



MINISTERUL JUSTIȚIEI AL  
REPUBLICII MOLDOVA

CENTRUL DE ARMONIZARE A  
LEGISLAȚIEI

str. 31 August 1989, nr. 82

MD-2012, mun. Chișinău,

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

[www.justice.gov.md](http://www.justice.gov.md)

Nr. 38/04 / 23 mai 2017

### Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor

Cu referire la scrisoarea nr. 09 – 05/130 din 10 mai 2017 prin care se solicită realizarea expertizei de compatibilitate a proiectului Legii securității aeronautice în redacție nouă, inclus în pct. 85, Capitolul 15 „Transporturi”, Compartimentul „Transport aerian” al Planului Național de Acțiuni pentru Implementarea Acordului de Asociere pentru perioada 2017-2019 (PNAAA 2017-2019), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1472 din 30 decembrie 2016, Centrul de Armonizare a Legislației prezintă anexat Declarația de compatibilitate.

  
Natalia SUCEVEANU

Director

Anexă: 5 file

Ex: D. Musteață  
022-820-875  
[daniel.musteata@justice.gov.md](mailto:daniel.musteata@justice.gov.md)



MINISTERUL JUSTIȚIEI  
AL REPUBLICII MOLDOVA

CENTRUL DE ARMONIZARE A  
LEGISLAȚIEI

str.31 August 1989, nr. 82  
MD-2012, mun. Chișinău,  
tel.: 0 22 820879, fax: 0 22 820883  
[www.justice.gov.md](http://www.justice.gov.md)

## DECLARAȚIE DE COMPATIBILITATE

În baza expertizei proiectului Legii privind securitatea aeronautică, proiect inclus în pct. 85, Capitolul 15 „Transporturi”, Compartimentul „Transport aerian” al Planului Național de Acțiuni pentru Implementarea Acordului de Asociere pentru perioada 2017-2019 (PNAAA 2017-2019), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1472 din 30 decembrie 2016

Proiectul Legii privind securitatea aeronautică

transpune:

- Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 97 din 9 aprilie 2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 18/2010 al Comisiei din 8 ianuarie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru programele naționale de control al calității în domeniul securității aviației civile, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 7 din 12 ianuarie 2010 / Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2008 on common rules in the field of civil aviation security and repealing Regulation (EC) No 2320/2002, published in the Official Journal of the European Union L 97 of 9 Aprilie 2008, as amended by Commission Regulation (EU) No 18/2010 of 8 January 2010 amending Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council as far as specifications for national quality control programmes in the field of civil aviation security are concerned;

- Regulamentul (UE) nr. 1254/2009 al Comisiei din 18 decembrie 2009 de stabilire a criteriilor care să permită statelor membre să deroge de la standardele de bază comune privind securitatea aviației civile și să adopte măsuri de securitate alternative, publicat în Jurnalul Oficial L 338 din 19 decembrie 2009 / Commission Regulation (EU) No 1254/2009 of 18 December 2009 setting criteria to allow Member States to derogate from the common basic standards on civil aviation security and to adopt alternative security measures, published in the Official Journal of the European Union L 338 of 19 December 2009,

transpune parțial:

- Regulamentul (CE) nr. 272/2009 al Comisiei din 2 aprilie 2009 de completare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației civile prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 91 din 3 aprilie 2009 / Commission Regulation (EC) No 272/2009 of 2 April 2009 supplementing the common basic standards on civil aviation security laid down in the Annex to Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council, published in the Official Journal of the European Union L 91 of 3 Aprilie 2009;

**I. Obiectul proiectului**

Proiectul Legii privind securitatea aeronautică vine să substituie integral Legea privind securitatea aeronautică nr. 92 – XVI din 4 aprilie 2007 (în continuare Legea 92/2007), care va fi abrogată odată cu adoptarea și intrarea în vigoare a proiectului, precum și să instituie cadrul normativ general în domeniul securității aviației civile prin stabilirea normelor de bază pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aviației civile.

Potrivit autorilor proiectului de Lege, necesitatea elaborării unui act legislativ nou se datorează operării multiplelor modificări și completări în mai multe părți ale Legii 92/2007 pentru asigurarea implementării Anexei 17 „Securitatea aeronautică” la Convenția privind aviația civilă internațională și a altor tratate și acorduri internaționale la care Republica Moldova este parte, în ceea ce privește aspectele de securitate aeronautică, precum și realizării obligațiilor de transpunere a actelor UE menționate mai sus, asumate prin Acordul privind Spațiul Aerian Comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre din 26 iunie 2012 (în continuare ASAC).

Menționăm că, proiectul Legii privind securitatea aeronautică în redacție nouă a fost inclus în pct. 53 din Planul Național de Armonizare a Legislației pentru anul 2013 și a fost supus expertizei de compatibilitate a Centrului în același an.

*Din punctul de vedere al transunerii reglementărilor UE, proiectul de act normativ reglementează, în principal, următoarele aspecte relevante:*

- Obiectivele și domeniul de aplicare (art. 1 și 2 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008);
- Definițiile noțiunilor relevante (art. 3 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008, art. 2 din Regulamentul (UE) nr. 272/2009 și art. 2 din Regulamentul (UE) nr. 272/2009);
- Standarde de bază comune (art. 4 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008);
- Costurile privind securitatea aeronautică (art. 5 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008);
- Măsuri de securitate solicitate de țări terțe (art. 7 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008);
- Autoritatea competentă (art. 9 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008);
- Programul național de securitate a aviației civile (art. 10 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008);
- Programul național de control al calității (art. 11 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008);
- Programul de securitate aeroportuară (art. 12 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008);
- Programul de securitate al transportatorului aerian (art. 13 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008);
- Programul de securitate al unei entități (art. 14 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008);
- Grupul consultativ al părților interesate (art. 17 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008);
- Difuzarea informațiilor (art. 18 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008);
- Sancțiuni (art. 21 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008);
- Standarde de bază comune pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită (Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 300/2008);
- Puterile autorității competente, obiectivele și conținutul programului național de control al calității, monitorizarea conformității, metodologia, audituri de securitate, inspecții, teste, raportarea, clasificarea comună a conformității, remedierea deficiențelor, activități subsecvente legate de verificarea remedierii (pct. 2, 3, 4 – 10.1, 11 – 13 din Anexa II la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 „Specificații comune pentru programul național de control al calității, care urmează să fie implementat de către fiecare stat membru în domeniul securității aviației civile”);
- Opțiunea derogării de la standardele de bază comune pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, care pun în pericol securitatea aviației civile, în cazul unor categorii speciale de aeronave (art. 1 din Regulamentul (UE) nr. 1254/2009).

## **II. Evaluarea din perspectiva compatibilității cu Dreptul UE**

Din perspectiva proiectului examinat, la nivelul Dreptului UE incident, prezintă relevanță directă *Regulamentul (CE) nr. 300/2008* al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a *Regulamentului (CE) nr. 2320/2002*, astfel cum a fost modificat prin *Regulamentul (UE) nr. 18/2010* al Comisiei din 8 ianuarie 2010 de modificare a *Regulamentului (CE) nr. 300/2008* al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce

privește specificațiile pentru programele naționale de control al calității în domeniul securității aviației civile. Regulamentul (CE) nr. 300/2008 este actul normativ de bază al UE în domeniul securității aviației civile, fiind denumit și Regulament – cadru. Reglementările de bază sunt suplimentate cu Regulamente de completare: *Regulamentul (UE) nr. 1254/2009* al Comisiei din 18 decembrie 2009 de stabilire a criteriilor care să permită statelor membre să deroge de la standardele de bază comune privind securitatea aviației civile și să adopte măsuri de securitate alternative și *Regulamentul (CE) nr. 272/2009* al Comisiei din 2 aprilie 2009 de completare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației civile prevăzute în Anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului,

*Regulamentul (CE) nr. 300/2008* stabilește normele generale de bază pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aviației civile prin instituirea unor reglementări comune și a standardelor de bază comune privind securitatea aeronautică, precum și a mecanismelor de monitorizare a respectării acestora. Astfel, actul UE reglementează așa aspecte cum ar fi: costurile privind securitatea, posibilitatea aplicării unor măsuri mai stricte decât standardele de bază comune, măsurile de securitate solicitate de țări terțecooperarea cu Organizația Aviației Civile Internaționale, programele naționale în domeniu (de securitate a aviației civile, control al calității, securitate aeroportuară, securitate al transportului aerian, securitate a unei entități) inspecții și raportare ș.a.

La nivel național nu există un cadru legal în vigoare care ar asigura transpunerea integrală a Regulamentului (CE) nr. 300/2008.

În ceea ce privește transpunerea sa, menționăm cu titlu general că, prezentul proiect urmărește o transpunere completă a prevederilor Regulamentului (CE) nr. 300/2008, acesta asigurând preluarea completă a normelor UE indicate la pct. I.

*Regulamentul (UE) nr. 1254/2009* stabilește criteriile de derogare de la standardele de bază comune privind securitatea aviației civile și adoptarea măsurilor de securitate alternative care să asigure un nivel adecvat de protecție, în temeiul posibilității de derogare oferite de art. 4 din Regulamentul (UE) nr. 800/2008.

La nivel național nu există un cadru legal în vigoare care ar asigura transpunerea integrală a Regulamentului (UE) nr. 1254/2009.

În ceea ce privește transpunerea sa, proiectul național a asigurat transpunerea integrală a prevederilor actului UE, preluând în totalitate criteriile de derogare de la standardele de bază comune privind securitatea aviației civile, indicate la pct. I

*Regulamentul (CE) nr. 272/2009* stabilește măsurile generale care completează standardele de bază comune prevăzute în Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 300/2008, cum ar fi: metodele de control de securitate acceptate, categoriile de articole care pot fi interzise, controlul accesului, metodele acceptate pentru controlul vehiculelor, controalele și examinările de securitate ale aeronavei, criteriile de recunoaștere a echivalenței standardelor de securitate ale țărilor terțe, mărfurile și poșta, poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian, proviziile de bord și proviziile de aeroport, criteriile de definire a părților critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat, recrutarea personalului și metodele de instruire, precum și condițiile în care pot fi aplicate proceduri speciale de securitate sau derogări de la măsurile de securitate.

La nivel național nu există un cadru legal în vigoare care ar asigura transpunerea integrală a Regulamentului (CE) nr. 272/2009.

În ceea ce privește transpunerea sa, menționăm că proiectul național asigură transpunerea parțială a actului UE, preluând definițiile noțiunilor relevante din art. 2. Totodată, potrivit mențiunilor din Tabelul de concordanță, măsurile generale care completează standardele de bază comune prevăzute în Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 300/2008, menționate *supra*, vor fi transpuse ulterior în acte normative subordonate Legii (art. 1 și Anexa la Regulamentul (CE) nr. 272/2009), fără a specifica actele naționale care vor asigura

această transpunere. În același timp, Tabelul de concordanță al proiectului național nu indică actele normative viitoare care vor conține prevederile netranspuse ale Regulamentului (CE) nr. 272/2009.

Transpunerea și implementarea Regulamentului (CE) nr. 300/2008, Regulamentului (UE) nr. 1254/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 272/2009 este importantă în contextul realizării obligațiilor Republicii Moldova, ce rezultă din Anexa III, Secțiunea D al Anexei III din ASAC, termenul de implementare fiind de 3 ani din momentul intrării în vigoare a Acordului.

Suplimentar, menționăm că, pe lângă regulamentele de completare ale Regulamentului-cadru (CE) nr. 300/2008, există și regulamentele de punere în aplicare ale acestuia: a) *Regulamentul (CE) nr. 72/2010* al Comisiei din 26 ianuarie 2010 de stabilire a procedurilor de efectuare a inspecțiilor Comisiei în domeniul securității aeronautice, b) *Regulamentul (UE) nr. 185/2010* al Comisiei din 4 martie 2010 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației și c) *Decizia 2010/774/UE* a Comisiei din 13 aprilie 2010 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune privind securitatea aviației care conțin informațiile menționate la articolul 18 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 (măsuri privind securitatea aviației puse la dispoziție pe baza principiului „nevoii de a cunoaște”). Actele UE în cauză, de asemenea, sunt incluse în Anexa III, Secțiunea D al Anexei III din ASAC, cu același termen de implementare – 3 ani din momentul intrării în vigoare a Acordului. Prin urmare, pentru asigurarea conformității depline a cadrului normativ național în domeniul securității aviației civile cu cerințele UE, precum și în vederea asigurării continuității procesului de armonizare, menționăm necesitatea transpunerii și implementării regulamentelor de aplicare menționate mai sus.

### III. Concluzii

Având în vedere cele menționate, reieșind din specificul obiectului său de reglementare, apreciem că proiectul de Lege privind securitatea aeronautică și-a atins finalitatea propusă, asigurând, de o manieră corectă, transpunerea dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 300/2008 și a Regulamentului (CE) nr. 1254/2009, precum și transpunerea parțială a Regulamentului (CE) nr. 272/2009, prin crearea cadrului legislativ primar în domeniu, respectiv a premiselor normative pentru transpunerea și implementarea ulterioară a reglementărilor UE în actele normative subordonate Legii.

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



Natalia SUCEVEANU

Director

Ex: D. Musteață  
022 820 885

[daniel.mustata@justice.gov.md](mailto:daniel.mustata@justice.gov.md)



MINISTERUL JUSTIȚIEI  
AL REPUBLICII MOLDOVA

str. 31 August 1989, nr. 82  
MD- 2012, mun. Chișinău.  
tel.: 0 22 23 47 95. fax: 0 22 23 47 97  
www.justice.gov.md

07-06-17 nr. 03/5894  
La nr. 09-5/127 din 10 mai 2017

Ministerul Transporturilor  
și Infrastructurii Drumurilor

Examinînd proiectul Legii privind securitatea aeronautică, relevăm următoarele.

**La art. 3:**

1. Lista definițiilor urmează a fi revăzută în vederea excluderii noțiunilor care nu necesită definire întrucît nu suscită dubii la interpretare (cum ar fi „autoritate competentă”, „bagaj de cală”, „bagaj de cală însoțit”, „bagaj de cală neînsoțit”, „bagaj de mîna”, „controlul accesului”, „deficiență”, „interviu”, „observație”, „vulnerabilitate”, „zonă non-restricționată”, „zonă supravegheată”, ș.a.), precum și a celor ce se regăsesc în cuprinsul unor legi în vigoare (precum „mărfuri”, „operator aerian”, „securitate aeronautică”, care sunt definite în *Legea aviației civile nr. 1237-XIII din 9 iulie 1997*, ș.a.). De menționat că, legea nu este un dicționar, urmînd a fi definite doar noțiunile care pot fi interpretate în diferite sensuri și dacă legiuitorul dorește să fie folosite într-un anumit sens.

2. Noțiunea „*certificare a auditorului*” se va preciza ce se înțelege prin sintagma „nivel acceptabil”, deoarece denotă neclaritate.

3. Se va revedea noțiunea „*examinarea de securitate a aeronavei*”, dat fiind că acțiunea de inspecție este realizată și în scopul de a preveni existența articolelor interzise, nu doar pentru a le identifica. În acest sens, propunem substituirea cuvintelor „identificării articolelor” cu cuvintele „neadmiterii articolelor”.

4. Atenționăm asupra definirii cu acuratețe a noțiunilor. Spre exemplu, „*informațiile sensibile de securitate*” sunt definite ca fiind informațiile accesul la care se acordă pe principiu „nevoia de a cunoaște”, în sensul că este limitat la acele persoane care au nevoie de informațiile respective pentru îndeplinirea sarcinilor de serviciu. Definiția propusă se referă la modul de acces la informațiile sensibile de securitate, fără a reda semnificația acestora. Considerăm că, definiția ar trebui să explice esența noțiunii propuse spre definire și mai puțin să se refere la alte particularități, cum ar fi modul de acces la aceste informații.

5. Totodată, este inoportun, dar și lipsit de sens a se folosi diferiți termeni cu definiții similare, spre exemplu definiția „*operator de aerodrom (aeroport)* – persoană juridică sau fizică ce efectuează exploatarea aerodromului (aeroportului) în baza certificatului de aerodrom (aeroport)” (în sensul Legii aviației civile) este similară cu cea pentru „*operator aeroportuar* – persoană juridică sau fizică care

12.06.17

efectuează exploatarea aerodromului (aeroportului) în baza certificatului eliberat de autoritatea competentă pentru certificare (potrivit proiectului).

6. Definirea și folosirea pe parcursul textului a noțiunilor „*persoană deportată*” (art. 42), „*persoană inadmisibilă*”, dar și a termenului „pasager deportat”, „pasager considerat inadmisibil” (în cadrul definiției de „pasager potențial perturbator”) este defectuoasă, din considerentul că, însuși proiectul nu stabilește o procedură aplicabilă în raport cu aceste persoane, cum ar fi categoriile de persoane care ar cădea sub incidența acestui regim, autoritatea responsabilă de declararea persoanei deportată sau inadmisibilă. Întrucât nici în legislația națională nu se regăsesc asemenea noțiuni, menținerea termenilor „pasager deportat”, „persoană deportată”, „persoană inadmisibilă” este periculoasă, din motivul deficiențelor legate de aplicarea acestor norme.

În baza analizei legislației în vigoare constatăm că, *Legea privind regimul străinilor în Republica Moldova nr. 200 din 16 iulie 2010* stabilește astfel de noțiuni, precum *interdicție de intrare* (decizie a autorității competente pentru străini (Biroul migrație și azil din cadrul Ministerului Afacerilor Interne), care interzice intrarea și șederea pe teritoriul Republicii Moldova pentru o anumită perioadă și care însoțește o decizie de returnare), *returnare* (proces de întoarcere a unui străin prin executare voluntară a deciziei de returnare sau prin executare forțată a acesteia: în țara de origine, într-o țară de tranzit în conformitate cu acordurile de readmisie sau într-o terță țară în care străinul decide în mod voluntar să se întoarcă și în care acesta va fi acceptat), *decizie de returnare* (act administrativ al autorității competente pentru străini, prin care șederea unui străin este stabilită ca fiind ilegală și care obligă străinul să părăsească teritoriul Republicii Moldova într-un termen stabilit), *îndepărtare* (executare a deciziei de returnare a străinului, respectiv transportul lui fizic în afara teritoriului Republicii Moldova), *custodie publică* (măsură de restrângere a libertății de mișcare), *repatriere* (reîntoarcere benevolă în patrie a persoanelor care s-au născut în Republica Moldova și a urmașilor acestora, în condițiile legii), *declararea străinului persoană indezirabilă* (măsură asigurătoare de autoritate, dispusă împotriva unui străin care a desfășurat, desfășoară ori în a cărui privință există indicii temeinice că, intenționează să desfășoare activități de natură să pună în pericol securitatea națională sau ordinea publică), *expulzarea* (măsură împotriva străinului care a săvârșit o contravenție sau o infracțiune pe teritoriul Republicii Moldova, care este dispusă în condițiile prevăzute de Codul penal și de Codul contravențional).

**La art. 4:**

7. **Alin. (2)** abilitează Autoritatea Aeronautică Civilă cu dreptul de a adopta *măsuri* de securitate alternative care să asigure un nivel adecvat de protecție pe baza unei evaluări locale a riscurilor.

Totodată, **alin. (3)** indică despre stabilirea de către Autoritatea Aeronautică Civilă a *criteriilor* care vor permite efectuarea derogărilor de la standardele de bază

prevăzute de prezenta lege, precum și adoptarea de măsuri de securitate alternative care să asigure un nivel adecvat de protecție pe baza unei evaluări locale a riscurilor.

Aceste prevederi de la **alin. (2) și (3)** sunt formulate general și necesită a fi revizuite. În redacția actuală, normele citate pot determina comportament discreționar sau chiar situații de abuz din partea exponentului puterii de stat. Pe de altă parte, ar putea atrage contestarea și anularea tuturor măsurilor pe motiv că s-a depășit competența atribuită prin lege.

Având în vedere propunerea de a abilita prin lege Autoritatea Aeronautică Civilă să adopte careva măsuri de securitate, considerăm că, criteriile sau limitele de acțiune ale autorității respective trebuie să rezulte la fel din lege pentru a evita careva abuzuri sau depășire de competență la luarea acelor măsuri de securitate alternative.

Mai mult, în proiect nu se precizează prin ce categorii de acte normative respectivele criterii, măsuri urmează a fi aprobate și puse în aplicare.

De altfel, textul de la **alin. (2)** se cuprinde în a doua propoziție a **alin. (3)**. Întrucât repetarea este inoportună într-un text de lege, se impune revizuirea acestor prevederi.

8. La **alin. (4)** cuvântul „îndrepta” se va substitui cu cuvântul „remedia”.

9. Suplimentar, precizăm că din textul proiectului nu rezultă care elemente ale standardelor de bază sunt esențiale, ca să fie posibil, la aplicarea respectivelor norme legale, de identificat acele elemente care nu sunt esențiale și care ar putea fi completate.

10. La **alin. (2) lit. a)** sintagma „acte normative și legislative” de substituit cu sintagma „acte normative”, ultima fiind mai cuprinzătoare, a cărei accepțiune include și actele legislative. Obiecția este aplicabilă pentru toate cazurile similar din proiect.

La **alin. (3)** cuvintele „competență a Republicii Moldova” se vor substitui cu cuvintele „publică cu competențe în”.

11. Norma de la **art. 6 alin. (4) lit. d)** necesită a fi revăzută, deoarece este lipsită de sens juridic.

12. La **art. 6 alin. (6)** nu este clar la care dovadă a identității se face referință, eventual, un buletin de identitate al auditorului. În acest sens, atragem atenția că potrivit art. 19 alin. (4) al prezentului proiect, accesul autorizat al personalului și vehiculelor în zonele de securitate cu acces restricționat se efectuează prin aplicarea sistemului de permise. Permisul de aeroport reprezintă legitimație sau alt document eliberat unor persoane care lucrează în aeroport sau care, din motive întemeiate, au nevoie de acces autorizat în zona supravegheată sau zona de securitate cu acces restricționat, în scopul facilitării accesului și identificării.

**La art. 7:**

13. La **alin. (1) lit. f)** se va evita folosirea sinonimilor („stabilirii/identificării”), optându-se pentru un singur termen concret și corect.

14. La **alin. (8)** cuvintele „pagina sa oficială în rețeaua Internet” se vor substitui cu cuvintele „pagina sa web oficială”.

15. La **art. 11 lit. h** se va preciza textul „,prin canale stabilite,“, cu indicarea modalității stabilirii acestor canale de transmitere a informațiilor referitor la un pericol care amenință interesele aviației civile ale unui stat.

16. La **Capitolul II** „Autoritățile cu competențe în domeniul securității aeronautice”, considerăm că, textele **art. 11** („Cooperarea internațională”), **art. 12** („Măsuri de securitate solicitate de țări terțe”) nu se încadrează după conținut în acest capitol, urmînd a fi reamplasate.

În același timp, pornind de la denumirea **art. 12** „Îndatoririle și împuternicirile comandantului de aeronavă” ce se cuprinde în Capitolul II, se consideră oportună revizuirea în acest sens a titlului capitolului.

**La art. 12:**

17. Norma de la **alin. (1)** trebuie revizuită de maniera în care să prevadă mai curînd condițiile de răspuns la o asemenea solicitare din partea unei țări terțe. Or, reglementarea dreptului unui stat de a se adresa cu anumite solicitări altui stat ține de aria de competență a statului solicitant și nu invers.

18. Redacția **alin. (2)** se va revizui astfel încît să evoce aplicarea căror anumite măsuri solicitate, ce diferă de standardele de bază prevăzute de prezenta lege, ar putea fi agreeate de Autoritatea Aeronautică Civilă.

**La art. 13:**

19. **La alin. (5)** menționăm că forța fizică urmează a fi aplicată *în condițiile legii*. Prin urmare, aplicarea forței fizice, a mijloacelor speciale ori a armelor de foc, precum și intensitatea aplicării se determină de către subiectul legii în dependență de circumstanțele situației concrete, de tipul și gradul de pericol, precum și de caracteristicile individuale și identitatea persoanei împotriva căreia urmează a fi aplicate, cu respectarea principiului proporționalității.

Totodată, menționăm că cuvintele „nu sunt posibile, nu vor avea succes sau sunt inadecvate” sunt improprii contextului și urmează a fi substituite cu cuvintele „nu sunt în măsură să înlăture pericolul existent”.

20. Prima propoziție de la **alin. (6)** necesită a fi revăzută, întru respectarea principiului consecutivității, stabilității și predictabilității normelor juridice. Astfel, se vor exclude sintagmele de genul „poate pretinde”, „poate autoriza”, care nu sunt conforme stilului actului normativ și lasă loc pentru discreții excesive. Obiecția este valabilă și pentru ale cazuri similare din text (**art. 52 alin. (6)** „poate să omită”, **art. 59** „poate antrena”).

21. **La alin. (7)**, după cuvintele „au fost” se va completa cu cuvîntul „realizate”, iar textul „nu vor putea fi declarați răspunzători în cadrul vreunei proceduri” necesită a fi substituit cu textul „sunt absolviți de răspundere în cadrul procedurii”.

22. **La art. 15 alin. (1)**, cuvîntul „aplicabile” poartă un caracter prea general. Prin urmare, acesta se va substitui cu cuvintele „de profil în vigoare”.

23. Pornind de la faptul că, textul normei trebuie să aibă un caracter dispozitiv și să prezinte norma instituită fără explicații sau justificări, la **art. 16 alin. (3)** textul

„a fost recunoscut de către Autoritatea Aeronautică Civilă ca îndeplinind” necesită a fi substituit cu cuvântul „întrunește”.

24. **Articolul 18 alin. (2)** poartă un caracter declarativ și nu este o normă juridică.

25. Prevederea de la **art. 19 alin. (5)** vizînd condiția acordării legitimației de membru de echipaj, urmează a fi revizuită prin prisma principiului previzibilității normei juridice (principiu ridicat de către Curtea Europeană de Justiție, prin jurisprudența sa, la rang de principiu de drept administrativ european). Or, nu este clar, dacă respectiva legitimație se eliberează persoanelor, urmare a unei simple verificări a antecedentelor ori, eventual, urmare a verificării antecedentelor și confirmării lipsei acestora. În acest sens, menționăm că o normă juridică enunțată cu destulă precizie, permite destinatarilor să își ghideze conduita și să-și adapteze comportamentul la rigorile ei. Mai mult, dat fiind că aceasta conține reglementări similare cu cele din capitolul VI, pentru justa lor înțelegere și aplicare, considerăm oportun inserarea prevederii în cauză la **art. 46 alin. (3)** din proiect (privind instruirea de securitate a persoanelor, altele decît pasagerii).

26. Dispoziția de la **art. 21 alin. (3)** este defectuoasă și urmează a fi rectificată ținînd cont de temeiul apariției răspunderii juridice. Atragem atenția că, răspunderea juridică reprezintă sancționarea atitudinii alese de individ în cazul unei neconcordanțe între conduita lui și normele juridice instituite prin lege. Totodată, stabilim că aceasta survine urmare a atitudinii necorespunzătoare sau inacțiunii și nu invers.

27. La **art. 22 alin. (5)** enunțul „aer navele în tranzit sunt supuse altor măsuri adecvate” este inutil, în măsura în care nu evocă o procedură clară sau nu determină acele măsuri aplicabile aeronavelor în tranzit.

28. Pornind de la faptul că, controlul de securitate este reglementat sub aspect de ansamblu în **secțiunea 2 a capitolului IV**, propunem ca procedura controlului de securitate să fie reglementată într-un regulament aprobat de Guvern, care ar detalia particularitățile acesteia.

29. Redacția **art. 31, 38, 41** se va revizui, întrucît mecanismul controlului de securitate al mărfurilor și poștei este vag reglementat, iar referințele la „măsurile de securitate stabilite” și „măsuri de securitate adecvate” sunt lipsite de precizie. Mai mult ca atît, la **alin. (2)** ce dispune că, „mărfurile și poșta în transfer pot fi supuse și altor controale de securitate descrise într-o normă de aplicare”, cuvintele „într-o normă de aplicare” urmează a se substitui cu cuvintele „în actele normative în vigoare”.

30. Se va revedea **art. 35**, specificînd sensul exact al textului „fiind luat în considerare evenimentul care are loc mai întîi”, deoarece denotă ambiguitate normei.

31. Folosirea la **art. 38, 39, 40** a textului „sunt supuse unor măsuri de securitate” este contrară condiției preciziei, care urmează să fie respectată la elaborarea actului legislativ. Asemenea norme implică o amplă marjă de discreție din partea agenților aeronautici sau aeroportuari la efectuarea controlului de

securitate a pasagerilor și bagajelor acestora, deoarece nu poate fi dedusă întinderea, adică care măsuri de securitate vor fi considerate ca fiind întreprinse în condițiile legii și care vor fi abuzive.

32. Titlul și conținutul art. 43 referitor la transportarea persoanelor aflate sub arest, a persoanelor deportate și a persoanelor cu dereglări psihice, propunem a fi revăzute în partea ce ține de folosirea noțiunilor „persoane deportate” (a se vedea obiecția de la pct. 6 din prezentul aviz) și „persoane cu dereglări psihice”, „persoane cu dereglări psihice evidente” (alin. (3)). Terminologia utilizată în actul elaborat trebuie să fie constantă și uniformă ca și în celelalte acte legislative. Potrivit art. 19 lit. e) din *Legea nr. 780-XV din 27 decembrie 2001 cu privire la actele legislative*, în textul proiectului de act legislativ urmează a se utiliza unul și același termen dacă este corect, iar folosirea lui repetată exclude confuzia. Constatăm că, *Legea nr. 1402-XIII din 16 decembrie 1997 privind sănătatea mentală* operează cu termenii *persoană suferindă de tulburări psihice* (persoană care suferă de o maladie psihică, persoană cu dezechilibru psihic sau insuficient dezvoltată psihic ori dependentă de alcool sau de droguri, precum și persoană care manifestă alte dereglări ce pot fi clasificate, conform normelor de diagnostic în vigoare în practica medicală, ca tulburări psihice), *persoană suferindă de tulburări psihice grave* (persoană cu tulburări psihice care nu este în stare să înțeleagă semnificația și consecințele comportamentului său și care necesită ajutor psihiatric imediat).

33. La art. 47 alin. (1) și (2) se va revedea utilizarea cuvântului „veridice” în textul „în cazul primirii informației veridice referitoare la intenția de săvârșire a unui act de intervenție ilicită asupra unei aeronave”. Determinarea veridicității unei informații nu totdeauna poate avea loc la momentul recepționării acestei informații. Cum ar fi, în cazul amenințării cu bombă, nu se știe exact dacă materia explozivă este sau nu încărcată la bordul aeronavei. Considerăm că, informația primită cu referire la intenția de a săvârși acțiuni care pun în pericol securitatea aviației civile necesită a fi tratată, în măsura în care nu sunt reglementate exhaustiv și clar excepțiile corespunzătoare ca fiind veridică de către operatorii aerieni de comun cu operatorii aeroportuari, care trebuie să intervină prompt și să asigure protecția acestor aeronave în conformitate cu planurile proprii de management al situațiilor de criză.

#### **La art. 56:**

34. La art. 56 alin. (1) cuvintele „cu o periodicitate prestabilită” poartă un caracter prea general și discreționar, în măsura în care nu este prevăzut un termen concret de efectuare a auditului. Astfel, se acordă Autorității Aeronautice Civile dreptul de a varia termenii, de a impune termeni diferiți în situații asemănătoare, de a modifica termenul în dependență de anumite interese. Pentru a asigura aplicarea legii în mod echitabil și a evita implementarea abuzivă a acesteia, este necesară excluderea unor astfel expresii din textul actelor normative. Observația este valabilă și pentru art. 57 alin. (1)

35. **La alin. (3)** ce se referă la metodologia de efectuare a unui audit de securitate, semnalăm că expresia „trebuie să se ia în considerare” nu este conformă stilului normativ și urmează a fi exclusă. Eventual, poate fi substituită cu cuvintele „trebuie să includă”

36. **La alin. (4)** cuvintele „cel puțin al unuia” se va substitui cu cuvintele „unei tehnici”. Obiecția dată se va aplica și pentru situația similară de la art. 59 alin. (2).

**La art. 57:**

37. **La alin. (2)** vis-a-vis de cuvintele „actele de implementare aferente”, menționăm că, proiectul nu prevede care sunt acele acte de implementare a legii și căror organe le sunt atribuite prerogativele de aprobare a acestora, lucru care este imperios într-un act legislativ. În acest sens, a se vedea și obiecția 10 din prezentul aviz.

38. De asemenea, se propune revizuirea textului de la **alin. (4)** „dacă Autoritatea Aeronautică Civilă este de părere că acest lucru nu este practic, inspecțiile pot fi anunțate”. Această prevedere lasă la latitudinea subiectului de drept posibilitatea de a acționa de o manieră arbitrară sau subiectivă.

Textul „raportare/înregistrare” de la **alin. (4) lit. d)**, care permite interpretare echivocă se va revedea prin indicarea procedurii concrete (fie raportare, fie înregistrare) ce vizează inspecțiile de securitate. În acest sens, se va revizui și **art. 59 alin. (3) lit. d)**.

39. **La art. 58** expresia „ori de câte ori” nu este caracteristică limbajului normativ. Mai mult, aceasta comportă un caracter extensiv și nu instituie termene concrete de efectuare a expertizelor, fapt pentru care urmează a fi exclusă.

40. În virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative, toate persoanele fizice și juridice urmează să respecte legislația în vigoare și să se conformeze prevederilor acesteia. Prin urmare, la **art. 59 alin. (3)**, cuvintele „luându-se în considerare cerințele legale” necesită a fi substituite cu cuvintele „cu respectarea cerințelor legale”.

41. **La art. 61 alin. (2) și art. 62 alin. (1)** se va preciza la care anume tip de operatori face referință autorul proiectului. Suplimentar, la **art. 62 alin. (2)**, în final, cuvintele „și să confirme când se încheie procesul de remediere” se substituie cu cuvintele „cu indicarea datei concrete de finalizare a procesului de remediere”.

42. Noțiunea „companii aeriene” din **capitolul X**, nu se regăsește în actele normative în vigoare, nici în lista definițiilor propuse de la **art. 3** al prezentului proiect. Evidențiem, că la elaborarea proiectului se va ține cont de exigența asigurării unității de stil și de terminologie, întru evitarea unor confuzii și ambiguități.

Totodată, **Capitolul X** se va revedea sub aspect structural, deoarece capitolul nu poate fi constituit dintr-un singur articol. În acest sens, a se vedea **art. 33 din Legea nr. 780-XV din 27 decembrie 2001 privind actele legislative**. A se ține cont de obiecția respectivă și pentru **capitolele VI și XI**.

43. Adițional, la **art. 65 alin. (5)** sugerăm substituirea cuvintelor „se fac” cu cuvintele „constituie”.

44. Art. 66 instituie răspunderea pentru încălcarea prezentei legi, și anume **alin. (2) și (3)** stabilesc faptele ce se sancționează potrivit Codului contravențional și Codului penal. Considerăm imperativ a se ține cont de conceptul general al legilor contravenționale și penale. În sistemul de drept al Republicii Moldova, normele juridice ce stabilesc principiile și dispozițiile generale și speciale în materie contravențională, determină faptele ce constituie contravenții și prevăd procesul contravențional se cuprind doar în Codul contravențional, nu și în legile speciale care reglementează un anumit domeniu de activitate. Totodată, doar faptele incriminate de Codul penal constituie infracțiuni. Legile speciale, altele decât acest cod nu pot prevedea răspundere penală.

45. Subsidiar, menționăm că autorul proiectului urmează să elaboreze și proiectul hotărîrii Guvernului pentru aprobarea prezentului proiect de lege.

Viceministru



Nicolae EȘANU