

Tabelul comparativ
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 780/2018 pentru modificarea Regulamentului privind
procedurile administrative referitoare la aplicarea și publicarea listei transportatorilor aerieni supuși unei interdicții de exploatare în
Republica Moldova

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
2. În sensul prezentului Regulament, se definesc următoarele noțiuni: <i>[Sunt definite mai multe noțiuni]</i>	Punctul 2 se completează cu următoarele noțiuni cu respectarea ordinii alfabete: „operator aerian efectiv” – operator aerian care execută sau intenționează să execute un zbor în temeiul unui contract cu un pasager sau în numele unei alte persoane, juridice sau fizice, care a încheiat un contract cu pasagerul respectiv;” „pachet turistic” – (pachet de vacanță, pachet de călătorie) – combinație prestabilită a cel puțin două servicii turistice, vândute sau oferite spre vânzare ca un singur produs, la un preț în care costul fiecărui component nu este identificat separat, aceste prestații depășind 24 de ore;” „rezervare” – pasagerul posedă un bilet sau un alt document doveditor, care indică faptul că rezervarea a fost acceptată și înregistrată de operatorul aerian sau de turoperator sau de o agenție de turism;”	Punctul 2 se completează cu următoarele noțiuni cu respectarea ordinii alfabete: „operator aerian efectiv” – operator aerian care execută sau intenționează să execute un zbor în temeiul unui contract cu un pasager sau în numele unei alte persoane, juridice sau fizice, care a încheiat un contract cu pasagerul respectiv;” „pachet turistic” – (pachet de vacanță, pachet de călătorie) – combinație prestabilită a cel puțin două servicii turistice, vândute sau oferite spre vânzare ca un singur produs, la un preț în care costul fiecărui component nu este identificat separat, aceste prestații depășind 24 de ore;” „rezervare” – pasagerul posedă un bilet sau un alt document doveditor, care indică faptul că rezervarea a fost acceptată și înregistrată de operatorul aerian sau de turoperator sau de o agenție de turism;”
Anexa nr. 1 la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aplicarea și publicarea listei transportatorilor aerieni supuși unei interdicții de exploatare	Anexa nr. 1 <i>la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aplicarea și publicarea listei transportatorilor aerieni supuși unei interdicții de exploatare în Republica Moldova</i>	Anexa nr. 1 <i>la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aplicarea și publicarea listei transportatorilor aerieni supuși unei interdicții de exploatare în Republica Moldova</i>

în Republica Moldova

Criterii comune care trebuie luate în considerare în vederea impunerii unei interdicții de exploatare din motive de siguranță

Deciziile privind acțiunea la nivelul Republicii Moldova se iau în conformitate cu fondul fiecărui caz particular. În funcție de fondul fiecărui caz, un transportator aerian sau toți transportatorii aerieni certificați din același stat pot fi eligibili pentru o acțiune la nivelul Republicii Moldova.

La analiza posibilității impunerii unei interdicții totale sau parțiale unui transportator aerian se evaluează dacă transportatorul aerian satisface standardele de siguranță relevante, ținând seama de următoarele:

1) dovezi verificate privind deficiențe grave de siguranță ale unui transportator aerian:

a) rapoarte care indică deficiențe grave privind siguranța sau incapacitatea repetată a transportatorului aerian de a remedia deficiențele identificate în cursul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul Programului unic al Uniunii Europene de evaluare a siguranței aeronavelor străine și comunicate anterior transportatorului;

b) deficiențe de siguranță grave identificate în cadrul dispozițiilor de colectare a

Criterii comune care trebuie luate în considerare în vederea impunerii unei interdicții de exploatare din motive de siguranță

Deciziile privind acțiunea la nivelul Republicii Moldova se iau în conformitate cu fondul fiecărui caz particular. În funcție de fondul fiecărui caz, un transportator aerian sau toți transportatorii aerieni certificați din același stat pot fi eligibili pentru o acțiune la nivelul Republicii Moldova.

A. Atunci când se analizează oportunitatea impunerii unei interdicții totale sau parțiale asupra unui transportator aerian sau a tuturor transportatorilor aerieni certificați în același stat, se evaluează dacă transportatorul aerian îndeplinește standardele de siguranță relevante, ținând seama de următoarele:

1. dovezi verificate privind deficiențe grave în materie de siguranță ale unui transportator aerian:

a) rapoarte care indică deficiențe grave privind siguranța sau incapacitatea repetată a transportatorului aerian de a remedia deficiențele identificate în cursul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul Programului unic al Uniunii Europene de evaluare a siguranței aeronavelor străine și comunicate anterior transportatorului;

b) deficiențele identificate în cadrul dispozițiilor privind colectarea informațiilor din Cerințele tehnice referitoare la operațiunile aeriene subpartea RAMP, aprobate de către Autoritatea

Criterii comune care trebuie luate în considerare în vederea impunerii unei interdicții de exploatare din motive de siguranță

Deciziile privind acțiunea la nivelul Republicii Moldova se iau în conformitate cu fondul fiecărui caz particular. În funcție de fondul fiecărui caz, un transportator aerian sau toți transportatorii aerieni certificați din același stat pot fi eligibili pentru o acțiune la nivelul Republicii Moldova.

A. Atunci când se analizează oportunitatea impunerii unei interdicții totale sau parțiale asupra unui transportator aerian sau a tuturor transportatorilor aerieni certificați în același stat, se evaluează dacă transportatorul aerian îndeplinește standardele de siguranță relevante, ținând seama de următoarele:

1. dovezi verificate privind deficiențe grave în materie de siguranță ale unui transportator aerian:

a) rapoarte care indică deficiențe grave privind siguranța sau incapacitatea repetată a transportatorului aerian de a remedia deficiențele identificate în cursul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul Programului unic al Uniunii Europene de evaluare a siguranței aeronavelor străine și comunicate anterior transportatorului;

b) deficiențele identificate în cadrul dispozițiilor privind colectarea informațiilor din Cerințele tehnice referitoare la operațiunile aeriene subpartea RAMP, aprobate de către Autoritatea Aeronautică Civilă, în conformitate cu prevederile art. 7 alin. (3) pct. 1) lit. b) din Codul aerian;

informațiilor stabilite în punctul 4 din Regulamentul privind efectuarea inspecțiilor la sol a aeronavelor țărilor terțe care aterizează pe aeroporturile din Republica Moldova, aprobat de către Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin Ordinul nr. 09/GEN/2014;

c) interdicție de exploatare impusă unui transportator de către un alt stat din cauza unor deficiențe substanțiale legate de standardele de siguranță internaționale;

d) informații privind accidente, susținute de documente doveditoare sau informații privind incidente grave care indică deficiențe de siguranță sistemice latente;

2) lipsa posibilității și/sau disponibilității unui transportator aerian de a remedia deficiențele de siguranță, demonstrată de:

a) lipsa de transparență sau de comunicare adecvată și la timp din partea unui transportator, ca răspuns la o anchetă din partea Autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile privind siguranța exploatării sale;

b) planuri de măsuri corective neadecvate sau insuficiente, prezentate ca răspuns la o deficiență de siguranță gravă identificată;

3) lipsa posibilității și/sau disponibilității autorităților

Aeronautică Civilă, în conformitate cu prevederile art. 7 alin. (3) pct. 1) lit. b) din Codul aerian;

c) interdicție de exploatare impusă unui transportator de către o țară terță din cauza unor deficiențe dovedite legate de standardele de siguranță relevante;

d) informații confirmate privind accidente sau incidente grave, care indică deficiențe de siguranță sistemice latente;

2. lipsa posibilității și/sau disponibilității unui transportator aerian de a remedia deficiențele de siguranță, demonstrată de:

a) lipsa de transparență sau de comunicare adecvată și la timp din partea unui transportator, ca răspuns la o anchetă din partea Autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile privind siguranța sa în exploatare;

b) planuri de măsuri corective neadecvate sau insuficiente, pregătite ca răspuns la o deficiență de siguranță gravă identificată;

3. lipsa posibilității și/sau disponibilității Autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile de a remedia deficiențele legate de siguranță, demonstrată de:

a) lipsa de cooperare cu Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile din partea autorităților competente ale altui stat, atunci când au fost emise temeri privind siguranța exploatării unui transportator certificat în acel stat;

c) interdicție de exploatare impusă unui transportator de către o țară terță din cauza unor deficiențe dovedite legate de standardele de siguranță relevante;

d) informații confirmate privind accidente sau incidente grave, care indică deficiențe de siguranță sistemice latente;

2. lipsa posibilității și/sau disponibilității unui transportator aerian de a remedia deficiențele de siguranță, demonstrată de:

a) lipsa de transparență sau de comunicare adecvată și la timp din partea unui transportator, ca răspuns la o anchetă din partea Autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile privind siguranța sa în exploatare;

b) planuri de măsuri corective neadecvate sau insuficiente, pregătite ca răspuns la o deficiență de siguranță gravă identificată;

3. lipsa posibilității și/sau disponibilității Autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile de a remedia deficiențele legate de siguranță, demonstrată de:

a) lipsa de cooperare cu Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile din partea autorităților competente ale altui stat, atunci când au fost emise temeri privind siguranța exploatării unui transportator certificat în acel stat;

b) capacitatea insuficientă a Autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile de a pune în

responsabile pentru supravegherea unui transportator aerian de a remedia deficiențele legate de siguranță, demonstrată de:

a) lipsa de cooperare cu Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile din partea autorităților competente ale altui stat, atunci când au fost emise temeri privind siguranța exploatării unui transportator certificat în acel stat;

b) capacitate insuficientă a autorităților competente în materie de supraveghere reglementară a transportatorului de a aplica și de a impune respectarea standardelor de siguranță relevante. Este necesar să se țină seama în mod special de următoarele:

– audit și planuri de măsuri corective instituite în baza Programului universal al Organizației Aviației Civile Internaționale de evaluare a modului de supraveghere a siguranței zborurilor sau în baza legislației naționale aplicabile;

– autorizația de operare sau permisul tehnic al unui transportator în baza programului de supraveghere al unui stat a fost refuzat sau revocat de un alt stat;

– certificatul operatorului aerian nu a fost eliberat de autoritatea competentă a statului în care transportatorul își are sediul principal de activitate;

b) capacitatea insuficientă a Autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile de a pune în aplicare și de a impune respectarea standardelor de siguranță relevante. Este necesar să se țină seama în mod special de următoarele:

(i) audituri și planuri de măsuri corective aferente instituite în baza Programului universal de auditare a supravegherii siguranței al Organizației Aviației Civile Internaționale sau în baza dreptului aplicabil al Uniunii;

(ii) dacă autorizația de operare sau permisul tehnic al unui transportator aflat sub supravegherea statului respectiv a fost refuzat sau revocat anterior de un alt stat;

(iii) certificatul de operator aerian nu a fost eliberat de autoritatea competentă a statului în care transportatorul își are sediul principal de activitate;

c) capacitatea insuficientă a autorităților competente ale statului în care este înmatriculată aeronava folosită de transportatorul aerian de a supraveghea aeronava utilizată de transportator în conformitate cu obligațiile care îi revin în temeiul Convenției de la Chicago.

B. Atunci când Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile analizează măsura excepțională luată în temeiul pct. 7 din prezentul Regulament pentru a o elimina deoarece deficiențele de siguranță au fost remediate și nu există niciun alt motiv, pe baza criteriilor comune enumerate în secțiunea A, pentru a menține transportatorul aerian pe lista de interdicții, următoarele elemente pot fi considerate ca furnizând dovezi în acest sens:

1. dovezi verificabile care să ateste că deficiențele identificate au fost remediate în mod

aplicare și de a impune respectarea standardelor de siguranță relevante. Este necesar să se țină seama în mod special de următoarele:

(i) audituri și planuri de măsuri corective aferente instituite în baza Programului universal de auditare a supravegherii siguranței al Organizației Aviației Civile Internaționale sau în baza dreptului aplicabil al Uniunii;

(ii) dacă autorizația de operare sau permisul tehnic al unui transportator aflat sub supravegherea statului respectiv a fost refuzat sau revocat anterior de un alt stat;

(iii) certificatul de operator aerian nu a fost eliberat de autoritatea competentă a statului în care transportatorul își are sediul principal de activitate;

c) capacitatea insuficientă a autorităților competente ale statului în care este înmatriculată aeronava folosită de transportatorul aerian de a supraveghea aeronava utilizată de transportator în conformitate cu obligațiile care îi revin în temeiul Convenției de la Chicago.

B. Atunci când Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile analizează măsura excepțională luată în temeiul pct. 7 din prezentul Regulament pentru a o elimina deoarece deficiențele de siguranță au fost remediate și nu există niciun alt motiv, pe baza criteriilor comune enumerate în secțiunea A, pentru a menține transportatorul aerian pe lista de interdicții, următoarele elemente pot fi considerate ca furnizând dovezi în acest sens:

1. dovezi verificabile care să ateste că deficiențele identificate au fost remediate în mod durabil, indicând faptul că transportatorul aerian respectă și pune în aplicare pe deplin standardele de siguranță relevante;

c) capacitate insuficientă a autorităților competente ale statului în care este înregistrată aeronava folosită de transportatorul aerian de a supraveghea aeronava utilizată de transportator în conformitate cu obligațiile care îi revin în temeiul Convenției de la Chicago.	durabil, indicând faptul că transportatorul aerian respectă și pune în aplicare pe deplin standardele de siguranță relevante; 2. recertificarea transportatorilor aerieni efectuată de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni în conformitate cu procesul Organizației Aviației Civile Internaționale, cu dovezi că toate activitățile au fost documentate în mod corespunzător; 3. dovezi verificabile privind respectarea și punerea în aplicare efectivă a standardelor de siguranță relevante de către Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile; 4. capacitatea verificabilă a Autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile; 5. dovezi verificabile care să ateste că Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, efectuează o supraveghere eficace, permițând aplicarea adecvată și respectarea standardelor de siguranță relevante; 6. informații colectate prin intermediul inspecțiilor la platformă.	2. recertificarea transportatorilor aerieni efectuată de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni în conformitate cu procesul Organizației Aviației Civile Internaționale, cu dovezi că toate activitățile au fost documentate în mod corespunzător; 3. dovezi verificabile privind respectarea și punerea în aplicare efectivă a standardelor de siguranță relevante de către Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile; 4. capacitatea verificabilă a Autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile; 5. dovezi verificabile care să ateste că Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, efectuează o supraveghere eficace, permițând aplicarea adecvată și respectarea standardelor de siguranță relevante; 6. informații colectate prin intermediul inspecțiilor la platformă.
--	---	--