



CANCELARIA DE STAT A REPUBLICII MOLDOVA

Nr. 31-06-8496

Chișinău

„20” 09. 2018.

Biroul Permanent al Parlamentului


În temeiul art.73 din Constituția Republicii Moldova, se prezintă spre examinare proiectul de lege cu privire la răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 834 din 20 august 2018.

Responsabil de prezentarea în Parlament a proiectului de lege nominalizat este Ministerul Economiei și Infrastructurii.

Anexe:

1. Hotărârea Guvernului pentru aprobarea proiectului de lege (în limba română – 1 filă și în limba rusă – 1 filă);
2. Proiectul de lege (în limba română – 16 file și în limba rusă – 18 file);
3. Nota informativă la proiectul de lege (5 file);
4. Actul de analiză a impactului de reglementare (12 file);
5. Raportul de expertiză al Centrului Național Anticorupție (8 file);
6. Avizul Ministerului Justiției (4 file);
7. Tabel de concordanță (27 file);
8. Declarația de compatibilitate (5 file).

Secretar general al Guvernului

 Lilia PALII

Ex.: Silvia Muntean
Tel.: 022250201

Casa Guvernului,
MD-2033, Chișinău,
Republica Moldova

Telefon:
+ 373-22-250104

Fax:
+ 373-22-242696

SECRETARIATUL PARLAMENTULUI REPUBLICII MOLDOVA	
D.D.P. Nr.	309
„20”	09 2018
Ora	



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE nr.834

din 20 august 2018

Chișinău

**Pentru aprobarea proiectului de lege privind răspunderea
și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni
și a operatorilor de aeronave**

Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Se aprobă și se prezintă Parlamentului spre examinare proiectul de lege privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave.

Prim-ministru

PAVEL FILIP

Contrasemnează:



Ministrul economiei
și infrastructurii

Chiril Gaburici

Ministrul justiției

Victoria Iftodi

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA**LEGE****cu privire la răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor
aerieni și a operatorilor de aeronave**

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

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 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.

**Capitolul I
DISPOZIȚII GENERALE****Articolul 1. Obiectul de reglementare**

(1) Prezenta lege stabilește regimul răspunderii civile a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave care efectuează operațiuni aeriene civile pentru daunele produse pasagerilor, bagajelor, mărfurilor, trimiterilor poștale și terților, precum și limita minimă a sumelor asigurate pentru acoperirea corespunzătoare a răspunderii civile.

(2) Prezenta lege stabilește normele privind răspunderea civilă pentru daunele cauzate:

a) pasagerilor, bagajelor, trimiterilor poștale și mărfurilor, în cadrul operațiunilor de transport aerian efectuate de către operatorii de transport aerian ai Republicii Moldova, indiferent de locul efectuării zborurilor precum și operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave străine care efectuează zboruri în, spre, din sau deasupra teritoriului Republicii Moldova;

b) terțelor persoane, în legătură cu efectuarea operațiunilor aeriene civile (de transport aerian comercial, de lucru aerian și de aviație generală) în spațiul aerian al Republicii Moldova, de către operatorii aerieni și operatorii de aeronave ai Republicii Moldova și cei străini;

c) personalului navigant al operatorilor aerieni ai Republicii Moldova în urma unui accident, indiferent de locul producerii accidentului.

(3) Prezenta lege nu reglementează răspunderea civilă a operatorului aerian pentru neexecutarea altor obligațiuni contractuale, dacă prin neexecutarea acestora nu au fost aduse prejudicii terților.

Articolul 2. Scopul și obiectivele legii

(1) Scopul prezentei legi este armonizarea și consolidarea cadrului normativ în domeniul răspunderii civile a operatorilor aerieni în vederea protejării intereselor legitime ale beneficiarilor serviciilor aeriene și terțelor persoane.

(2) Prezenta lege are următoarele obiective:

a) sporirea calității serviciilor aeriene prestate și competitivității operatorilor aerieni naționali pentru promovarea intereselor economice ale Republicii Moldova în cadrul cooperării internaționale în domeniu;

b) dezvoltarea sistematică a operațiunilor de transport aerian și a unui flux continuu al pasagerilor, bagajelor și mărfurilor;

c) îndeplinirea obligațiilor ce decurg din Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999, și a altor instrumente privitoare la armonizarea dreptului internațional aerian privat, prin asigurarea unei bune reprezentări a acestor dispoziții în prezenta lege, precum și în normele sale de aplicare;

d) asigurarea protecției intereselor beneficiarilor serviciilor aeriene și a terțelor persoane, prin stabilirea unor despăgubiri echitabile, bazate pe principiul proporționalității;

e) asigurarea protecției intereselor operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave prin stabilirea normelor privind natura și limita răspunderii civile a acestora (limitelor compensării daunelor) în caz de accidente;

f) recunoașterea operatorilor aerieni ai Republicii Moldova ca parteneri siguri pe piața internațională a serviciilor aeriene, crearea condițiilor optime pentru dezvoltarea viabilității și competitivității operatorilor aerieni naționali (investiții și export de servicii), având în vedere perspectivele globale în domeniul vizat;

g) revizuirea periodică și ajustarea limitelor pecuniare exprimate în prezenta lege pentru a ține cont de evoluțiile economice și evoluțiile din forumurile internaționale.

Articolul 3. Domeniul de aplicare

(1) Prezenta lege se aplică:

a) tuturor operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave care efectuează zboruri în spațiul aerian în, spre, din sau deasupra teritoriului Republicii Moldova;

b) operatorilor aerieni ai Republicii Moldova oriunde s-ar afla.

(2) Prezenta lege nu se aplică:

a) aeronavelor de stat, cum ar fi aeronavele folosite pentru serviciile militare, vamale sau de poliție;

b) aeronavelor cu o masă maximă de decolare (MTOM) mai mică de 20 kg;

c) aparatelor de zbor cu decolare propulsată de picior (inclusiv paraplanoare și deltaplane cu motor);

d) baloanelor captive, zmeielor, parașutelor (inclusiv parașutele ascensionale);

e) avioanelor, inclusiv planoarelor, cu motor, cu o MTOM mai mică de 500 kg și aeronave de mici dimensiuni monoloc/biloc, care sînt utilizate în scop necomercial sau sînt utilizate pentru instructaj de zbor, care nu implică traversarea frontierelor internaționale, în ceea ce privește obligațiile de asigurare în temeiul prezentei legi, referitoare la riscuri de război și terorism.

(3) Prevederile referitor la răspunderea civilă a operatorilor de transport aerian pentru daunele cauzate pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și trimiterilor poștale din prezenta lege nu se aplică zborurilor deasupra teritoriului Republicii Moldova efectuate de operatorii de transport aerian străini care nu necesită aterizarea pe sau decolarea de pe teritoriul Republicii Moldova.

(4) În partea ce nu este reglementată de prezenta lege se aplică normele corespunzătoare ale legislației civile, legislației cu privire la asigurări și legislației în domeniul trimiterilor poștale.

Articolul 4. Noțiuni de bază

(1) În sensul prezentei legi, se definesc următoarele noțiuni:

accident – eveniment legat de utilizarea aeronavei, produs în timpul zborului, pe parcursul căruia:

a) persoana este rănită sau a decedat în urma:

1) aflării la bordul aeronavei;

2) contactului nemijlocit cu una dintre părțile aeronavei, inclusiv cele care s-au desprins de aceasta;

3) expunerii directe fluxului de gaze a motorului cu reacție, cu excepția cazurilor în care leziunile corporale sînt provocate de cauze naturale, de sine însuși sau de alte persoane, ori în cazul în care leziunile sînt provocate călătorilor fără bilet ascunși în zonele inaccesibile pasagerilor și membrilor echipajului;

b) s-a produs daune terțelor persoane și/sau bunurilor aflate la sol;

c) s-a produs daune altor participanți la trafic aerian.

aviație generală - zborurile care nu fac parte din categoriile operațiilor prevăzute la transporturile aeriene comerciale și lucru aerian și includ transport aerian în interes propriu, zboruri în interes propriu, zboruri particulare și de agrement și zboruri sportive;

beneficiar – pasagerul sau expeditorul/destinatarul de marfă sau operatorul poștal căruia sau în folosul căruia sînt prestate serviciile de transport aerian comercial;

Convenția de la Montreal – Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, adoptată la Montreal la 28 mai 1999, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 254/2008;

Convenția de la Varșovia – Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la 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 Hotărîrea Parlamentului nr. 766/1996;

Convenția Poștală Universală – act al Uniunii Poștale Universale care conține reguli și dispoziții comune aplicate în serviciul poștal internațional, semnată la Doha la 11 octombrie 2012, ratificată prin Legea nr. 164/2016;

DST – drepturile speciale de tragere, așa cum sînt definite de către Fondul Monetar Internațional;

furnizor de servicii poștale – persoană fizică sau juridică autorizată, înregistrată în calitate de întreprinzător în Republica Moldova, a cărei activitate constă, în totalitate sau parțial, în furnizarea serviciilor poștale;

lucru aerian – operațiuni efectuate de operatori aerieni în interesul industriei, agriculturii, silviculturii, sănătății publice și protecției mediului, cele de căutare și salvare, de cercetare științifică, fotografiere, monitorizare, publicitate etc.;

mărfuri – orice bunuri transportate la bordul aeronavei, cu excepția trimiterilor poștale, proviziilor de bord și a bagajelor însoțite sau a bagajelor expediate greșit;

MTOM – 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;

operator aerian – orice persoană fizică sau juridică care operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave în cadrul activităților de transport aerian comercial și/sau de lucru aerian;

operator de aeronavă – persoana sau instituția, alta decît 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;

operator de transport aerian – operatorul aerian care efectuează transport aerian comercial în baza unui certificat/licență valabile;

operator de transport aerian de fapt – operator de transport aerian care execută efectiv sau intenționează să execute un zbor în temeiul unui contract cu un beneficiar sau în numele unei alte persoane, juridice sau fizice, care a încheiat un contract cu beneficiarul respectiv;

operațiune comercială – o operațiune efectuată cu titlu oneros sau sub formă de închiriere;

pasager – orice persoană care călătorește cu acordul operatorului de transport aerian sau operatorului de aeronavă, cu excepția membrilor personalului navigant, atît din rîndul echipajului de zbor, cît și al echipajului de cabină;

persoană care are dreptul la despăgubire – un beneficiar sau membru al personalului navigant, atît din rîndul echipajului de zbor, cît și al echipajului de cabină, sau orice persoană care are dreptul să înainteze reclamații în numele respectivului beneficiar sau membru al personalului navigant, în conformitate cu legislația aplicabilă, sau terța parte;

personal navigant – personalul aeronautic este constituit din echipajul de zbor (piloți, ingineri naviganți) și echipajul de cabină;

supraveghere continuă – totalitatea acțiunilor întreprinse de Autoritatea Aeronautică Civilă după acordarea certificatului/autorizației/permisiunii de zbor, ce constau în analiza neîntreruptă sau periodică a informațiilor obținute în cadrul expertizelor, controalelor sau a inspecțiilor aeronautice, pentru a se verifica dacă condițiile de asigurare continuă să fie îndeplinite, precum și adoptarea oricăror măsuri de conformare;

terță parte – orice persoană juridică sau fizică, cu excepția beneficiarilor și a membrilor personalului navigant, atît din rîndul echipajului de zbor, cît și al echipajului de cabină;

timpul zborului – este:

a) pentru pasageri și bagajele neînregistrate, perioada de transport aerian al pasagerilor, inclusiv îmbarcarea și debarcarea acestora;

b) pentru mărfuri 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;

c) pentru 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;

transport aerian comercial – transporturile de pasageri, bagaje, mărfuri și trimiteri poștale executate pe bază de contract de transport aerian, încheiat între operatorul de transport aerian și pasager sau expeditorul de marfă și/sau trimitere poștală, prin care operatorul de transport aerian se obligă să ducă pe calea aerului la destinație pasagerii, bagajele, marfa și/sau trimiteri poștale, iar beneficiarul, să achite prețul transportului;

trimitere poștală – bun avînd înscrisă o adresă la care urmează să fie distribuit de furnizorul de servicii poștale. Din această categorie fac parte trimiterile de corespondență, precum și cărțile, cataloagele, ziarele, publicațiile periodice și coletele poștale conținînd bunuri cu sau fără valoare comercială;

Uniunea Poștală Universală – organizație internațională care coordonează politicile poștale ale statelor membre și sistemul poștal global, fiind o agenție specializată a Organizației Națiunilor Unite, din 1 iulie 1984, cu sediul la Berna (Elveția).

Articolul 5. Conversia unităților monetare

(1) Sumele exprimate în DST în prezenta lege se convertesc în lei moldovenesti în conformitate cu valoarea acestora în DST la data efectuării plății sau la data stabilită în hotărîrea judecătorească, în cazul procedurilor judiciare.

(2) Valoarea leului moldovenesc exprimată în DST se stabilește de către Banca Națională a Moldovei.

Capitolul II

RĂSPUNDEREA CIVILĂ A OPERATORULUI DE TRANSPORT AERIAN

Articolul 6. Răspunderea civilă a operatorului de transport aerian pentru daunele cauzate trimiterilor poștale și limitele compensării daunelor.

(1) La transportul trimiterilor poștale operatorul de transport aerian poartă răspundere numai față de operatorul poștal corespunzător.

(2) Operatorul de transport aerian poartă răspundere față de operatorul poștal pentru paguba, care rezultă din orice întârziere, pierdere totală sau parțială, deposedare sau deteriorare a trimiterilor poștale, atâta timp cât acestea se află în custodia sa, din momentul acceptării acestora de la operatorul poștal la punctul de recepție, pînă la livrarea lor operatorului poștal la destinație sau la punctul de schimb al poștei internaționale.

(3) Operatorul de transport aerian poartă răspundere față de operatorul poștal în limita compensației plătite de operatorul poștal beneficiarilor serviciilor poștale în conformitate cu prevederile stabilite prin cadrul normativ național în domeniul serviciilor poștale.

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

Articolul 7. Răspunderea civilă a operatorului de transport aerian în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborului.

(1) Pasagerii transportului aerian comercial au dreptul la asistență și despăgubiri în cazul refuzului la îmbarcare, anulării sau întârzierii prelungite a zborului.

(2) Condițiile în care pasagerii transportului aerian comercial își pot exercita drepturile minime în cazul refuzului la îmbarcare, anulării sau întârzierii prelungite a zborului sînt prevăzute în Regulamentul privind compensarea și asistența pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor, aprobat prin Hotărîrea de Guvern nr. 836/2012.

Articolul 8. Declarație specială privind interesul în livrare.

(1) În cazul în care pasagerul, în momentul predării operatorului de transport aerian a bagajului înregistrat, a întocmit o declarație specială privind interesul în livrarea la destinație, achitînd o taxă suplimentară, la solicitare, operatorul de transport aerian va fi răspunzător pentru plata unei sume care nu va depăși suma declarată.

(2) Suma suplimentară care poate fi solicitată de către operatorul de transport aerian prevăzută la alin. (1) se fundamentează pe un tarif stabilit în funcție de costurile adiționale rezultate din transportul și asigurarea bagajului respectiv, în comparație cu cea suportată pentru bagajele evaluate la sau sub limita de răspundere. Tariful este pus la dispoziția pasagerilor, la cerere.

Articolul 9. Plăți anticipate

(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 quantumul daunei provocate.

(2) O plată anticipată prevăzută la alin. (1) nu constituie recunoașterea răspunderii civile și poate fi compensată cu orice sumă plătită ulterior în conformitate cu răspunderea civilă a operatorului de transport aerian, dar nu este returnabilă, cu excepția cazurilor de exonerare prevăzute la alin. (5) al prezentului articol sau a cazului în care persoana care a primit plata anticipată nu a fost persoana care are dreptul la despăgubiri.

(3) Plățile anticipate prevăzute la alin. (1) se vor efectua fără întârziere și, în orice caz, în termen de cel mult 15 zile de la identificarea persoanelor care au dreptul la despăgubiri.

(4) Fără a aduce atingere prevederilor alin. (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.

(5) În cazul în care transportatorul dovedește că dauna a fost provocată sau favorizată de neglijența sau de altă acțiune greșită sau omisiune a persoanei care reclamă despăgubirea ori a persoanei de la care derivă drepturile acesteia, transportatorul este exonerat în întregime sau în parte de răspundere față de reclamant, în măsura în care o astfel de neglijență sau orice altă acțiune greșită sau omisiune a provocat dauna sau a contribuit la provocarea acesteia. Când despăgubirea este reclamată de o altă persoană decât pasagerul, datorită decesului sau vătămării suferite de pasager, transportatorul este în același mod exonerat, în întregime sau în parte, de răspundere, în măsura în care dovedește că neglijența sau orice altă acțiune greșită sau omisiune a respectivului pasager a provocat dauna ori a contribuit la provocarea acesteia

Articolul 10. Obligația de informare

(1) Toți operatorii de transport aerian, în timpul comercializării serviciilor de transport aerian în Republica Moldova, se obligă să se asigure că o prezentare sumară în limbaj simplu și inteligibil a celor mai importante dispoziții care reglementează răspunderea civilă 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 comercializare, inclusiv prin telefon sau internet.

(2) Suplimentar cerințelor de informare stabilite la alin. (1), toți operatorii de transport aerian pun la dispoziția fiecărui pasager informații în scris despre:

a) limita aplicabilă a răspunderii civile a operatorului de transport aerian pentru zborul respectiv în caz de deces sau vătămare corporală, dacă o asemenea limită există;

b) limita aplicabilă a răspunderii civile a operatorului de transport aerian pentru zborul respectiv, în caz de distrugere, pierdere sau deteriorare a bagajelor și informarea despre bagajele asigurate în întregime de pasager înainte de efectuarea călătoriei, precum și cele cu o valoare mai mare decât această limită, la ghișeul de verificare a documentelor de transport și eliberare a tichetelor de îmbarcare (check-in);

c) limita aplicabilă a răspunderii civile pentru zborul respectiv a operatorului de transport aerian pentru daune provocate de întârziere.

(3) În toate cazurile, limitele indicate la alin. (1) și (2) sînt cele stabilite prin prezenta lege, cu excepția cazului în care operatorul de transport aerian aplică limite mai ridicate din proprie inițiativă.

(4) În vederea respectării cerinței privind informarea prevăzută la alin. (1), transportatorii aerieni ai Republicii Moldova vor utiliza avizul conform anexei 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 Montreal.

(5) În cazul tuturor transporturilor efectuate de către operatorii de transport aerian străini prevederilor alin. (1) și (2) se aplică numai pentru transportul spre, dinspre sau în interiorul Republicii Moldova.

(6) Operatorii de transport aerian comercial stabiliți în afara Republicii Moldova care operează către, dinspre sau în interiorul Republicii Moldova informează în mod expres și clar pasagerii despre cele mai importante dispoziții care reglementează răspunderea civilă față de pasageri și bagajele acestora, în momentul procurării biletului la agențiile operatorului de transport aerian, agențiile de voiaj sau la punctele de îmbarcare situate pe teritoriul altui stat. Operatorii de transport aerian pun la dispoziția pasagerilor o condică în care precizează condițiile specificate în articolul dat. În cazul în care se va indica numai una dintre condițiile de răspundere civilă limitată pe documentul de transport sau pe un echivalent al acestuia, nu va fi considerată informație suficientă și concludentă.

Capitolul III

RĂSPUNDEREA CIVILĂ A OPERATORULUI AERIAN ȘI A OPERATORULUI DE AERONAVĂ PENTRU DAUNELE CAUZATE TERTELOR PERSOANE

Articolul 11. Răspunderea civilă a operatorului aerian și a operatorului de aeronavă pentru daunele cauzate terțelor persoane.

(1) Operatorii aerieni și operatorii de aeronave naționali și străini care efectuează zboruri în spațiul aerian național, cu sau fără aterizare pe teritoriul Republicii Moldova, poartă răspundere civilă pentru daunele cauzate terțelor persoane în urma unui accident.

(2) Răspunderea civilă a operatorilor aerieni și operatorilor de aeronavă prevăzută la alin. (1) nu poate face obiectul niciunei limitări financiare și este în

mărimea prejudiciului efectiv cauzat, confirmat de organele competente și de documentele privind cheltuielile suportate de victimă sau de reprezentanții ei.

(3) În cazul în care operatorul aerian sau operatorul de aeronavă dovedește că dauna a fost provocată sau favorizată de neglijența ori omisiunea persoanei care solicită despăgubirea, acesta este exonerat de răspundere civilă total sau parțial, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

Capitolul 4

RĂSPUNDEREA CIVILĂ A OPERATORULUI AERIAN PENTRU DAUNELE CAUZATE PERSONALULUI NAVIGANT

Articolul 12. Răspunderea civilă a operatorului aerian pentru daunele cauzate personalului navigant

Operatorii aerieni ai Republicii Moldova poartă răspundere civilă pentru daunele cauzate în urma unui accident personalului navigant.

Capitolul V

CERINȚELE DE ASIGURARE A OPERATORULUI AERIAN ȘI A OPERATORULUI DE AERONAVE

Articolul 13. Obligația de asigurare

(1) Operatorii aerieni și operatorii de aeronave vor deține contract de asigurare de răspundere civilă în ceea ce privește răspunderea civilă specifică activității aeriene față de pasageri, bagaje, mărfuri, trimiteri poștale, părți terțe și personalul navigant. Riscurile asigurate includ actele de război, terorismul, deturnarea, actele de sabotaj, sechestrarea ilegală a aeronavei și rebeliunea civilă.

(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 civilă ce le revine și să facă dovada că respectă în orice moment cerințele de asigurare minime cu privire la răspunderea civilă prevăzută în prezenta lege.

(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.

Articolul 14. Asigurarea privind răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri.

(1) Pentru pasageri, bagaje, mărfurile și trimiterile poștale, contractul de asigurare include decesul și vătămările corporale cauzate de accidente aeronautice și pierderea sau distrugerea sau daunele cauzate bagajelor, mărfurilor și trimiterilor poștale.

(2) Cuantumul asigurării minime pentru răspunderea civilă față de pasageri în cazul decesului sau vătămării corporale în urma accidentului, 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, quantumul asigurării minime este de 100 000 DST pe pasager.

(3) Quantumul asigurării minime pentru răspunderea civilă față de pasageri în cazul daunelor survenite datorită întârzierii în transportul persoanelor, este de 4 694 DST pe pasager.

(4) Quantumul minim al asigurării pentru răspunderea civilă față de bagaje, este de 1 131 DST pe pasager în cadrul operațiunilor comerciale.

(5) Quantumul minim al asigurării pentru răspunderea civilă față de mărfuri, este de 19 DST pe kilogram în cadrul operațiunilor comerciale.

(6) Alin. (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.

(7) Sumele menționate la prezentul articol pot fi adaptate, în cazul în care unele modificări ale tratatelor internaționale impun acest lucru.

Articolul 15. Asigurarea privind răspunderea civilă față de terțe părți

(1) Pentru terțele părți, contractul de asigurare include asigurarea de deces și asigurarea de vătămări corporale cauzate de accidente aeronautice.

(2) Quantumul minim al asigurării răspunderii civile față de terțe părți pe accident pentru fiecare aeronavă în parte este stabilită în anexa nr. 2 la prezenta lege.

(3) Operatorii aeriени care efectuează zboruri specifice operațiunilor de aviație generală sau de lucru aerian în spațiul aerian național sînt obligați să dețină contract de asigurare de răspundere civilă pentru daune produse terților la sol pe teritoriul Republicii Moldova cauzate de aeronavele utilizate în operațiunile respective sau de către un corp care cade din acestea.

(4) Prin excepție de la alin. (2), limitele minime ale sumelor asigurate prin contracte de asigurare pentru daunele produse terților la sol, încheiate de operatorii prevăzuți la alin.(3) pentru fiecare aeronavă, sînt stabilite în anexa nr. 3 la prezenta lege. Pentru aeronavele motorizate, cu masa maximă la decolare mai mare de 25 000 kg, limitele minime ale sumelor asigurate sînt identice cu cele prevăzute pentru aeronavele cu aceeași masă maximă la decolare, stabilită în anexa nr.2 la prezenta lege.

(5) În cazul în care operatorul aerian sau operatorul de aeronave nu dispune de contract de 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 aplicarea acestei dispoziții pentru a garanta că acest pachet de asigurări este echivalent cel puțin cu suma corespunzătoare indicată în anexele nr. 2 și 3 la prezenta lege.

(6) Sumele menționate în anexa nr. 2 la prezenta lege pot fi adaptate, în cazul în care modificări ale tratatelor internaționale relevante impun acest lucru.

Articolul 16. Asigurarea răspunderii civile față de personalul navigant

(1) Pentru personalul navigant al operatorului aerian contractul de asigurare include decesul și vătămările corporale cauzate de accidente aeronautice.

(2) Cuantumul asigurării minime pentru răspunderea civilă față de personalul navigant în cazul decesului sau vătămării corporale în urma accidentului, este de 250 000 DST pe persoană.

Articolul 17. Controlul respectării cerințelor de asigurare prevăzute de prezenta lege

(1) Operatorii aerieni și operatorii de aeronave garantează respectarea cerințelor de asigurare prevăzute de prezenta lege prin depunerea la Autoritatea Aeronautică Civilă a copiilor contractelor de asigurări sau a altor documente de asigurare valabile.

(2) La solicitarea autorității aeronautice civile, compania de asigurare, pînă la expirarea termenului contractului de asigurare, va informa despre rezilierea contractelor de asigurare.

(3) Corespunderea cerințelor de asigurare se verifică de către Autoritatea Aeronautică Civilă în cadrul procesului de certificare/autorizare și supraveghere continuă al operatorului aerian din Republica Moldova și în cadrul procesului de eliberare operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave străini a permisiunilor de supraveghere a efectuării zborurilor regulate și/sau neregulate.

(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 este în drept să solicite dovada respectării cerințelor minime de asigurare privind răspunderea civilă față de terțe părți prevăzute de prezenta lege.

(5) Operatorii aerieni și operatorii de aeronave se obligă de a deține în permanență la bordul aeronavelor utilizate contractele de asigurare încheiate în conformitate cu prevederile prezentei legi și de a le prezenta, la cerere, reprezentanților autorizați ai Autorității Aeronautice Civile.

(6) La necesitate, Autoritatea Aeronautică Civilă este în drept să solicite de la operatorul aerian, operatorului de aeronave sau a asiguratorului în cauză dovezi suplimentare privind valabilitatea contractului de asigurare sau a altor acte prezentate în scopul demonstrării respectării cerințelor prezentei legi, a legislației privind asigurarea și a legislației în domeniul trimiterilor poștale.

(7) Procedurile de monitorizare a aplicării cerințelor de asigurare minime sînt stabilite de Autoritatea Aeronautică Civilă.

Articolul 18. Sancțiuni

(1) Încălcarea cerințelor minime de asigurare stabilite de prezenta lege se sancționează în conformitate cu Codul Contravențional.

(2) Autoritatea Aeronautică Civilă va suspenda certificatul/autorizația de operator aerian și/sau permisiunea de zbor al operatorilor aeriени ai Republicii Moldova pentru încălcarea cerințelor minime de asigurare, excepție fiind cazurile în care pentru cel puțin o aeronavă inclusă în certificatul/autorizația de operator aerian sînt îndeplinite cerințele minime de asigurare, în asemenea cazuri se interzice exploatarea aeronavelor ce nu îndeplinesc cerințele minime de asigurare.

(3) Autoritatea Aeronautică Civilă poate refuza dreptul de aterizare pe teritoriul Republicii Moldova a operatorilor aeriени străini și operatorilor de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în afara Republicii Moldova pentru încălcarea cerințelor minime de asigurare.

(4) În cazul în care operatorul aerian sau operatorul de aeronavă nu respectă condițiile referitor la asigurări stabilite de prezenta lege, Autoritatea Aeronautică Civilă interzice decolarea unei aeronave pînă la prezentarea de către operatorul aerian sau operatorul de aeronavă în cauză a dovezilor existenței unei asigurări, în conformitate cu prezenta lege.

Capitolul VI

DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII

Articolul 19. Dispoziții finale.

(1) Prezenta lege intră în vigoare la expirarea a 6 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

(2) Guvernul, în termen de 6 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova a prezentei legi:

a) va prezenta Parlamentului propuneri pentru aducerea legislației în concordanță cu prezenta lege;

b) va asigura aducerea actelor normative ale Guvernului și ale altor autorități ale administrației publice în concordanță cu prezenta lege.

(3) Pînă la aducerea în concordanță cu prevederile prezentei legi, actele legislative și normative în vigoare se aplică în măsura în care nu contravin prezentei legi.

Anexa nr. 1
la Legea privind răspunderea și cerințele
de asigurare a operatorilor aerieni și
operatorilor de aeronave

1. Aviz de informare privind răspunderea operatorului de transport aerian pentru pasageri și bagajele acestora

Acest aviz de informare prezintă normele privind răspunderea civilă aplicată de operatorii de transport aerian din Republica Moldova așa cum se solicită în legislația națională și în Convenția de la Montreal.

2. Despăgubirea în caz de deces sau vătămare

Răspunderea operatorului de transport aerian în cazul decesului sau al vătămării pasagerului nu este limitată financiar. Pentru daune de pînă la echivalentul în lei moldovenești a sumei de 113 100 DST, operatorul de transport aerian nu poate contesta solicitarea pentru despăgubire. În cazul în care suma depășește această limită, operatorul de transport aerian se poate apăra împotriva unei solicitări de despăgubire făcînd dovadă că accidentul nu s-a produs din neglijența sau din vina sa.

3. Plăți anticipate

În cazul decesului sau al vătămării pasagerului, operatorul de transport aerian trebuie să facă o plată anticipată, pentru acoperirea cheltuielilor 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.

4. Întîrzierile pasagerilor și bagajelor

În cazul întîrzierilor pasagerilor, operatorul de transport aerian este răspunzător pentru daunele survenite, cu excepția cazurilor în care acesta a întreprins toate măsurile care se impun a fi întreprinse pentru evitarea daunei, sau a fost imposibil să le întreprindă. Răspunderea pentru întîrzierea pasagerului este limitată la echivalentul în lei moldovenești de 4 694 DST, iar răspunderea pentru întîrzierea bagajului este limitată la echivalentul în lei moldovenești de 1131 DST.

5. Distrugerea, pierderea sau deteriorarea bagajelor

Operatorul de transport aerian poartă răspundere pentru distrugerea, pierderea sau deteriorarea bagajelor, iar răspunderea este limitată la echivalentul în lei moldovenești a sumei de 1 131 DST. În cazul unui bagaj înregistrat, operatorul de transport aerian va purta răspundere 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.

6. Limite mai mari de răspundere pentru bagaje

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.

7. Reclamații cu privire la bagaje

Dacă bagajul este deteriorat, predat cu întârziere, pierdut sau distrus, pasagerul trebuie să înainteze o reclamație în scris către operatorul de transport aerian. În cazul deteriorării unui bagaj înregistrat, pasagerul trebuie să înainteze reclamația scrisă în termen de 7 zile și în caz de întârziere a bagajului, în termen de 21 de zile, în ambele cazuri de la data la care bagajul a fost pus la dispoziția pasagerului.

8. Răspunderea operatorilor de transport aerian contractuali și a operatorilor de transport aerian de fapt

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.

9. Termen pentru acționarea în judecată

Acționarea în judecată pentru solicitarea despăgubirilor trebuie înaintată în termen de cel mult trei ani de la data sosirii aeronavei sau de la data la care aeronava ar fi trebuit să sosească.

10. Temeiul pentru informare

Temeiul pentru regulile descrise mai sus îl constituie Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional încheiată la Montreal la 28 mai 1999, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 254/2008 privind aderarea Republicii Moldova la Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional și Legea privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aeriieni și operatorilor de aeronave.

Anexa nr. 2
la Legea privind răspunderea și cerințele
de asigurare a operatorilor aerieni și
operatorilor de aeronave

**Cuquantumul minim al asigurării privind răspunderea civilă
față de terțe părți**

Categorie	MTOM (Kg)	Asigurarea minimă (milioane DST)
1	<500	0,75
2	< 1 000	1,5
3	<2 700	3
4	<6 000	7
5	<12 000	18
6	<25 000	80
7	<50 000	150
8	<200 000	300
9	<500 000	500
10	≥500 000	700

Anexa nr. 3
la Legea privind răspunderea și cerințele
de asigurare a operatorilor aerieni și
operatorilor de aeronave

**Cuantumul minim al asigurării privind răspunderea civilă pentru daunele
cauzate terților la sol pe teritoriul Republicii Moldova pentru operatorii
aerieni care efectuează zboruri specifice operațiunilor de aviație generală
sau de lucru aerian**

Categorie	MTOM (Kg)	Asigurarea minimă (DST)
1	≤ 500	2 000
2	$501 \leq 2\ 000$	5 500
3	$2\ 001 \leq 6\ 000$	14 500
4	$6\ 001 \leq 12\ 000$	35 000
5	$12\ 001 \leq 18\ 000$	70 000
6	$18\ 001 \leq 25\ 000$	145 000

NOTA INFORMATIVĂ

la proiectul Legii privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aeriени și a operatorilor de aeronave

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului.

Proiectul de Lege a fost elaborat de către Ministerul Economiei și Infrastructurii.

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite.

Proiectul Legii privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aeriени și a operatorilor de aeronave are drept obiectiv stabilirea și introducerea cerințelor de asigurare minime pentru operatorii aeriени și operatorii de aeronave, în ceea ce privește pasagerii, bagajele, mărfurile, trimiterile poștale și terțele părți.

Necesitatea elaborării unui proiect de Lege privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aeriени și a operatorilor de aeronave a fost condiționat de progresul realizat în sfera prestării serviciilor aeriene în țara noastră. Potrivit statisticii, transportul aerian este cel mai dinamic mijloc de transport dintre cele pe care le avem la etapa actuală. Dacă în materia transporturilor feroviare, rutiere, maritime sau fluviale, instituția răspunderii juridice civile se situează într-un perimetru clasic, cu probleme și răspunsuri ce se regăsesc în legislația Republicii Moldova, atunci în transportul aerian apar situații imprevizibile care depășesc cadrul legal existent la etapa contemporană, solicitând noi sisteme de ajustare.

3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene.

În temeiul *art. 4, alin. (3), lit. a) din Legea aviației civile nr. 1237-XIII din 09 iulie 1997* se propune spre examinare și avizare proiectul Legii „privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aeriени și a operatorilor de aeronave” (în continuare *Proiect*). Proiectul a fost elaborat în vederea executării prevederilor *Anexei III al Acordului privind Spațiul Aerian Comun cu UE*, (ratificat prin Legea nr.292 din 21.12.2012).

Prezentul proiect transpune prevederile Regulamentului (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea civilă a operatorilor de transport aerian în caz de accidente, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 285 din 17 octombrie 1997 și a 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, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 138 din 30 aprilie 2004.

În acest caz, Comunitatea Europeană are drept scop îmbunătățirea standardelor de protecție a consumatorului, fiind important să se garanteze un nivel de asigurare minim adecvat pentru reglementarea răspunderii civile operatorilor de transport aerian cu privire la pasageri, bagaje, mărfuri și terțe părți. Proiectul dat corespunde cu reglementările legislației comunitare, acesta având drept bază Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente, și 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, care la rândul său este stipulat în prevederile Anexei III al Acordului privind Spațiul Aerian Comun cu UE.

Urmare a implementării actului normativ național, nu vor fi afectate costurile operatorilor de transport aerian naționali legate de achitarea primelor de asigurare companiilor de asigurări, deoarece pentru Republica Moldova Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional (Convenția de la Montreal) este în vigoare din 17 mai 2009, iar companiile aeriene din Moldova în mare măsură operează zboruri pe teritoriul statelor-membre ale Uniunii Europene și în alte țări care au devenit părți la Convenția de la Montreal¹. Astfel companiile aeriene naționale nu vor suporta cheltuieli suplimentare pentru asigurarea pasagerilor, bagajelor acestora și mărfurilor, pe motiv că ele deja sunt obligate să mențină nivelul de asigurare corespunzător.

4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi.

În conformitate cu Legea nr. 254-XVI din 05.12.2008 prin care Republica Moldova a aderat la **Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional**, încheiată la Montreal la 28 mai 1999 (în vigoare pentru Republica Moldova din 17 mai 2009), precum și în special în temeiul **Acordului privind Spațiul Aerian Comun încheiat între Republica Moldova și Uniunea Europeană și țările ei membre**, transpunerea prevederilor **Regulamentului (CE) nr. 2027/97** al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente, și a **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 presupune introducerea unor inovații cum ar fi:

- stabilirea mărimii plăților anticipate persoanelor fizice în cazul accidentelor aeronautice care s-au soldat cu decese sau vătămări corporale ale pasagerilor;
- introducerea avizului de informare cu cele mai importante dispoziții ce reglementează răspunderea față de pasageri și bagajele acestora pe care operatorii de transport aerian ai Republicii Moldova sunt obligați să aducă la cunoștință;
- stabilirea cerințelor de asigurare pentru operatorii aeriene care efectuează zboruri specifice operațiunilor de aviație generală sau de lucru aerian în spațiul aerian național pentru daune produse terților la sol.

Stabilirea unor reguli clare (crearea unui cadru regulator transparent și echitabil) privind regimul răspunderii civile operatorilor aeriene și a operatorilor de aeronave care efectuează operațiuni aeriene civile pentru daunele produse pasagerilor, bagajelor, mărfurilor, trimiterilor poștale și terților, precum și limita

¹ 127 state ale lumii deja au aderat la Convenția de la Montreal, printre care: statele membre ale U.E., S.U.A., majoritatea țărilor din Africa, America Latină, Asia, inclusiv Singapore, China, Japonia, Arabia Saudită și Emiratele Arabe Unite. În anul 2009 s-a alăturat Ucraina. Acest fapt denotă că regimul răspunderii juridico-civile în transportul aerian, cel puțin la începutul secolului al XXI-lea este fundamentat practic în exclusivitate pe prevederile Convenției de la Montreal

minimă a sumelor asigurate pentru acoperirea corespunzătoare a răspunderii va asigura:

- crearea premiselor pentru angajarea corectă și eficientă a aviației civile a Republicii Moldova în sistemul european al aviației civile și încadrarea pe piața europeană a serviciilor de transport aerian prin implementarea standardelor europene avansate de calitate privind ocrotirea intereselor și drepturilor consumatorilor acestor servicii (pasagerilor);
- îndeplinirea obligațiilor ce derivă din Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999, și a altor instrumente privitoare la armonizarea dreptului internațional aerian privat;
- dezvoltarea sistematică a operațiunilor de transport aerian și a unui flux continuu al pasagerilor, bagajelor și mărfurilor;
- asigurarea protecției intereselor beneficiarilor serviciilor aeriene și a terțelor persoane, prin stabilirea unor despăgubiri echitabile, bazate pe principiul restituirii;
- asigurarea protecției intereselor operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave prin stabilirea normelor privind natura și limita răspunderii civile a acestora (limitelor compensării daunelor) în caz de accidente;
- recunoașterea operatorilor aerieni ai Republicii Moldova ca parteneri siguri pe piața internațională ale serviciilor aeriene, crearea condițiilor optime pentru dezvoltarea viabilității și competitivității operatorilor aerieni naționali (investiții și export de servicii), având în vedere perspectivele globale în domeniul vizat.

Proiectul Legii va defini cerințele de asigurare minime care să acopere daunele aduse pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și terțelor părți, de către operatorii aerieni și operatorii de aeronave care efectuează zboruri în cadrul, spre, din, sau deasupra teritoriului Republicii Moldova. Proiectul va stabili ca fiecare operator aerian, care posedă un certificat de operator aerian valabil, să aibă obligativitatea deținerii asigurării privind răspunderea civilă specifică activității aeriene față de pasageri, bagaje, mărfuri și părți terțe. Pentru pasageri, bagaje și mărfuri, asigurarea va trebui să includă decesul și vătămările corporale cauzate de accidente și pierderea sau distrugerea sau daunele cauzate bagajelor și mărfurilor. Pentru terțele părți, asigurarea va trebui să includă decesul, vătămarea corporală și daunele cauzate în urma accidentelor.

5. Fundamentarea economico-financiară.

Proiectul nu presupune cheltuieli financiare suplimentare din bugetul de stat.

6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare.

La etapa actuală, în Republica Moldova, nu există un cadru normativ național consolidat al răspunderii civile a transportatorului aerian pentru prejudiciile cauzate pasagerilor, încărcăturilor și terților aflați la sol. Prin Legea nr. 254-XVI din 05.12.2008 (publicată în Monitorul Oficial nr. 230-232 din 23.12.2008, art. 846) Republica Moldova a aderat la Convenția pentru unificarea anumitor reguli

referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999. Convenția de la Montreal, modificată prin numeroase protocoale adiționale, rămîne a fi actul normativ principal la care se face trimitere în procesul soluționării litigiilor de instanțele judecătorești naționale. Tot aici menționăm că domeniul răspunderii civile și cerințelor de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave în Republica Moldova este reglementat și prin:

1) Codul civil al Republicii Moldova (Legea nr. 1107-XV din 06.06.2002, Titlul III, Capitolul XII art. 980-1029, în special normele privind răspunderea cărăușului - art. 988-990, 1007, 1014-1017, 1019-1022.

2) Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nr. 1553-XIII din 25.02.1998, publicată în Monitorul Oficial nr. 38-39 din 30.04.1998, art. 270.

3) Codul Contravențional, Capitolul XII „Contravenții ce atentează la regimul din transporturi”, Art. 219 „Încălcarea cerințelor de asigurare de către agenții aeronautici”.

4) Legea cu privire la asigurări nr. 407 din 21.12.2006, publicată în Monitorul Oficial nr.47-49/213 din 06.04.2007.

Cu adoptarea prezentului proiect, Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nr. 1553-XIII din 25.02.1998 urmează a fi modificată prin excluderea referințelor la transportul aerian.

7. Avizarea și consultarea publică.

Proiectul Legii și Nota Informativă au fost prezentate spre examinare și avizare tuturor autorităților de resort: Ministerului Finanțelor, Ministerului Tehnologiei Informației și Comunicațiilor, Ministerului Afacerilor Externe și Integrării Europene, Autorității Aeronautice Civile, Comisiei Naționale a Pieței Financiare, cît și operatorilor aeriени, etc.

De asemenea, proiectul Legii și Nota Informativă au fost plasate pe pagina electronică a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor pentru a fi accesibil publicului larg - <http://www.mtid.gov.md> la rubrica *Transparența decizională*, întru consultarea publică de către toate părțile interesate, dar și a remiterii proiectului către agenții aeronautici.

8. Constatările expertizei anticorupție.

În rezultatul efectuării expertizei anticorupție a proiectului de act normativ, de către CNA în Raportul de expertiză anticorupție nr. ELO18/4785 din 22.02.2018 au fost prezentate recomandări, care sunt reflectate în Sinteza obiecțiilor și propunerilor.

9. Constatările expertizei de compatibilitate.

În rezultatul verificării compatibilității de către Centrul de Armonizare a Legislației a proiectului actului normativ cu Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea civilă a operatorilor de transport aerian în caz de accidente, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 285 din 17 octombrie 1997 și 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 nr. L 138 din 30 aprilie 2004, în Declarația de compatibilitate nr. 43/07 din 02.06.2017 se menționează că proiectul actului normativ și-a atins finalitatea.

10. Consultările expertizei juridice.

În rezultatul efectuării expertizei juridice a proiectului de act normativ, de către Ministerul Justiției în avizul nr. 04/8057 din 05.07.2018 au fost prezentate recomandări, care sunt reflectate în Sinteza obiecțiilor și propunerilor.

Ministru



Chiril GABURICI

Formularul tipizat al actului de analiză a impactului de reglementare

Titlul analizei impactului (poate conține titlul propunerii de act normativ)	PROIECTUL LEGII PRIVIND RĂSPUNDEREA ȘI CERINȚELE DE ASIGURARE A OPERATORILOR AERIENI ȘI A OPERATORILOR DE AERONAVE	
Data:	21.04.2018	
Autoritatea administrației publice autor:	Ministerul Economiei și Infrastructurii	
Subdiviziunea:	Serviciul Transport Aerian	
Persoana responsabilă și informația de contact:	Ana MIRON, șef serviciu, tel. 022250644 e-mail: ana.miron@mei.gov.md	
Componentele analizei impactului de reglementare		
1. Stabilirea complexității analizei impactului de reglementare		
Criteriul	Punctajul (de la 1 la 3)	
Nivelul de interes public față de intervenția propusă	2	
Gradul de inovație al intervenției propuse	1	
Mărimea potențialelor impacturi ale inițiativei propuse	2	
TOTAL	5	
Argumentare/descifrarea succintă a punctajului atribuit:		
<i>Nivelul de interes public față de intervenția propusă –</i>		
Nivelul de interes public este mediu, corespunzător:		
<ul style="list-style-type: none"> - beneficiarilor serviciilor de transport aerian de pasageri, bagaje, mărfuri și trimiteri poștale. - operatorilor aerieni care desfășoară activități de transport aerian prin curse regulate și neregulate, - operatorilor aerieni care desfășoară activități de lucru aerian și aviație generală. 		
La data de 25.04.2017 operatorii aerieni certificați de Autoritatea Aeronautică Civilă sunt:		
Operator	Serviciile	Locul efectuării zborurilor
Î.S CA "Air Moldova"	A1, A2	Din/în Republica Moldova
CA Î.M „Tandem Aero” SRL	A1, A2	Din/în Republica Moldova
Î.M "Valan ICC" SRL	A1, A2, A B	În afara teritoriului Republicii

		Moldova
"AEROTRASCARGO" SRL	A2	În afara teritoriului Republicii Moldova
CA "AIM AIR" SRL	A1, A2, A, B	În afara teritoriului Republicii Moldova
CA "Oscar Jet" SRL	A2	În afara teritoriului Republicii Moldova
CA "Air Stork" SRL	A2	În afara teritoriului Republicii Moldova
Î M „MEGAviation” SRL	A1, A2, A, B	În afara teritoriului Republicii Moldova
CA "Pecotox-Air" SRL	A2, A, B	În afara teritoriului Republicii Moldova
CA "FLY ONE" SRL	A1	Din/în Republica Moldova
CA "TERRA AVIA" SRL	A1, A2	În afara teritoriului Republicii Moldova
CA "FLY PRO" SRL	A2	În afara teritoriului Republicii Moldova
IS "MOLDAEROSERVICE"	A, B	Republica Moldova
"PECOTOX - AIR" SRL	A, B	În afara teritoriului Republicii Moldova
<p>A1 - Transportarea pasagerilor A2 - Transportarea cargo A - Lucru aerian B - Aviație generală</p> <p>Companiile aeriene certificate execută curse regulate (3 companii aeriene), zboruri charter și operațiuni de lucru aerian.</p> <p>Pe parcursul anului 2016 de către companiile aeriene naționale și străine au fost transportați în total 2 206 266 pasageri.</p> <p>Repartizarea cotei-părți a transporturilor de pasageri între companiile aeriene naționale și străine care efectuează zboruri regulate în/din Republica Moldova este de 51,1 și, respectiv, 48,9 la sută.</p> <p>Din 14 companii aeriene certificate 3 efectuează transporturi regulate de pasageri pe/de pe Aeroportul Internațional Chișinău - Întreprinderea de Stat Compania Aeriană „Air Moldova”, Compania Aeriană „Fly One” S.R.L. și Compania aeriană „Tandem Aero” S.R.L.</p>		

Pe perioada anului 2016 au fost transportate în total 2130,1 tone de marfă și 644,2 tone trimiteri poștale.

Din 14 companii aeriene certificate doar 1 desfășoară **activități de lucru aerian pe teritoriul Republicii Moldova - Intreprinderea de Stat "Moldacroservice"**.

Gradul de inovație al intervenției propuse – În temeiul Legii nr. 254-XVI din 05.12.2008 prin care Republica Moldova a aderat la **Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional**, încheiată la Montreal la 28 mai 1999 (în vigoare pentru Republica Moldova din 17 mai 2009), precum și în special în temeiul **Acordului privind Spațiul Aerian Comun încheiat între Republica Moldova și Uniunea Europeană și țările ei membre**, transpunerea prevederilor **Regulamentului (CE) nr. 2027/97** al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente, și a **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, presupune introducerea unor inovații parțiale cum ar fi:

- stabilirea mărimii plăților anticipate persoanelor fizice în cazul accidentelor aeronautice care au avut ca urmare decesul sau vătămarea pasagerilor,
- introducerea avizului de informare cu cele mai importante dispoziții ce reglementează răspunderea civilă față de pasageri și bagajele acestora pe care operatorii de transport aerian ai Republicii Moldova sunt obligați să aducă la cunoștință,
- stabilirea cerințelor de asigurare pentru operatorii aerieni care efectuează zboruri specifice operațiunilor de aviație generală sau de lucru aerian în spațiul aerian național pentru daune produse terților la sol.

Mărimea potențialelor impacturi ale inițiativei propuse – urmare a implementării actului normativ național nu vor fi afectate costurile operatorilor de transport aerian naționali legate de achitarea primelor de asigurare companiilor de asigurări, deoarece pentru Republica Moldova Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional (Convenția de la Montreal) este în vigoare din 17 mai 2009, iar companiile aeriene din Moldova în mare măsură operează zboruri pe teritoriul statelor-membre ale Uniunii Europene și în alte țări care au devenit părți la Convenția de la Montreal¹. Astfel companiile aeriene naționale nu vor suporta cheltuieli suplimentare pentru asigurarea pasagerilor, bagajelor acestora și mărfurilor, pe motiv că ele deja sunt obligate să mențină nivelul de asigurare corespunzător.

Referitor la răspunderea operatorilor care efectuează zboruri specifice operațiunilor de aviație generală sau de lucru aerian în spațiul aerian național, pentru daunele produse terților la sol pe teritoriul Republicii Moldova, menționăm că proiectul stabilește **limite minime ale sumelor asigurate prin contracte de asigurare micșorate** în comparație cu

¹ 127 state ale lumii deja au aderat la Convenția de la Montreal, printre care: statele membre ale U.E., S.U.A., majoritatea țărilor din Africa, America Latină, Asia, inclusiv Singapore, China, Japonia, Arabia Saudită și Emiratele Arabe Unite. În anul 2009 s-a alăturat Ucraina. Acest fapt denotă că regimul răspunderii juridico-civile în transportul aerian, cel puțin la începutul secolului al XXI-lea este fundamentat practic în exclusivitate pe prevederile Convenției de la Montreal

cele stabilite pentru operatorii de transport aerian. În special pentru a asigura ca aviația ușoară să fie în continuă dezvoltare, proiectul este elaborat inclusiv în scopul creării condițiilor avantajoase pentru progresul aviației ușoare și utilizării aparatelor de zbor în interes propriu, zborurilor particulare, de agrement, de antrenament, instructive și sportive.

Menționăm faptul că mărimile propuse în proiect urmează a fi considerate drept mărimi de reper, iar la baza acestora a stat experiența statului vecin (România) aferentă răspunderii și cerințelor de asigurare a operatorilor aerieni care efectuează operațiuni de lucru aerian sau de aviație generală.

Nomenclatorul și pragul limitelor minime ale sumelor asigurate au fost preluate din legislația României – stat ce a adoptat aquis-ul comunitar (Hotărârea nr. 251/2004 pentru stabilirea limitelor minime ale sumelor asigurate pentru acoperirea anumitor categorii de daune rezultate în urma operării aeronavelor civile în spațiul aerian național, Legea nr. 355 din 10 iulie 2003 privind răspunderea transportatorilor aerieni și a operatorilor aeronavelor civile care efectuează operațiuni aeriene civile în spațiul aerian național), iar limitele minime ale sumelor asigurate au fost ajustate pentru proiectul de Lege (în partea micșorării), reieșind din următoarele considerente:

- volumul mult mai scăzut al zborurilor specifice operațiunilor de aviație generală sau de lucru aerian în spațiul aerian național;
- necesitatea dezvoltării acestui segment specific de business în corelare cu crearea unor condiții clare aferente asigurării față de terți;
- aplicarea nivelului de asigurare convergent la legislația românească ar avea un impact considerabil asupra capacității de plată a primelor de asigurare din partea agenților aeronautici naționali și majorarea, în instanță finală, a serviciilor prestate de agenții aeronautici.

Stabilirea unor reguli clare (crearea unui cadru regulator transparent și echitabil) privind regimul răspunderii operatorilor aerieni și a operatorilor de acronave care efectuează operațiuni aeriene civile pentru daunele produse pasagerilor, bagajelor, mărfurilor, trimiterilor poștale și terților, precum și limita minimă a sumelor asigurate pentru acoperirea corespunzătoare a răspunderii va asigura:

- crearea premiselor pentru angajarea corectă și eficientă a aviației civile a Republicii Moldova în sistemul european al aviației civile și încadrarea pe piața europeană a serviciilor de transport aerian prin implementarea standardelor europene avansate de calitate privind ocrotirea intereselor și drepturilor consumatorilor acestor servicii (pasagerilor);
- îndeplinirea obligațiilor ce derivă din Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999, și a altor instrumente privitoare la armonizarea dreptului internațional aerian privat;
- dezvoltarea sistematică a operațiunilor de transport aerian și a unui flux continuu al pasagerilor, bagajelor și mărfurilor;
- asigurarea protecției intereselor beneficiarilor serviciilor aeriene și a terțelor persoane, prin stabilirea unor despăgubiri echitabile, bazate pe principiul restituirii;

- asigurarea protecției intereselor operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave prin stabilirea normelor privind natura și limita răspunderii acestora (limitelor compensării daunelor) în caz de accidente;
- recunoașterea operatorilor aerieni ai Republicii Moldova ca parteneri siguri pe piața internațională ale serviciilor aeriene. crearea condițiilor optime pentru dezvoltarea viabilității și competitivității operatorilor aerieni naționali (investiții și export de servicii), avînd în vedere perspectivele globale în domeniul vizat.

2. Definirea problemei

Necesitatea elaborării unui proiect de Lege privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave a fost condiționat de progresul realizat în sfera prestării serviciilor aeriene în țara noastră. Potrivit statisticii, transportul aerian este cel mai dinamic mijloc de transport dintre cele pe care le avem la etapa actuală. Dacă în materia transporturilor feroviare, rutiere, maritime sau fluviale, instituția răspunderii juridice civile se situează într-un perimetru clasic, cu probleme și răspunsuri ce se regăsesc în legislația Republicii Moldova, atunci în transportul aerian apar situații imprevizibile care depășesc cadrul legal existent la etapa contemporană, solicitînd noi sisteme de ajustare.

Importanța actului normativ reiese și din faptul că la etapa actuală, în Republica Moldova, nu există un cadru normativ național consolidat al răspunderii civile a transportatorului aerian pentru prejudiciile cauzate pasagerilor, încărcăturilor și terților aflați la sol. Prin Legea nr. 254-XVI din 05.12.2008 (publicată în Monitorul Oficial nr. 230-232 din 23.12.2008, art. 846) Republica Moldova a aderat la Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999. Convenția de la Montreal, modificată prin numeroase protocoale adiționale, rămîne a fi actul normativ principal la care se face trimitere în procesul soluționării litigiilor de instanțele judecătorești naționale. Tot aici menționăm că domeniul răspunderii civile și cerințelor de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave în Republica Moldova este reglementat și prin:

- 1) Codul civil al Republicii Moldova (Legea nr. 1107-XV din 06.06.2002, Titlul III, Capitolul XII art. 980-1029, în special normele privind răspunderea cărăușului - art. 988-990, 1007, 1014-1017, 1019-1022.
- 2) Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nr. 1553-XIII din 25.02.1998, publicată în Monitorul Oficial nr. 38-39 din 30.04.1998, art. 270.
- 3) Codul Contravențional, Capitolul XII „Contravenții ce atentează la regimul din transporturi”, Art. 219 „Încălcarea cerințelor de asigurare de către agenții aeronautici”.
- 4) Legea cu privire la asigurări nr. 407 din 21.12.2006, publicată în Monitorul Oficial nr.47-49/213 din 06.04.2007.

Componenta juridică

a) cadrul normativ existent

Necesitatea intervenției în realizarea domeniului răspunderii și cerințelor de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave în Republica Moldova este determinată de prevederile Codului Civil privind răspunderea cărăușului și ale Legii cu privire la

asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nr. 1553-XIII din 25.02.1998.

Codul civil al Republicii Moldova reglementează relațiile de transport în Cartea a treia, Titlul III, Capitolul XII, numit „Transportul”, iar răspunderii căraușului în transportul de persoane și bunuri îi sunt dedicate mai multe articole, cum sunt art.art. 988-990, 998, 1005-1011, 1014-1029. Însă nu toate prevederile legislației civile cu privire la răspundere sunt valabile și transportului aerian. Atragem atenția că particularitățile contractului de transport aerian nu se regăsesc în legislația națională. Existența acestei lacune contribuie mai ales la situația în care nu sunt protejate în mod corespunzător drepturile consumatorilor serviciilor de transport aerian. În acest context menționăm cadrul normativ performant al Uniunii Europene, obligatoriu pentru implementare de către Republica Moldova în conformitate cu Acordul privind Spațiul Aerian Comun European. Cele expuse constituie încă un temei pentru intervenția statului cu reglementare prin elaborarea proiectului propus.

Toate zborurile realizate din/spre statul nostru au caracter internațional fiind sub incidența normelor Convenției de la Montreal, Convenției de la Varșovia și a regulamentelor comunității europene. La cumpărarea biletului, pasagerul încheie contract de transport aerian internațional de pasageri, și nu unul național, deoarece transport aerian în interiorul Republica Moldova nu există.

Principală prevedere legală specială aplicabilă în cazul unor probleme în timpul călătoriilor internaționale cu avionul este Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 254-XVI din 05.12.2008. Normele Convenției de la Montreal se invocă în cazul zborurilor internaționale cu condiția ca aceasta să fi fost ratificată de către țările de plecare/sosire.

Dezvoltarea traficului aerian determină sporirea numărului de litigii în instanțele judecătorești naționale²³. În practica judiciară a Republicii Moldova, din transportul aerian cele mai frecvente prejudicii sunt în legătură cu pierderea și deteriorarea bagajelor, precum și cele de întârziere și anulare a zborurilor. Jurisprudența ne dovedește că pierderile se produc relativ rar, astfel încât încărcătura ajunge la destinație însă cu deteriorări sau lipsuri, iar un aspect ce trezește largi discuții la etapa contemporană o reprezintă întârzierile sau anulările curselor aeriene.

Având în vedere că cadrul normativ național conține doar norme generale care nu iau în considerație particularitățile transportului aerian, cele mai multe semne de întrebare apar în legătură cu regimul juridic aplicabil în cazul întârzierii sau anulării zborului, pierderii și deteriorării bagajelor, alterării mărfurilor perisabile ș.a. Până și experții recunoscuți în domeniul dreptului aerian adeseori nu pot stabili la care regim urmează a fi încadrate anumite situații practice. Acest lucru s-a făcut resimțit și în jurisprudența națională.

² Iurie Mihalache: Teza de doctor în drept „Răspunderea juridică a căraușului pentru prejudiciu în cazul transportului aerian” prezintă analiza detaliată a practicii judiciare în Republica Moldova în domeniul răspunderii transportatorului aerian.

deoarece dificultăți întâmpină judecătorii, pasagerii, avocații și transportatorii.

Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nr. 1553-XIII din 25.02.1998, care reglementează raporturile în domeniul asigurării de răspundere civilă dintre organizațiile de asigurare (asiguratori), transportatorii de călători cu mijloace de transport aerian, auto, feroviar și fluvial (asigurați) și călători, **este depășită cu desăvârșire și este în vădită contradicție cu Convenția** pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999. La producerea cazului asigurat sumele și despăgubirile de asigurare sunt mai mici decât nivelul minim al despăgubirilor cerute de Organizația Aviației Civile Internaționale.

Art. 7 alin. (1) prevede că prima de asigurare se stabilește în quantum de pînă la 1% din suma volumului anual de transportare a călătorilor.

Iar art. 8 impune limitele răspunderii asigurătorului:

- alin. (1) În cazul vătămării corporale sau decesului călătorului în urma accidentului în transport, despăgubirea de asigurare se plătește în mărimea prejudiciului efectiv cauzat, confirmat de organele competente și de documentele privind cheltuielile suportate de victimă sau de reprezentanții ei, **limitată la un plafon egal cu echivalentul a 10000 de dolari S.U.A.** (la data survenirii efective a cazului asigurat), **indiferent de tipul mijlocului de transport.**
- alin. (3) În cazul deteriorării sau nimicirii totale a bunurilor în urma accidentului în transport, se compensează valoarea efectivă a bunurilor (bagajelor) deteriorate sau nimicite, cu condiția declarării lor, **echivalentă cu 20 de dolari S.U.A. pentru 1 kg de greutate a bagajului, dar nu mai mult decât echivalentul a 1000 de dolari S.U.A.**

b) cadrul normativ lipsă

Pornind de la faptul că traficul aerian intern este ocazional și redus la activități de lucru aerian și aviație generală, pînă în prezent în Republica Moldova așa și nu a fost adoptată o legislație specială ce ar reglementa **răspunderea civilă** care poate surveni și **limitele minime de asigurare** pentru aceste categorii de zboruri în **traficul aerian intern.**

c) armonizare cu acquisul comunitar

Prin semnarea Acordului privind Spațiul Aerian Comun (ASAC) de către Republica Moldova și Uniunea Europeană în iunie 2012, Republica Moldova s-a angajat să transpună în cadrul normativ național un șir de regulamente și directive (Anexa III la ASAC conține 77 acte normative) printre care și:

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 nr. L 285 din 17 octombrie 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 Uniunii Europene nr. L 138 din 30 aprilie 2004.

3. Stabilirea obiectivelor

Obiectivele reies din definiția problemei. Prin aprobarea proiectului Legii privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave statul are ca scop:

- asigurarea executării obligațiilor Republicii Moldova stabilite în Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional;
- executarea Acordului privind Spațiul Aerian European Comun încheiat între Republica Moldova și Uniunea Europeană în partea la care se referă proiectul;
- armonizarea și consolidarea cadrului normativ în domeniul răspunderii operatorilor aerieni în vederea protejării intereselor legitime ale beneficiarilor serviciilor aeriene și terțelor persoane;
- crearea bazei juridice naționale adecvate după modelul legislației europene speciale în domeniu;
- reducerea numărului litigiilor în instanțele de judecată și a conflictelor ce se rezolvă pe calea extrajudiciară prin impunerea unor norme concrete, clare și uniforme privind obligațiile operatorilor aerieni în aspectele relatate;
- asigurarea condițiilor necesare sporirii calității serviciilor aeriene prestate și sporirea competitivității operatorilor de transport aerian naționali pentru promovarea intereselor economice ale Republicii Moldova, în condițiile liberalizării pieței serviciilor aeriene al Republicii Moldova;
- sporirea cantitativă și calitativă a serviciilor acordate (riscurilor asigurate) de către companiile de asigurări transportatorilor aerieni naționali;
- garantarea unui nivel de asigurare minim adecvat pentru reglementarea răspunderii operatorilor aerieni cu privire la pasageri, bagaje, mărfuri și terțe părți;
- crearea condițiilor avantajoase pentru progresul aviației interne – dezvoltarea activităților aeronautice civile pe teritoriul Republicii Moldova:
 - de lucru aerian (zboruri în interesul industriei, agriculturii, silviculturii, sănătății publice și protecției mediului, cele de căutare și salvare, de cercetare științifică, fotografică, monitorizare, publicitate, precum și în alte scopuri),
 - de aviație generală (zborurilor în interes propriu, zborurilor particulare, de agrement, de antrenament, instructive și sportive).

4. Identificarea opțiunilor

A. "A nu face nimic"

Avantaje -- nu au fost identificate

Dezavantaje

În cazul în care nu va fi întreprinsă nici o acțiune în sensul aprobării Legii sus-menționate pot surveni următoarele situații:

- 1) ne vom afla în neexecutarea angajamentelor internaționale asumate în special prin semnarea Acordului privind Spațiul Aerian European, ceea ce va compromite angajarea aviației civile a Republicii Moldova în sistemul european al aviației civile.

Scopul de bază al acestei acțiuni al statului constă în progresul industriei aviației civile

naționale prin încadrarea pe piața europeană a serviciilor de transport aerian, susținută de implementarea standardelor europene avansate, în special a standardelor de calitate privind ocrotirea intereselor și drepturilor consumatorilor acestor servicii din țară. Astfel aviația civilă fiind parte componentă a sistemului transporturilor Republicii Moldova care la rândul său reprezintă un element obligatoriu și important al economiei naționale, va contribui semnificativ la dezvoltarea industriei turismului și altor domenii conexe, aducând aportul său la evoluția economică și socială a Republicii Moldova;

- 2) ne vom afla în situația în care nu vom asigura aplicarea unor norme ale Convenției de la Montreal și respectiv în neexecutarea art. 2 din Legea nr. 254-XVI din 05.12.2008 privind aderarea Republicii Moldova la Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional;
- 3) vor persista lacunele existente în cadrul normativ național:
 - în reglementarea particularităților contractului de transport aerian în partea protejării în modul corespunzător a intereselor și drepturilor consumatorilor serviciilor de transport aerian și respectiv impunerii transportatorilor aeriени (companiilor aeriene) a responsabilităților și obligațiilor caracteristice acestui tip de transport;
 - în reglementarea cerințelor minime de asigurare a operatorilor aeriени care efectuează zboruri specifice operațiunilor de aviație generală sau de lucru aerian în spațiul aerian național pentru daune produse terților la sol pe teritoriul Republicii Moldova;
- 4) vor persista în continuare multiple probleme relatate în punctul 2 **Definirea problemei** al prezentului act de analiză, ce va genera dificultăți în rezolvarea lor având în vedere creșterea permanentă a traficului de pasageri și numărului litigiilor în instanțele de judecată. Va continua o confuzie, neclaritate și dificultăți în activitatea companiilor aeriene naționale, pentru pasageri, organul de protecție a drepturilor consumatorilor, avocați, instanțele de judecată, în aspectele indicate ce vine să le rezolve proiectul propus. Procesul în soluționarea litigiilor în instanțele de judecată privind despăgubirile și daunele provocate va fi îndelungat și diferit, ceea ce duce la afectarea imaginii transportatorului aerian;
- 5) nu vor fi create garanții efective pentru beneficiarii serviciilor de transport aerian (pasagerii) prestate de companiile naționale. Respectiv pasagerii vor alege transportatori străini (europeni) care oferă astfel de garanții. ceea ce va reduce competitivitatea companiilor aeriene naționale pe piața serviciilor aeriene a Republicii Moldova. În consecință transportatorii aeriени naționali vor fi defavorizați în comparație cu cei europeni în condițiile liberalizării pieții serviciilor aeriene, ce inevitabil va avea consecințe grave pentru agenții economici naționali: se vor reduce veniturile, locurile de muncă și prin urmare vărsări în bugetele de toate nivelurile.

B. Λ adopta Legea privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aeriени și a operatorilor de aeronave

Avantaje

- 1) va fi asigurat un cadru normativ conform acquis-ului comunitar, în

- corespundere cu angajamentele Republicii Moldova din Acordul privind Spațiul Aerian European Comun, ce va crea premise pentru angajarea corectă și eficientă a aviației civile a Republicii Moldova în sistemul european al aviației civile și încadrarea pe piața europeană a serviciilor de transport aerian;
- 2) va fi creat cadrul de reglementare corespunzător, ceea ce va duce la majorarea fluxurilor de pasageri și respectiv la creșterea numărului de prestatori de servicii de transport aerian, ceea ce va genera implicit creștere economică;
 - 3) vor fi stabilite mecanisme clare privind revizuirea periodică și ajustarea limitelor de răspundere prevăzute în lege, pentru a ține cont de evoluțiile economice și evoluțiile din forumurile internaționale;
 - 4) vor fi obligați operatorii aeriени și operatorii de aeronave 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 specifică activității aeriene față de pasageri, bagaje, mărfuri, trimiteri poștale, părți terțe și personalul navigant. Riscurile asigurate includ actele de război, terorismul, deturnarea, actele de sabotaj, sechestrarea ilegală a aeronavei și rebeliunea civilă;
 - 5) vor fi obligate companiile aeriene naționale să efectueze plăți anticipate unei persoane fizice sau persoanelor fizice care au dreptul să pretindă despăgubiri, în cazul accidentelor aeronautice care au avut ca urmare decesul sau vătămarea pasagerilor, cu scopul de a satisface necesitățile economice imediate ale respectivelor persoane;
 - 6) vor fi obligate companiile aeriene naționale să acorde asistență pasagerilor și să asigure informarea cu privire la cele mai importante dispoziții ce 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, care va fi disponibilă pentru pasageri la punctele de îmbarcare și la toate punctele de vânzare, inclusiv în cazul vânzărilor prin telefon sau internet;
 - 7) vor fi soluționate probleme cu impact negativ din cauza lipsei cadrului normativ. Va fi creată baza juridică adecvată după modelul legislației europene speciale în domeniu, se va suplini lacunele evidențiate în cadrul normativ național și în consecință se va reduce numărul litigiilor în instanțele de judecată și a conflictelor ce se rezolvă pe calea extrajudiciară prin impunerea unor norme concrete privind aspectele relatate ale obligațiilor operatorilor aeriени;
 - 8) vor fi disciplinate companiile aeriene naționale și se va îmbunătăți calitatea serviciilor de transport aerian prestate, prin stabilirea garanțiilor efective pentru consumatori ce va avea drept rezultat sporirea competitivității companiilor aeriene naționale în condițiile liberalizării pieței serviciilor aeriene al Republicii Moldova;
 - 9) se va îmbunătăți mediul de afaceri prin crearea unui cadru regulator clar și uniform în condițiile respectării cerințelor tratatelor internaționale în domeniu;
 - 10) se va crea premise pentru recunoașterea operatorilor de transport aerian ai

Republicii Moldova ca parteneri siguri pe piața internațională ale serviciilor aeriene;

- 11) se va crea condiții avantajoase pentru progresul aviației ușoare și utilizării aparatelor de zbor în interes propriu, zborurilor particulare, de agrement, de antrenament, instructive și sportive în spațiul aerian național;
- 12) în consecința celor expuse se va facilita dezvoltarea ramurii aviației civile a Republicii Moldova.

Dezavantaje:

Nu au fost identificate

5. Analiza și compararea opțiunilor

Din considerentele elucidate în secțiunile precedente, este rezonabil de a alege opțiunea B.

În acest sens, se impune necesitatea aprobării actului normativ nominalizat pentru a stabili cadrul național de reglementare privind regimul răspunderii operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave care efectuează operațiuni aeriene civile pentru daunele produse pasagerilor, bagajelor, mărfurilor, poștei și terților, precum și limita minimă a sumelor asigurate pentru acoperirea corespunzătoare a răspunderii, contribuind în acest sens la funcționarea eficientă a aviației civile a Republicii Moldova.

Implementarea Legii privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave nu presupune cheltuieli financiare suplimentare. Au fost identificate doar cheltuielile minime ce țin de procedura de aprobare.

6. Implementarea și monitorizarea (se completează pentru analiza complexă)

7. Consultarea

Impactul noilor reglementări care vor fi introduse prin proiectul de Lege privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave, va aduce doar beneficii grupului de interese asupra căruia își va produce efectul.

Astfel, primul grup de interese - societatea (beneficiarii serviciilor de transport aerian și lucru aerian și părțile terțe), garantarea dreptului la despăgubire în termeni stabiliți.

Al doilea grup de interese – prestatorii serviciilor respective, se va facilita procedura de soluționarea a litigiilor, vor fi stabilite limitele de răspundere civilă.

Proces consultativ

Conform procedurilor prestabilite de legislație, înainte de elaborarea Proiectului Legii cu privire la răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave, Ministerul Economiei și Infrastructurii Drumurilor a elaborat Analiza Impactului de Reglementare la proiectul în cauză.

Ulterior, proiectul Legii și a Notei Informative elaborate, au fost prezentate spre examinare și avizare tuturor autorităților de resort: Ministerului Finanțelor, Ministerului Tehnologiei Informației și Comunicațiilor, Ministerului Afacerilor Externe și Integrării Europene, Autorității Aeronautice Civile, Comisiei Naționale a Pieței Financiare, etc.

De asemenea, proiectul Legii și Nota Informativă au fost plasate pe pagina electronică a

Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor pentru a fi accesibil publicului larg - <http://www.mtid.gov.md> la rubrica *Transparența decizională*, întru consultarea publică de către toate părțile interesate, dar și a remiterii proiectului către agenții aeronautici.

Proiectul Legii a fost analizat de toate părțile interesate, urmare a examinării și avizării au fost înaintate obiecții, propuneri, completări (sinteza obiecțiilor și propunerilor se anexează). În urma discuțiilor și analizării au fost efectuate modificări, luând în considerație propunerile parvenite.

Sinteza obiecțiilor și propunerilor include obiecțiile și propunerile Ministerului Finanțelor, Ministerului Tehnologiei Informației și Comunicațiilor, Ministerului Afacerilor Externe și Integrării Europene, Autorității Aeronautice Civile, Comisiei Naționale a Pieței Financiare, Î.S. CA "Air Moldova", etc., cât și ale companiilor de asigurări naționale (conform tabelului de divergențe).

Ministru



Chiril GABURICI