



Comisia economie, buget și finanțe

RAPORT

asupra proiectului de Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi (nr. 456 din 19.11.2020) Lectura II

Comisia economie, buget și finanțe a examinat proiectul de Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi pentru Lectura a II-a (nr. 456 din 19.11.2020) și comunică următoarele.

Comisia a recepționat coraportul Comisiei politice externe și integrare europeană, avizele prezentate de Comisiile permanente, avizul Direcției generale juridice a Secretariatului Parlamentului, precum și amendamentul deputatului în Parlament Radu Marian.

Comisia menționează că coraportul și avizelor prezentate de către Comisiile permanente nu conțin careva obiecții la proiectul vizat. Totodată, amendamentul deputatului Radu Marian conține propuneri de ajustare ținând cont de obiecțiile Direcției generale juridice, de rigorile redacționale precum și alte neclarități identificate în proiectul inițial.

Amendamentele și propunerile respective au fost examinate în cadrul ședinței Comisiei, rezultatele fiind expuse în sinteza anexată la prezentul raport.

Reieșind din cele relatate, Comisia prin votul majorității membrilor prezenți la ședință, propune plenului Parlamentului proiectul de Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi (nr. 456 din 19.11.2020) spre examinare și adoptare în a doua lectură ca fiind finală, conform sintezei la proiect care este parte componentă a prezentului raport.

Dumitru ALAIBA
Președintele Comisiei

SINTEZA
amendamentelor propunerilor și obiecțiilor la proiectul de
Lege cu privire la investigarea accidentelor în transporturi nr. 456 din 19.11.2020

Nr. crt.	Textul părții constitutive a proiectului de act legislativ la care se propun amendamente, propuneri, obiecții	Autorul și conținutul amendamentului, propunerii obiecției	Rezultatele examinării de către Comisie
1	<p style="text-align: center;">2</p> <p>Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare</p> <p>(2) Obiectul legii constă în investigația evenimentelor din transportul aerian, feroviar și naval, fără a stabili vinovăția sau răspunderea făptuitorului.</p> <p>(3) Prevederile prezentei legi se aplică:</p> <p>1) în domeniul transportului feroviar:</p> <p>a) asupra sistemului feroviar din Republica Moldova, care poate fi subdivizat în subsisteme pe domenii de natură structurală și operațională;</p> <p>b) incidentelor, accidentelor feroviare și accidentelor feroviare grave produse pe teritoriul Republicii Moldova și accidentelor feroviare grave produse cu implicarea materialului rulant înregistrat sau întreținut de o întreprindere feroviară autorizată în Republica Moldova;</p> <p>2) în domeniul aviației civile:</p> <p>a) investigării accidentelor și incidentelor grave produse pe teritoriul Republicii Moldova sau cu implicarea unei aeronave înmatriculată în Republica Moldova sau în alte cazuri stabilite de lege;</p> <p>3) în domeniul transportului naval:</p> <p>a) accidentelor, accidentelor grave și accidentelor foarte grave produse în apele teritoriale și pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova;</p> <p>b) implică o navă aflată sub pavilionul Republicii Moldova;</p> <p>c) implică interese majore ale Republicii Moldova.</p>	<p style="text-align: center;">3</p> <p><u>Amendamentul deputatului Radu Marian</u> La Art. 1:</p> <p>alin. (2) va avea următorul conținut:</p> <p>„(2) Obiectul prezentei legi este investigația evenimentelor din transportul aerian, feroviar și naval, fără a stabili vinovăția, răspunderea civilă, administrativă, contravențională sau penală a făptuitorului.”;</p> <p>alin. (3) va avea următorul conținut:</p> <p>„(3) Prevederile prezentei legi se aplică:</p> <p>1) în domeniul aviației civile:</p> <p>a) accidentelor aeronautice, incidentelor aeronautice și incidentelor aeronautice grave, produse pe teritoriul Republicii Moldova;</p> <p>b) accidentelor, incidentelor și incidentelor aeronautice grave cu implicarea unor aeronave înmatriculate în Republica Moldova;</p> <p>c) în alte cazuri stabilite de lege;</p> <p>2) în domeniul transportului feroviar:</p> <p>a) sistemului feroviar al Republicii Moldova, care poate fi subdivizat în subsisteme pe domenii de natură structurală și funcțională;</p> <p>b) incidentelor feroviare, accidentelor feroviare și accidentelor feroviare grave produse pe teritoriul Republicii Moldova;</p> <p>c) accidentelor feroviare grave cu implicarea materialului rulant înregistrat sau întreținut de o întreprindere feroviară autorizată în Republica Moldova;</p> <p>3) în domeniul transportului naval:</p>	<p style="text-align: center;">4</p> <p>Se acceptă</p>

	<p>(4) Prezenta lege nu se aplică în cazul evenimentelor în transport produse ca urmare acțiunilor militare, de război, acte de terorism sau care implică:</p> <p>a) aeronave utilizate de autoritățile vamale, afacerilor interne sau de natură similară;</p> <p>b) o navă care nu este propulsată prin mijloace mecanice, o navă din lemn construită cu metode rudimentare, iaht sau ambarcațiune de agrement neimplicată în activitate comercială, cu excepția cazurilor în care acestea au un echipaj și transportă mai mult de 12 pasageri în scopuri comerciale, o navă de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, o platformă fixă de foraj marin.</p>	<p>a) accidentelor navale, accidentelor navale grave și accidentelor navale foarte grave produse în apele teritoriale și pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova;</p> <p>b) accidentelor navale care implică nave aflate sub pavilionul Republicii Moldova;</p> <p>c) accidentelor navale care implică interese majore ale Republicii Moldova.”;</p> <p>alin. (4) va avea următorul conținut:</p> <p>„(4) Prezenta lege nu se aplică evenimentelor în transport produse ca urmare a unor acțiuni militare, de război, acte de terorism sau care implică:</p> <p>a) aeronave utilizate de autoritățile vamale, de organele afacerilor interne sau de autorități similare;</p> <p>b) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, nave din lemn construite cu metode rudimentare, iahturi sau ambarcațiuni de agrement neimplicate în activități comerciale, cu excepția cazurilor în care acestea au un echipaj și transportă mai mult de 12 pasageri în scopuri comerciale, nave de pescuit cu o lungime sub 15 metri, platforme fixe de foraj marin.”</p>
<p>2.</p>	<p>Articolul 2. Definiții</p> <p>În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică:</p> <p>accident aeronautic - eveniment asociat cu operarea unei aeronave care, în cazul unei aeronave cu pilot uman, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul aeronavei cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele au fost debarcate sau în cazul unei aeronave fără pilot, are loc între momentul în care aeronava este gata de a se pune în mișcare în scopul efectuării unui zbor și momentul în care aceasta intră în repaus la finalul zborului și sistemul principal de propulsie este oprit, cauzându-se următoarele consecințe negative:</p> <p>1) rănirea gravă sau decesul unei persoane ca urmare a faptului:</p> <p>a) aflării la bordul aeronavei;</p> <p>b) contactului nemijlocit cu una din părțile aeronavei, inclusiv celei care s-a desprins de aceasta;</p>	<p>Amendamentul deputatului Radu Marian</p> <p>Art. 2 va avea următorul conținut:</p> <p>Articolul 2. Noțiuni</p> <p>În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni se definesc astfel:</p> <p>1. eveniment în transport – incident sau accident ce cade sub incidența art. 1 alin. (3), inclusiv: incidentul aeronautic, incidentul aeronautic grav, accidentul aeronautic, incidentul feroviar, accidentul feroviar, accidentul feroviar grav, accidentul naval, accidentul naval grav și accidentul naval foarte grav;</p> <p>2. incident aeronautic – eveniment asociat cu operarea unei aeronave, altul decât accidentul aeronautic, care afectează sau care ar putea afecta siguranța operării aeronavei;</p> <p>3. incident aeronautic grav – incident asociat cu operarea unei aeronave, produs în circumstanțe ce indică că a existat o probabilitate mare de producere a unui accident aeronautic, care, în cazul unei</p>
		<p>Se acceptă</p>

<p>c) expunerii directe fluxului de gaze a motorului cu reacție, cu excepția cazurilor în care leziunile corporale sunt provocate din cauze naturale, de sine însuși sau de alte persoane, ori în cazul în care leziunile sunt provocate călătorilor fără bilet ascunși în zonele inaccesibile pasagerilor și membrilor echipajului;</p> <p>2) aeronava suferă o avarie sau o defecțiune structurală care afectează caracteristicile de rezistență structurală, de performanță sau de zbor ale aeronavei și care, în mod normal, ar necesita reparații majore sau înlocuirea componentei afectate, cu excepția unei defecțiuni sau avarii a motorului, atunci când avaria se limitează la un singur motor (inclusiv capota metalică sau accesoriile sale), la elice, extremitățile aripilor, antene, sonde, senzori, frâne, roți, carenaje, panouri, trapele trenului de aterizare, parbrize, învelișul aeronavei (precum urme mici de lovituri sau perforații) sau avarii minore la principal, rotor de coadă, trenul de aterizare și cele cauzate de grindină sau de impactul cu păsările/animale (inclusiv a perforațiilor radomului);</p> <p>3) aeronava a dispărut sau este inaccesibilă, accident feroviar - eveniment neprevăzut, neintenționat sau ansamblul unor astfel de evenimente care au consecințe dăunătoare. Accidentele sunt împărțite în următoarele categorii: coliziunile, deraierea, accidentele de trecere la nivel, accidentări ale persoanelor cauzate de materialul rulant în mișcare, incendiile și altele;</p> <p>accident feroviar grav - orice coliziune sau deraiere a trenurilor care are ca rezultat decesul cel puțin al unei persoane sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube importante a materialului rulant până la excluderea din inventar, a infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau gestionării siguranței;</p> <p>accident naval - eveniment sau succesiune de evenimente care au avut loc în legătură directă cu operarea unei nave și au produs următoarele consecințe negative:</p>	<p>aeronave cu pilot uman, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul aeronavei cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele au fost debarcate sau, în cazul unei aeronave fără pilot, are loc între momentul în care aeronava este gata de a se pune în mișcare în scopul efectuării unui zbor și momentul în care aceasta intră în repaus la finalul zborului, sistemul principal de propulsie fiind oprit;</p> <p>4. accident aeronautic – eveniment asociat cu operarea unei aeronave, care, în cazul unei aeronave cu pilot uman, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul aeronavei cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele au fost debarcate sau care, în cazul unei aeronave fără pilot, are loc între momentul în care aeronava este gata de a se pune în mișcare în scopul efectuării unui zbor și momentul în care aceasta intră în repaus la finalul zborului, sistemul principal de propulsie fiind oprit, în cursul căruia se produc următoarele consecințe negative:</p> <p>1) rănirea gravă sau decesul unei persoane ca urmare a faptului:</p> <p>a) aflării la bordul aeronavei;</p> <p>b) contactului nemijlocit cu o parte a aeronavei, inclusiv cu părți care s-au desprins din această;</p> <p>c) expunerii directe la fluxul de gaze al motorului cu reacție, cu excepția cazurilor în care leziunile corporale se datorează unor cauze naturale, sunt provocate de persoana însăși ori de alte persoane, sau a cazului în care persoanele rănite sunt călători fără bilet, ascunși în zonele inaccesibile pasagerilor și membrilor echipajului;</p> <p>2) aeronava suferă o avarie sau o defecțiune structurală care afectează caracteristicile de rezistență structurală, de performanță sau de zbor ale acesteia și care, în mod normal, ar necesita reparații majore sau înlocuirea componentei afectate, cu excepția unei defecțiuni sau avarii a motorului, atunci când avaria se limitează la un singur motor (inclusiv capota metalică sau accesoriile sale), la elice, extremitățile aripilor, antene, sonde, senzori, pneuri, frâne, roți, carenaje, panouri, la trapele trenului de aterizare, la parbrize, la învelișul aeronavei (precum urme mici de lovituri sau perforații) sau la avarii minore la palele rotorului principal, la palele rotorului de coadă, la trenul de</p>

<p>a) vătămare gravă sau medie a integrității corporale sau a sănătății unei persoane;</p> <p>b) dispariția unei persoane de pe o navă;</p> <p>c) pierderea sau abandonul unei nave;</p> <p>d) eșuarea, scoaterea din funcțiune sau implicarea într-o coliziune a unei nave;</p> <p>e) pagube materiale la infrastructura maritimă care, ar pune în pericol siguranța unei persoane sau nave; sau</p> <p>f) pagube materiale la o navă;</p> <p>g) poluarea mediului rezultate din avarierea uneia sau a mai multor nave;</p> <p>accident naval foarte grav - accident naval care implică distrugerea totală a unei nave sau decesul cel puțin al unei persoane;</p> <p>accident naval grav - accident cu implicarea unei nave care implică foc, explozie, coliziune, eșuare, contact cu una din următoarele consecințe grave:</p> <p>a) fisuri sau defecțiuni ale corpului navei care au cauzat oprirea motorului principal;</p> <p>b) avarii extinse ale suprastructurii navei, avarii grave ale structurii navei, cum ar fi penetrarea corpului navei sub linia de plutire, care au condus la imposibilitatea de a continua voiajul;</p> <p>c) avarie care necesită remorcarea navei sau intervenția de pe uscat;</p> <p>administrator de infrastructură feroviară - orice întreprindere responsabilă, în special, de operarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare pe o rețea, precum și responsabilă pentru participarea la dezvoltarea acesteia, în conformitate cu politicile de dezvoltare și finanțare a infrastructurii stabilite de Guvern; autoritate de siguranță - persoană juridică de drept public, abilitată cu funcții de control, supraveghere și certificare în domeniul aviației civile, transportului feroviar și naval; cauze - acțiuni, omisiuni, evenimente, condiții sau o combinație a acestora, care au condus la producerea accidentului sau incidentului; identificarea cauzelor nu presupune atribuirea vinei</p>	<p>aterizare și la cele cauzate de grindină sau de impactul cu păsări/animale (inclusiv ale perforațiilor radomului);</p> <p>3) aeronava a dispărut sau este inaccesibilă;</p> <p>5. incident feroviar – eveniment, altul decât accidentul feroviar sau accidentul feroviar grav, asociat cu exploatarea trenurilor și care afectează sau ar putea afecta siguranța operațiunilor feroviare;</p> <p>6. accident feroviar – eveniment neprevăzut sau neintenționat ori un lanț de astfel de evenimente care au consecințe dăunătoare; accidentele feroviare se împart în următoarele categorii: coliziuni, derateri, accidente la treceri de nivel cu calea ferată, accidente la ale persoanelor provocate de materialul rulant în mișcare, incendii și altele;</p> <p>7. accident feroviar grav – orice coliziune sau deratere de trenuri ce are ca rezultat decesul a cel puțin unei persoane sau vătămarea gravă a cinci ori mai multe persoane, sau pagube importante ale materialului rulant (până la excluderea din inventar), ale infrastructurii feroviare sau ale mediului, precum și orice alt accident similar ce are un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței feroviare;</p> <p>8. accident naval – eveniment sau succesiune de evenimente care au avut loc în legătură directă cu operarea unei nave și care au produs următoarele consecințe negative:</p> <p>a) vătămarea gravă sau medie a integrității corporale ori a sănătății unei persoane;</p> <p>b) dispariția unei persoane de pe o navă;</p> <p>c) pierderea sau abandonul unei nave;</p> <p>d) eșuarea, scoaterea din funcțiune sau implicarea într-o coliziune a unei nave;</p> <p>e) pagube materiale la infrastructura maritimă, care ar pune în pericol siguranța unei persoane sau a unei nave;</p> <p>f) pagube materiale la o navă;</p> <p>g) poluarea mediului, rezultată din avarierea uneia sau mai multor nave;</p>
--	--

	<p>sau stabilirea răspunderii civile, administrative, contravenționale sau penale;</p> <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>eveniment în transport - incident sau accident care cade sub incidența art. 1 alin. (3), inclusiv: accident feroviar, accident naval feroviar grav, accident naval, accident naval grav, accident naval foarte grav, incident aeronautic grav, accident aeronautic; incident aeronautic - eveniment, altul decât un accident, asociat cu operarea unei aeronave care afectează sau care ar putea afecta siguranța operării acesteia;</p> <p>incident aeronautic grav - incident produs în circumstanțe care arată că a existat o probabilitate mare de producere a unui accident și este asociat cu operarea unei aeronave care, în cazul unei aeronave cu pilot uman, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul aeronavei cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele au fost debarcate sau, în cazul unei aeronave fără pilot, are loc între momentul în care aeronava este gata de a se pune în mișcare în scopul efectuării unui zbor și momentul în care aceasta intră în repaus la finalul zborului și sistemul principal de propulsie este oprit;</p> <p>incident feroviar - eveniment, altul decât un accident sau accident grav, asociat cu exploatarea trenurilor și afectând siguranța în exploatare;</p> <p>investigator - participant la efectuarea investigației tehnice privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval;</p> <p>investigator-șef - persoană căreia i se atribuie, pe baza calificărilor sale, responsabilitatea de a organiza, efectua și controla o investigație tehnică privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval;</p> <p>controla o investigație tehnică privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval; investigație tehnică - acțiune desfășurată în scopul prevenirii evenimentelor în transport, care include</p>
	<p>9. accident naval grav - accident ce a avut loc în legătură directă cu operarea unei nave, care implică foc, explozie, coliziune, eșuare, producând una din următoarele consecințe grave:</p> <p>a) fisuri sau defecțiuni ale corpului navei, care au cauzat oprirea motorului principal;</p> <p>b) avarii extinse ale suprastructurii navei, avarii grave ale structurii navei, cum ar fi penetrarea corpului navei sub linia de plutire, care au condus la imposibilitatea de a continua voiajul;</p> <p>c) avarii care necesită remorcarea navei sau o intervenție de pe uscat;</p> <p>10. accident naval foarte grav - accident naval care implică distrugerea totală a unei nave sau decesul cel puțin al unei persoane;</p> <p>11. investigator - persoană care participă la efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval;</p> <p>12. investigator-șef - persoană căreia i se atribuie, pe baza calificărilor sale, responsabilitatea de a organiza, efectua și controla o investigație tehnică privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval;</p> <p>13. consultant - persoană numită de un stat în baza calificărilor acesteia, cu scopul de a oferi asistență reprezentantului său acreditat în cadrul unei investigații privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval;</p> <p>14. reprezentant acreditat - persoană desemnată de un stat, pe baza calificărilor sale, să participe la o investigație tehnică privind siguranța realizată de un alt stat;</p> <p>15. investigație tehnică privind siguranța - procedură efectuată în scopul prevenirii unor evenimente în transport, care include colectarea și analiza informațiilor, elaborarea unor concluzii, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, formularea unor recomandări privind siguranța;</p> <p>16. cauze - acțiuni, omisiuni, evenimente, condiții sau o combinație a acestora, care au condus la producerea unui accident sau incident; identificarea cauzelor nu presupune atribuirea vinovăției ori stabilirea răspunderii civile, administrative, contravenționale sau penale;</p>

<p>colectarea și analizarea informațiilor, elaborarea unor concluzii, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, formularea unor recomandări de siguranță;</p> <p>operator de transport aerian - companii aeriene și operatori de aeronave, precum și asociații de companii aeriene și operatori, operatori de aerodromuri și asociații de operatori de aerodromuri; operator de transport feroviar - orice întreprindere publică sau privată autorizată în conformitate cu Codul transportului feroviar nr. 309/2003, a cărei activitate de bază constă în furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și/sau călători, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea, inclusiv întreprinderi care asigură doar tracțiunea;</p> <p>operator de transport naval - operatorul serviciului de trafic naval, operatorul portului maritim și/sau fluvial, operatorul portuar;</p> <p>raport preliminar - mijlocul de comunicare folosit pentru diseminarea promptă a datelor obținute în decursul primelor etape ale investigației. Raportul preliminar nu conține concluzii, dar listează versiunile și cauzele evenimentului în transport;</p> <p>recomandare privind siguranța - propunere a unei autorități naționale sau internaționale responsabile de investigațiile privind siguranța, pe baza informațiilor rezultate dintr-o investigație privind siguranța sau din alte surse, precum studiile în materie de siguranță, formulată cu intenția de a preveni accidentele și incidentele;</p> <p>reglementare aeronautică civilă - act normativ aprobat în conformitate cu prevederile legislației Republicii Moldova, care conține norme, standarde, cerințe și proceduri specifice activităților aeronauteice civile, emise în scopul aplicării și implementării legislației și a reglementărilor naționale și internaționale în domeniul aviației civile;</p> <p>reprezentant acreditat - persoană desemnată de un alt stat să participe la o investigație tehnică privind siguranța desfășurată de un alt stat</p>	<p>17. recomandare privind siguranța – propunerea unei autorități naționale sau internaționale responsabile de investigațiile tehnice privind siguranța, formulată pe baza informațiilor rezultate dintr-o investigație tehnică privind siguranța sau din alte surse, precum studii în materie de siguranță, cu intenția de a preveni accidentele și incidentele în transporturi;</p> <p>18. raport preliminar – mijloc de comunicare folosit pentru distribuirea promptă a datelor obținute în decursul primelor etape ale investigației tehnice privind siguranța. Raportul preliminar nu conține concluzii, dar listează versiunile și cauzele evenimentului în transport;</p> <p>19. reglementare aeronautică civilă – act normativ aprobat în conformitate cu prevederile legislației Republicii Moldova, care conține norme, standarde, cerințe și proceduri specifice activităților aeronauteice civile, emise în scopul aplicării și implementării legislației și a reglementărilor naționale și internaționale în domeniul aviației civile;</p> <p>20. autoritate de siguranță – persoană juridică de drept public, abilitată cu funcții de control, de supraveghere și de certificare în domeniul aviației civile, în domeniul transportului feroviar sau în domeniul transportului naval;</p> <p>21. operator de transport aerian – companie aeriană sau operator de aeronave ori asociație de companii aeriene și operatori de aeronave, sau operator de aerodromuri ori asociație de operatori de aerodromuri;</p> <p>22. operator de transport feroviar – orice întreprindere publică sau privată, autorizată în conformitate cu Codul transportului feroviar, a cărei activitate de bază constă în furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și/sau de călători, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea, inclusiv întreprinderile care asigură doar tracțiunea;</p> <p>23. administratorul infrastructurii feroviare – orice întreprindere responsabilă în special de operarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare pe o rețea, precum și de dezvoltarea acesteia</p>
--	---

	<p>în conformitate cu politicile de dezvoltare și finanțare a infrastructurii feroviare stabilite de Guvern;</p> <p>24. operator de transport naval – operatorul serviciului de trafic naval, operatorul portului maritim și/sau fluvial, operatorul portuar.”.</p>		
<p>3.</p> <p>Articolul 3. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi</p> <p>(2) Biroul este independent în luarea deciziilor de orice operator de transport, administrator de infrastructură, autoritate de siguranță, autoritate de reglementare, organism de tarifar, organism de evaluare a conformității, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile Biroului.</p> <p>(3) În realizarea investigațiilor privind siguranța, Biroul nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni de la nicio parte externă și are autoritate absolută în ceea ce privește realizarea investigațiilor privind siguranța.</p>	<p>Amendamentul deputatului Radu Marian La art. 3:</p> <p>la alin. (2):</p> <ul style="list-style-type: none"> - textul „în luarea deciziilor de orice operator” se substituie cu textul „luarea deciziilor față de orice operator”; - textul „precum și de orice parte” se substituie cu textul „ precum și față de orice parte”; <p>la alin. (3):</p> <ul style="list-style-type: none"> - cuvântul „investigațiilor” se modifică cu textul „investigațiilor tehnice”, (aplicabil pe tot textul legii). 		<p>Se acceptă</p>
<p>4.</p> <p>Articolul 4. Organizarea și structura Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi</p> <p>(3) Candidatul la funcția de director general trebuie să întrunească următoarele cerințe:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) în privința acestuia nu este instituită o măsură de ocrotire judiciară; b) are studii superioare în domeniul transportului aerian sau feroviar, sau naval; c) are o vechime în muncă de cel puțin 5 ani în unul din domeniile prevăzute la lit. b); d) nu are antecedente penale; e) cunoaște limba română și una de circulație internațională (nivel B2); f) este apt din punct de vedere medical pentru exercitarea atribuțiilor. <p>(4) Directorul general al Biroului:</p>	<p>Amendamentul deputatului Radu Marian La art. 4:</p> <p>la alin. (3) lit. b) va avea următorul conținut:</p> <p>„b) are studii superioare în domeniul transportului aerian, feroviar sau naval;”;</p> <p>la alin. (4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - textul „Directorul general al Biroului:” se substituie cu textul „Directorul general al Biroului are următoarele atribuții.”; - la lit. h) textul „actelor legislative” se substituie cu textul „actelor normative”; <p>la alin. (11) textul „specialiști în domeniu” se modifică cu textul „specialiști din domenii conexe”.</p> <p>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului (DGJ-08 - nr. 615 din 29.12.2020)</p>		<p>Se acceptă</p> <p>Se acceptă parțial Conform amendamentului</p>

<p>deputatului Radu Marian</p>	<p>La Art.4 la alin.(3) lit. b), referitor la prevederea ce stabilește studiile pentru accederea în funcție a candidaților la funcția de Director General, propunem ca cuvintele „în domeniul transportului aerian sau feroviar, sau naval” să se substituie cu cuvintele „în unul din domeniile transportului aerian, feroviar sau naval”.</p>	<p>a) exercită conducerea Biroului; b) poartă răspundere personală, în fața Guvernului, pentru realizarea misiunii și îndeplinirea funcțiilor Biroului; c) organizează sistemul de management financiar și control; d) stabilește atribuțiile directorilor adjuncți ai Biroului; 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; f) semnează actele pe chestiunile ce țin de competența Biroului; g) conferă grade de calificare, acordă stimulări și aplică sancțiuni disciplinare angajaților Biroului, în condițiile Legii nr.158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public; h) exercită alte atribuții corespunzător cu funcțiile atribuite Biroului, în conformitate cu prevederile actelor legislative speciale ce reglementează relațiile în subdomeniile sau în sferile de activitate încredințate acestuia.</p> <p>(11) În îndeplinirea atribuțiilor sale, Biroul poate contracta specialiști în domeniu, remunerați în condițiile legislației muncii.</p>
<p>Se acceptă</p>	<p>Amendamentul deputatului Radu Marian</p> <p>La art. 6: la alin. (1): la lit. a) cuvântul „evenimentelor” se exclude; la lit. b) textul „reprezentantul împuternicit” se substituie cu textul „reprezentantul acreditat”; la lit. c) textul „a pregătirii de specialitate a personalului propriu” se substituie cu textul „a calificării profesionale a personalului propriu”; lit. d) va avea următorul conținut: „,d) elaborează și prezintă pentru promovare organului central de specialitate în domeniul transportului (denumit în continuare</p>	<p>Articolul 6. Atribuțiile Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi</p> <p>(1) Biroul are următoarele atribuții generale: a) organizează, conduce și coordonează activitatea de investigație tehnică privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval; b) numește membrii comisiei de investigație tehnică privind siguranța, investigatorul-șef și/sau reprezentantul împuternicit; c) elaborează programul de perfecționare a pregătirii de specialitate a personalului propriu; d) elaborează proiecte de reglementări referitor la investigația tehnică privind siguranța evenimentelor în transporturi pentru a</p>

<p>fi aprobate de Guvern, la propunerea Ministerului Economiei și Infrastructurii;</p> <p>e) comunică organizațiilor internaționale de profil date și informații cu privire la investigația tehnică privind siguranța, conform cerințelor internaționale recunoscute și asumate de Republica Moldova;</p> <p>(2) Pentru îndeplinirea obiectivelor, Biroul cooperează și încheie acorduri tehnice cu autorități de profil ale altor state cu scopul îmbunătățirii siguranței în transporturi și promovării active a colaborării structurate între autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța evenimentelor în transport și cu autoritățile naționale și/sau supranaționale civile responsabile de supravegherea transporturilor. Biroul prevede cele mai bune modalități de cooperare care să permită:</p> <p>a) asigurarea asistenței tehnice reciproce sau expertizei necesare îndeplinirii unor sarcini comune;</p> <p>b) coordonarea măsurilor de urgență;</p> <p>c) folosirea în comun a spațiilor și a altor echipamente de natură tehnică asupra mijloacelor de transport, componentelor sau părților acestora și asupra altor obiecte utile investigației tehnice privind siguranța, inclusiv asupra aparatelor de înregistrare la bord, a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale, înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului (în continuare – înregistratoare);</p> <p>d) obținerea și utilizarea în comun a informațiilor relevante pentru analiza datelor și elaborarea recomandărilor privind siguranța;</p> <p>e) elaborarea unor metode comune de investigație tehnice privind siguranța;</p> <p>f) stabilirea unor principii comune pentru monitorizarea respectării recomandărilor privind siguranța și pentru adaptarea metodelor de investigație tehnică privind siguranța la progresul tehnic și științific;</p>	<p>Minister), proiecte de reglementări legate de investigația tehnică privind siguranța”;</p> <p>la lit. f) textul „evenimentelor în transport” se exclude.</p> <p>la alin. (2):</p> <p>se exclude cuvântul „structurate”, iar textul „responsabile de investigațiile privind siguranța evenimentelor în transport și cu” se substituie cu textul „responsabile de investigațiile tehnice privind siguranța și”;</p> <p>la lit. a) textul „asistenței tehnice reciproce sau” se substituie cu textul „asistenței tehnice reciproce și a”;</p> <p>la lit. c) textul „și a altor echipamente de natură tehnică asupra” se substituie cu textul „echipamentelor tehnice, a”;</p> <p>la lit. g) textul „la art. 18” se substituie cu textul „la art. 16”;</p> <p>lit. h) va avea următorul conținut:</p> <p>„h) organizarea unor activități specifice de formare profesională a investigatorilor.”.</p>
---	---

	<p>g) stabilirea normelor de confidențialitate cu respectarea reglementărilor naționale privind declarațiile marturilor, prelucrarea datelor și altor informații prevăzute la art. 18;</p> <p>h) organizarea activităților individuale de formare a investigatorilor.</p>		
6.	<p>Articolul 8. Drepturile investigatorilor</p> <p>(1) În conformitate cu prezenta lege, în situațiile în care se efectuează și o urmărire penală în paralel cu investigația tehnică privind siguranța, cu acordul organului de urmărire penală, investigatorilor și membrilor comisiei de investigație li se acordă următoarele drepturi, imediat ce este posibil:</p> <p>a) de a avea acces, ori de câte ori va fi necesar, la locul producerii evenimentului în transport, la mijlocul de transport, la conținutul, resturile acestuia sau la orice documente ori obiecte conexe;</p> <p>c) de a avea acces la înregistratoare și a prelua controlul asupra acestora, inclusiv de a avea acces la toate datele înregistrate legate de încălcări, obiecte, sau de orice persoană, condiție ori circumstanță, precum și de a copia și a utiliza informațiile și datele respective;</p> <p>j) de a întocmi diagrame la locul evenimentului în transport, în care va fi descris punctul de plecare, va fi marcată locația aeronavei, a trenului sau a navei, la fel, vor fi indicate kilometrul și marcate punctele în care a avut loc accidentul sau incidentul;</p> <p>k) de a face sau a ridica fotografii pentru a vedea în general consecințele evenimentului în transport, starea pistei, a navei sau a materialului rulant deteriorat, a aparatelor de control, precum și a oricărui obiect pe care îl consideră util activității de investigație tehnică privind siguranța;</p> <p>l) de a întocmi rapoarte de amplasare, de inspecție, cu privire la starea tehnică a liniilor de cale ferată, a sistemelor de semnalizare, de control central și a echipamentelor de centralizare, de comunicare și a altor echipamente, cu privire la starea pistei sau a infrastructurii navale;</p>	<p>Amendamentul deputatului Radu Marian</p> <p>La art. 8: la alin. (1): după expresia „se efectuează și o urmărire penală”, se adaugă expresia „în paralel cu investigația tehnică privind siguranța”, la lit. c) textul „încălcărilor, obiectelor” se modifică cu textul „inclusiv de a avea acces la toate datele înregistrate legate de încălcări, obiecte, sau orice persoană”, lit. j) va avea următorul conținut: „j) de a întocmi diagrame la locul evenimentului în transport, în care va fi descris punctul de plecare, va fi marcată locația aeronavei, a trenului sau a navei, la fel, vor fi indicate kilometrul și marcate punctele în care a avut loc accidentul sau incidentul,” la lit. k) după cuvântul „consecințele” se completează cu textul „evenimentului în transport”, la lit. l) textul „de semnalizare,” se substituie „a sistemelor de semnalizare”, la lit. m) textul „conform art. 14 alin. (7),” se substituie cu textul „cu respectarea măsurilor prevăzute la art. 14 alin. (6),”; lit. o) va avea următorul conținut: „o) de a solicita și de a li se acorda asistență în cadrul investigației tehnice privind siguranța din partea autorităților și instituțiilor publice, din partea operatorilor de transport, a autorităților de supraveghere și pază a frontierei de stat, a autorităților responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, a piloților și a personalului serviciilor portuare și de transport naval.”</p>	Se acceptă

	<p>m) de a solicita prezentarea, inspectarea și efectuarea de copii de pe orice probe materiale sau documentare, cu respectarea măsurilor prevăzute la art. 14 alin. (6);</p> <p>o) de a solicita și de a li se acorda asistență în cadrul investigației tehnice privind siguranța din partea autorităților și instituțiilor publice, din partea operatorilor de transport, a autorităților de supraveghere și pază a frontierei de stat, a autorităților responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, a piloților și a personalului serviciilor portuare și de transport naval.</p>		
7.	<p>Articolul 9. Notificarea și raportarea evenimentelor</p> <p>(1) Orice persoană care a constatat sau care deține informații, percepute ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța în transporturi este în drept să notifice imediat Serviciul 112.</p> <p>Persoana care notifică voluntar poate alege să rămână:</p> <p>a) anonimă (fără date de identificare);</p> <p>b) deschisă (cu date de identificare);</p> <p>c) confidențială, în cazul în care solicită aceasta în mod expres.</p> <p>(2) În cazul în care deține informații privind existența unui eveniment în transport, personalul aerian, feroviar sau naval trebuie să notifice fără întârziere Biroul.</p> <p>(3) Biroul, autoritatea de siguranță, administratorul de infrastructură feroviară, operatorul de transport aerian, feroviar sau naval, stabilesc proceduri de raportare și înregistrare a evenimentelor în transport.</p>	<p>Amendamentul deputatului Radu Marian</p> <p>La art. 9: la alin. (1): textul „percepute ca fiind” se substituie cu textul „care indică asupra unui”; textul „Serviciul 112”, să se substituie cu cuvintele „Serviciului național unic pentru apelurile de urgență 112”.</p> <p>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului (DGJ-08 - nr. 615 din 29.12.2020).</p> <p>La Art.9 alin.(1), în scop de rigoare redacțională propunem ca cuvintele „Serviciul 112”, să se substituie cu cuvintele „Serviciului național unic pentru apelurile de urgență 112”, astfel fiind în conformitate cu prevederile Legii nr.174/2014 cu privire la organizarea și funcționarea Serviciului național unic pentru apelurile de urgență 112.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Se acceptă conform amendamentului deputatului Radu Marian</p>
8.	<p>Articolul 10. Acțiunile operatorului feroviar, aerian, naval și angajaților</p> <p>(5) 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</p>	<p>Amendamentul deputatului Radu Marian</p> <p>La Art. 10: alin. (5) va avea următorul conținut: „(5) Operatorul de transport aerian, feroviar sau naval, în calitate de angajator, asigură în mod obligatoriu efectuarea examenului medical al angajaților implicați într-un eveniment în transport pentru a determina dacă aceștia s-au aflat sub influența alcoolului, a</p>	<p>Se acceptă</p>

	<p>normative ce reglementează procedurile de testare pentru influența alcoolului, substanțe psihotrope, stupefiante sau toxice.</p>	<p>drogurilor, a substanțelor toxice sau psihotrope în conformitate cu actele normative ce reglementează procedurile de testare pentru determinarea alcooliei, a consumului de substanțe psihotrope, stupefiante sau toxice.”</p>	
<p>9.</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 să lanseze sau nu o investigație.</p> <p>(9) Biroul desfășoară o investigație tehnică privind siguranța, astfel încât să nu fie periclitată o anumită activitate sau un anumit element de infrastructură.</p> <p>(11) În cazul în care mijlocul de transport înmatriculat în alt stat implicat într-un eveniment în transport survenit pe teritoriul Republicii Moldova sau ca urmare a faptului că printre persoanele decedate sau rănite grav se numără cetățeni ai săi, statului interesat i se acordă posibilitatea să trimită observatori pentru a asista la desfășurarea investigației. Reprezentanților statelor interesate li se va oferi dreptul de a vizita locul evenimentului în transport, de a accesa informații referitor la etapele și rezultatele investigației tehnice, inclusiv raportul final.</p> <p>(12) În cazul producerii unui eveniment în transport pe teritoriul Republicii Moldova și în urma recepționării notificării, statul de înregistrare, statul operator, statul proiectant și statul fabricant informează Biroul dacă intenționează să numească un reprezentant acreditat în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate.</p> <p>(13) Participarea la investigația tehnică privind siguranța a evenimentelor în transporturi survenite în afara teritoriului Republicii Moldova se efectuează în conformitate tratatele</p>	<p>Amendamentul deputatului Radu Marian</p> <p>La art. 11:</p> <p>alin.(3), se substituie textul „cel târziu în termen de două luni“ cu textul „în termen de două luni”;</p> <p>alin. (9) va avea următorul conținut:</p> <p>„(9) Biroul desfășoară investigația tehnică privind siguranța astfel încât să fie minimizată periclitarea unor activități sau a unor elemente de infrastructură.”;</p> <p>la alin. (10) textul „statul proiectant, statul fabricant, statele vizate” se modifică cu textul „statul proiectant și statul fabricant al mijlocului de transport, precum și statele vizate de evenimentul în transport”;</p> <p>alin. (11) va avea următorul conținut:</p> <p>„(11) În cazul în care un mijloc de transport înmatriculat într-un alt stat este implicat într-un eveniment în transport survenit pe teritoriul Republicii Moldova, sau în cazul în care printre persoanele decedate ori rănite grav într-un eveniment în transport survenit pe teritoriul Republicii Moldova se numără cetățeni ai unui alt stat, statului interesat i se acordă posibilitatea să trimită observatori pentru a asista la desfășurarea investigației. Reprezentanților statelor interesate li se va oferi dreptul de a vizita locul evenimentului în transport, de a avea acces la informațiile referitoare la etapele și rezultatele investigației tehnice privind siguranța, inclusiv la raportul final.”;</p> <p>la alin. (12) după textul „statul proiectant și statul fabricant” se completează cu textul „al mijlocului de transport”;</p> <p>alin. (13) lit. b) va avea următorul conținut:</p>	<p>Se acceptă</p>

<p>internaționale la care Republica Moldova este parte, în cazul în care:</p> <p>a) este implicat un mijloc de transport proiectat, produs sau înregistrat în Republica Moldova;</p> <p>b) este implicat alt mijloc de transport în urma căruia a survenit decesul sau vătămarea unei persoane, cetățean al Republicii Moldova;</p> <p>c) este implicat operatorul de transport al Republicii Moldova.</p> <p>(14) Cu condiția respectării cerinței evitării oricărui conflict de interese, Biroul solicită instituțiilor de proiectare, de producere și certificare, înregistrare, precum și autoritatea de siguranță, certificate și supraveghere a Republicii Moldova, în limitele competențelor lor respective, să numească unul sau mai mulți reprezentanți care să participe:</p> <p>a) în calitate de consilier al investigatorului-șef, la orice eveniment supus investigării de către Birou, efectuată pe teritoriul Republicii Moldova;</p> <p>b) în calitate de consultant numit în temeiul prezentei legi în scopul de a oferi asistență reprezentantului acreditat/reprezentanților acreditați ai Republicii Moldova la orice investigație tehnică privind siguranța efectuată pe teritoriul unui alt stat la care Biroul urmează să desemneze un reprezentant acreditat în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate aplicabile în domeniul investigării tehnice privind siguranța sub supravegherea reprezentantului acreditat.</p> <p>(15) În termen de trei 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>„b) este implicat un alt mijloc de transport decât cele proiectate, produse sau înregistrate în Republica Moldova, în urma căruia a survenit decesul sau vătămarea unui cetățean al Republicii Moldova.”;</p> <p>alin. (14) va avea următorul conținut:</p> <p>„(14) Cu condiția respectării cerinței privind evitarea oricărui conflict de interese, Biroul solicită instituțiilor de proiectare, de producere, certificare și de înregistrare a mijloacelor de transport, precum și autorității de siguranță a Republicii Moldova, în limitele competențelor acestora, să numească unul sau mai mulți reprezentanți pentru a participa:</p> <p>a) în calitate de consilier al investigatorului-șef, la orice eveniment în transport supus investigației tehnice privind siguranța, efectuată pe teritoriul Republicii Moldova;</p> <p>b) în calitate de consultant, numit în temeiul prezentei legi, care va oferi asistență reprezentantului acreditat/reprezentanților acreditați ai Republicii Moldova la orice investigație tehnică privind siguranța efectuată pe teritoriul unui alt stat, în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate aplicabile în domeniu.”.</p> <p>la alin. (15) se exclude sintagma „în mod deschis”.</p> <p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului (DGJ-08 - nr. 615 din 29.12.2020).</u></p> <p>La art. 11 alin.(3), sugerăm substituirea cuvintelor „cel târziu în termen de două luni” cu cuvintele „cel mult în termen de două luni”.</p>	<p>Se acceptă conform amendamentului deputatului Radu Marian</p>
<p>10.</p>	<p><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului (DGJ-08 - nr. 615 din 29.12.2020).</u></p>	<p>Nu se acceptă modificarea la alin. (1)</p>

11.	<p>(1) Biroul și Procuratura Generală, Inspectoratul General al Poliției, Inspectoratul General al Poliției de Frontieră, Inspectoratul General pentru Situații de Urgență, precum și Autoritățile de Siguranță vor încheia acorduri în avans privind desfășurarea urmăririi penale în paralel cu investigația tehnică privind siguranța, precum și asigurarea examinării sau analizei de către Birou a elementelor de probă, inclusiv în cazul în care acestea ar putea fi modificate, alterate sau distruse.</p> <p>Acordurile trebuie să prevadă:</p> <p>a) accesul la locul evenimentului;</p> <p>b) conservarea probelor și accesul la acestea;</p> <p>c) schimbul de informații la stadiul fiecărei proceduri de investigare;</p> <p>d) utilizarea corespunzătoare a informațiilor privind siguranța;</p> <p>e) soluționarea conflictelor de competență sau de altă natură;</p> <p>f) gestionarea și coordonarea măsurilor de urgență.</p> <p>(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 alterare a acestora.</p>	<p>La Art.12:</p> <p>- la alin.(1), urmează ca după sintagmele „Inspectoratul General al Poliției, Inspectoratul General al Poliției de Frontieră și Inspectoratul General pentru Situații de Urgență” să se introducă sintagma „al Ministerului Afacerilor Interne” astfel fiind în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr.778/20 09 cu privire la aprobarea Regulamentului privind organizarea și funcționarea Ministerului Afacerilor Interne, structurii și efectivului-limită ale aparatului central al acestuia. De asemenea, pentru claritatea normei, urmează a fi indicate expres „Autoritățile de Siguranță”</p> <p>- la alin.(2), cu referire la prevederea precum că Biroul poate numi un reprezentant care să însoțească înregistratoarele și alte elemente de probă..., expunem că, în urma examinării normei date constatăm că aceasta denotă o lipsă de precizie și un potențial caracter coruptibil, întrucât cuvântul “poate” oferă posibilitatea aplicării acesteia în mod discreționar. Prin urmare, propunem autorului de a exclude cuvântul “poate” din prevederea în cauză.</p>	<p>deoarece în proiect este utilizată denumirea Inspectoratul General pentru Situații de Urgență conform legii 93/2007</p> <p>Nu se acceptă Nu în toate cazurile va fi necesară numirea unui reprezentant care să însoțească probele. Sunt situații diferite, funcție de evenimentul în transport.</p>
11.	<p>Articolul 13. Informații despre persoane și mărfuri periculoase aflate la bord</p> <p>(1) Operatorii de transport din Republica Moldova, precum și ai altor state care efectuează operațiuni de transport ce sosesc în/sau pleacă de pe teritoriul Republicii Moldova, instituie proceduri privind furnizarea neîntârziată a listei pasagerilor și/sau mărfurilor periculoase aflate la bordul mijlocului de transport implicat într-un eveniment în transport.</p>	<p>Amendamentul deputatului Radu Marian</p> <p>La art. 13:</p> <p>alin. (1) se exclude textul „ce sosesc în/sau pleacă de”.</p> <p>alin. (3) se exclude .</p>	<p>Se acceptă</p>
12.	<p>Articolul 14. Conservarea probelor</p> <p>(3) Păstrarea probelor în custodie sigură include protecția împotriva factorilor naturali sau artificiali care contribuie la</p>	<p>Amendamentul deputatului Radu Marian</p> <p>La art. 14:</p> <p>alin. (3) textul „în custodie sigură” se substituie cu textul „în custodia Biroului, în condiții de siguranță”, iar textul „accesului</p>	<p>Se acceptă</p>

distrugere și accesului persoanelor neautorizate pentru a preveni sustragerea, deteriorarea sau alterarea acestora.

(5) Până la sosirea organului de urmărire penală și a investigatorilor, operatorului aerian, feroviar sau naval implicat într-un eveniment, proprietarului, gestionarului terenului pe care s-a produs evenimentul în transport și 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.

(6) Orice persoană implicată întreprinde măsurile necesare în vederea conservării documentelor, materialelor sau înregistrărilor legate de eveniment, în special pentru a preveni ștergerea înregistrărilor conversațiilor și alarmelor. Comandanții mijlocului de transport implicați în evenimentul de transport sau, în imposibilitate de exercițiu a acestora, locuitorii lor ierarhici au obligația și responsabilitatea să asigure că sunt păstrate în siguranță și că nu se fac niciun fel de modificări, adăugiri, înregistrări sau alte acțiuni asupra evenimentului în transport, precum și perioada concomitentă cu aceasta, toate probele și documentele probatorii, inclusiv:

- a) hărțile;
- b) jurnale de bord;
- c) înregistrările scrise, electronice și magnetice sau realizate în orice alt mod;
- d) alte documente sau înregistrări care se consideră că ar putea avea legătură cu evenimentul.

persoanelor neautorizate” se substituie cu textul „împotriva accesului persoanelor neautorizate”;

alin. (5) va avea următorul conținut:

„(5) Până la sosirea organului de urmărire penală și a investigatorilor, operatorul de transport aerian, feroviar sau naval implicat într-un eveniment în transport, proprietarul sau gestionarul terenului pe care s-a produs evenimentul în transport are interdicție de a modifica situația și a preleva probe de la locul evenimentului, de a mișca, muta sau îndepărta mijlocul de transport, conținutul sau resturile acestuia ori de a preleva probe din acesta, cu excepția cazurilor în care astfel de acțiuni ar fi necesare din motive de siguranță ori pentru a acorda ajutor persoanelor rănite sau există o permisiune explicită a autorităților responsabile de a interveni asupra locului evenimentului în transport și, atunci când este posibil, în urma consultării Biroului.”;

alin. (6) va avea următorul conținut:

„Orice persoană implicată într-un eveniment în transport întreprinde măsurile necesare în vederea conservării documentelor, materialelor sau a înregistrărilor legate de respectivul eveniment în transport, în special pentru a preveni ștergerea înregistrărilor de conversații și alarme. Comandanții mijlocului de transport implicat într-un eveniment în transport sau, în cazul imposibilității de exercițiu a acestora, locuitorii lor au obligația și responsabilitatea să asigure că sunt păstrate în siguranță toate probele și documentele probatorii și că nu se fac niciun fel de modificări, adăugiri, înregistrări sau alte acțiuni asupra înscrisurilor privind perioada anterioară ori ulterioară evenimentului în transport respectiv, precum și în timpul producerii acestuia, inclusiv:

- a) hărțile;
- b) jurnalele de bord;
- c) înregistrările scrise, electronice și magnetice sau realizate în orice alt mod;
- d) alte documente sau înregistrări care se consideră că ar putea avea legătură cu evenimentul în transport respectiv.”;

	<p>(8) Prevederile alin. (6) și (7) sunt obligatorii până:</p> <p>a) operatorul de transport al cărui mijloc de transport implicat în accident sau incident primește notificare de la Birou că nu se inițiază o investigație tehnică privind siguranța sau că investigația tehnică privind siguranța s-a încheiat;</p> <p>b) se scurge un interval de două luni de la data notificării evenimentului, iar în acest interval nu a fost luată nicio decizie despre inițierea unei investigații tehnice privind siguranța;</p> <p>c) primește o notificare scrisă de la Birou, iar atunci când se efectuează 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>la alin. (8) lit. c) după textul „iar atunci când se efectuează și o urmărire penală, inclusiv” se substituie cu textul „iar atunci când se efectuează în paralel și o urmărire penală și”;</p> <p>la alin. (9) după textul „iar atunci când se efectuează și o urmărire penală” se substituie cu textul „iar atunci când se efectuează în paralel și o urmărire penală”.</p>	
13.	<p>(9) Orice manipulare cu elementele de probă se face cu acordul Biroului și în prezența reprezentantului acestuia, iar atunci când se efectuează și o urmărire penală, numai cu acordul organului de urmărire penală.</p> <p>Articolul 15. Protecția informațiilor</p> <p>(4) Prin derogare de la alin. (1)-(3), la solicitarea în scris a instanțelor de judecată și a organului de urmărire penală, Biroul asigură prezentarea înregistrărilor și informațiilor acumulate.</p>	<p>La art. 15 alin. (4) se textul „a instanțelor de judecată și a organului de urmărire penală” se substituie cu textul „a instanțelor de judecată și/sau a orga-nului de urmărire penală”.</p>	
14.	<p>Articolul 16. Informațiile utilizate în scopul investigației tehnice privind siguranța</p> <p>(3) Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute la art. 17 și 18, Biroul comunică informațiile pe care le consideră pertinente pentru prevenirea unui eveniment persoanelor responsabile de producerea, întreținerea echipamentelor și mijloacelor de transport, sau persoanelor fizice sau entităților juridice responsabile de operarea mijloacelor de transport sau de pregătirea personalului.</p>	<p>Amendamentul deputatului Radu Marian</p> <p>La art. 16 alin. (3) se textul „prevăzute la art. 17 și 18” se substituie cu textul „prevăzute la art. 15 și 16”.</p>	<p>Se acceptă</p>
15.	<p>Articolul 17. Raportul investigației tehnice privind siguranța</p> <p>(1) O investigație tehnică privind siguranța prevăzută la art. 1 face obiectul unor rapoarte într-o formă corespunzătoare tipului</p>	<p>Amendamentul deputatului Radu Marian</p> <p>La art. 17:</p> <p>la alin. (1) se exclude textul „prevăzută la art. 1”, textul „Rapoartele descriu obiectivele investigațiilor prevăzute la art.” se substituie cu</p>	<p>Se acceptă</p>

<p>și gravității accidentului sau incidentului și relevanței constatărilor investigației. Rapoartele 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>(3) Investigația tehnică privind siguranța se încheie cu un raport final prezentat în forma stabilită de Birou, care se aprobă de către investigatorul-șef și se expediază entităților interesate. Raportul va conține în mod obligatoriu informații despre:</p> <p>a) numele operatorului de transport, producătorul, modelul, naționalitatea și mărcile de înregistrare ale aeronavei, navei, materialului rulant, locul și data accidentului sau incidentului;</p> <p>b) informarea autorităților naționale și străine despre evenimentul în transport, identificarea autorității și a reprezentanței ce va investiga evenimentul, organizarea investigației, autoritatea ce va elibera raportul împreună cu data publicării și se va încheia cu un rezumat scurt privind circumstanțele ce au cauzat accidentul sau incidentul;</p> <p>c) informație factuală, analiză și concluzii și, după caz, recomandări de siguranță.</p> <p>(4) În cazul în care investigațiile tehnice privind siguranța generează rapoarte înainte de finalizarea acesteia, Biroul poate solicita, înainte de publicare, comentarii din partea autorităților indicate la alin. (12) lit. a) și, prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip a mijlocului de transport, fabricantului sau operatorului de transport în cauză.</p> <p>(5) Înainte de a publica raportul final, Biroul solicită comentarii din partea autorităților prevăzute la alin. (12) lit. a), inclusiv din partea statelor de proiectare, producere, înregistrare sau emiteri al certificatului de tip și, prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip, a fabricantului sau a operatorului de transport în cauză. În cazul în care au fost</p>	<p>textul „Rapoartele descriu scopul investigației conform art. ”, iar cuvântul „culpa” se substituie cu cuvântul „vinovăția”;</p> <p>la alin.(3):</p> <p>la lit. a) textul „numele operatorului de transport” se substituie cu textul „denumirea operatorului de transport”</p> <p>lit. b) textul „și a reprezentanței” se substituie cu textul „și a reprezentanților acreditați”;</p> <p>la alin. (4) textul „la alin. (12) lit. a)” se substituie cu textul „la alin. (11) lit. a)”;</p> <p>alin. (5) va avea următorul conținut:</p> <p>„(5) Înainte de a publica raportul final, Biroul solicită comentarii din partea autorităților prevăzute la alin. (11) lit. a), inclusiv din partea statelor care au proiectat, produs, înregistrat sau emis certificatul de tip al mijlocului de transport și, prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip, din partea fabricantului sau din partea operatorului de transport în cauză. În cazul în care au fost solicitate comentarii, Biroul respectă standardele internaționale și practicile recomandate.”;</p> <p>la alin. (6) cuvântul „raport” se modifică cu textul „raport final”, iar textul „această analiză” se modifică cu textul „respectiva investigație tehnică privind siguranța.”;</p> <p>la alin. (7) în fața textului „publică o declarație intermediară” se include cuvântul „Biroul”;</p> <p>la alin. (11) lit. f) textul „statului victimelor” se substituie cu textul „statului ai cărui cetățeni sunt victimele”.</p> <p><u>Direcția generală juridică a Secretariatului Parlamentului (DGJ-08 - nr. 615 din 29.12.2020).</u></p>	<p>Se acceptă parțial, alin. 1 a fost modificat</p>
---	--	--

<p>solicitate comentarii, Biroul respectă standardele internaționale și practicile recomandate. În toate situațiile, autoritățile prevăzute la alin. (4) și (5) au obligația de a respecta secretul profesional în ceea ce privește conținutul respectivei consultări.</p> <p>(6) Informațiile se includ în raport doar în cazul în care sunt relevante. Nu vor fi divulgate informații sau părți de informații care nu prezintă interes pentru această analiză.</p> <p>(7) 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> <p>(11) Biroul transmite o copie a raportului final și, după caz, a recomandărilor de siguranță, în conformitate cu cerințele internaționale și cu practicile recomandate, în termene proximime:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) autorităților responsabile de investigațiile tehnice privind siguranța și organelor de supraveghere, control și certificare în transport ale statelor în cauză, precum și organizațiilor internaționale de profil la care Republica Moldova este parte; b) destinatarilor recomandărilor privind siguranța incluse în raport; c) proiectantului, producătorului, operatorului de transport, organizației de deservire tehnică a mijlocului de transport, precum și autorităților de siguranță a statului de înregistrare a acestora; d) organizațiilor de certificare a mijlocului de transport; e) autorităților de certificare sau licențiere a operatorului, pilotului, căpitanului sau mecanicului de locomotivă; f) statului victimelor evenimentului în transport; 	<p>La Art. 17 alin.(1), atenționăm că urmează a fi revăzută trimiterea ce ține de descrierea obiectivelor investigațiilor prevăzute la „art.3 alin.(1)”. Este de menționat că, art.3 alin.(1) din proiect se referă la Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.</p>	<p>conform amendamentul deputatului Radu Marian</p>
---	--	---

	<p>g) Procuraturii Generale; h) Ministerului Afacerilor Interne.</p>		
16.	<p>Articolul 20. Intrarea în vigoare Prezenta lege intră în vigoare la expirarea termenului de 6 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.</p> <p>Articolul 21. Guvernul Până la data intrării în vigoare a prezentei legi: (a) va prezenta Parlamentului propuneri pentru aducerea legislației în concordanță cu prezenta lege; (b) va aduce actele sale normative în concordanță cu prezenta lege.</p>	<p>Amendamentul deputatului Radu Marian Art. 21 se modifică și se expune în următoarea redacție: „Până la data intrării în vigoare a prezentei legi, Guvernul: a) va prezenta Parlamentului propuneri vizând punerea în concordanță a legislației în vigoare cu prezenta lege; b) va pune în concordanță actele sale normative cu prezenta lege; c) va aproba regulamentul de organizare și funcționare, structura și efectivul-limită ale Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor Transporturi.”</p> <p>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului (DGJ-08 - nr. 615 din 29.12.2020). Art.20 și art.21 din proiect urmează a fi comasate și expuse sub forma unui singur articol, divizat în două alineate.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Nu se acceptă Nu e clară argumentarea și necesitatea modificării propuse</p>



Dumitru ALAIBA

Președintele Comisiei