



Parlamentul  
Republicii Moldova

№-8 nr. 321  
25 iulie 2018

## Secretariatul Parlamentului Republicii Moldova

### Direcția generală juridică

#### AVIZ

la proiectul de lege privind securitatea aeronautică  
(nr.216 din 25.06.2018)

Direcția generală juridică a examinat proiectul de lege nominalizat și, în conformitate cu articolul 54 din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin Legea nr.797/1996, și cu prevederile Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, expune următoarele considerente.

#### **I. ASPECTE DE ORDIN GENERAL.**

1. Proiectul de lege aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.588 din 20 iunie 2018, a fost propus cu titlu de inițiativă legislativă de către Guvern, fapt ce corespunde art.73 din Constituție și art.47 din Regulamentul Parlamentului.

2. Prin natura relațiilor sociale reglementate, proiectul de lege face parte din categoria legilor organice, astfel domeniul securității aeronautice ține de competența Parlamentului și este în concordanță cu prevederile art.66 din Constituția Republicii Moldova.

3. Proiectul este o lege integrală, în urma adoptării căreia se va abroga Legea existentă nr.92/2007 privind securitatea aeronautică.

4. Temei pentru elaborarea proiectului de lege privind securitatea aeronautică în redacție nouă au servit următoarele motive:

- asigurarea ajustării legislației interne la modificările standardelor din Anexa 17 "Securitatea aeronautică" la Convenția privind aviația civilă

internațională, aprobate ulterior intrării în vigoare a Legii nr.92-XVI din 05.04.2007;

- executarea obligației asumate de Republica Moldova de implementare a reglementarilor europene în domeniul securității aviației civile prevăzute în Secțiunea D al Anexei III din Acordul privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, semnat la Bruxelles la 26 iunie 2012;

- în partea ce ține de domeniul securității aeronautice, asigurarea realizării prevederilor unor convenții internaționale la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr.766-XIII din 6 martie 1996: Convenția referitoare la infracțiuni și la anumite acte săvârșite la bordul aeronavelor, semnat la Tokio la 14 septembrie 1963; Convenția pentru reprimarea capturării ilicite a aeronavelor semnată la Haga la 16 decembrie 1970; Convenția pentru reprimarea actelor ilicite îndreptate contra securității aviației civile, semnată la Montreal la 23 septembrie 1971; Protocolul pentru reprimarea actelor ilicite de violență comise în aeroporturile ce servesc aviația civilă internațională, semnat la Montreal la 24 februarie 1988

5. Conform notei informative implementarea proiectului de lege nu presupune cheltuieli financiare suplimentare din contul bugetului de stat.

## **II ASPECTE DE ORDIN JURIDIC ȘI DE TEHNICĂ LEGISLATIVĂ.**

Urmare examinării proiectului de lege prin prisma prevederilor Legii nr.100 din 22.12.2017 cu privire la actele normative, Direcția generală juridică vine cu următoarele propuneri:

1. **La art.1** "Obiectivele și domeniul de aplicare a legii". Prevederile proiectului de lege stabilesc norme pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aviației civile. Din practica existentă, în mare parte, actele de intervenție au loc din inițiativa persoanelor fizice. În acest context **nu este clar** de ce din aria de aplicare a legii au fost excluse persoanele fizice, care sunt nemijlocit implicate în situații ce țin de securitatea aeronautică. În opinia Direcției generale juridice alin.(4) al articolului 1 urmează a fi completat în acest sens cu lit.e) "persoanelor fizice, participante în raporturile care apar în legătură cu utilizarea spațiului aerian al Republicii Moldova și cu

activitatea în domeniul aviației civile pe teritoriul Republicii Moldova, inclusiv în calitate de pasageri”.

2. În vederea respectării art.54 din Legea 100/2017 ce statuează expres că la elaborarea proiectului de act normativ conținutul proiectului se expune într-un limbaj simplu, clar și concis, pentru a se exclude orice echivoc, cu respectarea strictă a regulilor gramaticale, de ortografie și de punctuație; se utilizează, pe cât este posibil, noțiuni monosemantice, în conformitate cu terminologia juridică, Direcția generală juridică atenționează că unele definiții și termeni din proiectul de lege poartă un caracter ambiguu, general, ce nu au o finalitate, ba mai mult pot fi interpretat diferit, respectiv necesită perfectări întru evitarea neînțelegerilor în aplicarea acestora. Astfel, evidențiem:

- definiția ”acte de intervenție” se va completa cu sintagma ”inacțiuni”, or inacțiunile (omisiunea de a îndeplini sarcinile de serviciu sau exercitarea neglijență a atribuțiilor de serviciu) cel mai frecvent pun în pericol securitatea aviației civile;

- lit.f) la definiția ”acte de intervenție” se va completa după cuvântul ”grave” cu cuvântul ”persoanelor”;

- în definiția ”agent abilitat” se va exclude cuvântul ”agent”;

- definiția ”armă specială” se definește drept mijloace speciale , utilizate de agenții de securitate. ”Mijloace speciale”- care sunt acestea? Optăm pentru descrierea desfășurată a mijloacelor speciale, drept exemplu în cazul definiției ”articole interzise”;

- lipsa cerințelor de calificare, lipsa cunoștințelor și lipsa studiilor în domenii anumite vor genera sistemic crearea situațiilor periculoase pentru securitatea aviației. Operarea cu termeni ”orice persoana” fără a fi însoțit de termeni precum calificată/certificată sau studii în domeniu nu poate fi acceptată în textul unui act legislativ. Mai mult decât atât angajarea persoanelor fără calificările necesare într-un domeniu vor genera angajări în lanț a persoanelor incompetente, vor genera conflicte de interese întrucât vor fi angajate persoane convenabile și necorespunzătoare atribuțiilor postului. În acest sens atenționăm asupra definițiilor ”agent de securitate la bord”, ”auditor”, ”inspector controlul calității”, ”membru al echipajului” și considerăm oportun de a completa după cuvântul ”persoană” cu sintagma ”calificată/certificată”. În aceeași ordine de idei se vor evita sintagmele ”orice persoană”, ”unor persoane” în definițiile ”permis”, ”auditor”, ”inspector controlul calității”;

- nu sunt definite așa sintagme ca ”echipajul de zbor” și ”personalul tehnic”;

- a se revedea definițiile "control de securitate al aeronavei" și "examinarea de securitate a aeronavei" care au același scop și includ acțiuni similare, chiar identice;

- definiția "entitate" se va reformula întrucât o persoană nu poate fi a priori o entitate;

- definiția "interviu" se definește "*drept o verificare orală efectuată de un auditor pentru a stabili dacă măsurile sau procedurile specifice de securitate sunt implementate*". Verificare orală este o formulare cu caracter declarativ. Verificările, chiar și orale trebuie consemnate într-un act separat, or orice măsură întreprinsă poate servi drept dovadă în cazul apariției unor situații critice;

- se va reformula și definiția "materialele transportatorului material", deoarece ea nu aduce claritate în definirea acestei sintagme, or nu sînt menționate care sunt aceste materiale, așa cum s-a procedat în cazul definiției "mărfuri";

- a se revedea definiția "pasager potențial perturbator" prin prisma definițiilor "persoana deportată" și "persoana inadmisibilă", or termenul "perturbator" are o abordare excesivă și nu poate cataloga toate persoanele deportate sau inadmisibile drept persoane rebele și extremiste;

- la definiția "verificarea antecedentelor" după cuvintele "să efectueze" se va completa cu cuvîntul "ulterior";

- în definiția "vulnerabilitate" cuvintele "slăbiciune sau" se vor exclude.

3. **În articolul 5** "Măsuri privind punerea în aplicare a standardelor de bază" în alin.(1) cuvîntul "neesențiale" se va exclude.

4. **Articolul 6** "Autoritatea competentă pentru securitate aeronautică" în alin.(4) lit.g) cuvîntul "derogări" se va exclude.

5. **Articolele 11 și 12** se vor comasa în vederea reglementării aceleiași termatici.

6. **În articolul 13 alineatul (3)** fraza de la lit.a) va fi continuitatea alineatului (3), iar lit.b) va fi reformulată și transferată la categoria măsurilor relevante întreprinse de către comandantul de aeronavă prevăzute la alin.(4) al aceluiași articol.

7. **Articolul 16** stabilește prevederi privind "Programul de securitate al operatorului aerian". Proiectul de lege nu prevede nici o reglementare privind programul de securitate al operatorului aerian **străin**.

8. **În articolul 25** "Controlul de securitate al pasagerilor în transfer și tranzit", întru respectarea consecutivității prevederilor și a ideii de baza a articolului alin.(3) și alin. (4) se vor schimba cu locurile.

9. Direcția generală juridică punctează asupra necesității examinării minuțioase a proiectului de lege în așa fel în cât să se respecte atât cadrul legal național existent precum și jurisprudența Curții Europene, potrivit căreia o normă trebuie să fie accesibilă și previzibilă, redactată cu suficientă precizie, în așa fel încât să permită oricărei persoane să își corecteze conduita și să fie capabilă, cu consiliere adecvată, să prevadă, consecințele care pot apărea dintr-o normă. Proiectul de lege urmează a fi supus unei prelucrări redacționale, precum și uniformizării termenilor în variantele română și rusă ale proiectului.

În concluzie, Direcția generală juridică consideră inițiativa legislativă binevenită și ținând cont de importanța majoră a proiectului, complexitatea și multitudinea prevederilor considerăm necesară o examinare exigentă a proiectului de către Parlament în cadrul ședinței plenare cu luarea unei decizii ulterioare în acest sens.



**ȘEFUL DIRECȚIEI**

**Ion CREANGĂ**

Ex.:Viorica Stratiev

Tel.:022.820.584