

# SINTEZA

obiecțiilor și propunerilor (recomandărilor)

la proiectul de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi (MEI 14/5-4173 din 13.07.2020 și 14/5-4211 din 14.07.2020)

#	Conținutul obiecției/ propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
	<b>Procuratura Generală (Sesiunea nr. 26-16/20-277 din 30.06.2020)</b>	
1	La art. 2 alin. (3) lit. c) cuvântul „considerabile” de substituit cu cuvântul „mari”, deoarece varianta propusă este disproporțională cu noțiunea de „catastrofă”, or, potrivit art. 126 alin. (2) din Codul penal, caracterul considerabil sau esențial al daunei cauzate se stabilește luându-se în considerare valoarea, cantitatea și însemnătatea bunurilor pentru victimă, starea materială și venitul acesteia, existența persoanelor întreținute, alte circumstanțe care influențează esențial asupra stării materiale a victimei, ....	Se acceptă  Conform obiecției [10] și [31], definiția pentru termenul „catastrofă” a fost exclus.
2	La art. 8 alin. (1) textul „în cooperare cu Organele de urmărire penală” de substituit cu textul „cu acordul Organului de urmărire penală”. A se înțelege că, cu titlu de excepție se solicită acordul Organului de urmărire penală și anume în situația efectuării urmăririi penale.	Se acceptă  La art. 8 a fost substituit textul propus conform obiecției.
3	La fel, la aceeași normă lit. g) și h) cuvintele „intervievarea” și „intervieva” de substituit cu cuvintele „chestionarea” și „chestiona”, or, potrivit dicționarului explicativ, cuvântul „intervieva” se definește ca, a lua cuiva un interviu, pe cât cuvântul „chestiona” se definește ca, a pune cuiva întrebări pentru a-l face să spună ceea ce știe în legătură cu o anumită problemă, a determina să răspundă, a întreba, a interoga.	Se acceptă  Au fost operate modificările corespunzătoare.
4	La art. 12 alin. (1) textul „organul de urmărire penală” de substituit cu textul „Procuratura Generală”.	Se acceptă  Modificarea a fost efectuată în conformitate cu obiecția.
5	La art. 12 alin. (2) și art. 14 alin. (1), alin. (5) sunt în contradicție cu prevederile Codului de procedură penală și anume art. 139 alin. (1), 157, 158 și 159 „în cazul în care există pericol de dispariție a unor probe sau de modificare a unor situații de fapt și este necesară explicarea de urgență a unor fapte sau circumstanțe ale cauzei, precum și pentru constatarea, clarificarea sau evaluarea circumstanțelor ce pot avea importanță probatorie pentru cauza penală procurorul, organul de urmărire penală, organul de constatare sau instanța de judecată dispune prin ordonanță sau încheiere efectuarea constatării tehnico-științifice sau expertizelor judiciare. Mijloacele materiale de probă și corpurile delictive sunt recunoscute doar prin ordonanța organului de urmărire penală și sunt păstrate conform prevederilor procesual-penale și nici o altă autoritate nu poate dispune altfel.	Se acceptă  Alin. (2) al art. 12 a fost modificat cu următorul conținut:  „(2) Atunci când se efectuează și o urmărire penală în paralel cu investigația tehnică privind siguranța, Biroul poate numi un reprezentant care să însoțească înregistratoarele și alte elemente de probă asimilate acestora, pe parcursul oricărei deplasări, inclusiv la/de la locul de citire, prelucrare, examinare, analizare, modificare sau alterarea acestora.”.  Alin. (1) al alineatului 14 a fost modificat cu următorul conținut:

		<p>„(1) În cazul efectuării urmăririi penale, probele sunt ridicate, examinate, atașate și păstrate conform prevederilor Codului de procedură penală, iar în restul cazurilor Biroul este obligat să protejeze și să păstreze în condiții sigure în custodia sa probele, inclusiv mijloacele de transport, părțile componente, conținutul și resturile acestora atât timp cât este necesar pentru investigația tehnică privind siguranța evenimentelor în transport.”.</p> <p>Luând în considerare modificarea aliniatului (1), aliniatul (5) a fost exclus. Astfel, prevederile aliniatului (1) vor fi valabile pentru orice membru al Comisiei de investigație.</p> <p>Următoarele aliniate ale articolului 14 au fost numerotate corespunzător.</p>
6	La art. 14 alin. (6) după cuvântul „sosirea” de completat cu textul „organul de urmărire penală și a”.	Se acceptă
7	La art. 15 alin. (4) după textul „instanțelor de judecată” de completat cu textul „și a organului de urmărire penală”.	Alin. 5 (6) a fost modificat în conformitate cu obiectia.  Se acceptă
		A fost operată modificare corespunzător obiectiei.
8	<p>Ministerul Afacerilor Interne (Sedinta nr. 39/22.27 din 01.07.2020)</p> <p>În scopul evitării confuziei, ce constituie o expresie a principiului accesibilității, previzibilității și clarității, precum și în conformitate cu art. 42 alin. (2) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative care presupune că denumirea actului normativ trebuie să fie laconică și să exprime cu claritate obiectul reglementării, se propune ca titlul proiectului să stabilească expres domeniile transporturilor în care urmează a fi investigate accidentele și incidentele conform proiectului.</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>Propunerea este pertinentă la prima vedere, însă remarcăm că conform practicilor internaționale, denumirea unor astfel de legi similare se limitează la expresia „transporturi”. Informăm că în majoritatea statelor Uniunii Europene, organismele de anchetă funcționează în baza unei legi primare de investigare în <i>transporturi</i>, pentru că transportul <i>rutier</i> cade sub jurisdicția altor entități.</p> <p>În conformitate cu legea primară în domeniul investigării evenimentelor în transporturi, va fi înlocuit Biroul de Investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi (Biroul multimodal). Această instituție, la nivel mondial este definită utilizând termenul consacrat de <i>Organism de</i></p>

		<i>Anchetă sau Autoritate de Investigare (NIB - National Investigation Body, SIA - Safety Investigation Authority).</i>
9	La art. 1 alin. (4) lit. b), textul „o navă care este folosită exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale,” propunem a fi exclusă, pentru a nu admite interpretări preferențiale a prevederii.	În grupurile de lucru dedicate se utilizează adesea SIA France, SIA Romania, etc. Se acceptă Textul a fost exclus conform recomandării.
10	Pentru respectarea principiului unității terminologice, se ține cont că actul normativ nu este un dicționar juridic, iar includerea definițiilor trebuie să se facă doar în cazul și limita necesară pentru reglementarea cercului subiecților, drepturilor și obligațiilor acestora și a modului de exercitare, sau în cazul în care la momentul adoptării actului normativ se constată că un termen este pasibil de a fi interpretat în mai multe sensuri. Astfel, considerăm inoportun definirea termenilor „catastrofă” și „cauze”.	Se acceptă parțial A se vedea și obiecția [31] din prezenta sinteză. Noțiunile enumerate au fost incluse din motive de clarificare și diferențiere. Astfel, este imperativ să se înțeleagă că „cauze” se referă întâmplări dintr-un anumit lanț logic care au contribuit la producerea acestuia. Acestea putând fi cauze primare sau secundare. De asemenea, principal este ca acest termen să contribuie la înțelegerea mai bună a sensului instituirii Biroului și anume, stabilirea cauzelor producerii unor evenimente și nu stabilirea culpei.
11	La art. 10, alin. (1), (2), (3), cuvântul „trebuie” urmează de substituit cu sintagma „este obligat”, potrivit prevederilor art. 46 al Legii nr 100/2017 cu privire la actele normative, dispozițiile de conținut ale actului normativ stabilesc drepturi și obligații, precum și modul de realizare a acestora.	Totodată, apreciem propunerea privind excluderea definiției pentru „catastrofă”. Se acceptă
12	La art. 11, norma alin. (3) urmează a fi revizuită, or se consideră judicios după primirea notificării cu privire la evenimentul în transport, Biroul de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi să lanseze investigații fără careva excepții.	Au fost efectuate modificările corespunzătoare. Nu se acceptă La prima vedere se înțelege și se intuiește că Biroul trebuie să lanseze investigații fără careva excepții. Relevăm totuși, că urmare adoptării Legii primare, vor fi elaborate Ghiduri și Manuale cu privire la decizia de lansare a unei investigații. Aceste ghiduri/manuale sunt deja elaborate și recomandate de organizațiile internaționale de profil.

		Astfel, există situații în care decizia privind lansarea unei investigații poate cuprinde un cadru temporal mai larg, motiv pentru care, prevederea aliniatului (3) prezumă că Biroul va trebui să lanseze o investigație, dar nu mai târziu de 3 luni de la primirea notificării cu privire la evenimentul în transport. Evidențiem în orice caz că, indispensabil, interesul Biroului reprezintă implicit cea mai rapidă intervenție în cazul producerii unui eveniment.
13	La art. 11, alin. (8) propunem substituirea cuvintelor „la frontiera în care” cu textul „vecin, la frontiera căruia”, pentru a nu admite interpretări eronate.	Se acceptă
14	La art. 11, alin. (15), termenul de șapte zile în care Biroul trebuie să informeze autoritățile interesate necesită a fi micșorat pentru a spori eficiența, promptitudinea și calitatea investigațiilor.	Au fost efectuată modificare conform obiecției. Se acceptă
15	În conformitate cu art. 54, alin. (1), lit. a) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, pentru a se exclude orice echivoc din conținutul Proiectului, precum și reieșind din domeniile de activitate atribuite Ministerului Afacerilor Interne prin Hotărârea de Guvern nr. 693/2017 cu privire la organizarea și funcționarea Ministerului Afacerilor Interne, la art. 12, alin. (1) din Proiect, sintagma „Ministerul Afacerilor Interne” propunem a fi substituită cu sintagma „Inspectoratul General al Poliției de Frontieră, Inspectoratul General al Poliției”.	A fost operată modificare conform obiecției. Se acceptă Propunerea este pertinentă și luată în considerare.
16	La art. 14, alin. (2), textul „include conservarea lor prin mijloace fotografice sau prin alte mijloace asimilate acestora”, recomandăm să fie modificat după cum urmează „va fi asigurată prin fotografiere, copiere sau fixarea prin alt mijloc tehnic”.	Se acceptă Recomandarea a fost luată în considerare.
17	La art. 14, alin. (7), interpretarea sintagmei „orice persoană implicată” poate crea incertitudine și dificultăți, deoarece s-ar putea presupune că măsurile necesare în vederea conservării documentelor, materialelor etc., ar putea să fie executate și de o persoană întâmplătoare, care nu are cunoștințe în domeniu. În consecință, s-ar putea obține un rezultat cu efect nedorit, cum ar fi pierderea probelor legate de eveniment.	Nu se acceptă Se prezumă implicit luarea măsurilor necesare doar de către persoanele implicate.
18	La art. 14, alin. (9) și (1), sintagma „se întreprinde și o urmărire penală” nu este caracteristică limbajului normativ, iar pentru respectarea principiului unității terminologice, se impune de substituit cu expresia „este urmărire penală în desfășurare” sau de utilizat sintagma „se efectuează urmărirea penală”.	Se acceptă La art. 8 (9) au fost operate modificări în conformitate cu obiecția.
19	La art. 17, alin. (3) se recomandă stabilirea unui termen în care trebuie să fie prezentat raportul final al investigației tehnice privind siguranța, or la prezentarea raportului preliminar este stabilit un termen expres.	Se acceptă parțial Precizăm că art. 3 consemnează că orice investigație are ca finalitate un <i>raport final</i> al investigației. Iar termenul

		pentru prezentarea acestuia este prevăzut la aliniatul (7) al aceluiași articol. Astfel, Biroul este obligat să întocmească raportul final, obligație conform aliniatului (3), și să-l publice într-un termen prevăzut la aliniatul (7).
20	La art. 17, alin. (8), cuvântul „participanții” propunem a fi substituit cu sintagma „membrii Biroului”.	Se acceptă
21	În tot conținutul proiectului, litera „O” din sintagma „Organul de urmărire penală”, se va scrie cu literă mică.	Cuvântul „participanții” a fost înlocuit cu expresia „membrii comisiei de investigație”.
22	În tot conținutul proiectului, cuvântul „angajați” se va substitui cu cuvântul „salariați”, în context, se notează că legislația reglementează noțiunea de „salariat”, ce reprezintă acea persoană fizică (bărbat sau femeie) care prestează o muncă conform unei anumite specialități, calificări sau într-o anumită funcție, în schimbul unui salariu, în baza contractului individual de muncă (conform Codului muncii).	Se acceptă
23	Pentru indicarea exactă a momentului intrării în vigoare a actului normativ se recomandă utilizarea cuvintelor „la expirarea a”, urmată de perioada rezervată pentru intrarea în vigoare a actului, după următorul exemplu: „intră în vigoare la expirarea a șase luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova”, sau prin indicarea exactă a datei intrării în vigoare.	Considerăm că este mai oportun de folosit cuvântul „angajat”, întrucât este mai uzual utilizat.
24	Subsidiar, menționăm că orice prevedere privind probele și mijloacele de probă, administrarea acestora în cadrul unui proces penal, precum și conservarea lor trebuie să fie reglementate în Codul de procedură penală.	Se acceptă
Ministerul Finanțelor (Sesiunea nr. 09/2-09/2022 din 01.07.2020)		
25	Cheltuielile bugetare pentru asigurarea anuală a funcționalității Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi, urmează a fi înaintate în procesul de elaborare al Cadrului Bugetar pe Termen Mediu 2021-2023 și al proiectului bugetului de stat pentru anul 2021.	Se acceptă
Autoritatea Aeronautică Civilă (Sesiunea nr. 16/22 din 30.06.2020)		
26	La preambulul proiectului de Lege cuvântul „ordinară” se va substitui cu „organică”.  Având în vedere conținutul prezentului proiect și specificul de reglementare a atribuțiilor, modului de organizare și funcționare a Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi, inclusiv și specificul altor relații juridico-economice reglementate, acesta se încadrează în categoria actelor legislative	Vor fi întreprinse demersurile legale pentru includerea cheltuielilor bugetare în procesul de elaborare a bugetului pentru anul 2021, precum și în Cadrul Bugetar menționat.

	organice. Complementar celor expuse nu se înțelege expres poziția/argumentările Ministerului Justiției cu privire la necesitatea încadrării actului normativ în categoria legilor ordinare, or neexpunerea pe baza acestui subiect nu presupune implicit acceptul acestuia.	
27	<p>Articolul 4 se va completa cu un nou alineat (3) cu următorul conținut:</p> <p>„(3) Directorul General al Biroului, sau după caz, cel puțin unul din directorii adjuncți ai biroului trebuie să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței aviației civile pentru a-și îndeplini sarcinile în conformitate cu prezenta lege.”.</p> <p>Alineatele (3) - (12) se renumerează și devin respectiv alineatele (4) - (12).</p> <p>Reiterăm poziția prezentată anterior în care se propune ca Directorul General al Biroului sau cel puțin unul din directorii adjuncți ai biroului să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței aviației civile sau în domeniul transportului aerian. Motivarea este aceeași, crearea sau desemnarea unei autorități responsabile de investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă constituie unul din angajamentele asumate de toți semnatarii Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 (denumită în continuare Convenție), Republica Moldova fiind stat membru al Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) din 1994. Astfel, crearea Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi are drept scop îndeplinirea obligațiilor ce decurg din prevederile Anexei 13 OACI - Investigarea accidentelor și incidentele de aviație, ale prevederilor Doc 9756 - "Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation" cât și Doc 9962 „Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures”. Astfel, pentru asigurarea adecvată a angajamentelor asumate prin prisma prevederilor, standardelor și documentelor OACI, se consideră necesar reglementarea clară a atribuțiilor și cerințelor față de managementul Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi, în care cel puțin un director adjunct sau după caz directorul general, să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței aviației civile sau domeniul transporturilor aerian, cu prevederi clar definite pe parcursul legii.</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>Înțelegem că s-a dorit includerea prevederilor de la litera (a), alin. (6), art. 4 din Regulamentul UE/996/2010.</p> <p>Remarcăm însă că textul <i>tale quale</i> din Regulamentul UE/996/2010, are următorul conținut:</p> <p>„(a) directorul autorității responsabile de investigațiile privind siguranța și/sau, în cazul unei autorități multimodale, directorul departamentului de aviație al acesteia trebuie să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței aviației civile pentru a-și îndeplini sarcinile în conformitate cu prezentul regulament și cu legislația națională.”</p> <p>Evidențiem astfel că, prevederile acestei litere prezumă că în cazul unui Organism de Anchetă Multimodal, directorul departamentului sau Direcției de aviație trebuie să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței aviației civile. Deci nu se pune problema competențelor pe care trebuie să le aibă Directorul Biroului sau Adjunctul său.</p> <p>De asemenea, în conformitate cu Circulara ICAO 298 (Training Guidelines for Aircraft Accident Investigators), și anume Capitolul 2 „Background experience for investigators” consemnează prevederi referitoare la necesitatea calificărilor investigatorilor. Nu se pune problema studiilor și competențelor Directorului sau adjunctului acestuia. Este implicit clar că directorii și adjuncții trebuie să aibă studii și experiență în domeniul corespunzător.</p>

		<p>În aceeași ordine de idei, precizăm că conform manualelor ICAO 9756, se consemnează la cerințe pentru investigatori, nu și la cerințele directorilor sau adjuncții acestora.</p> <p>Atragem atenția că în conformitate cu proiectul de lege primară, va fi instituit un organism de anchetă multimodal, care va cuprinde 3 sectoare de transport. În acest sens, nu poate fi consemnate prevederi într-un mod mai prioritar, doar vis-a-vis de sectorul transportului aerian.</p> <p>Apreciem că în conformitate proiectul legii primare, prevederea aliniatului (9) consemnează că Investigatorii și investigatorii șefi trebuie să aibă studii în domeniul care constituie obiect al investigației, iar condițiile specifice de ocupare a posturilor vor fi prevăzute în Regulamentul de organizare și funcționare a Biroului.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Propunerea este pertinentă, motiv pentru care au fost operate modificări pe tot parcursul textului proiectului.</p>
28	<p>Cu privire la varianta modificată a articolului 11, alin. (19), propunem reformularea sintagmei „ale statelor terțe” cu sintagma „ale altor state”. După caz ajustarea/modificarea pe tot parcursul legii a sintagmei vizate, la formele gramaticale corespunzătoare.</p> <p>Utilizarea sintagmei de state terțe presupune implicarea unor state care sunt prevăzute ca a treia parte a unui acord/tratat. Limitarea reglementării la state terțe poate fi interpretată eronat și crea blocaje procedurale de implementare a prevederilor prezentului aliniat, scopul acestuia nefiind limitată la delegarea investigațiilor unei a treia părți ci delegarea sarcinii de a efectua o investigație a unui eveniment oricărui stat cu acordul acesteia în conformitate cu prezenta lege și a tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.</p>		
Ministerul Justiției (Scrisoarea nr. 0449/11 din 02.07.2020)			
29	<p>Întrucât reprezentarea Guvernului în Parlament este una din funcțiile Ministerului Justiției, stabilite în pct. 6 din Regulamentul privind organizarea și funcționarea Ministerului Justiției, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 698/2017, precum și ținând cont de uzanțele normative, propunem includerea ministrului Justiției în lista contrasemnatarilor hotărârii Guvernului de aprobare a proiectului legii.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>În lista contrasemnatarilor a fost inclus ministrul Justiției.</p>	
30	<p>La art. 1 alin. (3) se va revizui pct. 3 lit. b) și c), deoarece în modul cum sunt formulate prevederile, acestea nu se integrează în conținutul normei date.</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>Pentru evitarea dublărilor și referințelor la <i>accident naval</i>, <i>accident naval foarte grav</i> și <i>accident naval grav</i>, la literale b) și c) au fost prevăzute clar și stric acele situații pentru</p>	

		<p>care legea se aplică, adică în situația când este implicată o navă aflată sub pavilionul Republicii Moldova, sau în situația în care implică interese majore ale Republicii Moldova, indiferent unde nava se află, fie pe Dunăre, fie în largul Mării Negre, fie în largul Mării Caralbelor.</p> <p>Relevăm că <i>interese majore ale Republicii Moldova</i> prezumă situațiile când un eveniment în transport produs implică cetățeni ai Republicii Moldova (în calitate de pasageri sau membri ai echipajului navei). De asemenea, se consideră interes major situația când are loc un eveniment în imediata apropiere de apele teritoriale ale Republicii Moldova (spre exemplu, scurgeri de petrol).</p> <p>Se acceptă parțial</p> <p>Noțiunile enumerate au fost incluse din motive de clarificare și diferențiere. Astfel, este imperativ să se înțeleagă că „investigator” se referă la persoana care efectuează și participă într-o investigație privind siguranța, și nu o investigație de urmărire penală sau de altă natură.</p> <p>Totodată, din considerentele enumerate în obiecție, se acceptă excluderea definiției de „mijloc de transport”.</p>
31	<p>La art. 2 este irelevant și inutil de a defini noțiuni precum „investigator”, „investigator-șef”, „mijloc de transport” etc., care nu se folosesc în alt sens decât cel uzual și respectiv nu necesită o definire în sensul actului normativ în cauză.</p> <p>Relevăm că, definiția ca o parte a actului normativ care, după natura sa, are scopul de a reglementa drepturile și obligațiile subiecților de drept și modul de exercitare a acestora, poate fi inclusă într-un act normativ doar în cazurile și în limitele conforme cu scopul menționat. Includerea definițiilor în actul normativ trebuie să se facă doar în cazul și în limita necesară pentru reglementarea cercului subiecților, drepturilor și obligațiilor acestora și a modului de exercitare a drepturilor și obligațiilor. Pentru atingerea acestui scop se impune ca noțiunile să fie definite doar în cazul în care la momentul adoptării actului se constată că un termen este pasibil de a fi interpretat în mai multe sensuri și autorul actului normativ decide că nu trebuie să lase determinarea sensului exact al termenului în sarcina celor care vor interpreta și aplica actul normativ. Această regulă este aplicabilă și în cazul în care termenul este folosit în alt sens decât cel uzual.</p> <p>Relațiile sociale sunt foarte complexe și la momentul adoptării actului normativ este imposibil să se poată determina cu o precizie absolută toate circumstanțele raporturilor juridice reglementate. De asemenea, trebuie să se țină cont de faptul că norma de drept trebuie să fie formulată astfel încât aceasta să fie aplicabilă nu doar relațiilor sociale existente la momentul adoptării actului normativ dar și relațiilor sociale viitoare. Definirea noțiunilor însă atrage în mod inevitabil rigiditatea actelor normative și face imposibilă aplicarea acestora pentru reglementarea raporturilor juridice noi.</p> <p>În situația în care autorii unui proiect intenționează să definească o noțiune, în nota informativă este necesar să se arate că se întrunesc condițiile care impun definirea termenului în actul normativ și să se</p>	



	<p>indice circumstanțele care justifică definirea termenului în sensul propus de autori (a se vedea art. 54 alin. (5) din Legea nr. 100/2017).</p> <p>Totuși, aceasta trebuie să se facă doar în situații excepționale, deoarece, în condițiile în care art. 71 alin. (4) al Legii nr. 100/2017 prevede că la interpretarea actului normativ trebuie să se țină cont de nota informativă care a însoțit proiectul, alte scopuri avute în vedere de autori pot fi soluționate prin includerea în nota informativă a unor texte de care cei care vor interpreta sau aplica actul normativ vor fi obligați să țină cont. Astfel, în nota informativă poate fi indicat sensul în care urmează să fie interpretat un termen, iar aceasta ar permite să se atingă atât scopul limitării discreției celor care vor interpreta actul, dar și scopul de a permite ca actul normativ să fie aplicat și relațiilor sociale care se vor naște pe viitor și de care, evident, nu putea să țină cont autorul actului normativ.</p> <p>Precizăm că, directivele Uniunii Europene nu impun statelor obligația de a prelua sau de a utiliza terminologia stabilită în aceste directive, ci doar de a ține cont de cerințele reglementărilor care se conțin în astfel de instrumente.</p>	
32	<p>La art. 15 se vor analiza suplimentar alin. (2) și (4), deoarece prin exceptarea organului de urmărire penală de a solicita și primi înregistrările și informațiile acumulate de Birou în cadrul investigației tehnice privind siguranța, s-ar putea îngreui accesul acestora la strângerea și verificarea probelor atât în favoarea, cât și în defavoarea învinutului, inculpatului în cadrul unui proces penal, ceea ce este inacceptabil.</p> <p>Cu privire la normele procesuale expunem că, potrivit art. 2 alin. (4) din <i>Codul de procedură penală</i>, normele juridice cu caracter procesual din alte legi naționale pot fi aplicate numai cu condiția includerii lor în prezentul cod.</p> <p>În acest sens, în jurisprudența sa Curtea Constituțională a menționat că, în vederea unificării cadrului legal procesual și excluderii prevederilor confuze și contradictorii, în scopul respectării drepturilor și libertăților fundamentale ale tuturor persoanelor implicate în procesul penal, legiuitorul a stipulat că normele juridice cu caracter procesual din alte legi naționale pot fi aplicate numai cu condiția că sunt incluse în Codul de procedură penală. O asemenea tehnică legislativă este de natură să asigure eliminarea inadverențelor între prevederile Codului de procedură penală și normele procesuale penale cuprinse în alte legi, aplicarea coerentă, certă și uniformă a normelor respective, astfel încât să se poată garanta respectarea deplină a drepturilor și libertăților fundamentale ale omului (<i>Decizia de inadmisibilitate a Sesiunii nr. 41g/2015 privind excepția de neconstituționalitate a articolului 4 alin. (4) din Legea nr. 333 din 10 noiembrie 2006 cu privire la statutul ofiterului de urmărire penală, §25</i>).</p> <p>Codul de procedură penală determină ordinea procesuală, limitele și modalitățile activității organelor judiciare pe teritoriul republicii. Fiind o lege organică, din punct de vedere al dispozițiilor constituționale generale statuate de art. 72, Codul de procedură penală nu are prioritate față de alte legi organice, însă ca</p>	<p>Se acceptă</p> <p>A se vedea modificările efectuate în conformitate cu obiecțiile [1]-[7], prezentate de către Procuratura Generală.</p> <p>În același timp, pentru o înțelegere corespunzătoare a sensului legii primare și scopului în sine a Biroului, semnalăm următoarele.</p> <p>Incidentele și accidentele nu se întâmplă de la sine. Acestea sunt declanșate de un lanț cronologic de întâmplări sau împrejurări critice (de natură tehnică, umană, climă, etc.).</p> <p>Scopul Biroului este să analizeze acest lanț și să stabilească care sunt cauzele care au făcut ca acesta să se producă.</p> <p>Pentru a determina în mod corect cauzele unui eveniment, este necesară o investigație metodică în timp util care să nu se oprească la probele imediate și care să cerceteze elementele subiacente susceptibile de a cauza și alte evenimente pe viitor. Prin urmare, investigația poate fi văzută ca un mijloc de a identifica nu numai cauzele imediate, ci și problemele care apar într-un context general,</p>

<p>lege specială, după regulile generale ale dreptului, indiferent de data adoptării, ei dobândește superioritate față de alte legi organice după principiul <i>lex specialis derogat generali</i>.</p> <p>Prin urmare, legiuitorul, în scopul realizării principiilor constituționale ale statului de drept, asigurării legalității și protecției drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanei în sfera justiției penale, codificând normele care reglementează modul de desfășurare a urmăririi penale și de judecare a cauzei penale în instanța de judecată, a fost în drept să legitimizeze prioritatea Codului de procedură penală față de alte legi ce reglementează relații de aceeași natură.</p> <p>Dispozițiile privind primordialitatea <i>Codului de procedură penală</i> în instituirea normelor cu caracter procesual penal, stipulate de art. 2 alin. (1) și alin. (4) din <i>Codul de procedură penală</i>, corespund maximal codificării dreptului penal, asigurând realizarea acestuia ca drept material în cea mai adecvată formă procesuală (<i>Hotărârea Curții Constituționale</i> nr. 1 din 22 ianuarie 2008).</p> <p>În lumina celor expuse conchidem că, orice prevedere privind probele și mijloacele de probă, administrarea acestora în cadrul unui proces penal, accesul terților la ace stea, precum și conservarea lor trebuie să fie reglementate în <i>Codul de procedură penală</i>.</p>	<p>începând cu reglementarea și politicile, până la implementarea acestora.</p> <p>După natura sa, un eveniment în transport poate fi catalogat ca incident, sau ca accident. Diferența dintre acestea constă în conștiințele acestora.</p> <p>În transportul aerian, feroviar și naval, cel mai des au loc incidente, dar care au putut duce la accidente cu repercusiuni grave/fatale.</p> <p>În toate cazurile, interesul statului nu trebuie să se limiteze doar la determinarea culpei, ci și la o investigație tehnică independentă, efectuată calificat. Dacă se limitează numai la stabilirea culpei, fără să se determine cauza, există riscul repetării în viitor a unor evenimente similare.</p> <p>Astfel, când au loc două investigații în paralel, investigația privind siguranța urmărește să stabilească cauza, iar cea penală urmărește să determine culpa. Într-un astfel de caz, este important să se garanteze prin lege că investigatorul și membrii comisiei de investigații vor avea acces la probe relevante stabilirii cauzei și nu a culpei.</p> <p>Menționăm că, în cazul unui eveniment produs, probele acumulate de către investigatori nu întotdeauna vor cădea sub incidența „mijloacele de probă” în sensul Codului de procedură penală. Aceasta pentru că Biroul nu interesează nume, identitate, etc, care să fie folosite într-un proces al justiției. Astfel, spre exemplu, ca probă relevantă pentru investigația privind siguranța poate fi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Declarațiile persoanelor (pilot, mecanic de locomotivă, membri ai echipajului, martori, etc.) care se interviează. Semnalăm că Biroul nu interesează numele persoanelor intervievate (ca în procesul de urmărire penală).</li> <li>- Parametri tehnici precum: viteza, masa, altitudinea, raza curbei, tangajul, stare și proprietăți ale metalului, caracteristici la oboseală a metalului, caracteristici de funcționare a aparatelor, etc.</li> </ul>
---	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interacțiunea și comunicare între persoanele implicate (la fel, depersonalizat, se utilizează: pilotul, mecanicul, instructorul, pasagerul - deci nu interesează numele, identitatea);</li> <li>- Înscrisurile din jurnale, diagrame, date despre punctele de plecare, etc..</li> <li>- Starea fizică a persoanei X sau Y (starea de sănătate, oboseală).</li> </ul> <p>Conform proiectului, Biroul efectuează o investigație privind siguranța - independent de orice altă investigație de urmărire penală sau de altă natură. Drept urmare, în atingerea obiectivului, Biroul acumulează informații relevante DOAR în scopul investigației privind siguranța.</p> <p>În cadrul investigației privind siguranța - nu se caută componenta de infracțiune.</p> <p>În cadrul urmăririi penale, se urmărește identificarea culpei, componentelor de infracțiune. Interesul justiției este incontestabil, însă este important de înțeles că în majoritatea cazurilor, identificarea vinovatului nu rezultă - în bună măsură - din investigația tehnică privind siguranța. Apreciem, că investigația tehnică privind siguranța nu exceptă organul de urmărire penală să-și desfășoare investigația de urmărire penală.</p> <p>Pentru a nu aduce atingere procedurilor de urmărire penală, Biroul va conveni în avans cu Organul de urmărire penală (Acorduri încheiate), asupra modalității accesului, asimilării și culegerii de probe în cazul unui eveniment.</p> <p>Relevăm că informațiile acumulate de către Birou, mai ales, informațiile obținute din interviuarea persoanelor implicate/martori, informațiile obținute voluntar în cursul unei investigații - pot fi utilizate într-un mod neadekvat ulterior în justiție, prin acțiuni de drept penal, administrativ, sau civil. Dacă astfel de informații vor fi făcute publice și utilizate în alte scopuri, este posibil ca în viitor, aceste informații să nu mai fie dezbătute investigatorilor, iar lipsa</p>
--	---

	<p>accesului la astfel de informații va afecta procesul de investigație tehnică cu implicații serioase privind siguranța în transporturi.</p> <p><b>ESTE IMPORTANT</b> ca martorii să poată vorbi cu încredere cu membrii Comisiei de Investigație. Oamenii trebuie să poată vorbi liber despre un eveniment la care au fost martori sau implicați, în cunoștința faptului că cuvintele lor nu vor fi transmise nimănui altcineva sau folosite împotriva lor sau a colegilor lor în instanță sau în scopuri disciplinare. Acest proiect de lege primară oferă martorilor această protecție. Biroul VA INFORMA ÎNTOTDEAUNA martorii pe care îi intervieveză că declarațiile și identitatea lor sunt confidențiale în conformitate cu legea privind investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi. Prin aceasta, se asigură încrederea persoanelor implicate sau a martorilor - în comunicarea cu investigatorul. Astfel, aceștia sunt încurajați să declare sau să raporteze informații legate de siguranță.</p> <p>Spre exemplu, într-o situație în care ofițerul de urmărire penală urmează să chestioneze/audieze o persoană implicată (un pilot sau un mecanic de locomotivă, mecanic de întreținere a mentenanței, etc), aceasta din urmă conștientizează că are dreptul să apeleze la un avocat, pentru că legislația îi permite. În același timp, când un investigator urmează să intervieveză aceeași persoană, aducându-i spre informare din timp sau la începutul conversației că ceea ce spune se află sub protecția Legii privind investigarea accidentelor și incidentelor, și că tot ce enunță va fi utilizat DOAR în scopul investigației tehnice privind siguranța, evident că acea persoană va avea predispunere și bunăvoință să-și expună versiunea, sau cele întâmplate într-un anumit lanț de întâmplări.</p> <p>Mai mult, în conformitate cu prezenta lege, este permis persoanelor care sunt interviuate de către Birou să fie</p>
--	--

		<p>însoțite de o altă persoană, pentru sprijin. Cu toate acestea, această persoană nu poate participa nemijlocit la interviu și nici nu încearcă să influențeze persoana interviuată sau discuția între aceasta și investigatorul. Aceștia pot lua notițe dacă martorul dorește. În cazul în care martorul este un angajat al oricărei companii implicate în accident, atunci persoana care oferă sprijin nu poate fi oricine care ar fi de asemenea reprezentant al intereselor companiei (de exemplu, un administrator sau un jurist al companiei). Obligația Biroului de a păstra confidențialitatea interviurilor cu martorii înseamnă, în mod normal, excluderea altor persoane în cadrul unui interviu.</p> <p>Tocmai din considerente enumerate mai sus, este necesară și indispensabilă GARANTAREA PRIN LEGE - protejarea informațiilor colectate de Birou. Mai mult decât atât, această garanție corelează perfect cu principiul unei "culturi juste/a siguranței" - încurajată de Organizațiile Internaționale de Profil (OACI, EASA, EMSA, ERA, etc.) și promovată pe larg în statele cu progrese semnificative în investigarea accidentelor în transporturi.</p> <p>În cele din urmă, precizăm că dacă se exclude această garanție, atunci prezenta Lege nu-și are sensul.</p> <p>Se acceptă</p> <p>Conținutul aliniatului a fost substituit cu următorul text: „Prezenta lege intră în vigoare la expirarea termenului de 6 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.”.</p> <p>Se acceptă parțial</p> <p>Articolul 21 a fost modificat în următorul conținut: „Articolul 21. Guvernul Până la data intrării în vigoare a prezentei legi:</p>
33	<p>Art. 20, referitor la intrarea în vigoare a actului normativ, va fi revăzut, or formularea utilizată nu se referă la o dată exactă, ci la o anumită perioadă, or, legea nu poate intra în vigoare la diferite momente în interiorul unei perioade.</p> <p>Pentru indicarea exactă a momentului intrării în vigoare a actului normativ, se vor utiliza cuvintele „la expirarea a”, urmate de perioada rezervată pentru intrarea în vigoare a actului, după următorul model: „intră în vigoare la expirarea a 6 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova”.</p> <p>La art. 21 se va exclude titlul acestuia „Îndatoririle Guvernului”, deoarece este formulat eronat. Totodată, vor fi revăzute cuvintele „până la intrarea în vigoare”, deoarece Guvernul va aproba acte normative în temeiul normelor stabilite prin prezentul Cod. În această legătură, actele normative ale Guvernului nu vor putea intra în vigoare anterior intrării în vigoare a legii.</p>	
34		

		a) Va prezenta Parlamentului propuneri pentru aducerea legislației în concordanță cu prezenta lege; b) Va aduce actele sale normative în concordanță cu prezenta lege.”  Se acceptă parțial  Varianta actualizată a proiectului a fost ajustată urmare primei consultări publice.
35	La gruparea elementelor structurale ale proiectului se va ține cont de prevederile art. 53 din Legea nr. 100/2017, conform căruia, articolele pot fi grupate în secțiuni, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre arabe, iar secțiunile pot fi grupate în capitole, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre romane. Gradul de divizare mai mare se aplică după folosirea gradului de divizare mai mic.	
Centrul Național Anticorupție (Scrierea nr. 06/2-4502 din 30.07.2020)		
36	<b>Art. 4 alin. (3) lit. b), c) și alin. 10 lit. a) din proiect</b>  Articolul 4. Organizarea și structura Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi (3) Candidatul la funcția de Director General trebuie să întrunească următoarele cerințe:  b) are studii superioare în domeniul transportului aerian, feroviar, naval; c) are o vechime în muncă în domeniul aerian, feroviar, naval de cel puțin 5 ani; (10) Investigatorii-șefi exercită conducerea direcțiilor de profil din cadrul Biroului. Pentru ocuparea funcției de investigator-șef, participantul trebuie să întrunească următoarele cerințe suplimentare: a) aerian - persoană cu experiență de cel puțin 3 ani de pilot și inginer aeronautic;  <b>Obiecții:</b>  Normele precizate stabilesc condiții pentru acordarea în funcție a candidaților la funcțiile de Director General și investigator-șef. Problematika acestora constă în formularea textului care este de natură să creeze confuzii la aplicare și, respectiv, comportamente abuzive. Din conținutul normelor analizate nu poate fi dedus cu certitudine dacă condițiile pretinse candidaților sunt cumulative sau alternative.  În speță, candidatul la funcția de Director General trebuie să dețină studii superioare în domeniul transportului aerian, feroviar, naval. Respectiv, norma poate fi interpretată în sensul întrunirii cumulative a studiilor superioare în fiecare domeniu, din motivul că Biroul de investigare are atribuții în fiecare din aceste domenii, sau norma poate fi interpretată în sensul alternanței studiilor, or poate fi considerată exagerată deținerea studiilor superioare în 3 domenii diferite. Aceeași problemă de formulare și interpretare este valabilă și pentru celelalte norme citate.  Pericolul de coruptibilitate al normelor analizate constă în faptul că acordă posibilități de aplicare în interpretarea preferată, în dependență de interesul responsabililor de implementare și control al aplicării. Totodată, lipsa de previzibilitate a normelor respective creează confuzie în relațiile sociale reglementate, situație potrivită manifestărilor de corupție.	Se acceptă  Menționăm că în textul inițial al proiectului a fost admisă o eroare de redactare. Astfel, considerăm obiecția pertinentă, motiv pentru care au fost efectuate modificările de rigoare.  Așadar, teza literei b) de la alin. (3) al art. 4 a fost modificat cu următorul conținut:  „are studii superioare în domeniul transportului aerian, sau feroviar, sau naval.”.  De asemenea, teza literei c) de la alin. (3) al art. 4 a fost modificat cu următorul text:  „are o vechime în muncă de cel puțin 5 ani în unul din domeniile prevăzute la lit. b) al prezentului aliniat.”.  Teza literei a) de la alin. (10) al art. 4 a fost modificat în următorul conținut:  „aerian - persoană cu experiență de cel puțin 3 ani de pilot sau inginer aeronautic.”.

	<p><b>Recomandări:</b></p> <p>La art. 4 alin. (3) lit. b), c) și alin. 10 lit. a) din proiect se recomandă să fie specificat expres dacă condițiile înaintate candidaților la funcția de Director General și investigator-șef sunt alternative sau cumulative, fiind posibilă utilizarea termenilor „și”, „sau”, „și/sau” după caz.</p>	
37	<p><b>Art. 6 alin. (1) lit. e) din proiect</b></p> <p>Articolul 6. Atribuțiile Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi</p> <p>(1) Biroul are următoarele atribuții generale:</p> <p>e) informează statele implicate, asupra oricărui eveniment în transport <u>altul decât evenimentul produs pe teritoriul Republicii Moldova</u>, solicitând participarea reprezentanților acestora la investigațiile tehnice privind siguranța;</p> <p><b>Obiectii:</b></p> <p>Urmare a examinării normei citate este dificil de a determina care este atribuția Biroului de investigare în sensul acesteia. Norma în cauză stabilește că Biroul de investigare informează statele implicate asupra oricărui eveniment în transport altul decât evenimentul produs pe teritoriul Republicii Moldova. Respectiv, nu este clară atribuția Biroului de a informa despre evenimente care nu se încadrează în limitele teritoriale naționale, or Biroul este o autoritate publică a Republicii Moldova și este investită cu putere de acțiune pe teritoriul Republicii Moldova. De asemenea, este dificil de evaluat aplicabilitatea acestei atribuții a Biroului, dat fiind faptul că realizarea acesteia presupune deținerea informațiilor despre evenimentele produse în alte state.</p> <p>Norma analizată este formulată de o manieră ambiguă, determinând posibilitatea de a o interpreta diferit în diferite situații, inclusiv de a o interpreta în versiunea preferată sau de a deroga de la ea. Formularea neclară a atribuțiilor autorității publice generează posibilitatea alegerii de către funcționar a interpretării celei mai convenabile a atribuțiilor sale, fără a ține seama de alte interese legitime și spiritul legii, executarea căreia urmează să o asigure prin activitatea sa.</p> <p><b>Recomandări:</b></p> <p>Se recomandă ca atribuția Biroului de investigare stipulată la art. 6 alin. (1) lit. e) din proiect să fie concretizată prin prisma neclarităților menționate sau, după caz, să fie exclusă din proiect.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Informăm că prevederea lit. e) de la alin. (1) al art. 6 a fost exclusă întrucât a fost formulat eronat, avându-se în vedere de fapt aceleași prevederi ale alin. (10) de la art. 11 din proiect.</p> <p>Următoarele litere ale alineatului (1) au fost renumerotate corespunzător.</p>
38	<p><b>Art. 7 din proiect</b></p> <p>Biroul publică anual, până la 1 iulie, pe pagina web oficială un raport referitor la investigațiile tehnice privind siguranța desfășurate și/sau în curs de desfășurare, inclusiv recomandările de siguranță emise și acțiunile întreprinse în vederea implementării recomandărilor.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Art. 7 a fost modificat corespunzător recomandării.</p>

	<p><b>Obiectii:</b></p> <p>Norma menționată este destinată asigurării transparenței activității Biroului de Investigare prin faptul că această entitate va elabora și va publica anual un raport. Cu toate acestea, norma este interpretabilă în ceea ce privește conținutul raportului în cauză, deoarece din anumite motive necunoscute se acordă discreție necondiționată entității publice de a selecta ce informație să cuprindă raportul: date despre investigațiile privind siguranța desfășurate și/sau în curs de desfășurare.</p> <p>Astfel, se creează premise ca entitatea publică să țină seama publicului anumite date de interes public cu invocarea normei respective, care are un caracter dispozitiv. Pentru a preveni apariția interpretărilor neuniforme și posibilitatea compromiterii transparenței activității Biroului de investigare, urmează ca proiectul să stabilească expres conținutul raportului de activitate al entității publice fără acordarea discreției de a selecta informația care să fie publicată.</p> <p><b>Recomandări:</b></p> <p>Se recomandă ca la art. 7 din proiect să fie substituită expresia „și/sau” cu termenul „și”.</p>	
39	<p><b>Art. 11 alin. (3) și art. 14 alin. (8) lit. b din proiect</b></p> <p>Articolul 11. Procedura, modul și termenii de investigație</p> <p>(3) Biroul decide fără întârziere și, în orice caz, cel târziu în termen de două luni de la primirea notificării cu privire la evenimentul în transport, dacă s-a lansat sau nu o investigație.</p> <p>Articolul 14. Conservarea probelor</p> <p>(8) Prevederile alin. (6) și (7) sunt obligatorii până când:</p> <p>b) se scurge un interval de 30 zile de la data notificării evenimentului, iar în acest interval nu a fost luată nicio decizie despre inițierea unei investigații tehnice privind siguranța;</p> <p><b>Obiectii:</b></p> <p>Urmare a examinării normelor citate s-a remarcat existența unei lacune referitor la necesitatea conservării probelor până la inițierea investigației. Astfel, la art. 11 alin. (3) se stabilește că Biroul de investigare decide asupra pornirii investigației în termen de până la 2 luni de la primirea notificării despre eveniment, însă potrivit art. 14 alin. (8) lit. b) din proiect, după scurgerea termenului de 30 de zile de la data notificării evenimentului persoanele implicate nu mai sunt obligate să întreprindă măsuri de conservare a probelor referitoare la eveniment.</p> <p>În aceste condiții, după scurgerea termenului de 30 de zile de la data notificării evenimentului Biroul de investigare nu poate imputa nici unei persoane lipsa anumitor probe, deoarece normele citate pot fi interpretate ca o degrevare de la obligația conservării, păstrării, prezentării probelor de care dispuneau la data petrecerii evenimentului. Așadar, este iminent pericolul periclitării activității de investigare a Biroului și riscul neaterării obiectivelor propuse la elaborarea proiectului.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>La lit. b) alin. (8) al art. 14, expresia „de 30 zile” a fost substituit cu „două luni”.</p> <p>Așadar, termenul prevăzut pentru conservarea probelor a fost coroborat cu termenul prevăzut la art. 11 referitor la decizia Biroului de a lansa sau nu o investigație.</p>



	<p>Pericolul coruptibilității normelor analizate constă în faptul că o procedură administrativă reglementată lacunar poate determina compromiterea integrității instituționale a entității publice responsabile de implementarea acestei proceduri.</p> <p><b>Recomandări:</b></p> <p>Se recomandă coordonarea termenelor specificate la art. 11 alin. (3) și art. 14 alin. (8) lit. b) din proiect, astfel încât să fie evitate pierderi ale probelor până la începerea investigației.</p>	
40	<p><b>Art. 17 alin. (9) din proiect</b></p> <p>Articolul 17. Raportul investigației tehnice privind siguranța</p> <p>(9) Dacă apare un diferend cu privire la conținut, raportul final al investigației este pregătit în versiunea acceptată de către investigatorul-șef. Membrul comisiei de investigație care, nu este de acord cu conținutul raportului final este obligat să semneze o opinie separată argumentată, care va fi anexată la raportul final. Data semnării raportului final se consideră a fi ultima zi a investigației.</p> <p><b>Obiecții:</b></p> <p>Norma prenotată reglementează o soluție în cazul apariției diferențelor de opinii între membrii comisiei de investigație. Soluția respectivă constă în faptul că se acordă putere de decizie necondiționată conducătorului comisiei, astfel încât orice diferend referitor la conținutul raportului de investigație se soluționează potrivit opiniei conducătorului comisiei. Prin urmare, se remarcă acordarea unei discreții necondiționate conducătorului comisiei de investigație, care poate decide conținutul raportului de investigație. Adăugitor faptului că se acordă o asemenea discreție unui membru al comisiei care îndeplinește funcția de conducător al acesteia, norma analizată compromite specificul de activitate al unui organ colegial așa cum este comisia de investigație, iar rolul celorlalți membri ai comisiei este subestimat încurajând un comportament pasiv. Opinii separate urmează să întocmească membrii comisiei ale căror păreri sunt în minoritate, dar nu acei ale căror păreri nu sunt conforme opiniei conducătorului comisiei.</p> <p>Așadar, pericolul de coruptibilitate al normei analizate constă în faptul că, deși se stabilește că investigarea se realizează de către o comisie, totuși raportul emis de această comisie poate reprezenta doar viziunea conducătorului comisiei nu și a majorității membrilor. Astfel suntem în prezența unei atribuții care admite derogări și interpretări abuzive, care generează posibilitatea alegerii de către funcționar a interpretării celei mai convenabile a atribuțiilor sale, fără a ține seama de alte interese legitime și spiritul legii, executarea căreia urmează să o asigure prin activitatea sa.</p> <p><b>Recomandări:</b></p>	<p>Se acceptă</p> <p>Aliniatul (9) a fost exclus, iar textul „Data semnării raportului final se consideră a fi ultima zi a investigației.” a fost transferat la alin. (8). Următoarele aliniate au fost numerotate corespunzător.</p>

	Se recomandă revizuirea normei de la art. 17 alin. (9) din proiect astfel încât diferendele dintre membrii comisiei de investigație cu privire la conținutul raportului de investigație să fie soluționate colegial, transparent și nediscreționar.	
	<p><b>Concluzia expertizei</b></p> <p>Prin proiect se propune adoptarea unei legi integrale care are ca obiect de reglementare investigarea accidentelor și incidentelor din transportul aerian, feroviar și naval, fără a stabili vinovăția sau răspunderea faptuitorului. Prin proiect se creează Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi care este o autoritate administrativă centrală, aflată în subordinea Guvernului, desemnată să organizeze investigația tehnică privind siguranța evenimentelor în transport în scopul determinării cauzelor și circumstanțelor în care s-au produs acestea și de a emite recomandări de siguranță. De asemenea, proiectul reglementează și aspectele de procedură referitor la desfășurarea investigației în transporturi, colaborarea între diferite entități publice, administrarea probelor și publicarea raportului de investigație și a recomandărilor de siguranță.</p> <p>În proiect au fost identificați factori de risc în stare să genereze manifestări de corupție și compromiterea integrității instituționale și profesionale. Proiectul conține: formulări ambigue care admit interpretări abuzive referitor la condițiile înaintate candidaților la funcția de Director General al Biroului de investigare, atribuțiile Biroului de investigare, conținutul raportului de activitate anual al Biroului de investigare; atribuții ale Biroului de investigare și ale investigatorului-șef care admit derogări; proceduri administrative ambigue referitor la conservarea probelor și la soluționarea diferendelor dintre membrii comisiei de investigație.</p> <p>Prin urmare, autorul urmează să redacteze proiectul prin prisma aspectelor și recomandărilor expuse în prezentul Raport de expertiză anticorupție.</p>	În textul proiectului au fost operate modificări în corespundere cu recomandările prezentate.
<p><b>Centrul de Armonizare a Legislației (Sensuarea nr. 31/02-4-3645 din 02.07.2020)</b></p>		
41	<p>Ca urmare a expertizei de compatibilitate a versiunii inițiale a proiectului (Declarația de compatibilitate nr. 31/02-3-9249 din 27 decembrie 2019), centrul de armonizare a legislației a constatat că acesta și-a atins parțial finalitatea propusă în ceea ce privește transpunerea Directivei 2009/18/CE, Regulamentului (UE) nr. 996/2010 și Directivei (UE) 2016/798, în măsura în care au fost formulate o serie de obiecții privind netranspunerea unor prevederi din actele UE indicate supra, precum și obiecții referitoare la nerespectarea cerințelor mecanismului național de armonizare (clauza de armonizare și Tabelele de concordanță). Astfel, în procesul de definitivare a proiectului au fost preluate în modul corespunzător prevederile art. 7 (1), teza III, (2) și (4), art. 14 (2) din Directiva 2009/18/CE, art. 5 (1), (2), art. 12 (1), fraza III, (2), art. 16 (6), (7) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010, art. 24 (2) din Directiva 2016/798, precum și au fost înlăturate obiecțiile privind clauza de armonizare.</p>	Se acceptă
42	Totodată, menționăm că proiectul nu asigură transpunerea art. 5 (5) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 în ceea ce privește demararea unei investigații ce implică o aeronavă fără pilot la bord și efectuarea	Nu se acceptă

	investigației de către statul în care a fost înmatriculată aeronava în situația în care nu se știe cu precizie teritoriul pe care s-a produs accidentul sau incidentul, iar Tabelul de concordanță și Sinteza obiecțiilor și propunerilor nu conțin argumentele corespunzătoare. De asemenea, în compartimentul 8 al Tabelului de concordanță urmează a fi indicate măsurile naționale de transpunere și termenele preconizate pentru realizarea transpunerii prevederilor art. 2 (pct. 3, 5-8, 11, 13), art. 21 și Anexei la Regulamentul (UE) nr. 996/2010, art. 24 (2), teza II din Directiva 2016/798, precum și ale Anexei II din Directiva 2009/18/CE.	Această prevedere va fi transpusă într-un alt act normativ, care este în proces de elaborare (PHG privind aprobarea Regulamentului de stabilirea a cerințelor și procedurilor de operare a aeronavelor fără pilot).
43	Cu referire la versiunea actuală a proiectului național, constatăm că urmare a procedurii de avizare, acesta a suferit mai multe modificări de ordin tehnic și redacțional, cum ar fi: substituirea sintagmei „implică o navă înregistrată în Registrul de Stat al Navelor al Republicii Moldova”; excluderea sintagmelor „prin Hotărâre”, „dacă este cazul”, „după caz”, „cât se poate de repede”, „ori de câte ori” din art. 6, 11, 13 și 17; excluderea cuvintelor „frontierei”, „audia”, „intervieva” din art. 8 și art. 11; revizuirea textului art. 6 (2) și (3), art. 8 (1), lit. o), art. 8 (4), art. 12 (16); excluderea alin. (12) al art. 4, etc. Menționăm că, modificările în cauză nu afectează compatibilitatea proiectului național cu dispozițiile Directivei 2009/18/CE Regulamentului (UE) nr. 996/2010 și Directivei (UE) 2016/798.	Se acceptă
<b>Opinia expertului Grupului SEIR (11.03.2020)</b>		
1	La definiții, la termenul „operator de transport feroviar” se propune sintagma „autorizată” de substituit cu „constituția conform prevederilor”. Se propune excluderea acestei sintagme din considerentul că pe viitor procedura de autorizare poate fi substituită cu oricare alta, sau licența, certificare sau notificare și în scopul evitării necesității modificării actului legislativ pe viitor.	Se acceptă A fost efectuată modificare corespunzător propunerii.
2	Considerăm că din capitolul definiții, termenul „reglementare aeronautică civilă” urmează a fi exclus deoarece termenul dat se conține în Codul aerian (L.301/2017). Or de inclus la capitolul definiții toate tipurile de reglementări sau aprobări de cerințe sau norme din domeniile feroviar și naval.	Se acceptă Definiția pentru termenul de „reglementare aeronautică civilă” a fost exclusă.
3	La art. 6 remarcăm un conflict și dublare de competente dintre cele atribuite Biroului cu cele ale Organului Central de specialitate din domeniul aviației civile stabilite la art. 46 al Codului aerian (L.301/2017), art. 6 al Codului navigației maritime comerciale (L.599/1999) și art.14 al Codului transportului feroviar (L.309/2003).	Se acceptă parțial Menționăm că imediat după adoptarea legii primare, în decurs de 6 luni vor fi propuse modificările la cadrul normativ existent.
4	Art. 10 Operatorii aeriene, feroviarilor sau navali vor fi nevoiți să comunice în 2 instanțe date despre petrecerea unui accident sau incident: La organul central de specialitate și/sau după caz la Agenției și la Birou care va fi instituit prin prezenta lege. Dublarea obligativității de raportare poate duce la tergiversarea unor termeni stabiliți.	Nu se acceptă Articolul 10 consemnează măsuri ale operatorilor de transport în cazul producerii unui eveniment în transport. În principal: asigurarea materialelor necesare pentru a fi prezentate la cerere Biroului, obligativitatea asigurării primului ajutor persoanelor vătămate, raportarea asupra

		<p>circumstanțelor în conformitate cu procedurile care vor fi instituite conform art. 9 alin. (2), obligativitatea conservării probelor. Menționăm că modalitatea de raportare cu privire la circumstanțe vor fi stabilite anume prin proceduri de raportare și înregistrare a evenimentelor în transport, instituire în prealabil între Birou, Autoritatea de Siguranță, Administratori de infrastructură și operatori de transport.</p>
5	<p>La art. 11 (15) nu este clară norma „ să informeze în mod deschis”, se propune concretizare procedurii sau informării astfel să nu poarte un caracter incert.</p>	<p>Se acceptă parțial</p> <p>În cazul producerii unui eveniment, Biroul va avea obligația de a informa într-un mod cât mai transparent despre tipul evenimentului, consecințele, numărul de persoane decedate/rănite, precum și valoarea estimativă a daunelor. Aceste informații trebuie să fie prezentate într-un mod transparent atât autorităților cât și publicului larg. În același timp, celelalte date relevante investigației tehnice vor fi păstrate fără a fi publicate (conform articolului 15 și 16). Totodată, relevăm că Biroul va elabora un raport preliminar în termen de 10 zile de la începerea investigației (conform art. 17 alin. (2)). Într-un astfel de caz, pe lângă datele enunțate la art. 11 (15), vor fi publicate inclusiv concluzii preliminare cu referire la cauza evenimentului.</p> <p>Nu se acceptă</p> <p>Semnalăm că evenimentele pot fi de diferită natură și diferită complexitate. Prin urmare nu se poate stabili un cadru temporar strict pentru încheierea examinărilor la fața locului, fie pentru publicarea raportului final. În funcție de caz, Biroului trebuie să i se asigure posibilitatea practică de comunicare inclusiv cu organisme similare din alte state, fie cu reprezentanții altor autorități (statul producător, fabricant, etc.) cu scopul luării celor mai bune decizii. Remarcăm că, indispensabil, interesul Biroului reprezintă implicit cea mai rapidă intervenție în cazul producerii unui eveniment.</p>
6	<p>La art. 11(16) și art. (17) se propune de revizuit și de redat în altă redacție sintagmele „cel mai scurt timp” și „timp cit mai scurt” astfel sa nu aibă un caracter ambiguu sau o dublă interpretare.</p>	<p>Se acceptă parțial</p>
7	<p>La art. 13 (3) Apare o obligațiune suplimentară pentru operatorii de transport care constă în recomandarea și colectarea unor date despre persoane terțe a pasagerilor care in caz de producere a unui accident vor fi</p>	<p>Se acceptă parțial</p>

	<p>telefonat în mod prioritar. Nu este clar cum va lucra acesta norma? Cine va fi responsabil de colectarea informației date, operatorul de servicii aeriene, feroviare, navale sau agentul economic cel care vinde bilete? Cine va fi responsabil de păstrarea acestor date? Se propune autorilor revizuirea conceptuală acestei norme.</p>	<p>Precizăm că conform aliniatului (3), nu sunt constituite obligațiuni ci recomandări. În cazul unei asemenea acțiuni a operatorului de transport, intervenția de colectare a datelor va fi efectuată conform practicilor internaționale recomandate.</p>
8	<p>La art. 19 Operatorii de transport pot să prezinte Organului central de specialitate sau Agențiilor planuri de asistență pentru victimele evenimentelor în transporturi dar nu și Guvernului. Se propune autorilor revizuirea acestui articol și stabilirea concretă a organelor către care urmează a fi prezentate aceste planuri.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Textul aliniatului (1) a fost modificat în următorul conținut: „Biroul, autoritățile de certificare, siguranță și supraveghere sectoriale, vor elabora și deține planuri de reacție de urgență coordonate cu Inspectoratul General pentru Situații de Urgență al Ministerului Afacerilor Interne în cazul producerii unui eveniment în transport.”</p> <p>De asemenea, textul aliniatului (2) a fost modificat cu următorul conținut: „Operatorii de transport certificați în Republica Moldova vor elabora și prezenta Autorității de Siguranță planul de asistență pentru victimele și rudelor acestora în cazul evenimentelor în transport survenite.”</p>
MAEIE (Sursă: nr. DI/3/04)-5693 din 28.06.2020)		
Susținerea proiectului.		
Agenția Navale (Sursă: nr. 307 din 06.07.2020)		
Lipsa obiecțiilor și propunerilor.		
Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului (Sursă: nr. 04/1-05/2899 din 03.07.2020)		
Susținerea proiectului.		
Confederația Națională a Sindicatelor din Moldova (Sursă: nr. 05-01/243 din 29.06.2020)		
Susținerea proiectului.		
Îs Cală Fecă din Moldova (Sursă: nr. H-4/1267 din 29.06.2020)		
Lipsa obiecțiilor și propunerilor.		
Îs MoldATSA		
Lipsa obiecțiilor și propunerilor.		

SRL AviaInvest
Lipsa obiecțiilor și propunerilor.
Ministerul Apărării
Lipsa obiecțiilor și propunerilor.
Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale
Lipsa obiecțiilor și propunerilor.

# SINTEZA

obiecțiilor și propunerilor (recomandărilor)

la proiectul de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi (MEI nr. 14/5-3697 din 22.06.2020)

#	Conținutul obiecției/ propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
1	<p>În redacția actuală a art. 2 nu sunt definite toate noțiunile ce sunt utilizate în textul prezentului proiect. Totodată, se impune respectată și expunerea noțiunilor în ordine alfabetică.</p>	<p>Se acceptă parțial</p> <p>Toate definițiile au fost amplasate în ordine alfabetică.</p> <p>S-a ținut cont; inclusiv de recomandarea Ministerului Justiției [54].</p> <p>Pentru unitate de redactare cu celelalte definiții, a fost eliminat verbul „înseamnă” din definițiile care îl conțin.</p> <p>De asemenea, în vederea îmbunătățirii redacționale a definiției „<i>accident feroviar grav</i>”, sintagma „decesul a cel puțin o persoană” a fost redactat sub forma „decesul cel puțin al unei persoane”</p>
2	<p>În art. 8, alin. (1), lit. o) se face referire la „autoritățile de supraveghere și pază a frontierei de stat”. Însă, din conținutul acestei norme nu este clar dacă Poliția de Frontieră din subordinea Ministerului Afacerilor Interne (<i>care potrivit Legii nr. 283/2011 cu privire la Poliția de Frontieră are atribuții în domeniul supravegherii și controlului trecerii frontierei de stat</i>), reprezintă autoritatea care va acorda asistență în cadrul investigațiilor tehnice privind siguranța și respectiv ce prevede această asistență.</p>	<p>Se acceptă parțial</p> <p>Prevederea literei o) de la alin. (1), art. 8 consemnează că în cazul unui eveniment produs în transporturi, investigatorilor trebuie să li se acorde asistență în cadrul investigației. O astfel de asistență va fi definită și descrisă în Acordurile dintre autorități, conform aliniatului (1) al articolului 12. Asistența ar consta în schimbul corespunzător de informații, conservarea probelor, gestionarea și coordonarea măsurilor de urgență, etc.</p>
3	<p>La fel, prevederile art. 12 alin. (4) nu sunt clare și pot duce la o interpretare dublă a normei respective. Mai mult ca atât, expresia „<i>teritoriul frontierei Republicii Moldova</i>” este una greșită și totodată, contravine Legii nr. 215/2011 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova, în care este expres definită noțiunea de „<i>frontiera de stat a Republicii Moldova</i>”.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Pentru evitarea unei duble interpretări și pentru un limbaj consacrat, de la aliniatul 8 (4), art. 11 (12) a fost exclusă sintagma „frontierei”.</p> <p>Această prevedere se referă la situația în care un eveniment are loc în zona de frontieră, iar stabilirea exactă a locului accidentului este dificilă grație acoperirii mari a urmelor vehiculului, aeronavei sau navei implicate în accident. De aceea, în conformitate cu normele și practicile internaționale, locul producerii accidentului se stabilește de comun acord cu autoritatea competentă (de investigație) a statului de frontieră.</p>

4	Subsidiar, menționăm faptul că proiectul nu prevede reglementări ce țin de accesul la locul evenimentului în transport, în cazul în care acesta s-a produs în zona de frontieră sau în punctele de trecere a frontierei de stat.	Se acceptă  În conformitate cu aliniatul 8 (4) de la art. 11 (12), într-o situație în care evenimentul s-a produs în zona de frontieră sau în punctele de trecere a frontierei de stat, Biroul convine cu Autoritatea de Investigații a statului la frontiera în care s-a produs evenimentul în transport, asupra conducerii și desfășurării în cooperare a investigației privind siguranța. Criteriile de stabilire și modalitatea desfășurării unei asemenea investigații va fi descrisă detaliat în Acordurile tehnice dintre autoritățile de profil din statele la frontieră, conform aliniatului (2) al art. 6 al proiectului.
5	Conform art. 46, alin. (1) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 și art. 6 din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999, Ministerul Economiei și Infrastructurii în calitate sa de organ central de specialitate în domeniul aviației civile și transportului naval, este responsabil de organizarea investigării tehnice a accidentelor și incidentelor din aviația civilă, precum și cele din transportul naval. Însă, conform art. 6 din proiectul menționat supra, această competență este atribuită Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi.	Se acceptă  În conformitate cu prevederile din dispozițiile finale ale proiectului, Guvernul, până la data intrării în vigoare a legii - va prezenta Parlamentului propuneri pentru aducerea legislației în concordanță cu legea primară adoptată.
6	Sintagmele „dacă este cazul”, „dacă este necesar”, „după caz”, „cât se poate de repede”, „ori de câte ori”, „în cel mai scurt timp posibil”, „cât mai scurt”, „în mod deosebit”, „cât de curând posibil”, redau prevederilor proiectului un caracter ambiguu și respectiv o dublă interpretare.	Se acceptă parțial  În forma actualizată a proiectului:  <ul style="list-style-type: none"> <li>- La art. 6, alin. (1), din teza literei b) a fost exclusă expresia „, după caz”.</li> <li>- La art. 6, alin. (1), din teza literei e) a fost exclusă sintagma „, după caz, a”.</li> <li>- La art. 11, din teza aliniatului (10) a fost exclusă expresia „, după caz”.</li> <li>- La art. 11, din teza aliniatului (12) a fost exclusă sintagma „cât de curând posibil”.</li> <li>- La art. 11, din teza aliniatului (16) a fost exclusă expresia „În funcție de gravitatea evenimentului în transport produs”.</li> <li>- La art. 13, din teza aliniatului (2) a fost exclusă expresia „, dacă este necesar”.</li> <li>- La art. 17, din dispozitivul aliniatului (12) a fost exclusă sintagma „În cazul survenirii unui eveniment în transport”.</li> <li>- La art. 17, alin. (12), din teza literei a) a fost exclusă sintagma „după caz”.</li> <li>- La art. 17, alin. (12), din teza literei e) a fost exclusă sintagma „după caz”.</li> </ul> Menționăm că în celelalte situații din proiect, expresiile sunt imperativ necesare.



7	Trimiterea la un act normativ se efectuează în conformitate cu art. 55 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, care prevede că se indică denumirea și numărul actului normativ, precum și anul adoptării, aprobării sau emiterii acestuia.	Se acceptă  Au fost efectuate ajustările corespunzătoare.
8	Astfel, Ministerul Afacerilor Interne nu susține proiectului Hotărârii de Guvern pentru aprobarea proiectului de Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, sugerând revizuirea întregului conținut al acestuia cu respectarea prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. În același timp, reieșind din faptul că proiectul respectiv are un impact asupra mai multor domenii de care sunt responsabile diferite entități publice, considerăm judicioasă suspendarea promovării acestuia și instituirea unui grup de lucru interinstituțional responsabil de elaborarea proiectului de act normativ.	Se acceptă parțial  Pentru corectitudinea informației și pentru unitate redacțională, precum și pentru o mai bună corelare a ipotezelor juridice ale proiectului, au fost efectuate următoarele modificări:  Articolele 4, 5, 6 și 7 au fost înscrise la Capitolul II, iar denumirea pentru Capitolul III a fost eliminată. Drept urmare, celelalte capitole au fost numerotate corespunzător.  La articolul 6, după aliniatul (1) s-a introdus un aliniat nou (2) în modul cum urmează: <ul style="list-style-type: none"> <li>- În partea dispozitivă ale aliniatului se preia teza de la aliniatul (1) al articolului 23, inclusiv ipoteza [38] propusă de Autoritatea Aeronautică Civilă;</li> <li>- Litera a) preia teza literei b) de la alin. (2) al articolului 23;</li> <li>- Litera b) preia ipoteza juridică a articolului 20;</li> <li>- Litera c) preia teza literei a) de la alin. (2) al articolului 23;</li> <li>- Litera d) preia teza literei c) de la alin. (2) al articolului 23;</li> <li>- Litera e) preia teza de la alin. (3) al articolului 6 în redacția inițială a proiectului;</li> <li>- Litera f) preia teza literei d) de la alin. (2) al articolului 23;</li> <li>- Litera g) preia teza literei f) de la alin. (2) al articolului 23;</li> <li>- Litera h) preia teza literei g) de la alin. (2) al articolului 23;</li> </ul> În consecință: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Litera k) de la alin. (1) al articolului (1) a fost eliminată;</li> <li>- De la art. 6, aliniatele (2) și (3) în forma inițială, se elimină;</li> <li>- Art. 20 se elimină, întrucât prevederile aliniatelor (2) și (3) se dublează;</li> <li>- Numerotarea articolelor a fost actualizată corespunzător..</li> </ul> Articolul 10 a fost înserat după articolul 9, iar capitolul III (IV) a fost redenumit cu sintagma „Investigatorii, raportarea evenimentelor și acțiunile operatorului feroviar, aerian, naval”. De asemenea, la articolul 10, în fața aliniatului (1) au fost înscrise dispozițiile aliniatului (1) de la articolul 17. Pe

		<p>cale de consecință, <i>articolul 17, capitolele III, V și VIII</i> în redacția inițială, au fost eliminate. Numerotarea următoarelor articole/capitole a fost ajustată.</p> <p>Urmare a obiecției [19] din prezenta Sinteză, articolul 11 a fost exclus. Prin urmare, următoarele articole au fost numerotate corespunzător.</p> <p>La articolul 11 (12):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aliniatul (9) a fost reamplasat după aliniatul (1);</li> <li>- Au fost înserate aliniatele (4)-(8) de la articolul 23;</li> </ul> <p>Drept urmare, luând în considerare inclusiv obiecția [49] din prezenta sinteză, <i>articolul 23</i> a fost eliminat.</p> <p>Articolul 21 „Informații despre persoane și mărfuri periculoase aflate la bord”, a fost transferat după ultimul aliniat al capitolului IV în redacția nouă (Coordonarea și procedura de investigare).</p> <p>Pentru utilizarea unui limbaj consacrat, sintagmele „menționate” din textul proiectului au fost înlocuite cu expresia „prevăzute”.</p> <p>Neconformitățile cu Legea nr. 100/2017 au fost eliminate.</p> <p>Considerăm că ulterior adoptării legii primare, va fi creat un grup de lucru pentru stabilirea procedurilor și modalităților de cooperare interinstituțională care urmează a fi regăsite în Acordurile tehnice de colaborare între instituții.</p>
<b>Procuratura Generală (Sesiunea nr. 26-8/19-336 din 10.12.19)</b>		
9	La art. (2) Definiții, pct. 3, recomandare privind siguranța după cuvintele „ <i>unei autorități</i> ” propunem de a fi completat cu sintagma „ <i>naționale sau internaționale</i> ”.	Se acceptă
10	La art. 4, alin. (3), lit. b) <i>are studii superioare în domeniul transportului aerian, feroviar, naval sau alte domenii conexe</i> ; considerăm textul „ <i>sau alte domenii conexe</i> ” imprevizibil, deoarece candidatul la funcția de Director General al Biroului poate accede în funcție din alte domenii nespecificate de lege.	Se acceptă
11	La art. 4, alin. (3), lit. c) cifra „3” de substituit cu cifra „5” (Cod A01, Capitolul I secțiunea I din Legea pentru aprobarea Clasificatorului unic al funcțiilor publice, nr. 155/2011).	Se acceptă

12	La art. 4, alin. (3), lit. e) de completat cu sintagma „nivel B2” (Cod A01, Capitolul I secțiunea I din Legea pentru aprobarea Clasificatorului unic al funcțiilor publice, nr. 155/2011).	Se acceptă
13	La art. 4, alin. (8) <i>investigatorii își exercită atribuțiile în baza prevederilor prezentei legi</i> , acestea nu sunt prevăzute de prezenta lege, dar în mod obligatoriu urmează a fi specificate.	Nu se acceptă  Acest aliniat prevede că investigatorii își desfășoară toate atribuțiile asociate scopului și obiectivului Biroului, în conformitate cu prevederile legii primare. Totodată, atribuțiile specifice ale investigatorilor vor fi descrise în Regulamentul de organizare și funcționare a Biroului, alte acte subordonate legii primare, dar și în conformitate cu acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte.
14	La art. 4, alin. (9) nu sunt indicate <i>condițiile</i> pe care trebuie să le întrunească candidatul la ocuparea funcției, cu excepția <i>studii superioare în domeniul care constituie obiectul investigației</i> .	Nu se acceptă  Condițiile și exigențele care urmează să le întrunească participanții la ocuparea funcției de investigator și investigator-șef - vor fi prevăzute în Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Biroului, aprobat de Guvern.
15	La art. 4, alin. (11) al prezentului articol textul „ <i>Biroul poate atrage specialiști în domeniul, în calitate de experți</i> ”, este în contradicție cu textul din articolul 6 <i>alinatul (2) Biroul poate solicita asistența organismelor de investigație din alte state și textul articolului 12 aliniatul (16) Biroul poate atrage reprezentanți internaționali, pentru a participa la investigația evenimentului în transport</i> . În acest sens urmează de formulat o normă bine determinată sub un articol unic.	Se acceptă parțial  Aliniatul (11) de la art. 4 a fost modificat cu următorul conținut: „În îndeplinirea atribuțiilor sale, Biroul poate contracta specialiști în domeniu, remunerați în condițiile legislației muncii.”  Aliniatele (2) și (3) de la art. 6, precum și aliniatul (16) de la art. 12 în redacția inițială a proiectului - au fost excluse.  Angajații Biroului vor avea statut de funcționari publici, iar la necesitate vor putea fi atrași specialiști, urmând ca activitatea acestora să fie remunerată în condițiile legislației muncii.
16	La art. 4, alin. (12) <i>persoanele din cadrul Biroului sunt angajate în bază de concurs</i> , în acest sens urmează de prevăzut modalitatea de desfășurare a concursului.	Se acceptă  Alin. (12) de la art. 4 din redacția inițială a proiectului a fost exclus. A se vedea și obiectele [15] și [27] din prezenta sinteză.
17	La art. 8, alin. (1), sintagma „ <i>dacă este cazul</i> ” de substituit cu textul „ <i>cu acordul organului de constatare sau de urmărire penală</i> ”.	Se acceptă parțial  Aliniatul (1) a fost înlocuit cu următorul conținut:

		<p>„În conformitate cu prezenta lege și, în situațiile în care se întreprinde și o urmărire penală, în cooperare cu Organele de urmărire penală, investigatorilor și membrilor comisiei de investigație li se acordă dreptul de îndată ce este posibil.”.</p> <p>A se înțelege că nu în toate cazurile evenimentelor în transporturi vor fi desfășurate acțiuni de urmărire penală. În cazul când se desfășoară și o urmărire penală, aceasta are loc în paralel cu investigația tehnică privind siguranța. O astfel de situație presupune că Investigatorul acumulează informații relevante în coordonare cu Organul de urmărire penală. Pentru aceasta, alineatul (2) al articolului 8 a fost modificat cu următorul conținut:</p> <p>„Investigatorul-șef are autoritatea de a lua toate măsurile prevăzute la alin. (1), în conformitate cu prevederile articolelor 12 și 14 al prezentei legi.”.</p> <p>Prin urmare, investigatorul va lua toate măsurile prevăzute la alineatul (1) în conformitate cu prevederile articolelor 12 și 14, care prevăd delimitarea între investigația tehnică și investigația penală, respectându-se de asemenea cooperarea și coordonarea Investigatorului cu Organul de urmărire penală.</p> <p>Nu se acceptă</p> <p>Pentru evitarea vreunei corelări sau suprapunerii cu procedul de <i>chestionare</i> efectuat de Organul de urmărire penală, de la lit. g) expresia „chestionării și audierii” a fost înlocuită cu cuvântul „intervievarea”. Astfel, în sensul ipotezelor juridice ale articolului (1), investigatorii vor avea dreptul să acumuleze informații relevante prin <i>intervievare</i>.</p> <p>Se acceptă</p> <p>În completarea argumentării de la obiecția [18], cuvântul „audia” a fost exclus și substituit cu „intervieva”.</p> <p>Mai mult, urmare analizei detaliate, norma articolului 11 în redacția inițială a proiectului - a fost exclusă, întrucât este improprie atingerii obiectivului Biroului. În consecință, articolul 10 devine parte al Capitolului III (denumirea capitolului IV a fost eliminată). Articolele ce urmează au fost numerotate corespunzător.</p> <p>Se acceptă</p> <p>Alineatul (4) în redacția inițială a fost exclus. Pe de altă parte, teza alineatului (2) în varianta ajustată, a fost redactată în următoarea formă:</p>
18	La art. 8, alin. (1), lit. g) la final de completat cu textul <i>numai după audierea acestora de către organul de constatare sau de urmărire penală.</i>	
19	La art. 8, alin. (1), lit. h) cuvântul „audia” de substituit cu cuvântul „chestiona”, dat fiind faptul că audierea se efectuează de către organul de urmărire penală și de organul de constatare în corespundere cu prevederile Codului de procedură penală și Codului Contravențional.	
20	La art. 8, alin. (4) „ <i>tot accesul la materiale se face în coordonare cu ofițerul de urmărire penală sau procurorul care investighează cazul</i> ”, aceste prevederi sunt contradictorii cu prevederile art. 212 din Codul de procedură penală și urmează a fi exclus sau reformulate.	

		<p>„(2) Investigatorul-șef are autoritatea de a lua toate măsurile prevăzute la alin. (1), în conformitate cu prevederile articolelor 12 și 14 al prezentei legi.”.</p> <p>În cazul unui eveniment produs, și are loc și o urmărire penală, accesul la materiale și probe relevante investigației tehnice vor fi acumulate de către investigator în coordonare cu Organul de constatare sau de urmărire penală.</p> <p>Se acceptă</p> <p>Aliniatul respectiv a fost redactat sub forma:</p> <p>”O astfel de decizie trebuie să fie coordonată numai după ce a obținut permisiunea de la Birou, iar când se întreprinde și o urmărire penală, inclusiv permisiunea Organului de urmărire penală.”.</p> <p>Astfel, atunci când are loc o investigație de urmărire penală în paralel cu cea de siguranță, intervenția de restabilire a infrastructurii/circulației are loc în coordonare cu Organul de urmărire penală.</p> <p>Se acceptă</p> <p>Propunerea a fost luată în considerare. Astfel, alin. 5 (4) a fost modificat în următorul conținut:</p> <p>„Operatorul aerian, feroviar sau naval în calitate de angajator, asigură în mod obligatoriu efectuarea de către angajatul implicat într-un eveniment, a examenului medical pentru a determina influența alcoolului, drogurilor, a substanțelor toxice sau psihotrope în conformitate cu actele normative ce reglementează procedurile de testare pentru influența alcoolului, substanțe psihotrope, stupefiante sau toxice.”.</p> <p>Nu se acceptă</p> <p>Pentru redactarea în mod corect a intervențiilor Biroului, a fost reconsiderată prevederea alin. 3 (2) în conformitate cu teza aliniatului (5) al articolului 5 „Obligația de a desfășura investigații” din Directiva 2009/18/CE, precum și a aliniatului (3) al articolului 22 „Organismul de investigare” din Directiva UE/2016/798.</p> <p>Astfel, sintagma „două zile” a fost înlocuită cu sintagma „două luni”.</p>
21	La art. 10, alin. (3) după sintagma „să fie coordonată” de completat cu textul „numai după ce a obținut permisiunea de la organul de urmărire penală și Biroul.”.	
22	La art. 10, alin. (4) după sintagma „stupefiante sau toxice”, de completat cu textul „în mod obligatoriu a angajatului” și în continuare după text, iar textul „în cazul în care există suspiciuni că angajatul” de exclus.	
23	La art. 12, alin. (2) sintagma „două zile” de substituit cu sintagma „în douăzeci și patru de ore”.	

		<p>Menționăm că decizia privind declanșarea unei investigații va fi luată în dependență de mai mulți factori precum: gravitatea evenimentului, impactul asupra siguranței, etc..</p> <p>În acest sens, stabilirea unui cadru temporar <i>strict</i> de „două zile sau 24 de ore” pentru luarea deciziei de lansare a investigației este impropriu posibilității de analiză și intervenție a Biroului.</p> <p>Mai mult, urmare adoptării legii primare, vor fi elaborate <i>Ghiduri/Manuale privind decizia de a investiga evenimentele în transporturi</i>, coroborate cu recomandările organizațiilor de profil și c cele mai bune practici în materie.</p>
24	La art. 12, alin. (6) textul „în termen de 3 zile lucrătoare de la” de substituit cu sintagma „concomitent cu”.	<p>Nu se acceptă</p> <p>În funcție de caz, Biroului trebuie să i se asigure posibilitatea practică de comunicare inclusiv cu organisme similare din alte state, fie cu reprezentanții altor autorități (statul producător, fabricant, etc.) cu scopul luării celor mai bune decizii. Indispensabil, interesul Biroului reprezintă implicit cea mai rapidă intervenție în cazul producerii unui eveniment.</p>
25	La art. 12, alin. (13) textul „începerea investigației” de substituit cu textul „producerea evenimentului”.	<p>Nu se acceptă</p> <p>Semnalăm că timpul scurs din data producerii evenimentului și timpul scurs din data lansării unui eveniment, poate fi diferit. Această diferență depinde de factori considerați la aliniatul (3) al aceluiași articol.</p> <p>Astfel, termenul stabilit de 7 zile prevăzut la alin. 15 (11), art. 11 (12) trebuie asigurat și considerat doar după decizia privind lansarea unei investigații, și nicidecum după producerea unui eveniment.</p> <p>În altă ordine de idei, pentru evitarea dublării acest aliniat a fost redactat sub forma:</p> <p>„(15) În termen de șapte zile de la începerea investigației tehnice, Biroul trebuie să informeze într-un mod deschis, despre tipul de eveniment în transport și consecințele acestora, numărul de persoane decedate sau/și rănite, precum și valoarea daunelor, Guvernul, Ministerul Economiei și Infrastructurii, Procuratura Generală, Ministerul Afacerilor Interne și Autoritatea de siguranță.”</p> <p>Informare statului terț, producător, fabricant sau proiectant se face conform aliniatului (10) în redacția actuală a proiectului.</p>

26	<p>Art. 13 și articolul 14 contravin capitolului II (probatoriul) și capitolul III secțiunea 9 din Codul de procedură penală (mijloacele de probă și procedeele probatorii).</p>	<p>Se acceptă parțial</p> <p>Urmare a obiecției [8] din prezenta sinteză, au fost efectuate modificări la textul proiectului. Astfel, articolele 13 și 14, au devenit articolele 12 și respectiv 14.</p> <p>La articolul 12 (13) <i>Coordonarea investigațiilor</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A fost exclus aliniatul (1), (3) și (5). Teza aliniatului (2) a fost transferată la art. 14 după aliniatul (4) cu următorul conținut: <ul style="list-style-type: none"> <li>„(5) Investigatorul-șef va asigura trasabilitatea și va păstra în custodie înregistrările și orice element de probă asimilate acestora,,</li> </ul> </li> <li>- Teza aliniatului (4) a fost amplasată în ultimul aliniat al articolului cu următorul conținut: <ul style="list-style-type: none"> <li>„(2) Atunci când se întreprinde și o urmărire penală în paralel cu investigația tehnică privind siguranța, Organul de urmărire penală poate numi un reprezentant care, să însoțească înregistrările și alte elemente de probă asimilate acestora, pe parcursul oricărei deplasări, inclusiv la/de la locul de citire, prelucrare, examinare, analizare, modificare sau alterarea acestora.”</li> </ul> </li> </ul> <p>În consecință, articolul 12 consemnează prevederi referitoare la necesitatea încheierii unor acorduri în avans între autorități, care să prevadă modalitatea și procedurile de cooperare și coordonare între autorități (aliniatul (1)). În același timp, aliniatul (2) presupune situația în care înregistrările sau anumite probe asimilate acestora pot fi analizate calificat de către Birou, iar Organul de urmărire penală poate numi un oficial care să însoțească acele probe, care din punctul de vedere a urmăririi penale ar reprezenta <i>mijloace de probă</i> în sensul legislației procesual penale.</p> <p>La articolul 14 în redacția modificată:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aliniatul 6 (5) a fost modificat urmare propunerii [41] din prezenta sinteză.</li> <li>- Aliniatele (9) și (11) în redacția inițială au fost excluse;</li> </ul>
----	--	---

	<p>- Intervenția juridică de la litera c) de la alin. (9) a fost modificat cu următorul conținut:</p> <p>„c) se primește o notificare scrisă de la Birou, iar atunci când se întreprinde și o urmărire penală, inclusiv o notificare scrisă de la Organul de urmărire penală, în care se menționează că probele materiale specificate nu mai sunt necesare.”.</p> <p>- Aliniatul (10) a fost modificat cu următorul conținut:</p> <p>”(10) Orice manipulare cu elementele de probă se face cu acordul Biroului și în prezența reprezentantului acestuia, iar atunci când se întreprinde și o urmărire penală, numai cu acordul Organului de urmărire penală.”.</p> <p>Așadar, în conformitate prevederile articolului 14, Biroul și nemijlocit investigatorii acestuia vor avea implicit obligația juridică să asigure trasabilitate și păstrarea în custodie a tuturor materialelor cunoscute în procesul de investigație tehnică. Pe de altă parte, în cazul în care se desfășoară o investigație penală în paralel, analiza/colectarea și asimilarea probelor relevante Biroului, se va desfășura numai cu acordul Organului de urmărire penală.</p> <p>În contextul modificărilor efectuate la proiect, REMARCĂM următoarele.</p> <p>Incidentele și accidentele nu se întâmplă de la sine. Acestea sunt declanșate de un lanț cronologic de întâmplări sau împrejurări critice (de natură tehnică, umană, climă, etc.).</p> <p>Scopul Biroului este să analizeze acest lanț și să stabilească care sunt cauzele care au făcut ca acesta să se producă.</p> <p>Pentru a determina în mod corect cauzele unui eveniment, este necesară o investigație metodică în timp util care să nu se oprească la probele imediate și care să cerceteze elementele subiacente susceptibile de a cauza și alte evenimente pe viitor. Prin urmare, investigația poate fi văzută ca un mijloc de a identifica nu numai cauzele imediate, ci și problemele care apar într-un context general, începând cu reglementarea și politicile, până la implementarea acestora.</p>
--	--



	<p>După natura sa, un eveniment în transport poate fi catalogat ca incident, sau ca accident. Diferența dintre acestea constă în consecințele acestora.</p> <p>În transportul aerian, feroviar și naval, cel mai des au loc incidente, dar care au putut duce la accidente cu repercusiuni grave/fatale.</p> <p>În toate cazurile, interesul statului nu trebuie să se limiteze doar la determinarea culpei, ci și la o investigație tehnică independentă, efectuată calificat. Dacă se limitează numai la stabilirea culpei, fără să se determine cauza, există riscul repetării în viitor a unor evenimente similare.</p> <p>Astfel, când au loc două investigații în paralel, investigația privind siguranța urmărește să stabilească cauza, iar cea penală urmărește să determine culpa. Într-un astfel de caz, este important să se garanteze prin lege că investigatorul și membrii comisiei de investigații vor avea acces la probe relevante stabilirii cauzei și nu a culpei.</p> <p>Menționăm că, în cazul unui eveniment produs, probele acumulate de către investigatori nu întotdeauna vor cădea sub incidența „mijloacele de probă” în sensul Codului de procedură penală. Aceasta pentru că Biroul nu interesează nume, identitate, etc, care să fie folosite într-un proces al justiției. Astfel, spre exemplu, ca probă relevantă pentru investigația privind siguranța poate fi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Declarațiile persoanelor (pilot, mecanic de locomotivă, membri ai echipajului, martori, etc.) care se intervievează. Semnalăm că Biroul nu interesează numele persoanelor intervievate (ca în procesul de urmărire penală).</li> <li>- Parametri tehnici precum: viteza, masa, altitudinea, raza curbei, tangajul, stare și proprietăți ale metalului, caracteristici la oboseală a metalului, caracteristici de funcționare a aparatelor, etc.</li> <li>- Interacțiunea și comunicare între persoanele implicate (la fel, depersonalizat, se utilizează: pilotul, mecanicul, instructorul, pasagerul – deci nu interesează numele, identitatea);</li> <li>- Înscrisurile din jurnale, diagrame, date despre punctele de plecare, etc..</li> <li>- Starea de sănătate a persoanei X sau Y (starea fizică/oboseală).</li> </ul> <p>Conform proiectului, Biroul efectuează o investigație privind siguranța - independent de orice altă investigație de urmărire penală sau de altă natură. Drept urmare, în atingerea obiectivului, Biroul acumulează informații relevante DOAR în scopul investigației privind siguranța.</p> <p>În cadrul investigației privind siguranța - nu se caută componenta de infracțiune.</p>
--	---

	<p>În cadrul urmării penale, se urmărește identificarea culpei, componentelor de infracțiune. Interesul justiției este incontestabil, însă este important de înțeles că în majoritatea cazurilor, identificarea vinovatului nu rezultă - îmbunătățire adusă siguranței. Apoi, că investigația tehnică privind siguranța nu exceptă organul de urmărire penală să-și desfășoare investigația de urmărire penală.</p> <p>Pentru a nu aduce atingere procedurilor de urmărire penală, Biroul va conveni în avans cu Organul de urmărire penală (Acorduri încheiate), asupra modalității accesului, asimilării și culegerii de probe în cazul unui eveniment.</p> <p>Cu referire la prevederile articolului 15 „Protecția informațiilor”.</p> <p>Relevăm că informațiile acumulate de către Birou, mai ales, informațiile obținute din interviuarea persoanelor implicate/martori, informațiile obținute voluntar în cursul unei investigații - pot fi utilizate într-un mod neadekvat ulterior în justiție, prin acțiuni de drept penal, administrativ, sau civil. Dacă astfel de informații vor fi făcute publice și utilizate în alte scopuri, este posibil ca în viitor, aceste informații să nu mai fie dezvăluite investigatorilor, iar lipsa accesului la astfel de informații va afecta procesul de investigație tehnică cu implicații serioase privind siguranța în transporturi.</p> <p>ESTE IMPORTANT ca martorii să poată vorbi cu încredere cu membrii Comisiei de Investigație. Oamenii trebuie să poată vorbi liber despre un eveniment la care au fost martori sau implicați, în cunoștința faptului că cuvintele lor nu vor fi transmise nimănui altcineva sau folosite împotriva lor sau a colegilor lor în instanță sau în scopuri disciplinare. Acest proiect de lege primară oferă martorilor această protecție. Biroul VA INFORMA ÎNTOTDEAUNA martorii pe care îi interviuează că declarațiile și identitatea lor sunt confidențiale în conformitate cu legea privind investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi. Prin aceasta, se asigură încrederea persoanelor implicate sau a martorilor - în comunicarea cu investigatorul. Astfel, aceștia sunt încurajați să declare sau să raporteze informații legate de siguranță.</p> <p>Mai mult, în conformitate cu prezenta lege, este permis persoanelor care sunt interviuate de către Birou să fie însoțite de o altă persoană, pentru sprijin. Cu toate acestea, această persoană nu poate participa nemijlocit la interviu și nici nu încearcă să influențeze persoana interviuată sau discuția între aceasta și investigatorul. Aceștia pot lua notițe dacă martorul dorește. În cazul în care martorul este un</p>
--	--

		<p>angajat al oricărei companii implicate în accident, atunci persoana care oferă sprijin nu poate fi oricine care ar fi de asemenea reprezentant al intereselor companiei (de exemplu, un administrator sau un jurist al companiei). Obligația Biroului de a păstra confidențialitatea interviurilor cu martorii înseamnă, în mod normal, excluderea altor persoane în cadrul unui interviu.</p> <p>Tocmai din aceste considerente este necesară și indispensabilă garantarea prin lege - protejarea informațiilor colectate de Birou. Mai mult decât atât, această garanție corelează perfect cu principiul unei ”<i>culturi juste/a siguranței</i>” - încurajată de Organizațiile Internaționale de Profil (OACI, EASA, EMSA, ERA, etc. ) și promovată pe larg în statele cu progrese semnificative în investigarea accidentelor în transporturi.</p>
Ministerul Finanțelor (Secțiunea nr. 113-03/1931/1266 cfm 18.12.2019)		
27	<p>La art. 4, dat fiind faptul că Biroul se crează ca autoritate administrativă centrală conform prevederilor Legii nr. 98/2012 privind administrația publică centrală, atunci la acest articol urmează a fi incluse prevederi referitor la statutul angajaților, modul de salarizare și angajare în cazul când aceștia nu sunt funcționari publici. În cazul în care sunt funcționari publici aceasta va rezulta din prevederile legale. În acest context, urmează a fi revizuit conținutul alineatelor (11) și (12).</p>	<p>Se acceptă</p> <p>La alin. (11), art. 4, sintagma „Biroul poate atrage specialiști în domeniu, în calitate de experți, remunerați în modul stabilit de Guvern.” A fost substituită cu expresia „Biroul poate contracta specialiști în domeniu, remunerați în condițiile legislației muncii.”.</p> <p>Pe de altă parte, la alin. (4), art. 4, după lit. d) a fost înserată o nouă literă e) cu următoarea ipoteză juridică:</p> <p>”e) numește în funcții publice, modifică, suspendă și încetează raporturile de serviciu ale funcționarilor publici în condițiile Legii nr.158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public;”.</p> <p>În consecință, celelalte litere au fost numerotate corespunzător.</p> <p>Astfel, angajații Biroului vor avea statut de funcționari publici, iar la necesitate vor putea fi atrași specialiști, urmând ca activitatea acestora să fie remunerată în condițiile legislației muncii.</p>
28	<p>Articolul 5 urmează a fi expus în următoarea redacție:</p> <p>“Art. 5. Finanțarea Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Au fost efectuate modificări conform propunerii.</p>

	(1) Activitatea Biroului se finanțează de la bugetul de stat în limita alocațiilor bugetare aprobate prin legea bugetară anuală. (2) Bugetul Biroului se elaborează, se aprobă și se administrează în conformitate cu principiile, regulile și procedurile prevăzute de Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014.”	
29	Proiectul de lege în cauză prevede instituirea Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi, ceea ce implică cheltuieli bugetare (unități de personal, baza tehnică-materială etc.). Costul estimativ de 3,0 mil. de lei, indicat în Nota informativă la proiect, pentru asigurarea anuală a funcționalității biroului, nu este argumentat temeinic și nu poate fi evaluată corectitudinea acestuia. Mai mult, cheltuielile respective nu a fost înaintate la etapa de planificare bugetară și, respectiv, nu se regăsesc în proiectul bugetului de stat pentru anul 2020.	Se acceptă parțial  Costul estimativ indicat în Nota informativă, este argumentat în documentul de Analiză a Impactului de Reglementare, anexat la proiectul de lege (Anexa 6 „Bugetul estimat al Biroului de investigare multimodal”). Aprecierem că cheltuielile bugetare ale instituției urmează a fi înaintate la etapa de planificare bugetară pentru anul 2021.
30	Expresia „Ministrul finanțelor” urmează a fi înlocuită cu expresia „Viceprim-ministru, Ministru al Finanțelor”.	Se acceptă
<b>Autoritatea Aeronautică Civilă (Sembotez nr. 3815 din 16.12.2019)</b>		
31	La preambulul proiectului de Lege cuvântul „ordinară” se va substitui cu „organică”.  Având în vedere conținutul prezentului proiect și specificul de reglementare a atribuțiilor, modului de organizare și funcționare a Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi, inclusiv și specificul altor relații juridico-economice reglementate, acesta se încadrează în categoria actelor legislative organice.	Nu se acceptă  A fost luată în considerare opinia Ministerului Justiției.
32	La art. 1, alin. (4) sintagma „ <i>acte de vandalism</i> ” se va exclude.  Termenul de act de vandalism este unul generalist. Evenimentul datorat unui act de vandalism nu poate fi atribuit sau calificat din start ca fiind unul premeditat, deci de principiu implică din start o investigare a evenimentului, și doar după investigare poate fi calificat eventual ca astfel de acțiune. Astfel, propunem excluderea acestei sintagme din norma legală reglementată la art. 1.	Se acceptă
33	La articolul 2, după noțiunea „cauze” se va introduce noțiunea „ <i>consultant</i> ” cu următorul conținut:	Se acceptă

	<p>„consultant - persoană numită de un stat, pe baza calificărilor sale, în scopul de a-i oferi asistență reprezentantului său acreditat în cadrul unei investigații privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval;”.</p> <p>Termenul de consultant este reglementat/utilizat în conținutul prezentei legi, astfel se consideră oportună definirea termenului vizat pentru o aplicabilitate adecvată a normelor legale.</p>	<p>Se acceptă parțial</p> <p>La art. 4, aliniatul (2) a fost schimbat în următorul conținut:</p> <p>”Directorul General și directorii adjuncți ai Biroului sunt numiți și eliberați din funcție de către Guvern conform art. 17 alin. (2) al Legii nr. 98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate și art. 6 alin. (4) al Legii nr. 199/2010 cu privire la statutul persoanelor cu funcții de demnitate publică.”.</p> <p>Completarea unui alineat nu se acceptă, întrucât cerințele pe care Directorul General trebuie să le întrunească sunt specificate la aliniatul (3) lit. b), iar sintagma „<i>domeniul transportului aerian</i>” nu reprezintă un grad mai mare de generalitate decât sintagma „<i>siguranța aviației</i>”. În același timp, cerințele și condițiile specifice față de directorul general și adjuncții acestuia vor fi descrise detaliat în Regulamentul de organizare și funcționare a Biroului.</p>
34	<p>La art. 4, alin. (2), textul „<i>al Biroului este numit și eliberat</i>” se va substitui cu textul „<i>și directorii adjuncți ai Biroului sunt numiți și eliberați</i>”;</p> <p>se va completa cu un nou alineat (3) cu următorul conținut:</p> <p>„(3) Directorul General al Biroului, sau după caz, cel puțin unul din directorii adjuncți ai biroului trebuie să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței aviației civile pentru a-și îndeplini sarcinile în conformitate cu prezenta lege.”.</p> <p>Alineatele (3) - (12) se renumerează și devin respectiv alineatele (4) - (13).</p> <p>Atât conform argumentării prezentate de către autori cât și conform reglementărilor supra-naționale din domeniul aviației civile, crearea sau desemnarea unei autorități responsabile de investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă constituie unul din angajamentele asumate de toți semnatarii Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 (denumită în continuare Convenție), Republica Moldova fiind stat membru al Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) din 1994. Astfel, crearea Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi are drept scop îndeplinirea obligațiilor ce decurg din prevederile Anexei 13 OACI - Investigarea accidentelor și incidentelor de aviație, ale prevederilor Doc 9756 - “Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation” cât și Doc 9962 “Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures”. Astfel, pentru asigurarea adecvată angajamentelor asumate prin prisma prevederilor standardelor și documentelor OACI, se consideră necesar reglementarea clară a atribuțiilor și cerințelor față de managementul Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi, în care cel puțin un director adjunct sau după caz directorul general, să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței aviației civile.</p>	<p>Se acceptă</p>
35	La art. 4, alin. (9) va avea următorul conținut:	Se acceptă

	<p>„(9) Candidații la funcția de investigator și investigator-șef trebuie să aibă studii superioare și experiență de lucru în domeniul care constituie obiect al investigației. Condițiile specifice de ocupare a posturilor de investigator și investigator-șef sunt stabilite în regulamentul de organizare și funcționare a Biroului.”</p> <p>Se propune modificarea formulării lingvistice a alineatului (9) cu utilizarea termenului de „candidat” în loc de „participant” pentru a asigura o aplicare uniformă a termenelor și noțiunilor utilizate la nivel general în legislație. Totodată se propune completarea cu prevederi ce țin de experiența de lucru solicitată pentru a candida la funcția de investigator și investigator-șef, inclusiv și cu o reglementare clară asupra faptului că condițiile specifice pentru ocuparea posturilor de investigator și investigator-șef sunt stabilite în regulamentul de organizare și funcționare a Biroului, aprobat de către Guvern. Această completare se propune pentru a nu crea norme eronate de interpretare asupra condițiilor cumulative necesare candidaților la funcția de investigator și investigator-șef, în speță de nu se limita doar la prevederile articolului 4 alineatul (9).</p>	
36	<p>La art. 6, lit. h) va avea următorul conținut:</p> <p>„h) face public raportul final în cel mai scurt timp și, dacă este posibil, în termen de 12 luni de la data accidentului sau a incidentului grav, inclusiv recomandările de siguranță. În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, publică o declarație provizorie cel puțin la fiecare comemorare a accidentului sau a incidentului grav, în care oferă detalii cu privire la stadiul investigației și la eventualele probleme ridicate în domeniul siguranței.”</p> <p>Termenul de maxim 12 luni pus la dispoziție pentru elaborarea unui raport final cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor grave este unul restrâns, care limitează în timp și nu corespunde realităților și care cu părere de rău nu corespunde posibilităților atât tehnice cât și operaționale necesare pentru investigarea unor accidente sau incidente grave. Ceea ce poate crea situații în care investigatorii, fiind împuși de termenul prevăzut, să întocmească rapoarte și recomandări de siguranță pripite, necalitative și care să nu corespundă realităților. Mai mult ca atât, cel puțin la nivel de aviație, pentru o investigare adecvată este necesară implicarea reprezentanților internaționali, spre exemplu reprezentanți ai companiilor de producere și/sau de întreținere a aeronavelor.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Teza literei h), alin. (1) de la articolul 6 a fost înlocuită cu expresia: „face public raportul final în conformitate cu art. 17.”. Drept urmare, teza de la alin. (7) al art. 17 (18) a fost substituită cu teza:</p> <p>„Biroul face public raportul final în cel mai scurt timp și, dacă este posibil, în termen de 12 luni de la data producerii evenimentului, inclusiv recomandările de siguranță. În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, publică o declarație intermediară cel puțin la fiecare comemorare a evenimentului, în care oferă detalii cu privire la stadiul investigației și la eventualele probleme ridicate în domeniul siguranței.”</p>

37	La art. 6, trimiterea făcută la litera h) (este comunicat părților prevăzute la art. 12 alin. (12)) este una limitată și poate crea confuzii în ceea ce privește dreptul altor autorități, inclusiv din străinătate de a fi informate.	Se acceptă  Trimiterea eronată a fost exclusă și înlocuită cu trimiterea către art. 17.
38	La art. 6, alineatul (3) se va completa la început cu o nouă liniuță cu următorul cuprins:  „- îmbunătățirea siguranței în transporturi și promovarea activă a colaborării structurate între autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța evenimentelor în transport, și autoritățile naționale și/sau supra-naționale civile responsabile de supravegherea transporturilor.”  Considerăm oportun reglementarea în cadrul proiectului de lege a posibilității ca biroul să desfășoare un schimb activ de opinii și experiență, inclusiv în domenii mai generale precum îmbunătățirea siguranței în transporturi și promovarea activă a colaborării structurate între autoritățile responsabile de investigații, pentru a oferi posibilitățile legale Biroului de a colabora multidimensional cu instituțiile de profil din străinătate.	Se acceptă  Intervenția propusă a fost inserată în partea dispozitivă de la alin. (2) al art. 6:  „Pentru îndeplinirea obiectivelor, Biroul cooperează și încheie Acorduri tehnice cu autorități de profil al statelor terțe cu scopul <i>îmbunătățirii siguranței în transporturi și promovării active a colaborării structurate între autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța evenimentelor în transport</i> , și autoritățile naționale și/sau supra-naționale civile responsabile de supravegherea transporturilor. Biroul prevede cele mai bune modalități de cooperare care să permită.”  A se vedea și modificările efectuate în conformitate cu obiecția [8].
39	La art. 7, alineatul (1) va deveni alineat unic. După sintagma „ <i>anul precedent</i> ” se va completa cu textul: „ <i>și/sau în curs de desfășurare</i> ”.	Se acceptă
40	La art. 8, alin. (1) va avea următorul conținut:  „(1) În conformitate cu prezenta lege, investigatorilor li se acordă, în special, dreptul la:”  se va completa la sfârșit cu un nou alineat (6) cu următorul conținut:  „(6) Investigatorul-șef poate extinde drepturile și obligațiile enumerate în prezentul articol la experții și consultanții săi, precum și la reprezentanții acreditați și la experții și consultanții acestora, în măsura necesară pentru ca aceștia să poată participa efectiv la investigația privind siguranța.”  Ținând cont de specificul internațional atribuit domeniului transportului, în care operatorii de transport pot fi din străinătate și/sau mijloacele de transport sunt produse și/sau întreținute de persoane fizice sau juridice din străinătate, astfel fiind părți vizate în mod direct, se consideră necesar de a asigura temeiul legal pentru atribuirea unor drepturi, ce vizează în mare acțiuni complementare activității de investigare (dreptul de a participa efectiv la investigația privind siguranța).	Se acceptă parțial  La art. 8, teza aliniatului (1) a fost redactată luând în considerare obiecția [17] din prezenta sinteză:  „În conformitate cu prezenta lege și, în situațiile în care se întreprinde și o urmărire penală, în cooperare cu Organele de urmărire penală, investigatorilor și membrilor comisiei de investigație li se acordă dreptul de îndată ce este posibil.”  Propunerea de a completa articolul 8 este salutară. Așadar, a fost introdus un aliniat nou (5) cu conținutul propus.

	experților în domeniu, inclusiv a experților străini, care nu sunt investigatori, dar care sunt contractați de către Birou și/sau care au dreptul legal de a participa la investigare.	
	Cel puțin la nivel de aviație civilă acest drept este reglementat în cadrul Anexei 13 OACI - Investigarea accidentelor și incidentele de aviație.	
41	<p>La art. 10, alin. (2) va avea următorul conținut:</p> <p>„(2) Până la sosirea investigatorilor, operatorului aerian, feroviar sau naval implicat într-un eveniment, proprietarului, gestionarului terenului pe care s-a produs evenimentul în transport i se interzice modificarea situației de la locul aeronavei, prelevarea de probe din acesta, mișcarea, mutarea sau îndepărtarea sau resturile acesteia, cu excepția cazurilor în care o astfel de acțiune ar fi necesară din motive de siguranță sau pentru a acorda ajutor persoanelor rănite sau cu permisiunea explicită a autorităților care au controlul/ responsabile de a interveni asupra locului evenimentului și, atunci când este posibil, în urma consultării Biroului.”</p> <p>Se propune ajustarea prevederilor alineatului (2) prin modificarea și completarea acestui alineat în sensul evitării unui eventual conflict de norme cu prevederile alineatului (1), litera a). Mai mult ca atât prevederile propuse creează premisele legale de exceptare asupra modificării situației de la locul evenimentului în anumite situații excepționale și inclusiv implicarea în acțiuni necesare din motive de siguranță (spre exemplu intervenția rapidă, până la sosirea echipajelor de salvare, în coordonare cu aceste autorități, în scopul evitării unor consecințe mai grave).</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Pentru redare o mai mare exactitate și pentru evitarea repetiției, aliniatul 3 (2) a fost înlocuit printr-o trimitere expresă la aliniatul (6) al articolului 14.</p> <p>Astfel, alin. 3 (2) a fost redat sub forma:</p> <p>„Operatorul aerian, feroviar sau naval implicați într-un eveniment, proprietarul, gestionarul terenului pe care s-a produs evenimentul în transport, trebuie să asigure conservarea locului evenimentului conform art. 14 alin. (5).”</p> <p>În consecință, alin. (6) de la art. 14 a fost înlocuit cu conținutul propus:</p> <p>„Până la sosirea investigatorilor, operatorului aerian, feroviar sau naval implicat într-un eveniment, proprietarului, gestionarului terenului pe care s-a produs evenimentul în transport i se interzice modificarea situației de la locul evenimentului, prelevarea de probe din acesta, mișcarea, mutarea sau îndepărtarea mijlocului de transport, a conținutului sau resturilor acestuia ori prelevarea de probe, conținutul sau resturile acesteia, cu excepția cazurilor în care o astfel de acțiune ar fi necesară din motive de siguranță sau pentru a acorda ajutor persoanelor rănite sau cu permisiunea explicită a autorităților responsabile de a interveni asupra locului evenimentului și, atunci când este posibil, în urma consultării Biroului.”</p> <p>Se acceptă</p>
42	La art. 12, alin. (8) se va exclude;	
	Se propune excluderea alineatului (8) deoarece prevederile acestui alineat se dublează cu cerințele generate cu privire la condițiile pe care trebuie să le aibă investigatorii/membrii din oficiu ai unei comisii de investigare tehnică. Totodată limitarea impusă altor specialiști/experti și consultanți atrași din afara Biroului poate fi una anevoioasă și problematică la implementare deoarece nu se consideră oportun limitarea la implicarea în cadrul comisiilor de investigare a specialiștilor care au exclusiv studii superioare și experiență de lucru în domeniul care	



	<p>constituie obiect al investigației, fiind situații în care trebuie să participe experți pe alte domenii mai specifice, inclusiv angajați experți pe perioade scurte de timp. Mai mult ca atât în cadrul investigațiilor accidentelor și incidentelor grave din domeniul aviației civile, în conformitate cu prevederile 13 OACI - Investigarea accidentelor și incidente de aviație, trebuie să participe experți delegați, după caz, din partea statului de înregistrare, statului operator, statului proiectant, statului fabricant și statului în care a avut loc evenimentul aviatic. Astfel Biroul nu poate impune sau filtra pe baza condițiilor prevăzute la alin. (8) (alineatul propus pentru excludere), ce fel de experți/reprezentanți să delege statele și sau organizațiile cu drept de participare în cadrul investigațiilor.</p>	
43	<p>La art. 12, la alineatul (14) termenul „<i>Autoritatea de siguranță</i>” este unul confuz. Se propune definirea termenului de „<i>autoritate de siguranță</i>”.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Termenul de „autoritate de siguranță” a fost definit la art. 2 al proiectului prezentat în forma sa inițială, supus consultării publice.</p>
44	<p>La art. 13, alineatele (1) și (2) se vor comasa și va deveni alineatul (1) cu următorul conținut:</p> <p>„(1) Atunci când se întreprinde și o urmărire penală, investigatorul-șef primește o notificare cu privire la acest lucru. Într-un astfel de caz, investigatorul-șef va asigura trasabilitatea și va păstra în custodie aparatele de înregistrare la bord, a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale, înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului (în continuare registratoare) și orice element de probă asimilate acestora.</p> <p>Alineatul (3) devine respectiv alin. (2) și sintagma „<i>alin. (2)</i>” se va substitui cu sintagma „<i>alin. (1)</i>”.</p> <p>Prevederile alin. (1) sunt contrare scopului și obiectivelor urmărite de această lege și anume prevenirea accidentelor și incidentelor viitoare, <i>fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea</i>. În funcție de caz, venind cu recomandări privind siguranța.</p> <p>Totodată, prevederile propuse de către autor la alineatul (1) în care Procuratura Generală, Ministerul Afacerilor Interne și Biroul vor încheia un acord privind desfășurarea urmăririi penale în paralel cu investigația tehnică privind siguranța, <i>prevederile acordului se vor aplica în toate situațiile de producere a unui eveniment în transport</i>, presupun din start desfășurarea unei urmăririi penale în cazul unei investigări, și prin urmare participarea Biroului în mod direct la</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Urmare a obiecției [8] din prezenta sinteză, au fost efectuate modificări la textul proiectului. Astfel, articolele 13 și 14, au devenit articolele 12 și respectiv 14.</p> <p>La articolul 12 (13) <i>Coordonarea investigațiilor</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A fost exclus alineatul (1), (3) și (5). Teza alineatului (2) a fost transferată la art. 14 după alineatul (4) cu următorul conținut: <ul style="list-style-type: none"> <li>„(5) Investigatorul-șef va asigura trasabilitatea și va păstra în custodie înregistratoarele și orice element de probă asimilate acestora.”</li> <li>- Teza alineatului (4) a fost amplasată în ultimul alineat al articolului cu următorul conținut: <ul style="list-style-type: none"> <li>„(2) Atunci când se întreprinde și o urmărire penală în paralel cu investigația tehnică privind siguranța, Organul de urmărire penală poate numi un reprezentant care, să însoțească înregistratoarele și alte elemente de probă asimilate acestora, pe parcursul oricărei deplasări, inclusiv la/de la locul de citire, prelucrare, examinare, analizare, modificare sau alterarea acestora.”</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

	<p>stabilirea vinovaților. Ceea ce contravine principiilor asumate de către Republica Moldova prin semnarea și asumarea elaborării și implementării standardelor internaționale, cel puțin în domeniul aviației civile.</p> <p>Totodată, clauza de cooperare dintre entitățile vizate reglementată la alineatul (1) rămâne parțial aplicabil prin prisma prevederilor alineatului (6) aceluiași articol.</p>	<p>În consecință, articolul 12 consemnează prevederi referitoare la necesitatea încheierii unor acorduri în avans între autorități, care să prevadă modalitatea și procedurile de cooperare și coordonare între autorități (aliniatul (1)). În același timp, aliniatul (2) presupune situația în care înregistratoarele sau anumite probe asimilate acestora pot fi analizate calificat de către Birou, iar Organul de urmărire penală poate numi un oficial care să însoțească acele probe, care din punctul de vedere a urmăririi penale ar reprezenta <i>mijloace de probă</i> în sensul legislației procesual penale.</p>
45	<p>Sintagma de la articolul 15 „<i>fișierul centralizat</i>” necesită a fi reglementată atât prin prisma definirii acesteia cât și stabilirii unor reguli generale (<i>trimiteri generale care vor fi ulterior reglementate amănunțit</i>) sau specifice, de creare și utilizare/stocare într-un fișier centralizat, a informațiilor privind evenimentele din transporturi, cel puțin evenimentele din aviația civilă.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Aliniatul (2) de la articolul 15 a fost exclus.</p> <p>Următoarele aliniate, au fost numerotate corespunzător.</p>
46	<p>La art. 18, la alin. (1), ultima frază: „Raportele descriu obiectivele investigațiilor prevăzute la art. 3 alin. (1) și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță.” se va substitui cu textul: „Raportele descriu obiectivele investigațiilor prevăzute la art. 3 alin. (1), fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea. În funcție de caz, raportoarele conțin recomandări privind siguranța.”.</p> <p>Alineatul a fost ajustat și completat în conformitate cu obiectul legii și anume cu prevederea expresă de la alineatul (1), articolul 1, în care e prevăzut că „obiectul legii constă în investigația evenimentelor din transportul aerian, feroviar și naval, fără a stabili vinovăția sau răspunderea făptuitorului. 11 Astfel fiind totodată armonizat și cu prevederile Anexei 13 OACI -Investigarea accidentelor și incidentele de aviație, cât și cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al parlamentului european și al consiliului din 20 octombrie 2010.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>La alin. (1) de la art. 17 în varianta actuală - a fost inserată teza propusă.</p>
47	<p>La art. 20, trimiterea de la alineatul (1), litera a) „solicită autorităților competente ale statelor cu care sunt stabilite raporturi de cooperare <i>conform prevederilor art. 12 alin. (14) și (15) al prezentei Legi</i>, la orice stadiu a unei investigații tehnice privind siguranța, adoptarea unor măsuri urgente privind prevenirea riscului de producere de noi evenimente în transporturi,” necesită a fi reglementată suplimentar, prevederile articolului 12 alineatele (14) și (15), (redate în continuare) nu reglementează proceduri și/ sau face trimiteri la oarecare proceduri ce ar legitima raporturi de cooperare dintre Birou și autoritățile competente ale altor state.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Pentru rigoare normativă, articolul 20 a fost exclus, iar normele acestuia au fost transferate în modul cum urmează:</p> <p>Intervenția juridică de la litera a), alin. (1) a fost inserată la lit. b), alin. (2), art. 6: „coordonarea măsurilor de urgență.”.</p> <p>Așadar, reglementarea procedurilor de <i>coordonarea a măsurilor de urgență</i> la nivel internațional - vor fi descrise în Acordurile tehnice între Birou și autoritățile de profil ale statelor terțe.</p>

	<p>„Articolul 12. Procedura, modul și termenele de investigație [...]</p> <p>(14) Biroul cooperează cu Autoritatea de siguranță atunci când investigația implică mijloace de transport sau operatori de transport certificați de Autoritatea de siguranță.</p> <p>Autoritatea de siguranță transmite într-un timp cât mai scurt toate informațiile solicitate Biroului și furnizează explicații, atunci când i se cere acest lucru.</p> <p>(15) Biroul poate solicita sprijin din partea organelor de investigație tehnică privind siguranța, organelor competente ale altor state.”</p> <p>Mai mult ca atât, se consideră necesar de reglementat suplimentar proceduri de coordonare rapidă în scopul exclusiv de a adopta anumite măsuri urgente ale Biroului.</p>	<p>În aceeași ordine de idei, această prevedere a fost inclusă într-o nouă literă f), de la alin. (1) al articolului 12: „<i>gestionarea și coordonarea măsurilor de urgență</i>.”. Astfel, necesitatea unor măsuri de urgență naționale vor fi prevăzute și descrise în cadrul Acordurilor care vor fi încheiate în avans între autoritățile naționale (Biroul, Ministerul Afacerilor Interne, Autoritățile de Siguranță, Procuratura Generală, Inspectoratul General pentru Situații de Urgență al Ministerului Afacerilor Interne).</p> <p>De asemenea, alineatul (15) al art. 12 în redacția inițială – a fost exclus, deoarece intervenția referitor la sprijinul sau asistență de la o autoritate specializată este prevăzută la art. 6, alin. (2).</p> <p>Pe de altă parte, alin. 19 (20) al art. 12 a fost redactat sub forma:</p> <p>„Biroul poate delega total sau parțial unei alte autorități specializate ale statelor terțe, cu acordul părților, sarcina de a efectua o investigație a unui eveniment, în conformitate cu prezenta lege și a tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.”</p> <p>Prevederile alineatului (2) și (3) de la art. 20 în redacția inițială au fost eliminate, întrucât reprezintă o dublare.</p> <p>Se acceptă parțial</p> <p>Articolul 23 „Cooperarea internațională” a fost eliminat, iar prevederea alineatului (3) al acestuia, a fost inserată la alineatul (10) al art. 11 cu următorul conținut:</p> <p>„În cazul unui eveniment produs pe teritoriul Republicii Moldova, Biroul notifică fără întârziere organizațiile internaționale de profil la care Republica Moldova este parte, statul de înregistrare, statul operator, statul proiectant, statul fabricant, după caz, statele vizate, în conformitate cu angajamentele internaționale ale Republicii Moldova.”</p> <p>De asemenea, din rațiuni de rigoare normativă, sintagma „Organizației Aviației Civile Internaționale, Organizației Maritime Internaționale, Agenției Feroviare Europene” de la lit. a) al art. 17 (18) a fost substituit cu sintagma ”precum și organizațiilor internaționale de profil la care Republica Moldova este parte”.</p>
48	<p>La art. 23, la alineatul (3) sintagma „<i>Organizația Aviației Civile Internaționale</i>” se va exclude;</p> <p>se va completa cu un nou alineat (4) cu următorul conținut:</p> <p>„(4) În cazul unui eveniment aviatic petrecut pe teritoriul Republicii Moldova, Biroul notifică, fără întârziere statul de înregistrare, statul operator, statul proiectant, statul fabricant. În cazul în care aeronava implicată în eveniment are o masă maximă de decolare mai mare de 2250 kg sau e aeronavă cu motor turbopropulsor va fi notificată inclusiv și Organizația Aviației Civile Internaționale.”</p> <p>Alineatele (4) - (9) se renumerează și devin respectiv alineatele (5) - (10).</p> <p>Se propune completarea articolului 23 cu prevederi obligatorii de notificare în cazul unor evenimente din aviația civilă, în conformitate cu standardele reglementate în cadrul Anexei 13 OACI - Investigarea accidentelor și incidentele de aviație. Această completare asigură și o conexiune de aplicabilitate cu prevederile alineatului (7).</p>	

49	La art. 23, alineatul (9) necesită a fi reglementat suplimentar cu explicarea prevederilor specifice de neefectuare a investigației tehnice, inclusiv cu reglementarea și prezentarea expres a cazurilor când biroul poate decide să nu efectueze o investigație tehnică. Argumentarea de neefectuare a investigației în cazul în care un stat terț este interesat în mod deosebit este interpretabilă și nu poate justifica eventualele inacțiuni ale Biroului, mai ales în situațiile în care, în conformitate cu prevederile acordurilor/tratatelor/actelor internaționale Republica Moldova este obligată se efectueze aceste investigații.	Se acceptă  Aliniatul (9) al art. 23 în redacția inițială a proiectului a fost exclus.
<b>13 Moldova (Sesiunea nr. 878 din 12.12.2019)</b>		
50	Se propune modificarea definiției „ <i>incident aeronautic</i> ” cu sintagma:  Incident aeronautic - înseamnă un eveniment, altul decât un accident, asociat cu operarea unei aeronave care afectează sau care ar putea afecta siguranța operării acesteia.  Definiția propusă este preluată din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 JO al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE și Anexa II la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago, la 7 decembrie 1944 și respectiv Codul Aerian al R. M. nr. 301/2017. Considerăm că, pentru uniformizarea prevederilor legale, e nevoie de a modifica definiția „incidentului aeronautic” consemnat în proiect.	Se acceptă  Definiția a fost înserată la articolul definiții, iar luând în considerare unitatea de redactare cu celelalte definiții [1], a fost eliminat verbul „înseamnă” din textul propus.
<b>MAURB (Sesiunea nr. DI/3/044.1-13462 din 17.12.2019)</b>		
51	La art. 4 alin. (8), în vederea utilizării unei terminologii constante, uniforme și în corespundere cu cea utilizată în Legea nr. 595/1999 privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova, sintagma „acordurilor internaționale” se va substitui cu sintagma „tratatele internaționale”.	Se acceptă
<b>Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului (Sesiunea nr. 13-07/4340 din 20.12.2019)</b>		
52	Se propune de a completa art. 9 „Notificarea și raportarea evenimentelor”, cu un nou alineat după cum urmează:  „- În cazul în care dețin informații privind existența unui eveniment în transport produs pe teritoriul Republicii Moldova, cu urmări nefaste asupra mediului înconjurător, Biroul, autoritatea de siguranță, administratorul de infrastructură	Nu se acceptă  Propunerea este pertinentă, însă notificarea în cazul unui eveniment cu efecte nefaste asupra mediului, va fi descrisă și consemnată în „Procedurile de raportare și înregistrare a evenimentelor în transport”, în conformitate cu prevederea alin. (3) al articolului 9 al proiectului.

	feroviară, operatorul de transport aerian, feroviar sau naval, trebuie să notifice fără întârziere organele de mediu.”	
Ministerul Justiției (Sesiunea nr. 04/ 12653 din 24.12.2019)		
53	La art. 1, alin. (3), pct. 1, lit. b) se va revedea expresia „accidentelor și accidentelor feroviare”, or, termenul „accident” include și accidentele feroviare. Adicional, la alin. (3) se va revizui pct. 3 lit. b) și c), deoarece în modul cum sunt formulate prevederile, acestea nu se integrează în conținutul normei date.	<p>Se acceptă parțial</p> <p>Lit. b) de la pct. 1 al alineatului (3) a fost modificat cu următorul conținut: „accidentelor, <i>accidentelor feroviare</i> și accidentelor feroviare grave produse pe teritoriul Republicii Moldova și a accidentelor feroviare grave produse cu implicarea materialului rulant înregistrat sau întreținut de o întreprindere feroviară autorizată în Republica Moldova.”.</p> <p>Lit. b) de la pct. 3 al alineatului (3) a fost înlocuită cu următoarea expresie: „implică o navă aflată sub pavilionul Republicii Moldova.”.</p> <p>În același timp, lit. c) de la pct. 3 al alineatului (3) rămâne în forma inițială a proiectului. Interese majore ale Republicii Moldova prezumă situațiile când un eveniment în transport produs implică cetățeni ai Republicii Moldova (în calitate de pasageri sau membri ai echipajului navei). De asemenea, se consideră interes situația când are loc un eveniment în imediata apropiere de apele teritoriale ale Republicii Moldova (spre exemplu, scurgeri de petrol).</p> <p>Nu se acceptă</p> <p>Noțiunile enumerate au fost incluse din motive de clarificare și diferențiere. Astfel, este imperativ să se înțeleagă că „investigator” se referă la persoana care efectuează și participă într-o investigație privind siguranța, și nu o investigație de urmărire penală sau de altă natură.</p> <p>Aceste considerente sunt valabile și pentru celelalte noțiuni incluse la articolul 2 „definiții”.</p>
54	La art. 2 este irrelevant și inutil de a defini noțiuni precum „investigator”, „investigator-șef”, „mijloc de transport” etc., care nu se folosesc în alt sens decât cel uzual și respectiv nu necesită o definire în sensul actului normativ în cauză.	<p>Relevăm că, definiția ca o parte a actului normativ care, după natura sa, are scopul de a reglementa drepturile și obligațiile subiecților de drept și modul de exercitare a acestora, poate fi inclusă într-un act normativ doar în cazurile și în limitele conforme cu scopul menționat. Includerea definițiilor în actul normativ trebuie să se facă doar în cazul și în limita necesară pentru reglementarea cercului subiecților, drepturilor și obligațiilor acestora și a modului de exercitare a drepturilor și obligațiilor. Pentru atingerea acestui scop se impune ca noțiunile să fie definite doar în cazul în care la momentul adoptării actului se constată că un termen este pasibil de a fi interpretat în mai multe sensuri și autorul actului normativ decide că nu trebuie să lase determinarea sensului exact al termenului în sarcina celor care vor interpreta și aplica actul normativ. Această regulă este aplicabilă și în cazul în care termenul este folosit în alt sens decât cel uzual.</p>

	<p>Relațiile sociale sunt foarte complexe și la momentul adoptării actului normativ este imposibil să se poată determina cu o precizie absolută toate circumstanțele raporturilor juridice reglementate. De asemenea, trebuie să se țină cont de faptul că norma de drept trebuie să fie formulată astfel încât aceasta să fie aplicabilă nu doar relațiilor sociale existente la momentul adoptării actului normativ dar și relațiilor sociale viitoare. Definirea noțiunilor însă atrage în mod inevitabil rigiditatea actelor normative și face imposibilă aplicarea acestora pentru reglementarea raporturilor juridice noi.</p> <p>În situația în care autorii unui proiect intenționează să definească o noțiune, în nota informativă este necesar să se arate că se întrunesc condițiile care impun definirea termenului în actul normativ și să se indice circumstanțele care justifică definirea termenului în sensul propus de autori (a se vedea art. 54 alin. (5) din Legea nr. 100/2017).</p> <p>Totuși, aceasta trebuie să se facă doar în situații excepționale, deoarece, în condițiile în care art. 71 alin. (4) al Legii nr. 100/2017 prevede că la interpretarea actului normativ trebuie să se țină cont de nota informativă care a însoțit proiectul, alte scopuri avute în vedere de autori pot fi soluționate prin includerea în nota informativă a unor texte de care cei care vor interpreta sau aplica actul normativ vor fi obligați să țină cont. Astfel, în nota informativă poate fi indicat sensul în care urmează să fie interpretat un termen, iar aceasta ar permite să se atingă atât scopul limitării discreției celor care vor interpreta actul, dar și scopul de a permite ca actul normativ să fie aplicat și relațiilor sociale care se vor naște pe viitor și de care, evident, nu putea să țină cont autorul actului normativ.</p> <p>Precizăm că, directivele Uniunii Europene nu impun statelor obligația de a prelua sau de a utiliza terminologia stabilită în aceste directive, ci doar de a ține cont de cerințele reglementărilor care se conțin în astfel de instrumente.</p>	
55	La art. 4, alin. (2) (precum și în toate cazurile similare din proiect) referința la actele normative enunțate se va expune ținând cont de prevederile art. 55 alin. (5) din Legea nr. 100/2017 astfel încât la indicarea datei de adoptare a actului normativ să se indice numărul de ordine, ca element de identificare, la care să se adauge anul în care a fost adoptat, aprobat sau emis acesta, fiind despărțite de o bară „/”.	Se acceptă
56	La art. 4, alin. (6) cuvintele „prin Hotărâre” se vor exclude, deoarece sunt inutile.	Se acceptă

57	La art. 12 se va revedea redacția alin. (10) întrucât nu este judicioasă, or potrivit art. 20 alin. (1) din <i>Codul de procedură penală</i> , urmărirea penală și judecarea cauzelor penale se face în termene rezonabile.	<p>Nu se acceptă</p> <p>De la alin. 17 (10) al art. 11, a fost eliminată expresia „în mod nejustificat”.</p> <p>A se înțelege că investigația tehnică privind siguranța se desfășoară independent de investigația de urmărire penală. Pot exista cazuri de accidente cu grad sporit de complexitate, fiind necesar ca cadrul temporar pentru investigare să fie extins. Într-o astfel de situație, chiar dacă o investigație de urmărire penală încetează, cea de investigație privind siguranța poate continua după caz, fără a fi împiedicată sau suspendată din cauza anchetelor judiciare. În altă ordine de idei, acțiunile investigatorilor de a colecta, analiza, asimila informații - nu pot fi oprite din cauza unor raționamente a urmăririi penale.</p>
58	La art. 14, alin. (8) se vor aplica în măsură în care probele și documentele probatorii respective nu vor fi recunoscute în calitate de probe conform prevederilor legii procesual - penale de către organul de urmărire penală sau de instanța de judecată. În caz contrar, norma dată ar putea obstrucționa desfășurarea urmăririi penale și judecarea unei cauze prin modificarea, alterarea sau distrugerea elementelor probatorii.	<p>Se acceptă parțial</p> <p>A se vedea argumentarea adusă la obiecția [26] din prezenta sinteză.</p>
59	La art. 14, alin. (10) vine în contradicție cu prevederile art. 8 alin. (2) din proiect, deoarece desfășurarea investigației tehnice privind siguranța nu poate aduce atingere desfășurării urmăririi penale și judecării unei cauze.	<p>Se acceptă parțial</p> <p>A se vedea argumentarea adusă la obiecția [26] din prezenta sinteză.</p>
60	La art. 14, nu este judicioasă prevederea de la alin. (11) în măsura în care scopul investigației tehnice privind siguranța prevalează asupra scopului procesului penal, și anume acel de protejare a persoanei, societății și statului de infracțiuni, precum și protejare a persoanei și societății de faptele ilegale ale persoanelor cu funcții de răspundere în activitatea lor legată de cercetarea infracțiunilor presupuse sau săvârșite, astfel ca orice persoană care a săvârșit o infracțiune să fie pedepsită potrivit vinovăției sale și nici o persoană nevinovată să nu fie trasă la răspundere penală și condamnată.	<p>Se acceptă parțial</p> <p>A se vedea argumentarea adusă la obiecția [26] din prezenta sinteză.</p>
61	La art. 15 se vor analiza suplimentar alin. (3) și (5), deoarece prin exceptarea organului de urmărire penală de a solicita și primi înregistrările și informațiile acumulate de Birou în cadrul investigației tehnice privind siguranța, s-ar putea îngreuna accesul acestora la strângerea și verificarea probelor atât în favoarea, cât și în defavoarea învinutului, inculpatului în cadrul unui proces penal, ceea ce este inacceptabil.	<p>Nu se acceptă</p> <p>În vederea unei informări corecte și complete, informăm că în conformitate cu art. 3 al proiectului, Biroul este desemnat să organizeze investigația tehnică privind siguranța accidentelor sau incidentelor în transporturi.</p> <p>Obiectivul unei astfel de investigații este determinarea cauzelor și circumstanțelor în care s-au produs aceste accidente, iar în final - de a emite recomandări de siguranță pentru prevenirea unor evenimente similare în viitor.</p>

<p>Cu privire la normele procesuale expunem că, potrivit art. 2 alin. (4) din Codul de procedură penală, normele juridice cu caracter procesual din alte legi naționale pot fi aplicate numai cu condiția includerii lor în prezentul cod.</p> <p>În acest sens, în jurisprudența sa Curtea Constituțională a menționat că, în vederea unificării cadrului legal procesual și excluderii prevederilor confuze și contradictorii, în scopul respectării drepturilor și libertăților fundamentale ale tuturor persoanelor implicate în procesul penal, legiuitorul a stipulat că normele juridice cu caracter procesual din alte legi naționale pot fi aplicate numai cu condiția că sunt incluse în Codul de procedură penală. O asemenea tehnică legislativă este de natură să asigure eliminarea inadverențelor între prevederile Codului de procedură penală și normele procesuale penale cuprinse în alte legi, aplicarea coerentă, certă și uniformă a normelor respective, astfel încât să se poată garanta respectarea deplină a drepturilor și libertăților fundamentale ale omului (<i>Decizia de inadmisibilitate a Sesizării nr. 41 g/2015 privind excepția de neconstituționalitate a articolului 4 alin. (4) din Legea nr. 333 din 10 noiembrie 2006 cu privire la statutul ofiterului de urmărire penală, §25</i>).</p> <p><i>Codul de procedură penală</i> determină ordinea procesuală, limitele și modalitățile activității organelor judiciare pe teritoriul republicii. Fiind o lege organică, din punct de vedere al dispozițiilor constituționale generale statuate de art. 72, Codul de procedură penală nu are prioritate față de alte legi organice, însă ca lege specială, după regulile generale ale dreptului, indiferent de data adoptării, el dobândește superioritate față de alte legi organice după principiul <i>lex specialis derogat generali</i>.</p> <p>Prin urmare, legiuitorul, în scopul realizării principiilor constituționale ale statului de drept, asigurării legalității și protecției drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanei în sfera justiției penale, codificând normele care reglementează modul de desfășurare a urmăririi penale și de judecare a cauzei penale în instanța de judecată, a fost în drept să legitimizeze prioritatea Codului de procedură penală față de alte legi ce reglementează relații de aceeași natură.</p> <p>Dispozițiile privind primordialitatea Codului de procedură penală în instituirea normelor cu caracter procesual penal, stipulate de art. 2 alin. (1) și alin. (4) din <i>Codul de procedură penală</i>, corespund maximal codificării dreptului penal, asigurând realizarea acestuia ca drept material în cea mai adecvată formă procesuală (<i>Hotărârea Curții Constituționale nr. 1 din 22 ianuarie 2008</i>).</p>	<p>Subsecvent, Biroul efectuează o investigație privind siguranța - independent de orice altă investigație de urmărire penală sau de altă natură. Drept urmare, în atingerea obiectivului, Biroul acumulează informații relevante DOAR în scopul investigației privind siguranța.</p> <p>Menționăm că informațiile acumulate din înregistratoare, informații obținute din interviuarea persoanelor implicate/martori, informațiile obținute voluntar în cursul unei investigații - pot fi utilizate într-un mod neadekvat ulterior în justiție, prin acțiuni de drept penal, administrativ, sau civil. Dacă astfel de informații vor fi făcute publice și utilizate în alte scopuri, este posibil ca în viitor, aceste informații să nu mai fie dezvăluite investigatorilor, iar lipsa accesului la astfel de informații va afecta procesul de investigație tehnică cu implicații serioase privind siguranța în transporturi.</p> <p>Tocmai din aceste considerente este necesară și indispensabilă garantarea prin lege - protejarea informațiilor obținute de Birou. Mai mult, această garanție corelează perfect cu principiul unei "<i>culturi juste/a siguranței</i>" - încurajată de Organizațiile Internaționale de Profil (OACI, EASA, EMSA, ERA, etc.) și promovată pe larg în statele cu progrese semnificative în investigarea accidentelor în transporturi. Prin aceasta, se asigură încrederea persoanelor implicate sau a martorilor - în comunicarea cu investigatorul. Astfel, aceștia sunt încurajați să declare sau să raporteze informații legate de siguranță.</p> <p>Aprecieri, că investigația tehnică privind siguranța nu exceptă organul de urmărire penală să-și desfășoare investigația de urmărire penală pe linia procesual penală.</p>
--	--



	În lumina celor expuse conchidem că, orice prevedere privind probele și mijloacele de probă, administrarea acestora în cadrul unui proces penal, accesul terților la acestea, precum și conservarea lor trebuie să fie reglementate în Codul de procedură penală.	
62	La art. 16, alin. (1) se vor exclude cuvintele „cu modificările și completările ulterioare” ca fiind excedente.	Se acceptă
63	La art. 18, alin. (7) întru corectitudinea redactării, cuvântul „însoțirea” se va substitui cu cuvântul „finalizarea”.	Se acceptă  În ceea ce privește articolul 6, lit. h) din redacția inițiată, a fost luată în considerare obiecția [36] din prezenta sinteză. Astfel, teza literei h), alin. (1) de la articolul 6 a fost înlocuită cu expresia: „face public raportul final în conformitate cu art. 17.”. Drept urmare, teza de la alin. (7) al art. 17 (18) a fost substituită cu teza:  „Biroul face public raportul final în cel mai scurt timp și, dacă este posibil, în termen de 12 luni de la data producerii evenimentului, inclusiv recomandările de siguranță. În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, publică o declarație intermediară cel puțin la fiecare comemorare a evenimentului, în care oferă detalii cu privire la stadiul investigației și la eventualele probleme ridicate în domeniul siguranței.”.
64	Din titlul capitolului X „Dispoziții finale și tranzitorii” se vor exclude cuvintele „și tranzitorii”, deoarece acesta nu include prevederi referitoare la corelarea noilor reglementări cu cele din actele legislative preexistente și menținerea temporară a unor situații juridice născute sub imperiul reglementărilor preexistente (a se vedea: art. 48 din Legea nr. 100/2017).	Se acceptă  Din Capitolul VII (X) a fost exclusă sintagma respectivă.
65	La art. 24 cuvintele „va intra” se vor substitui cu cuvântul „intră”. Conform art. 54 din Legea nr. 100/2017 textul articolului trebuie să aibă un caracter dispozitiv, să prezinte norma instituită fără explicații sau justificări. Verbele utilizate în text se vor expune la timpul prezent, forma afirmativă, pentru a se accentua caracterul imperativ al dispoziției respective. Această observație este valabilă cu referire la toate verbele utilizate în textul proiectului.	Se acceptă
66	La art. 25 se va exclude titlul acestuia „Îndatoririle Guvernului”, deoarece este formulat eronat. Totodată, vor fi revăzute cuvintele „până la intrarea în vigoare”, deoarece Guvernul va aproba acte normative în temeiul normelor stabilite prin prezentul Cod. În această legătură, se va stabili un termen concret în care Guvernul va întreprinde măsurile respective.	Se acceptă parțial  Articolul 21 (25) a fost substituit cu următorul conținut:  „Articolul 21. Guvernul Până la data intrării în vigoare a prezentei legi:

		<p>a) Va prezenta Parlamentului propuneri pentru aducerea legislației în concordanță cu prezenta lege;</p> <p>b) Va aproba actele normative necesare executării prevederilor prezentei legi.”</p> <p>În conformitate cu partea introductivă a articolului 21 (25), Guvernul va aduce în concordanță legislația în vigoare până la intrarea în vigoare a legii.</p> <p>Se acceptă</p>
67	La art. 25, lit. a), în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative, cuvintele „în vigoare” sunt inutile și urmează a fi excluse (observație valabilă și pentru restul cazurilor similare din proiect).	Se acceptă
68	La gruparea elementelor structurale ale proiectului se va ține cont de prevederile art. 53 din Legea nr. 100/2017, conform căruia, articolele pot fi grupate în secțiuni, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre arabe, iar secțiunile pot fi grupate în capitole, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre romane. Gradul de divizare mai mare se aplică după folosirea gradului de divizare mai mic.	Se acceptă
69	Semnălăm că potrivit art. 51 din Legea nr. 100/2017, elementul structural de bază al legilor este articolul. Acesta are caracter unitar și conține una sau mai multe norme cu raport direct între ele și subordonate uneia și aceleiași idei. Articolul se ordonează consecutiv, după numere, exprimate prin cifre arabe, începând cu primul și terminând cu ultimul.	Se acceptă
70	Articolul poate fi divizat în alineate, însemnate succesiv cu numere ordinare, exprimate prin cifre arabe, luate între paranteze rotunde. Alineatul poate fi divizat în litere, care sânt însemnate succesiv cu litere latine mici, urmate de o paranteză, fără utilizarea cratimelor (art. 6 alin. (3) din proiect).	Se acceptă
71	Pe cale de consecință, menționăm că, la elaborarea proiectelor de acte normative, textele acestora, potrivit art. 3 din Legea nr. 100/2017, trebuie să corespundă prevederilor Constituției Republicii Moldova, tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte, principiilor și normelor unanim recunoscute ale dreptului internațional, precum și legislației Uniunii Europene, totodată, fiind respectate principiile: oportunității, coerenței, consecvenței și echilibrului între reglementările concurente; consecutivității, stabilității și predictibilității normelor juridice.	Se acceptă
<b>Centrul de Amonizare a Legislației (Sensizarea nr. 31/02-3-9249 din 27.12.2019)</b>		
72	<i>Obiecții privind compatibilitatea proiectului național cu Directiva 2009/18/CE</i>	Se acceptă parțial

<p>Cu referire la art. 6 (1), lit. h) din proiectul național, în ceea ce privește termenul de publicare a raportului final de către Biroul de investigare a accidentelor și incidentelor în transport, remarcăm că, potrivit art. 14 (2) din Directiva 2009/18/CE, acesta se aplică din momentul evenimentului în transport, și nu din momentul începerii investigației privind siguranța. Prin urmare, considerăm necesară revizuirea art. 6 din proiectul național, prin substituirea sintagmei „de la data începerii investigației privind siguranța” cu sintagma „de la data evenimentului/accidentului sau incidentului”.</p> <p>De asemenea, proiectul național <i>nu a asigurat transpunerea mai multor prevederi din Directiva 2009/18/CE</i>, iar Tabelul de concordanță <i>nu indică motivele ne transpunerii și termenele preconizate</i> pentru realizarea transpunerii integrale a acestora, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- art. 3 în ceea ce privește definirea noțiunilor „navă de tip feribot ro-ro” și „înregistrator de date privind voiajul”;</li> <li>- art. 5 (2) privind realizarea unei evaluări preliminare pentru a decide efectuarea sau neefectuarea unei investigații privind siguranța în cazul unor accidente grave;</li> <li>- art. 7 (1), teza III privind situațiile excepționale în care pot fi efectuate investigații privind siguranța în paralel de către două sau mai multe state;</li> <li>- art. 7 (2) privind responsabilitatea statului de a desfășura investigația, în cazul în care sunt implicate două sau mai multe state și cooperarea cu statele respective, până în momentul stabilirii de comun acord a statului care va conduce investigația privind siguranța;</li> <li>- art. 7 (4) privind desfășurarea investigației de către statul în ale cărei ape teritoriale s-a produs accidentul și incidentul ce implică o navă de tip feribot ro-ro sau o navă de pasageri de mare viteză.</li> </ul> <p>Mai mult, proiectul național <i>nu asigură transpunerea Anexei I și II din Directiva 2009/18/CE</i> privind conținutul raportului privind siguranța și informațiile cuprinse în notificarea privind accidentele și incidentele maritime. În acest sens, menționăm că, deși potrivit Tabelului de concordanță, dispozițiile enunțate vor fi transpuse ulterior prin alte acte normative de implementare, nu sunt indicate măsurile naționale de transpunere și nici termenul preconizat pentru realizarea acestora.</p> <p>Așadar, din punct de vedere al transpunerii Directivei 2009/18/CE, constatăm că finalitatea urmărită de proiectul național a fost atinsă parțial, în contextul</p>	<p>în ceea ce privește articolul 6, lit. h) din redacția inițială, a fost luată în considerare obiecția [36] din prezenta sinteză. Astfel, teza literei h), alin. (1) de la articolul 6 a fost înlocuită cu expresia: „face public raportul final în conformitate cu art. 17.”. Drept urmare, teza de la alin. (7) al art. 17 (18) a fost substituită cu teza:</p> <p>„Biroul face public raportul final în cel mai scurt timp și, dacă este posibil, în termen de 12 luni de la data producerii evenimentului, inclusiv recomandările de siguranță. În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, publică o declarație intermediară cel puțin la fiecare comemorare a evenimentului, în care oferă detalii cu privire la stadiul investigației și la eventualele probleme ridicate în domeniul siguranței.”.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- În ceea ce privește noțiunea, navă de tip feribot ro-ro”, aceasta nu este necesară a fi definită, întrucât acest tip de navă reprezintă un caz particular al unei nave.</li> <li>- Referitor la art. 5 (2), evaluarea preliminară va fi efectuată în conformitate cu aliniatul (4) de la art. 11 (12) al actului național.</li> <li>- Art. 7 (1), teza III se referă la un caz excepțional, care presupune că un eveniment poate fi investigat în paralel de două organisme de anchetă. Această prevedere nu împiedică în niciun fel Biroul (în cazul interesului major al Republicii Moldova) să-și desfășoare o activitate de investigare în conformitate cu intervenția juridică de la alin. (13), art. 11, dispozitivul căruia a fost redactat sub forma:</li> </ul> <p>„Participarea la investigația tehnică privind siguranța a evenimentelor în transporturi survenite în afara teritoriului Republicii Moldova se efectuează în conformitate tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte, în cazul în care.”.</p> <p>În același timp, având în vedere modificările efectuate conform obiecției [8], alin. (14) al art. 18 în forma sa inițială, a fost exclus, iar ultimul aliniat a fost modificat în felul următor:</p> <p>„Biroul poate delega total sau parțial unei alte autorități specializate ale statelor terțe, cu acordul părților, sarcina de a efectua o investigație a unui eveniment, în conformitate cu prezenta lege și a tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.”.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Referitor la art. 7 (2), de asemenea, prevederile acestuia cade sub incidența alin. (13), art. 11 din actul național.</li> <li>- Privind art. 7 (2), remarcăm aceeași mențiune.</li> </ul>
---	--

	<p>deficiențelor și omisiunilor de transpunere sesizate în cazul art. 14 (2) privind data de la care urmează a fi calculat termenul de publicare a raportului final privind investigația, precum și în măsura în care proiectul nu a asigurat transpunerea dispozițiilor art. 3, art. 5 (2), art. 7 (1), teza III, art. 7 (2) și (4), Anexa I și II la actul UE, în privința cărora lipsește certitudinea intenției autorului de transpunere ulterioară a acestora. Remarcăm că, asigurarea transpunerii integrale a Directivei 2009/18/CE prezintă importanță sporită, în contextul în care termenul de realizare stabilit prin Acordul de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană a fost deja depășit.</p>	<p>În ceea ce privește Anexa I, aceasta se referă la <i>cum ar trebui să arate un Raport al unei investigații</i>. Considerăm că nu este necesar ca șablonul unui Raport de investigație să fie prevăzut la nivelul legii. Prin urmare, conținutul unui raport va fi consemnat într-un act subordonat legii.</p> <p>Referitor la Anexa II din Directivă, relevăm că toate informațiile care cuprind o <i>notificare</i> vor fi prevăzute în acte subordonate legii. Nu este cazul ca aceste informații să fie incluse la nivelul unei legi.</p>
73	<p><i>Obiecții privind compatibilitatea proiectului național cu Regulamentul (UE) nr. 996/2010</i></p> <p>Cu referire la art. 6 (1), lit. h) din proiectul național, în ceea ce privește termenul de publicare a raportului final de către Biroul de investigare a accidentelor și incidentelor în transport, remarcăm că, potrivit art. 16 (6) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010, acesta se aplică din <i>momentul evenimentului</i> în transport, și nu din momentul începerii investigației privind siguranța. Prin urmare, considerăm necesară revizuirea art. 6 din proiectul național, prin substituirea sintagmei „de la data începerii investigației privind siguranța” cu sintagma „de la data evenimentului/accidentului sau incidentului”.</p> <p>De asemenea, proiectul național nu a asigurat transpunerea mai multor prevederi din Regulamentul (UE) nr. 996/2010, iar Tabelul de concordanță nu indică <i>motivele netranspunerii și termenele preconizate</i> pentru realizarea transpunerii integrale a acestora, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- art. 5 (1), (2) și (5) privind demararea unei investigații ce implică o aeronavă fără pilot la bord și efectuarea investigației de către statul în care a fost înmatriculată aeronava dacă nu se știe cu precizie teritoriul pe care s-a produs accidentul sau incidentul;</li> <li>- art. 8 (2) privind drepturile participanților la investigațiile privind siguranța, în special, de a vizita locul accidentului, de a examina resturile navei, etc;</li> <li>- art. 12 (1), fraza III privind necesitatea încheierii unui acord prealabil, într-un termen rezonabil și nu mai târziu de două săptămâni, dintre investigatorul-șef și autoritățile judiciare în cazul în care elementele de probă ar putea fi modificate, alterate sau distruse în urma examinării sau analizării acestora de către investigator;</li> </ul>	<p>Se acceptă parțial</p> <p>Cu referire la art. 6 (1), relevăm aceeași mențiune de la obiecția [72].</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Referitor la art. 5 (1), (2) și (3), aceste prevederi sunt preluate de alin. (13), art. 11 din actul național actualizat.</li> <li>- Art. 8 (2) din Regulament este preluat de alin. (14) al articolului 11, actul național.</li> <li>- Necesitatea unui acord prevăzut la art. 12 (2) este consemnată la art. 12, alin. (1) din actul național.</li> <li>- Referitor la art. 12 (2), remarcăm aceeași mențiune.</li> <li>- Prevederea art. 16 (7) a fost preluată de alin. (7), art. 17 din actul național.</li> <li>- Acțiunile subsecvente vizate la art. 18 cad sub incidența tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte (ICAO, IMO, UIC).</li> <li>- Prevederile art. 21 sunt consemnate la art. 13 și 19 din actul național.</li> <li>- În proiect au fost incluse imperativ, doar definițiile care sunt vizate în textul proiectului.</li> </ul>

74	<p>- art. 12 (2) privind obligativitatea informării imediate a autorităților competente de către investigatorul-șef în situația în care pe parcursul investigației privind siguranța se află sau se suspectează că un act de intervenție ilicită a avut loc în legătură cu accidentul/incidentul grav;</p> <p>- art. 16 (7) privind publicarea unei declarații provizorii în cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni;</p> <p>- art. 18 (1), (2), (4) și (5) privind acțiunile subsecvente recomandărilor de siguranță și baza de date privind siguranța;</p> <p>- art. 21 (1) în ceea ce privește termenul de 2 ore de la notificarea producerii accidentului pentru furnizarea listei valide a tuturor pasagerilor;</p> <p>- art. 21 (2)-(6) din actul UE privind asistența acordată victimelor și rudelor acestora; Anexa la Regulamentul (UE) nr. 996/2010 privind lista cu exemple de incidente grave.</p> <p>La fel, proiectul național <i>nu asigură transpunerea</i> prevederilor art. 2, pct. 3, 5, 6, 8, 11 și 13 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 referitoare la definirea noțiunilor de „consultant”, „rănire mortală”, „înregistrator de date de zbor”, „persoană implicată”, și „rănire gravă”. În acest sens, menționăm că, deși potrivit Tabelului de concordanță, dispozițiile enunțate vor fi transpuse ulterior prin alte acte normative de implementare, nu sunt indicate măsurile naționale de transpunere și nici termenul preconizat pentru realizarea acestora.</p> <p>Reieșind din cele expuse anterior, referitor la transpunerea Regulamentului (UE) nr. 996/2010, se constată că, proiectul național nu și-a atins în totalitate obiectivul urmărit, în contextul deficiențelor și omisiunilor de transpunere sesizate în cazul art. 16 (6) privind data de la care urmează a fi calculat termenul de publicare a raportului final privind investigația, precum și în măsura în care proiectul nu a asigurat transpunerea dispozițiilor art. 2 (pct. 3, 5, 6, 8, 11, 13), art. 5 (5), art. 8 (2), art. 12 (1), teza III, art. 12 (2), art. 16 (7), art. 18 (1), (2), (4), (5), art. 21 (1)-(6) și Anexa la Regulamentul (UE) nr. 996/2010, în privința cărora lipsește certitudinea intenției autorului de transpunere ulterioară a acestora. Remarcăm că, necesitatea asigurării convergenței cadrului legislativ național în domeniu cu toate cerințele actului UE derivă din obligațiile asumate de Republica Moldova prin Acordul privind Spațiul Aerian Comun UE-RM.</p>	
74	<p><i>Observații privind compatibilitatea proiectului național cu Directiva (UE) 2016/798</i></p>	<p>Se acceptă parțial</p> <p>Cu referire la art. 6 (1), a fost luată în considerare obiecția [72].</p>

<p>Cu referire la art. 6 (1), lit. h) din proiectul național, în ceea ce privește termenul de publicare a raportului final de către Biroul de investigare a accidentelor și incidentelor în transport, remarcăm că, potrivit art. 24 (2) din Directiva (UE) 2016/798, acesta se aplică din <i>momentul evenimentului în transport</i>, și nu din momentul începerii investigației privind siguranța. Prin urmare, considerăm necesară revizuirea art. 6 din proiectul național, prin substituirea sintagmei „de la data începerii investigației privind siguranța” cu sintagma „de la data evenimentului/accidentului sau incidentului”.</p> <p>De asemenea, proiectul național <i>nu a asigurat transpunerea</i> art. 24 (2), teza II din Directiva (UE) 2016/798 privind structura rapoartelor de investigare a accidentelor și incidentelor în transport, Anexei I la Directiva (UE) 2016/798 referitoare la indicatorii comuni de siguranță, Anexei II la Directiva (UE) 2016/798 privind notificarea normelor naționale de siguranță, precum și cele ale Anexei III la Directiva (UE) 2016/798 privind cerințele și criteriile de evaluare pentru organizațiile care solicită un certificat de entitate responsabilă cu întreținerea sau un certificat în ceea ce privește funcțiile de întreținere. Remarcăm că, deși potrivit Tabelului de concordanță, dispozițiile enunțate vor fi transpuse ulterior prin alte acte normative de implementare, nu sunt indicate măsurile naționale de transpunere și nici termenul preconizat pentru realizarea acestora.</p> <p>Prin urmare, deși proiectul național urmărește o transpunere selectivă a Directivei (UE) 2016/798, totuși, constatăm că acesta și-a atins parțial obiectivul urmărit, având în vedere deficiențele și omisiunile de transpunere în cazul art. 24 (2) privind data de la care urmează a fi calculat termenul de publicare a raportului final privind investigația, precum și în măsura în care proiectul nu a asigurat transpunerea dispozițiilor art. 24 (2), teza II și Anexelor I-III din actul UE, în privința cărora lipsește certitudinea intenției autorului de transpunere ulterioară a acestora. Remarcăm că, asigurarea transpunerii integrale a Directivei (UE) 2016/798 este importantă, în contextul în care aceasta abrogă dispozițiile Directivei 2004/49/CE (începând cu 16 iunie 2020), termenul de transpunere a căreia potrivit Acordului de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană a fost deja depășit.</p>	<p>Structura rapoartelor de investigare vor fi consemnate în documente subordonate legii.</p> <p>Celelalte prevederi ale directivei vor fi preluate de actul național primar în domeniul feroviar, dar și de alte acte subordonate acestuia.</p>
<p>75</p> <p><i>Obiecții privind clauza de armonizare</i></p> <p>Clauza de armonizare nu reflectă corect prevederile din Directiva (UE) 2016/798 transpuse în proiectul național. Astfel, având în vedere constatările din prezenta expertiză de compatibilitate privind normele actului UE transpuse în proiectul</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Clauza de armonizare a fost redactată conform obiecției.</p>

	național, sintagma „transpune art. 3 (pct. 2, 3, 7, 10-15, 21), art. 20-23, art. 24 (1), (2) Teza I și II, art. 26) va fi substituit cu sintagma „transpune art. 1, lit. (e); art. 2 (1); art. 3, pct. 2, 3, 7, 10-15, 21; art. 20; art. 21-23; art. 24 (1), (2), teza I și (3); art. 25, art. 26”.	
76	<p><i>Obiecții privind Tabelul de concordanță</i></p> <p>Cu referire la Tabelele de concordanță care însoțesc proiectul național, menționăm că, acestea nu corespund în totalitate cerințelor prevăzute în Anexa nr. 3 la Regulament.</p> <p>Astfel, urmează a fi completate în modul corespunzător compartimentul 7, prin indicarea motivelor netranspunerii prevederilor enumerate în pct. II al prezentei Declarații, precum și compartimentul 8, prin indicarea termenelor preconizate pentru realizarea transpunerii integrale a acestora și a proiectelor de acte normative care vor înlătura deficiențele de compatibilitate constatate la compartimentul 7.</p> <p>Atenționăm că, în procesul activării pct. 201 al Regulamentului Guvernului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, autorul va remite Centrului de armonizare a legislației proiectul definitiv însoțit de Nota informativă și Tabelul de concordanță modificate potrivit obiecțiilor formulate.</p> <p>De asemenea, în conformitate cu pct. 53 din Regulament, Tabelele de concordanță actualizate urmează a fi prezentate în format electronic, în termen de 20 zile de la adoptarea proiectului de act normativ Cancelariei de Stat (Centrului de armonizare a legislației) pentru a fi incluse în baza de date a legislației naționale armonizate.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Tabelul de concordanță a fost completat conform obiecției. Relevăm cu titlu general că prevederile nepreluate din actele UE, vor fi transpuse în acte subordonate legii, precum Regulamentul de organizare, Ghiduri, Acorduri, Manuale. Denumirea exactă a acestora va fi efectuată din momentul ce este adoptată legea primară. Va fi organizat un grup de lucru pentru determinarea actelor care să pună în aplicare legea primară. De asemenea, termenele preconizate pentru transpunerea prevederilor enumerate se va efectua în decursul a șase luni de la publicarea legii.</p>
77	<p><i>Concluzii</i></p> <p>În urma evaluării proiectului național din perspectiva compatibilității cu legislația UE relevantă, apreciem că acesta și-a atins parțial finalitatea urmărită în ceea ce privește transpunerea Directivei 2009/18/CE, Regulamentului (UE) nr. 996/2010 și Directivei (UE) 2016/798 având în vedere obiecțiile de compatibilitate formulate la pct. II al prezentei Declarații, care urmează a fi luate în considerare în procesul de definitivare a proiectului național. De asemenea, vor fi revizuite și ajustate în modul corespunzător instrumentele de armonizare (clauza de armonizare și Tabelele de concordanță) conform obiecțiilor expuse în pct. III.</p>	<p>Se acceptă</p>

	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 și obligațiile juridice asumate în lumina Acordului de Asociere RM - UE.
	Centrul Național Anticorupție (Sesiunea nr. 06/2-7535 din 03.12.2019)
	Se solicită expertizarea unui proiect definitivat.
	IS Călea Ferată din Moldova (Sesiunea nr. B/4-2230 din 10.12.2019)
	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.
	Agencia Navala
	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.
	SRI, AviaInvest
	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.
	Ministerul Apărării (Sesiunea nr. 11/1393 din 16.12.2019)
	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.
	Confederația Națională a Sindicatelor din Moldova (Sesiunea nr. 05-01969 din 05.12.2019)
	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.
	Căminul de Șar (Sesiunea nr. 12-148741 din 10.12.2019)
	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.
	Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale (Sesiunea nr. 09/7123 din 17.12.2019)
	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.
	Centrul de Implementare a Reformelor
	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.