



Comisia economie, buget și finanțe

RAPORT

asupra proiectului de Lege cu privire la răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerieni și a operatorilor de aeronave (nr. 309 din 20.09.2018, Lectura II)

Comisia economie, buget și finanțe, în contextul avizelor prezentate de către Comisiile parlamentare, Direcția generală juridică a Secretariatului Parlamentului, și amendamentelor deputaților, a examinat proiectul de Lege cu privire la răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerieni și a operatorilor de aeronave nr. 309 din 20.09.2018 pentru Lectura a II-a și comunică următoarele.

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) și transpunerii prevederilor Regulamentului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea civilă a operatorilor de transport aerian în caz de accidente și a Regulamentului (CE) nr. 785/2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave.

În acest context, proiectul definește cerințele de asigurare minime care să acopere daunele aduse pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și terțelor părți, de către operatorii de transport aerian și operatorii de aeronave care efectuează zboruri în cadrul, spre, din, sau deasupra teritoriului Republicii Moldova. Amendamentele și propunerile înaintate au fost puse în discuție în cadrul ședinței Comisiei fiind expuse în sinteza anexată la prezentul raport.

Reieșind de la cele menționate și ținând cont de majoritatea avizelor pozitive ale comisiilor permanente, Direcției generale Juridice a Secretariatului Parlamentului, Comisia propune proiectul de lege Parlamentului spre examinare și adoptare în a doua lectură ca fiind finală, luînd în considerație obiecțiile și amendamentele relatate în anexă la raport.

Vladimir GOLOVATIUC

Președintele Comisiei

SINTEZA
amendamentelor propunerilor și obiecțiilor la
proiectul de Lege cu privire la răspunderea și cerințele de asigurare
a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave
nr. 309 din 20.09.2018

Nr. crt.	Textul părții constitutive a proiectului de act legislativ la care se propun amendamente, propuneri, obiecții	Autorul și conținutul amendamentului, propunerii obiecției	Rezultatele examinării de către Comisie
1	2	3	4
1.	<p>Lege cu privire la răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave</p>	<p>Amendament deputat Ștefan Creangă: Titlul legii se modifică și va avea următorul conținut: „Legea cu privire la răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave”.</p>	<p>Nu se acceptă Se păstrează sintagma „operatori aerieni” pe tot textul legii, pentru corespunderea cu terminologia utilizată în Codul Aerian. Pe întreg conținutul legii textul „operator de transport aerian” se modifică cu textul „operator aerian”.</p>
	<p>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</p>	<p>Amendament deputat Ștefan Creangă: La art. 1 alin. (2) lit. a) după textul „în cadrul operațiunilor de transport aerian efectuate de către operatorii de transport aerian” se include textul „și operatorii de aeronave”. Argumentare: Conform Articolului 1 alin. (2) lit. a), proiectul de lege se aplică în daunele cauzate de operatorii de transport aerian din Republica Moldova, precum și de operatorii de transport aerian străini și operatorii de aeronave străini care zboară în, spre, de pe sau peste teritoriul Republicii Moldova. Se propune includerea inclusiv și a „operatorilor de aeronave” din Republica Moldova ca potențiali responsabili pentru daune.</p>	<p>Se acceptă.</p>

Nr. crt.	Textul părții constitutive a proiectului de act legislativ la care se propun amendamente, propuneri, obiecții	Autorul și conținutul amendamentului, propunerii obiecției	Rezultatele examinării de către Comisie
1	<p>2</p> <p>efectuează zboruri în, spre, din sau deasupra teritoriului Republicii Moldova;</p> <p>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;</p> <p>c) personalului navigant al operatorilor aerieni ai Republicii Moldova în urma unui accident, indiferent de locul producerii accidentului.</p>	<p>3</p> <p>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului (DJ8 - nr. 464 din 14.11.2018)</p> <p>Întrucât armonizarea cadrului legal existent presupune conformarea la prevederile legislației Uniunii Europene:</p> <ul style="list-style-type: none"> - în alin.(1) după cuvântul ”normativ” se va completa cu sintagma ”cu cel internațional”; - la alin.(2): lit. c) va deveni lit. a); iar la lit. f) fraza ”recunoașterea operatorilor aerieni ai Republicii Moldova ca parteneri siguri pe piața internațională a serviciilor aeriene”, considerăm că aceasta nu este obiectivul legii și astfel propunem a fi reformulată ori chiar exclusă. <p>Amendament deputat Stefan Creangă:</p> <p>La art. 2 se efectuează următoarele modificări:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cuvântul „armonizare” din alin. (1) al proiectului de lege se modifică cu cuvântul „apropiere”. Termenul „armonizare” este utilizat în general atunci când se face referire la Statele Membre ale UE, iar termenul „apropiere” este utilizat în cazul țărilor care aspiră să adere la Uniunea Europeană, care își aliniază legislația lor națională la legislația UE; - la alin.(1) după cuvântul „normativ” se va completa cu textul „cu cel internațional”; 	<p>4</p> <p>Se acceptă conform amendamentul deputatului Ștefan Creangă</p>
	<p>Articolul 2. Scopul și obiectivele legii</p> <p>(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.</p> <p>(2) Prezenta lege are următoarele obiective:</p> <p>a) sporirea calității serviciilor aeriene prestate și competitivității operatorilor aerieni naționali pentru promovarea intereselor economice ale Republicii Moldova în cadrul cooperării internaționale în domeniu;</p> <p>b) dezvoltarea sistematică a operațiunilor de transport aerian și a unui flux continuu al pasagerilor, bagajelor și mărfurilor;</p> <p>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</p>		<p>Se acceptă.</p>

Nr. crt.	Textul părții constitutive a proiectului de act legislativ la care se propun amendamente, propuneri, obiecții	Autorul și conținutul amendamentului, propunerii obiecției	Rezultatele examinării de către Comisie
1	<p>2</p> <p>în normele sale de aplicare;</p> <p>d) asigurarea protecției intereselor beneficiarilor serviciilor aeriene și a terțelor persoane, prin stabilirea unor despăgubiri echitabile, bazate pe principiul proporționalității;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>g) revizuirea periodică și ajustarea limitelor pecuniare exprimate în prezenta lege pentru a ține cont de evoluțiile economice și evoluțiile din forumurile internaționale.</p> <p>Articolul 4. Noțiuni de bază</p> <p>(1) În sensul prezentei legi, se definesc următoarele noțiuni:</p> <p><i>accident</i> - eveniment legat de utilizarea aeronavei, produs în timpul zborului, pe parcursul căruia:</p> <p>d) persoana este rănită sau a decedat în urma:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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, <p>cu excepția cazurilor în care leziunile corporale sînt provocate de cauze naturale, de sine însuși sau de alte</p>	<p>3</p> <p>- la alin.(2), lit. c) va deveni lit. a);</p> <p>- la alin.(2) lit. f) se exclude.</p> <p>Direcția generală juridică a Secretariatului Parlamentului (DJ8 - nr. 464 din 14.11.2018)</p> <p>La Articolul 4:</p> <p>- la definiția "aviația generală" a se revedea termenii "transport aerian în interes propriu", "zboruri în interes propriu" și "zboruri particulare", în opinia Direcției generale juridice acești termeni au formulare ambiguă și ar putea fi interpretate cu sens identic, or cuvintele propriu/particular/privat sunt sinonime.</p> <p>- Convențiile de la Montreal și de la Varșovia se vor expune în ordine cronologică, în vederea respectării principiului consecutivității actelor normative, iar în acest caz consecutivității actelor internaționale;</p> <p>- se vor revedea definițiile "operator aerian", "operator de aeronavă", "operator de transport aerian" și "operator de transport aerian de fapt", aceste</p>	<p>4</p> <p>Se acceptă parțial conform amendamentului deputatului Ștefan Creangă</p>

Nr. crt.	Textul părții constitutive a proiectului de act legislativ la care se propun amendamente, propuneri, obiecții	Autorul și conținutul amendamentului, propunerii obiecției	Rezultatele examinării de către Comisie
1	<p>2</p> <p>persoane, ori în cazul în care leziunile sînt provocate călătorilor fără bilet ascuși în zonele inaccesibile pasagerilor și membrilor echipajului;</p> <p>e) s-a produs daune terțelor persoane și/sau bunurilor aflate la sol;</p> <p>f) s-a produs daune altor participanți la trafic aerian.</p> <p>aviație generală - zborurile care nu fac parte din categoriile operațiunilor 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;</p> <p><i>Convenția de la Montreal</i> - 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;</p> <p><i>Convenția de la Varșovia</i> — 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;</p> <p><i>Convenția Postală Universală</i> — act al Uniunii Postale 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;</p> <p>lucru aerian - operațiuni efectuate de operatori aeriени în interesul industriei, agriculturii, silviculturii, sănătății publice și protecției mediului, cele de căutare și salvare, de cercetare științifică, fotografiere, monitorizare, publicitate</p>	<p>3</p> <p>definiții conțin elemente similare. Mai mult decît afit, atenționăm, că termenii menționați se întîlnesc în textul legii nenumărate ori, astfel recomandăm autorilor asupra necesității revederii și reformulării definițiilor în cauză, or acestea vor crea situații confuze în aplicarea ulterioară a legii.</p> <p>- termenul ce definește masa maximă de decolare a aeronavei în proiectul de lege este definit ca "MTOM", pe cînd în Regulamentele internaționale este expus prin sintagma "MMD". Recomandăm autorilor uniformizarea termenilor respectivi.</p> <p>Amendament deputat Stefan Creangă: La Articolul 4:</p> <p>- Convențiile de la Montreal și de la Varșovia se vor expune în ordine cronologică, în vederea respectării principiului consecutivității actelor normative, iar în acest caz consecutivității actelor internaționale;</p> <p>- noțiunea de accident se va expune în următoarea redacție: „accident - eveniment legat de utilizarea aeronavei produs în timpul zborului pe parcursul căruia:</p> <p>a) persoana este rănită sau a decedat în urma:</p> <p>1) aflării la bordul aeronavei;</p> <p>2) contactului nemijlocit cu una din părțile aeronavei, inclusiv cele care s-au desprins de aceasta;</p> <p>3) expunerii directe fluxului de gaze a motorului cu reacție,</p> <p>cu excepția cazurilor în care leziunile corporale sunt provocate de cauze naturale, de sine însuși sau de alte persoane, ori în cazul în care leziunile sînt provocate călătorilor fără bilet ascuși în zonele inaccesibile pasagerilor și membrilor echipajului;</p> <p>b) s-a produs daune terțelor persoane și/sau bunurilor aflate la sol;</p> <p>c) s-a produs daune altor participanți la trafic aerian.</p> <p>d) aeronava a dispărut sau este total inaccesibilă</p> <p>Argumentare: În scopul de a nu distorsiona definițiile de bază din proiectul de lege cu cele care sunt conexe cu alte acte normative internaționale în domeniu,</p>	<p>4</p> <p>Se acceptă parțial cu următoarele precizări:</p> <p>- la noțiunea de accident, după textul „cu excepția cazurilor în care leziunile corporale” și „ori în cazul în care leziunile” este necesar de adăugat textul „/decesul”.</p> <p>- nu se acceptă modificarea pe tot parcursul proiectului a textului „operator aerian” cu textul „operator de transport aerian”, pentru corespunderea cu terminologia utilizată în Codul Aerian.</p>

Nr. crt.	Textul părții constitutive a proiectului de act legislativ la care se propun amendamente, propuneri, obiecții	Autorul și conținutul amendamentului, propunerii obiecției	Rezultatele examinării de către Comisie
1	<p>etc.;</p> <p><i>MIOM</i> - masa maximă de decolare a aeronavei, care corespunde unei valori certificate specifice pentru toate tipurile de aeronave, indicată în Certificatul de navigabilitate sau alt document corespunzător;</p> <p>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;</p> <p>operator de aeronavă - persoana sau instituția, alta decât un operator aerian, care dispune efectiv de un drept continuu de utilizare sau operare a aeronavelor; se prezumă că persoana fizică sau juridică pe numele căreia este înregistrată aeronava este operatorul, cu excepția cazului în care această persoană poate dovedi că operatorul este o altă persoană;</p> <p><i>operator de transport aerian</i> - operatorul aerian care efectuează transport aerian comercial în baza unui certificat/licență valabilă;</p> <p><i>operator de transport aerian de fapt</i> - 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;</p> <p>operațiune comercială - o operațiune efectuată cu titlu oneros sau sub formă de închiriere;</p> <p><i>personal navigant</i> - personalul aeronautic este constituit din echipajul de zbor (piloți, ingineri naviganți) și echipajul de cabină;</p> <p><i>transport aerian comercial</i> — transporturile de pasageri, bagaje, mărfuri și trimiteri poștale executate pe bază de</p>	<p>3</p> <p>a fost utilizată definiția inclusă în Regulamentul European 996/2010 „privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor”.</p> <p>- alineatul (1), la noțiunea de Convenția Poștală Universală, textul „semnată la Doha la 11 octombrie 2012, ratificată prin Legea nr. 164/2016” se exclude.</p> <p>Argumentare: Actele Uniunii Poștale Universale se modifică la Congresele Uniunii Poștale Universale, care au loc la fiecare 4 ani. Astfel, actualmente este în vigoare deja Convenția Poștală. Universală întocmită la Istanbul la 6 octombrie 2016 și ratificată prin Legea nr. 44 din 22 martie 2018. Considerăm că nu este cazul de indicat anul întocmirii Convenției.</p> <p>- alineatul (1), la noțiunea trimitere poștală, textul „cărțile, cataloagele, ziarele, publicațiile periodice” se substituie cu textul „imprimatelor (cărți, cataloage, ziare, publicații periodice)”. Argumentare: Întru definirea univocă a trimiterii poștale în cazul cărților, cataloagelor ziarelor și publicațiilor periodice, acestea făcând parte din categoria imprimatelor, este necesară această precizare în definiția trimiterii poștale.</p> <p>- se exclude definiția de operator aerian, deoarece aceasta dublează definiția de operator de transport aerian.</p> <p>- pe tot parcursul proiectului textul „operator aerian” se modifică cu textul „operator de transport aerian”</p> <p>- noțiunea de „operator de transport de fapt” – se exclude. În scopul clarificării sensului prevederi ce se întâlnește în lege urmează a fi consultată „Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Montreal”.</p> <p>- noțiunea de „transport aerian comercial” se modifică și va avea următorul conținut: „transport aerian comercial - operarea unei aeronavei pentru transportul de pasageri, mărfuri sau și/sau trimiteri poștale contra unei remunerații sau a altor contraprestații”</p>	4

Nr. crt.	Textul părții constitutive a proiectului de act legislativ la care se propun amendamente, propuneri, obiecții	Autorul și conținutul amendamentului, propunerii obiecției	Rezultatele examinării de către Comisie
1	<p>2</p> <p>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;</p> <p><i>trimitere poștală</i> - bun având înscrisă o adresă la care urmează să fie distribuit de furnizorul de servicii poștale.</p> <p>Din această categorie fac parte trimiterile de "corespondență, precum și cărțile, cataloagele, ziarele, publicațiile periodice și coletele poștale conținând bunuri cu sau fără valoare comercială;</p> <p><i>Uniunea Poștală Universală</i> - 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).</p>	<p>3</p>	<p>4</p>
	<p>Articolul 6. Răspunderea civilă a operatorului de transport aerian pentru daunele cauzate trimiterilor poștale și limitele compensării daunelor.</p> <p>(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.</p> <p>„Capitolul 4 RĂSPUNDEREA CIVILĂ A OPERATORULUI AERIAN PENTRU DAUNELE CAUZATE PERSONALULUI NAVIGANT”</p>	<p>Amendament deputat Stefan Creangă: La articolul 6, alin. (3) se modifică și de expune în următoarea redacție: „(3) Operatorul de transport aerian poartă răspundere față de furnizorul de servicii poștale în limita compensației care urmează a fi plătită de furnizorul de servicii poștale beneficiarului serviciilor poștale în conformitate cu prevederile tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte, inclusiv cu obligațiile care rezultă din actele Uniunii Poștale Universale.”</p>	<p>Se acceptă.</p>
		<p>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului (DJ8 - nr. 464 din 14.11.2018) Capitolul „Răspunderea civilă a operatorului aerian pentru daunele cauzate personalului navigant” se va renumera cu cifra romană</p>	<p>Se acceptă. Conform amendamentului deputatului Ștefan Creangă</p>

Nr. crt.	Textul părții constitutive a proiectului de act legislativ la care se propun amendamente, propuneri, obiecții	Autorul și conținutul amendamentului, propunerii obiecției	Rezultatele examinării de către Comisie
1	2	3 <u>Amendament deputat Ștefan Creangă:</u> Titlul „Capitolul 4 RĂSPUNDEREA CIVILĂ A OPERATORULUI AERIAN PENTRU DAUNELE CAUZATE PERSONALULUI NAVIGANT” se modifică și se expune în următoarea redacție „Capitolul IV RĂSPUNDEREA CIVILĂ A OPERATORULUI AERIAN ȘI A OPERATORULUI DE AERONAVĂ PENTRU DAUNELE CAUZATE PERSONALULUI NAVIGANT”. Argumentare: Toate Capitolele sunt marcate cu litere romane, cu excepția Capitolului „4”, fapt ce necesită a fi ajustat. De asemenea se modifică titlul capitolului pentru a fi incluși și operatorii de aeronave. <u>Direcția generală juridică a Secretariatului Parlamentului (DJ8 - nr. 464 din 14.11.2018)</u> Articolul 10 ”Obligația de informare” prevede limitele aplicării răspunderii civile. În alineatul (3) al acestui articol se va revede fraza ”cu excepția cazului în care operatorul de transport aerian aplică limite mai ridicate din propria inițiativă”, or Direcția generală juridică consideră necesar de a menționa în textul proiectului de lege actul care reglementează situația stabilirii unei limite mai mari de către operatorul de transport aerian din propria inițiativă. <u>Amendament deputat Ștefan Creangă:</u> Articolul 12 se modifică și se expune în următoarea redacție: „Articolul 12. Răspunderea civilă a operatorului de transport aerian și a operatorului de aeronavă pentru daunele cauzate personalului navigator Operatorii de transport aerieni ai Republicii Moldova poartă răspundere civilă pentru daunele cauzate în urma unui accident personalului navigator.”	4 Se acceptă
			Nu se acceptă.
	Articolul 12. Răspunderea civilă a operatorului aerian pentru daunele cauzate personalului navigator Operatorii aerieni ai Republicii Moldova poartă răspundere civilă pentru daunele cauzate în urma unui accident personalului navigator		Se acceptă. Se va modifica și conținutul art.12. (nu doar denumirea) pentru includerea operatorilor de aeronavă. Astfel, în conținutul art. 12, după textul „Operatorii aerieni ai Republicii Moldova” se include textul „Operatorii aerieni și

Nr. crt.	Textul părții constitutive a proiectului de act legislativ la care se propun amendamente, propuneri, obiecții	Autorul și conținutul amendamentului, propunerii obiecției	Rezultatele examinării de către Comisie
1	2	3	4
	<p>Articolul 14. Asigurarea privind răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri.</p> <p>(1) Pentru pasageri, bagaje, mărfurile și trimerile poștale, contractul de asigurare include decesul și vătămările corporale cauzate de accidente aeronautice și pierderea sau distrugerea sau daunele cauzate bagajelor, mărfurilor și trimerilor poștale.</p> <p>(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, cuantumul asigurării minime este de 100 000 DST pe pasager.</p> <p>(3) Cuantumul asigurării minime pentru răspunderea civilă față de pasageri în cazul daunelor survenite datorită întârzierii în transportul persoanelor, este de 4 694 DST pe pasager.</p> <p>(4) Cuantumul minim al asigurării pentru răspunderea civilă față de bagaje, este de 1 131 DST pe pasager în cadrul operațiunilor comerciale.</p> <p>(5) Cuantumul minim al asigurării pentru răspunderea civilă față de mărfuri, este de 19 DST pe kilogram în cadrul operațiunilor comerciale.</p> <p>(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.</p>	<p>Amendament deputat Vladimir Cebotari:</p> <p>La Art. 14, alin. (3) cifra „4694” se substituie cu cifra „5346”;</p> <p>La Art. 14, alin. (4) cifra „1131” se substituie cu cifra „1288”;</p> <p>La Art. 14, alin. (5) cifra „19” se substituie cu cifra „22”;</p> <p><u>Argumentare:</u> Prin notificarea nr. LE 3/38.1-19/70 OACI, Republica Moldova a fost informată despre majorarea limitelor minime de asigurare, intrate în vigoare la nivel internațional, la data de 28.12.2019.</p>	<p>operatorii de aeronave ai Republicii Moldova”</p> <p>Se acceptă.</p>

Nr. crt.	Textul părții constitutive a proiectului de act legislativ la care se propun amendamente, propuneri, obiecții	Autorul și conținutul amendamentului, propunerii obiecției	Rezultatele examinării de către Comisie
1	2	3	4
	<p>(7) Sumele menționate la prezentul articol pot fi adaptate, în cazul în care unele modificări ale tratatelor internaționale impun acest lucru.</p> <p>Articolul 16. Asigurarea răspunderii civile față de personalul navigator</p> <p>Pentru personalul navigator al operatorului aerian contractul de asigurare include decesul și vătămările corporale cauzate de accidente aeronautice.</p> <p>Cuantumul asigurării minime pentru răspunderea civilă față de personalul navigator în cazul decesului sau vătămării corporale în urma accidentului, este de 250 000 DST pe persoană.</p>	<p>Amendament deputat Ștefan Creangă:</p> <p>La Articolul 16 se va exclude alineatul (2).</p> <p>Argumentare: Prin aplicarea alin. (2) va fi periclitată practica internațională în domeniul asigurării operatorilor aerieni. Astfel, asigurarea personalului navigator e pusă în obligația operatorului aerian fără a-l obliga asupra cuantumului art. 7 din Reg. EU 785. De asemenea, sub aspect economic ar putea exista riscuri majore în posibilitatea operatorilor aerieni, mai ales a celor mici, de a achita astfel de asigurări. Mai mult, angajatorul la momentul angajării î-și asumă obligația de a oferi un pachet social care ar include și asigurarea angajatului. La moment, în ramura aviației civile naționale se realizează asigurarea personalului navigator, iar mărimea diferă de la o companie la alta.</p>	<p>Se acceptă.</p>
	<p>Articolul 17. Controlul respectării cerințelor de asigurare prevăzute de prezenta lege</p> <p>(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.</p> <p>(2) La solicitarea autorității aeronautice civile, compania de asigurare, până la expirarea termenului contractului de asigurare, va informa despre rezilierea contractelor de asigurare.</p> <p>(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</p>	<p>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului (DJ8 - nr. 464 din 14.11.2018)</p> <p>În articolul 17:</p> <ul style="list-style-type: none"> - denumirea articolului se va modifica și va avea următoarea redacție "Controlul respectării cerințelor de asigurare", deoarece alin.(1) prevede expres "respectarea cerințelor de asigurare prevăzute de prezenta lege". - în opinia Direcției generale juridice este oportun ca în cazul rezilierii precum și la expirarea termenului contractelor de asigurare, compania de asigurare să informeze obligatoriu autoritățile aeronautice și nu doar la solicitarea autorității aeronautice. Întru evitarea unor situații confuze și conflictuale sugerăm autorilor reformularea în acest sens a alineatului (2) din art.17 . <p>Amendament deputat Ștefan Creangă:</p> <p>Articolul 17 se modifică și va avea următorul conținut: „Articolul 17. Controlul respectării cerințelor de asigurare</p>	<p>Se acceptă. conform amendamentului deputatului Ștefan Creangă</p> <p>Se acceptă.</p>

Nr. crt.	Textul părții constitutive a proiectului de act legislativ la care se propun amendamente, propuneri, obiecții	Autorul și conținutul amendamentului, propunerii obiecției	Rezultatele examinării de către Comisie
1	<p>2</p> <p>aeronave străini a permisiunilor de supraveghere a efectuării zborurilor regulate și/sau neregulate.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(6) La necesitate, Autoritatea Aeronautică Civilă este în drept să solicite de la operatorul aerian, operatorului de aeronave sau a asigurătorului 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.</p> <p>(7) Procedurile de monitorizare a aplicării cerințelor de asigurare minime sînt stabilite de Autoritatea Aeronautică Civilă.</p>	<p>3</p> <p>(1) Operatorii de transport aerieni și operatorii de aeronave garantează respectarea cerințelor de asigurare prevăzute de prezenta lege.</p> <p>(2) Procedurile de punere în aplicare, complianță, supraveghere și monitorizare a activităților, care decurg din implementarea prezentei legi se stabilesc de Autoritatea Aeronautică Civilă.</p> <p>(3) Corespunderea cerințelor de asigurare, precum și supravegherea acestora se verifică de către Autoritatea Aeronautică Civilă, în cadrul procesului de certificare și autorizare, stabilite pentru operatorii de transport aerian și operatorii de aeronave în Republica Moldova. Pentru operatorii străini de transport aerian și operatorii străini de aeronave, corespunderea cerințelor de asigurare se verifică în cadrul procedurii de obținere a permisiunilor de supraveghere a efectuării zborurilor regulate și/sau neregulate.</p> <p>(4) La survolarea teritoriului Republicii Moldova de către operatorii de transport 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.</p> <p>(5) Operatorii de transport aerian și operatorii de aeronave trebuie să demonstreze dovezi privind corespunderea cerințelor de asigurare, prin prezentarea către Autoritatea Aeronautică Civilă a unei copii a contractului lor de asigurare valabil și/sau a unui certificat de asigurare, eliberat de compania de asigurare, care să ateste existența unui contract de asigurare valabil. În caz de dubiu, Autoritatea Aeronautică Civilă are dreptul de a solicita operatorilor de transport aerian, operatorilor de aeronave și/sau asigurătorului, informații suplimentare privind validitatea contractului de asigurare.</p> <p>(6) Autoritatea Aeronautică Civilă este în drept să solicite prezentarea documentelor în scopul demonstrării complianței față de cerințele prezentei legi, a legislației privind asigurările și a legislației în domeniul trimitărilor</p>	<p>4</p>

Nr. crt.	Textul părții constitutive a proiectului de act legislativ la care se propun amendamente, propuneri, obiecții	Autorul și conținutul amendamentului, propunerii obiecției	Rezultatele examinării de către Comisie
1	<p style="text-align: center;">2</p> <p>Anexa nr. 1 la Legea privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave</p> <p>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.</p> <p>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 până 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 făcând dovadă că accidentul nu s-a produs din neglijența sau din vina sa.</p>	<p style="text-align: center;">3</p> <p>poștale, în cadrul procedurilor prevăzute la alin. (2) și (3). (7) Compania de asigurări și brokerul de asigurare este obligat să informeze Autoritatea Aeronautică Civilă la expirarea termenului de asigurare a contractului de asigurare. (8) Operatorii de transport aerian și operatorii de aeronave se obligă de a deține la bordul aeronavelor o copie a contractelor de asigurare încheiate în conformitate cu dispozițiile prezentei legi și a le prezenta, la cerere, reprezentanților autorizați ai Autorității Aeronautice Civile.”</p> <p>Amendament deputat Vladimir Cebotari: La pct. 2 din Anexa nr. 1 la Legea privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave, cifra „113100” se substituie cu cifra „128821”;Parlamentul Republicii Moldova La pct. 4 din Anexa nr. 1 la Legea privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave, cifra „4694” se substituie cu cifra „5346”, iar cifra „1131” se substituie cu „1288”; La pct. 5 din Anexa nr. 1 la Legea privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și operatorilor de aeronave, cifra „1131” se substituie cu cifra „1288”; <u>Argumentare:</u> Prin notificarea nr. LE 3/38.1-19/70 OACI, Republica Moldova a fost informată despre majorarea limitelor minime de asigurare, intrate în vigoare la nivel internațional, la data de 28.12.2019.</p>	<p style="text-align: center;">4</p> <p>Se acceptă.</p>
		<p>Amendament deputat Ștefan Creangă: Anexa 2 se modifică și va avea următorul conținut:</p>	<p>Se acceptă.</p>

Nr. crt.	Textul părții constitutive a proiectului de act legislativ la care se propun amendamente, propuneri, obiecții	Autorul și conținutul amendamentului, propunerii obiecției	Rezultatele examinării de către Comisie																																	
1	2	3	4																																	
		<p>Anexa nr. 2a la Legea privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerieni și operatorilor de aeronave</p> <p>Quantumul minim al asigurării privind răspunderea civilă față de terțe părți (pentru operatorii de transport aerieni/operatorii de aeronave care operează zboruri pe teritoriul UE)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categorie</th> <th>MTOM (Kg)</th> <th>Asigurarea minimă (milioane DST)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td><500</td><td>0,75</td></tr> <tr><td>2</td><td><1 000</td><td>1,5</td></tr> <tr><td>3</td><td><2 700</td><td>3</td></tr> <tr><td>4</td><td><6 000</td><td>7</td></tr> <tr><td>5</td><td><12 000</td><td>18</td></tr> <tr><td>6</td><td><25 000</td><td>80</td></tr> <tr><td>7</td><td><50 000</td><td>150</td></tr> <tr><td>8</td><td><200 000</td><td>300</td></tr> <tr><td>9</td><td><500 000</td><td>500</td></tr> <tr><td>10</td><td>≥500 000</td><td>700</td></tr> </tbody> </table> <p>Anexa nr. 2b la Legea privind răspunderea și cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerieni și operatorilor de aeronave</p> <p>Quantumul minim al asigurării privind răspunderea civilă față de terțe părți (pentru operatorii de transport aerieni/operatorii de aeronave care operează zboruri în afara UE)</p>	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	
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																																		

Nr. crt.	Textul părții constitutive a proiectului de act legislativ la care se propun amendamente, propuneri, obiecții	Autorul și conținutul amendamentului, propunerii obiecției	Rezultatele examinării de către Comisie																		
1	2	3	4																		
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="375 705 406 920">Categorie</th> <th data-bbox="375 920 406 1198">MTOM (Kg)</th> <th data-bbox="375 1198 655 2192">Asigurarea minimă (milioane DST)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="406 705 438 920">1</td> <td data-bbox="406 920 438 1198"><2000</td> <td data-bbox="406 1198 438 2192">1,5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="438 705 470 920">2</td> <td data-bbox="438 920 470 1198"><6000</td> <td data-bbox="438 1198 470 2192">4,5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="470 705 502 920">3</td> <td data-bbox="470 920 502 1198"><25 000</td> <td data-bbox="470 1198 502 2192">12,0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="502 705 534 920">4</td> <td data-bbox="502 920 534 1198"><100 000</td> <td data-bbox="502 1198 534 2192">50,0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="534 705 566 920">5</td> <td data-bbox="534 920 566 1198">>100 000</td> <td data-bbox="534 1198 566 2192">90,0</td> </tr> </tbody> </table>	Categorie	MTOM (Kg)	Asigurarea minimă (milioane DST)	1	<2000	1,5	2	<6000	4,5	3	<25 000	12,0	4	<100 000	50,0	5	>100 000	90,0	
Categorie	MTOM (Kg)	Asigurarea minimă (milioane DST)																			
1	<2000	1,5																			
2	<6000	4,5																			
3	<25 000	12,0																			
4	<100 000	50,0																			
5	>100 000	90,0																			

Vladimir GOLOVATIUC

Președintele Comisiei

Vladimir Golovatiuc