii curgerii termenului de trei luni pentru evitarea cazurilor de interpretare a acestuia.	Propunem autorului completarea normei de la art.12 alin.(4) lit.a) după după sintagma trei luni la final cu: "termen care curge din momentul..." Totodată propunem înlocuirea sintagmei "ce nu depășește în nici un caz" cu sintagma "ce nu poate depăși".
14	La art.12 alin.(5) În cazul în care agentul aeronautic nu depune un plan de acțiuni corective acceptabil sau nu execută acțiunile corective în	Competența de a aplica prevederea/luarea deciziei fără criterii clare Instituire sau prelungire nelimitată/nejustificată a	Sintagma „termenul acceptat sau prelungit...”, acordă Autorității Aeronautice Civile dreptul discreționar de a decide termeni diferiți pentru agenți aeronautici diferiți.	Propunem autorului excluderea sintagmei „termenul acceptat sau prelungit” și completarea normei cu stabilirea unui

	termenul acceptat sau prelungit....	termenelor		termen fix care nu poate fi depășit dar care poate fi prelungit cu un anumit termen.
15	La art.13 alin.(6) Inspectorii aeronautici contractați de Autoritatea Aeronautică Civilă ad hoc, nu pot efectua inspecții aeronautice în privința agenților aeronautici cu care se află în raporturi de muncă, altele decât cele prevăzute de alin.(5) al prezentului articol.	Competența de a aplica prevederea/luarea deciziei fără criterii clare	În sensul prezentei norme, nu este clar cine va verifica inspectorii aeronautici în vederea corespunderii prevederilor menționate supra. Or, în cazul dat, norma poate fi aplicată discreționar favorizând unii agenți aeronautici.	Propunem autorului completarea normei de la art.13 ali.(6) cu prevederi în ceea ce privește procedura de verificare și supraveghere a inspectorilor aeronautici care nu pot efectua inspecții aeronautice în privința agenților aeronautici cu care se află în raporturi de muncă.
16	La art.14 alin.(3) Decizia și motivele suspendării vor fi comunicate în scris deținătorului certificatului/autorizației/permisului, urmînd ca în termen de 3 zile lucrătoare Autoritatea Aeronautică Civilă se va adresa în instanța de judecată. În caz de nerespectare a termenului stabilit, suspendarea se anulează. Decizia Autorității Aeronautice Civile privind suspendarea activității în domeniul aviației civile se	Competența de a aplica prevederea/luarea deciziei fără criterii clare Termene neclare pentru luarea deciziilor Termene exagerat de lungi sau scurte	Considerăm că în forma propusă de autor, există posibilitatea de eludare, în sensul în care, agentul aeronautic va fi impus unor cerințe excesive pentru realizarea drepturilor sale prin faptul că va avea suspendată activitatea în domeniul aviației civile pînă la o hotărîre a instanței de judecată definitivă și irevocabilă. Totodată, nu este clar cum se va respecta termenul maxim de suspendare de 6 luni în situația în care de cele mai dese ori, termenul de 6 luni este depășit pînă dosarul trece toate etapele și instanțele de judecată conform procedurii. Astfel, în urma celor menționate și făcînd trimitere la ali.(5) al aceluiași articol, care prevede că: "...Dacă în termen de 6 luni	Propunem autorului reformularea normelor de la alin.(3), alin.(4) și alin.(5) art.14 și stabilirea în mod clar a: condițiilor de adresare în instanța de judecată precum și clarificarea asupra termenului de 6 luni cu referire la situațiile descrise anterior.

	<p>aplică pînă la adoptarea de către instanța de judecată a hotărîrii definitive și irevocabile. Alin.4) Termenul maxim de suspendare a activității este de 6 luni.</p>		<p>încălările pentru care a fost suspendat certificatul nu au fost înlăturate, certificatul se revocă.</p> <p>Așadar, nu este clar cum se va proceda în situația în care, a fost respectat termenul de 6 luni și încălările pentru care a fost suspendat certificatul au fost înlăturate, dar încă nu este pronunțată o hotărîre a instanței de judecată definitivă și irevocabilă condiție impusă la alin.(3).</p> <p>Si o altă situație: cum se va proceda în cazul în care, există o hotărîre a instanței de judecată definitivă și irevocabilă dar conform unor condiții tehnice termenul de 6 luni nu este suficient pentru înlăturarea factorilor ce au dus la încălcare în urma căreia a fost suspendat certificatul.</p> <p>În urma celor menționate anterior considerăm că normele de la alin.(3), alin.(4) și alin.(5) art.14 sunt contradictorii și se supun interpretărilor.</p>	
17	<p>La art. 16 alin.(2) Dacă în urma inspecției la platformă se presupune că se intenționează sau este probabil ca aeronava să efectueze un zbor fără ca operatorul să fi executat acțiunea corectivă corespunzătoare, Autoritatea Aeronautică Civilă notifică pilotul comandant/comandantul sau operatorul că aeronava nu are permisiunea de a începe zborul pînă la noi dispoziții și reține aeronava la sol.</p>	<p>Competența de a aplica prevederea/luarea deciziei fără criteriile clare Temeiuri neexhaustive/subiective pentru refuzul autorității</p>	<p>Sintagma "se presupune că se intenționează sau este probabil" este discreționară întrucît Autoritatea Aeronautică Civilă poate acționa abuziv și reține aeronava la sol fără a avea temeiuri clare.</p> <p>În sensul respectiv considerăm oportun excluderea sintagmei sus menționate și înlocuirea acesteia cu sintagma "se constată sau există o bănuială rezonabilă", în așa fel vor fi eliminate criteriile discreționare ale normei.</p>	<p>Propunem autorului următorul conținut al normei: "Dacă în urma inspecției la platformă se constată sau există o bănuială rezonabilă că aeronava intenționează să efectueze un zbor fără ca operatorul să fi executat acțiunea corectivă corespunzătoare, Autoritatea Aeronautică Civilă notifică pilotul comandant/comandantul</p>

				sau operatorul că aeronava nu are permisiunea de a începe zborul pînă la noi dispoziții și reține aeronava la sol”.
18	La art.35 alin.(6) Autoritatea Aeronautică Civilă va limita, va suspenda sau va anula certificatul de aerodrom dacă se constată că aerodromul nu întrunește cerințele de certificare în vigoare. Lipsa certificatului de aerodrom mai mult de 10 zile consecutive duce la radierea acestui din registrul aerodromurilor.	Termene exagerat de lungi sau scurte Temeiuri neexhaustive/subiective pentru refuzul autorității	Considerăm că norma dată conține o restricționare nejustificată prin prisma termenului de 10 zile în sensul în care acesta este un termen nesemnificativ și reprezintă o discreție la radierea aerodromului din registrul aerodromurilor. Astfel, norma respectivă este incompletă în ceea ce privește termenul de 10 zile și condițiile de radiere a aerodromurilor din registrul aerodromurilor.	Propunem autorului completarea normei de la art.35 alin.(6) cu specificații care stabilesc condițiile de radiere a aerodromurilor din registrul aerodromurilor prin prisma restricționării prevăzută în termenul de 10 zile inclus în normă.
19	La art.7 alin.(5) lit.a) plățile de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare a serviciilor de navigație aeriană.	Stabilirea condițiilor dificile de realizat	În norma dată, nu este clar despre care anume taxe este vorba și nici nu este relevantă necesitatea includerii acestui tip de taxe. Conform Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, în art. 15 ce prevede Taxele de aeroport și drepturile similare, orice aeroport al unui Stat contractant, care este deschis folosinței publice pentru aeronavele naționale ale acestui stat va fi, sub rezerva dispozițiilor art. 68, deschis, de asemenea, în aceleași condiții, aeronavelor tuturor celorlalte State contractante. Se vor aplica condiții uniforme și pentru utilizarea de către aeronavele fiecărui Stat contractant a tuturor instalațiilor necesare navigației aeriene,	Propunem autorului reformularea normei de la art.7 alin.(5) lit.a) și adaptarea acesteia conform normelor de la art.15 al Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944.

inclusiv a serviciilor radioelectrice și de meteorologie, care pot fi puse la dispoziția publicului pentru a contribui la securitatea și rapiditatea navigației aeriene.

Taxele pe care un Stat contractant le-ar putea stabili sau a căror stabilire ar putea să permită pentru utilizarea de către aeronavele oricărui alt Stat contractant a aeroporturilor și a instalațiilor menționate necesare navigației aeriene, nu vor trebui să depășească: a) pentru aeronavele care nu sunt folosite în servicii aeriene internaționale regulate, taxele ce se plătesc de aeronavele sale naționale de același tip, folosite în servicii similare; b) pentru aeronavele folosite în servicii aeriene internaționale regulate, taxele ce se plătesc de aeronavele sale naționale folosite în servicii internaționale similare.

Toate aceste taxe vor fi publicate și comunicate Organizației Aviației Civile Internaționale, sub rezerva că la cererea unui Stat contractant interesat taxele stabilite pentru utilizarea aeroporturilor și altor instalații vor fi examinate de Consiliu, care va întocmi un raport și va face recomandări în legătura cu aceasta statului sau statelor interesate. Nici un drept, nici o taxa sau alte sarcini motivate numai prin tranzitul, intrarea sau ieșirea unei aeronave nu vor fi impuse de un Stat contractant nici aeronavelor unui alt Stat contractant, nici persoanelor și bunurilor ce se găsesc la bordul aeronavelor respective.

Astfel, considerăm oportun adaptarea normei de la art.7 alin.(5) lit.a) conform normelor Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la

			Chicago la 7 decembrie 1944, în art. 15.	
20	La art.10 alin.(2) Autoritatea Aeronautică Civilă colectează și prelucrează orice informație considerată utilă în procesul de supraveghere continuă.	Stabilirea condițiilor dificile de realizat Stabilirea condițiilor neexhaustive (autoritatea poate impune cerințe suplimentare arbitrare)	Considerăm că promovarea normei date poate afecta secretul comercial al agenților aeronautici în sensul în care sintagma „orice informație considerată utilă” este prea generală și nu este clar indicat la care tipuri de informație face referire autorul.	Propunem autorului reformularea normei de la art.9 ali.(2) și includerea tipurilor de informații necesare în procesul de supraveghere continuă.
21	La art.12. lit.a) neacordarea accesului inspectorilor Autoritatea Aeronautice Civile la baza materială a agentului aeronautic în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise.	Stabilirea condițiilor dificile de realizat Stabilirea condițiilor neexhaustive (autoritatea poate impune cerințe suplimentare arbitrare)	Norma propusă de autor generează cerințe excesive pentru exercitarea drepturilor agentului aeronautic, întrucât din prevederile normei date, se subînțelege o anumită formă de control inopinat și respectiv nu sunt clare condițiile la care face referire autorul asupra solicitărilor scrise. Or, în cazul acestora din urmă, agentul economic din motive ce nu țin de voința acestuia poate să nu fie în cunoștință de cauză.	Propunem autorului reformularea normei de la art.12 lit.a) în vederea evidențierii într-o formă exactă a sensului și condițiilor acesteia.
22	La capitolul II art.5 alin.(2).	Alte obiecții	Întrucât, în cadrul tuturor proceselor și procedurilor de desfășurare a serviciului aerian și securității aeronautice este primordial prezența frecvențelor de telecomunicații, radare etc., considerăm oportun completarea normei date la sfârșit cu lit.j) cu următorul conținut: „asigură gestionarea frecvențelor de telecomunicații alocate aviației civile”.	Propunem autorului completarea art.5 alin.(2) cu o nouă atribuție: „lit.j) asigură gestionarea frecvențelor de telecomunicații alocate aviației civile”.
23	La art.12 alin.6) pct.2) lit.b) ia orice alte măsuri executorii necesare pentru a preveni menținerea neconformității.	Alte obiecții	Considerăm oportun înlocuirea sintagmei “pentru a preveni menținerea” cu cuvântul “înlăturarea”.	Propunem autorului următorul conținut al normei de la art.12 alin.(6) pct.2) lit.b) “ia

				<p>orice alte măsuri executorii necesare pentru înlăturarea neconformității". Aceleași propuneri se referă și la alin.(7) art.12.</p>
24	<p>La art.26 alin(4) Regimul răspunderii operatorilor aerieni și opartorilor de aeronave care efectuează operațiuni aeriene civile pentru daunele cauzate pasagerilor, bagajelor, mărfurilor, poștei și terțelor părți, precum și cerințe minime de asigurare pentru acoperirea corespunzătoare a răspunderii se stabilesc prin o lege specială.</p>	Alte obiecții	<p>Norma în forma propusă este incompletă, întrucât, răspunderea respectivă trebuie stabilită implicit prin prisma legislației civile.</p>	<p>Propunem autorului completarea art.26 alin.(4) în final cu sintagma "în condițiile legislației civile".</p>
25	La art.40 alin.(6).	Alte obiecții	<p>Este oportun a se completa norma dată cu următoarele: h) zborurile V.F.R., i) zborurile militare cu aeronave militare ale Republicii Moldova, iar în cazul aeronavelor militare străine care efectuează zboruri militare pe bază de reciprocitate; j) zborurile aeronavelor pentru intervenții în zone de calamitate.</p>	<p>Propunem autorului completarea art.40 alin.6) cu următoarele litere: "h) zborurile V.F.R., i) zborurile militare cu aeronave militare ale Republicii Moldova iar în cazul aeronavelor militare străine care efectuează zboruri militare pe bază de reciprocitate; j) zborurile aeronavelor pentru intervenții în zone de calamitate".</p>

26	La anexa nr.2.	Alte obiecții	<p>Textul anexei respective nu corespunde cerințelor Legii nr.780-XV din 217.12.2001 cu privire la actele legislative art.31-33 care prevede anexa la actul legislativ cuprinde schițe, planuri, exprimări statistice sau alte exprimări cifrice, organigrame, desene, tabele și alte prevederi de detaliu.</p> <p>Articolele se numerează în continuare, cu cifre arabe, începând cu primul și terminând cu ultimul. Dacă actul legislativ conține un singur articol, în loc de numerotare se scrie formula "Articol unic".</p> <p>În cazul unor structuri mai complexe, aceste diviziuni se numerează cu cifre arabe și o paranteză. Diviziunile numerotate cu cifre pot avea subdiviziuni însemnate cu litere latine mici și o paranteză. În cazul în care subdiviziunile sau diviziunile însemnate cu litere latine se împart, componentele lor se însemnează cu cratimă.</p> <p>Articolul 33. Sistematizarea și structura normelor actului legislative. În cadrul acțiunii de sistematizare a conținutului actului legislativ, elementele textului se grupează în funcție de proporțiile actului, după cum urmează:</p> <p>a) articolele se pot grupa în secțiuni numerotate cu cifre arabe;</p> <p>b) secțiunile se pot grupa în capitole numerotate cu cifre romane;</p> <p>c) capitolele se pot grupa în titluri numerotate cu cifre romane;</p> <p>d) în cazul unor coduri sau acte legislative de complexitate și cu un volum mare, titlurile se pot grupa în părți sau în cărți, a căror numerotare se face cu numerale ordinare scrise cu litere.</p>	<p>Propunem autorului respectarea numerotării la anexa nr.2.</p>
----	----------------	---------------	---	--