

Aprobat în ședința Guvernului din _____ 2025

Decizia protocolară nr. _____/2025

Proiect

L E G E
pentru modificarea Legii nr. 118/2020 privind răspunderea civilă
și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni
și a operatorilor de aeronave

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Art. I. – Legea nr. 118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2020, nr. 199-204, art. 402) se modifică după cum urmează:

1. La articolul 14:

la alineatul (2), cifrele „100000” se substituie cu cifrele „151880”;
la alineatul (3), cifrele „5346” se substituie cu cifrele „6303”;
la alineatul (4), cifrele „1288” se substituie cu cifrele „1519”;
la alineatul (5), cifrele „22” se substituie cu cifrele „26”.

2. În anexa nr. 1:

la punctul 1, cifrele „128821” se substituie cu cifrele „151880”;
la punctul 3, cifrele „5346” și „1288” se substituie cu cifrele „6303” și, respectiv, cu cifrele „1519”;
la punctul 4, cifrele „1288” se substituie cu cifrele „1519”.

Art. II. – Prezenta lege intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

la proiectul de lege pentru modificarea Legii nr.118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul de lege pentru modificarea Legii nr.118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (*în continuare - MIDR*) în colaborare cu Autoritatea Aeronautică Civilă (*în continuare - AAC*).

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ

Prezentul proiect este elaborat **în temeiul art.14 alin. (7) din Legea nr.118/2020** privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave, conform căruia **sumele prevăzute la acest articol pot fi adaptate în cazul în care unele modificări ale tratatelor internaționale impun acest lucru.**

De asemenea, proiectul se bazează pe dispozițiile art.24 din Convenția de la Montreal din 1999, la care Republica Moldova este parte, și care prevede revizuirea periodică a limitelor de răspundere conform unui factor de inflație determinat la nivel internațional.

Astfel, la 16 octombrie 2024 a fost recepționată notificarea Organizației Aviației Civile Internaționale nr. LE 3/38.1-IND/24/8 (Republica Moldova fiind stat membru odată cu alăturarea la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr. 97/1994) privind revizuirea limitelor de răspundere în temeiul Convenției de la Montreal din 1999, prin care se comunică că limitele revizuite ale răspunderii vor intra în vigoare la 28 decembrie 2024 pentru toate statele părți la Convenția de la Montreal și se solicită de la statele părți să aducă în concordanță legislația de punere în aplicare pentru a da efect deplin limitelor revizuite ale răspunderii (*Notificarea se anexează*).

Articolul 24. „Revizuirea limitelor” din Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, adoptată la Montreal la 28 mai 1999, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 254/2008, prevede că:

(1) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 25 din prezenta Convenție și sub rezerva alineatului (2) de mai jos, limitele de răspundere prevăzute la articolele 21, 22 și 23 vor fi revizuite de către depozitar la intervale de cinci ani, prima revizuire urmând să aibă loc la sfârșitul celui de-al cincilea an de la data intrării în vigoare a prezentei convenții, sau, în cazul în care convenția nu intră în vigoare în termen de cinci ani de la data la care este deschisă pentru prima dată spre semnare, în primul an de la intrarea sa în vigoare, prin raportare la un factor de inflație care corespunde ratei cumulate a inflației de la revizuirea anterioară sau, în primul rând, de la data intrării în vigoare a convenției. Măsura ratei inflației care urmează să fie utilizată la determinarea factorului de inflație este media ponderată a ratelor anuale de creștere sau scădere a indicilor prețurilor de consum din statele ale căror monede cuprind dreptul special de tragere menționat la articolul 23 alineatul (1).

(2) În cazul în care revizuirea menționată la alineatul precedent concluzionează că factorul de inflație a depășit 10%, depozitarul notifică statelor părți o revizuire a limitelor de răspundere. Orice astfel de revizuire intră în vigoare la șase luni de la notificarea sa către statele părți. În cazul în care, în termen de trei luni de la notificarea sa către statele părți, majoritatea statelor părți își exprimă dezaprobarea, revizuirea nu intră în vigoare și depozitarul supune chestiunea unei reuniuni a statelor părți. Depozitarul notifică imediat tuturor statelor părți intrarea în vigoare a oricărei revizuii.

(3) Fără a aduce atingere alineatului (1) din prezentul articol, procedura menționată la alineatul (2) din prezentul articol se aplică în orice moment, cu condiția ca o treime din statele părți să își exprime dorința în acest sens și cu condiția ca factorul de inflație menționat la alineatul (1) să fi depășit 30% de la revizuirea anterioară sau de la data intrării în vigoare a prezentei convenții, dacă nu a existat o revizuire anterioară. Revizuirile ulterioare care utilizează procedura descrisă la alineatul (1) din prezentul articol vor avea loc la

intervale de cinci ani, începând cu sfârșitul celui de-al cincilea an de la data revizuirii în temeiul prezentului alineat.

Prin urmare, cerințele minime de asigurare în ceea ce privește răspunderea față de pasageri, bagaje și marfă, trebuie ajustate în mod corespunzător la noile limite de răspundere conform Convenției de la Montreal, iar operatorii aerieni ar trebui să actualizeze politicile de asigurare și să-și revizuiască aranjamentele referitoare la răspundere și asigurare în contextul acestei evoluții, odată cu intrarea în vigoare a acestora (28.12.2024).

2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

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, stabilește normele de răspundere ale operatorilor aerieni față de pasageri și bagajele acestora.

În prezent, limitele de răspundere sunt reglementate de Legea nr. 118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2020, 199-204, art. 402) și sunt bazate pe dispozițiile Convenției de la Montreal. Cu toate acestea, începând cu 28 decembrie 2024, aceste limite vor fi modificate în conformitate cu actualizările prevăzute de convenție.

Aceste modificări impun ajustarea corespunzătoare a cerințelor din Legea nr. 118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave pentru a menține alinierea legislației naționale la tratatul internațional. În mod specific, este necesară actualizarea cerințelor minime de asigurare pentru răspunderea față de pasageri, bagaje și marfă, astfel încât operatorii aerieni să își poată revizui politicile de asigurare și aranjamentele legate de răspundere în acord cu noile limite.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul urmărește aducerea în concordanță a prevederilor Legii nr. 118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave în partea cuantumului și limitelor de răspundere cu prevederile Convenției pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999, cu modificările ajustate și în vigoare începând cu 28 decembrie 2024.

Principalele prevederi ale proiectului se rezumă la modificarea art. 14 alin. (2), (3), (4), (5) și pct. 1, pct. 3, pct. 4 din Anexa nr. 1

Aviz de informare privind răspunderea operatorului aerian pentru pasageri și bagajele acestora, după cum urmează:

1. Articolul 14:

la alineatul (2), cifrele „100000” se substituie cu cifrele „151880”;

la alineatul (3), cifrele „5346” se substituie cu cifrele „6303”;

la alineatul (4) cifrele „1288” se substituie cu cifrele „1519”;

la alineatul (5) cifrele „22” se substituie cu cifrele „26”.

2. La Anexa nr. 1:

la punctul 1, cifrele „128821” se substituie cu cifrele „151 880”;

la punctul 3, cifrele „5346” și „1288” se substituie respectiv cu cifrele „6303” și „1519”;

la punctul 4, cifrele „1288” se substituie cu cifrele „1519”.

De asemenea, având în vedere că limitele revizuite ale răspunderii au intrat în vigoare la 28.12.2024, pentru a evita confuzia și incertitudinea și pentru a menține eficiența și eficacitatea procesului, se propune data intrării în vigoare a prezentului proiect din data publicării acestuia în Monitorul Oficial.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

Reieșind din obiectivele/scopul proiectului opțiuni alternative nu au fost identificate.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public
Acest proiect de lege nu are impact asupra sectorului public. Prin proiectul de lege vor fi definite cerințele minime de asigurare pentru operatorii aerieni și operatorii de aeronave care efectuează zboruri în cadrul, spre, din, sau deasupra teritoriului Republicii Moldova, în conformitate cu limitele de răspundere obligatorie stabilite de tratatul internațional la care Republica Moldova este parte. Aceste cerințe vor acoperi daunele aduse pasagerilor, bagajelor și mărfurilor, simplificând informarea operatorilor aerieni și a pasagerilor cu privire la obligațiile și drepturile existente în cazul producerii unor daune.
4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
Impact financiar suplimentar asupra bugetului public național și alte bugete nu este identificat.
4.3. Impactul asupra sectorului privat
Proiectul va stabili cerințe actualizate pentru fiecare operator aerian care posedă un certificat de operator aerian valabil, impunând obligația deținerii și menținerii asigurării privind răspunderea civilă specifică activității aeriene față de pasageri, bagaje și mărfuri, inclusiv pentru asigurarea care include riscuri de deces și vătămările corporale cauzate de accidente și pierderea sau distrugerea sau daunele cauzate bagajelor și mărfurilor. Implementarea noilor cerințe de asigurare poate duce la o creștere a primelor de asigurare pentru operatorii aerieni. Totodată, menționăm că costurile legate de plata primelor de asigurare sunt influențate de aplicarea directă a prevederilor Convenției de la Montreal, iar majoritatea companiilor aeriene din Republica Moldova operează zboruri pe teritoriul statelor membre ale Uniunii Europene și în alte state care au aderat la această convenție. Prin urmare, companiile aeriene vor trebui să își actualizeze politicile și procedurile interne pentru a respecta noile reglementări, iar pasagerii ar putea simți o protecție și o siguranță mai mare în călătoriile lor, deoarece despăgubirile acordate vor crește. Această percepție pozitivă poate spori încrederea în transportul aerian.
4.4. Impactul social
Proiectul prevede majorarea quantumului minim al asigurării ceea ce înseamnă o protecție financiară mai mare pentru pasageri în caz de accidente, pentru pierderea, distrugerea sau daune cauzate bagajelor, trimiterilor poștale și mărfurilor. Acest lucru va reduce riscul ca victimele sau familiile acestora să rămână fără sprijin financiar adecvat.
4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen
Fără impact asupra datelor cu caracter personal și impact asupra echității și egalității de gen.
4.5. Impactul asupra mediului
Nu are impact asupra mediului.
4.6. Alte impacturi și informații relevante
Nu sunt.
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
Nu este aplicabil. Proiectul nu are drept scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene.
5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
-
5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
-
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului a fost plasat la data de 04.11.2024 și anunțul cu privire la consultările publice la data de 26.11.2024, pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparența”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor”), pe portalul guvernamental particip.gov.md, la adresa - https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/13437 .

Proiectul a fost consultat și avizat cu părțile interesate și implicate în conformitate cu prevederile Legii nr.100/2017 privind actele normative. Informația privind rezultatele avizării este inclusă în Sinteza proiectului.

7. Concluziile expertizelor

a) Constatările expertizei anticorupție

Proiectul a fost supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art.36 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Informația privind rezultatele expertizei anticorupție este inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului anticorupție.

b) Constatările expertizei juridice

Proiectul a fost supus expertizei juridice conform art.37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Informația privind rezultatele expertizei juridice este inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului de expertiză juridică.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

-

9. Măsuri necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Nu necesită măsuri necesare pentru implementarea modificărilor propuse.

Secretar general

Angela ȚURCANU

SINTEZA

la proiectul de lege pentru modificarea Legii nr.118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave (număr unic 1027/MIDR/2024).

Nr.	Participantul la avizare (expertizare)/consultare publică, expertizare	Conținutul obiecției/propunerii, recomandării, concluziei	Se acceptă/ Nu se acceptă	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică				
1.	Ministerul Afacerilor Externe , scrisoarea nr. DI/3/041-12492 din 27.11.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
2.	Autoritatea Aeronautică Civilă , scrisoarea nr. 2965 din 27.11.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
3.	Agencia Proprietății Publice , scrisoarea nr.05-04-7405 din 02.12.2024	Lipsa obiecțiilor.	Se ia act	
4.	Banca Națională a Moldovei , scrisoarea nr. 31-002/131/5875 din 02.12.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
5.	Comisia Națională a Pieței Financiare , scrisoarea nr. 04-4/3928 din 28.11.2024	Susține amendamentele propuse în vederea majorării limitelor răspunderii civile față de pasageri, bagaje, trimiteri poștale și mărfuri minime, totodată Vă expune lipsa obiecțiilor asupra acestora.	Se ia act	
6.	Grupul de lucru al Comisiei de Stat pentru Reglementarea Activității de Întreprinzător , scrisoarea nr. 38-78-13297 din 04.12.2024	Se susține cu obiecții și recomandări proiectul de act normativ și nota de fundamentare.	Se acceptă parțial	A fost argumentat în Notă ce ține de intrarea în vigoare. Cât despre o analiză a costurilor, la moment nu există claritate dacă aceste limite se

				va răsfrânge și asupra costurilor serviciilor de transport, putem doar presupune unele aspecte, care la fel nu sunt atât de esențiale la formarea prețurilor.
7.	Ministerul Finanțelor , scrisoarea nr. 07/5-03/607/1871 din 03.12.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
8.	Î.S. „MoldAtsa” , scrisoarea nr.598 din 09.12.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
9.	Ministerul Afacerilor Interne , scrisoarea din 09.12.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
Expertizare				
1.	Centrul Național Anticorupție , nr. 06/2/22390 din 19.12.2024, raport de expertiză nr. ELO24/10216 din 19.12.2024)	Menționăm că, în redacția propusă, proiectul nu conține factori de risc care să genereze apariția riscurilor de corupție.	Se ia act	
2.	Ministerul Justiției , scrisoarea nr. nr. 04/2-11361 din 23.12.2024	Relevăm că, obiecții de ordin conceptual nu avem de formulat. Totodată, aferent rigorilor normative, se vor reține următoarele: La Art. I: la pct. 1, semnalăm că Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative operează cu termenul de „alineat” ca diviziune a elementelor structurale de bază a actelor normative și nu „aliniat”; la pct. 2, dispoziția de modificare a punctului 3 din Anexa nr. 1, se va expune după cum urmează: „la punctul 3, cifrele	Se acceptă	

		<p>„5346” și „1288” se substituie respectiv cu cifrele „6303” și „1519”.</p> <p>La Art. II, semnalăm că, regula generală privind intrarea în vigoare a actelor normative, statuată în art. 56 alin. (1) din Legea nr. 100/2017, prevede că actele normative intră în vigoare peste o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova. Totodată, alin. (3) al acestui articol dispune că „Intrarea în vigoare a actelor normative poate fi stabilită pentru o altă dată doar în cazul în care se urmărește protecția drepturilor și libertăților fundamentale ale omului, realizarea angajamentelor internaționale ale Republicii Moldova, conformarea cadrului normativ hotărârilor Curții Constituționale, eliminarea unor lacune din legislație sau contradicții între actele normative ori dacă există alte circumstanțe obiective.”. Astfel, intrarea în vigoare a actului normativ la data indicată trebuie să fie argumentată în nota de fundamentare.</p>		
3.	<p>Centrul de Armonizare a Legislației, scrisoarea nr. 31/02-69-13233 din 03.12.2024</p>	<p>Apreciam că, proiectul național nu reprezintă un exercițiu de transpunere directă a legislației UE, dar vine să asigure revizuirea limitelor de răspundere civilă a operatorilor aerieni potrivit cerințelor Convenției de la Montreal.</p>	Se ia act	

Secretar general

Angela ȚURCANU