



**CENTRUL NAȚIONAL
ANTICORUPȚIE AL
REPUBLICII MOLDOVA**



**НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР
ПО БОРЬБЕ С КОРРУПЦИЕЙ
РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА**



MD-2004, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 198
Tel. (+373) 22-25-72-94

Nr. 06/2-4602 din 30.07. 2020

La nr. 14/5-4262 din 16.07.2020

**Ministerul Economiei și
Infrastructurii**

Prin prezenta, Vă remitem atașat raportul de expertiză anticorupție la proiectul de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi.

Anexă: Raportul de expertiză anticorupție – 5 (cinci) file.

Director

Ruslan FLOCEA

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII AL REPUBLICII MOLDOVA	
Nr. de intrare	<u>9134</u>
Indexul	<u>" 30 " 07</u> 20 <u>20</u>



RAPORT DE EXPERTIZĂ ANTICORUPȚIE

Nr. ELO20/6703 din 29.07.2020

la proiectul de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi

Prezentul raport de expertiză anticorupție a fost întocmit de Centrul Național Anticorupție al Republicii Moldova în baza Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, a Legii nr.1104/2002 cu privire la Centrul Național Anticorupție, a Legii integrității nr.82/2017 și a Metodologiei de efectuare a expertizei anticorupție a proiectelor de acte legislative și normative, aprobată prin Hotărârea Colegiului Centrului nr.6 din 20 octombrie 2017.

I. Analiza riscurilor de corupere a procesului de promovare a proiectului

I.1. Pertinența autorului, categoriei propuse a actului și a procedurii de promovare a proiectului

Autor al proiectului de act normativ este Guvernul, iar autor nemijlocit este Ministerul Economiei și Infrastructurii, ceea ce corespunde art.73 din Constituția Republicii Moldova și art.47 alin.(3) din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin Legea nr.797/1996.

Categoria actului legislativ propus este Lege organică, ceea ce corespunde art.72 din Constituție și art. 6-12 din Legea nr.100/2017 privind actele normative.

I.2. Respectarea rigorilor de transparență în procesul decizional la promovarea proiectului

Conform art.8 al Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional *"etapele asigurării transparenței procesului de elaborare a deciziilor sunt:*

- a) informarea publicului referitor la inițierea elaborării deciziei;*
- b) punerea la dispoziția părților interesate a proiectului de decizie și a materialelor aferente acestuia;*
- c) consultarea cetățenilor, asociațiilor constituite în corespundere cu legea, altor părți interesate;*
- d) examinarea recomandărilor cetățenilor, asociațiilor constituite în corespundere cu legea, altor părți interesate în procesul de elaborare a proiectelor de decizii;*
- e) informarea publicului referitor la deciziile adoptate."*

Autorul proiectului a asigurat informarea publicului referitor la inițierea elaborării prezentului proiect, condiție prevăzută de art. 9 al Legii nr.239/2008 „(1) După inițierea procesului de elaborare a deciziei, autoritatea publică va plasa, în termen de cel mult 15 zile lucrătoare, anunțul respectiv pe pagina web oficială [...]”.

Anunțul privind organizarea consultărilor publice, proiectul înaintat spre expertizare și nota informativă au fost plasate pe pagina web a Ministerului Economiei și Infrastructurii: www.mei.gov.md la data de 22.11.2019, fiind asigurat accesul părților interesate la proiectul menționat.

Având în vedere circumstanțele enunțate, transparența decizională a fost asigurată.

1.3. Scopul anunțat și scopul real al proiectului

Potrivit notei informative, „*Finalitatea urmărită prin adoptarea acestui Proiect este:*

- *îmbunătățirea siguranței în transporturi;*
- *evitarea conflictelor de interese între părțile implicate în cazul unui eveniment în transport;*
- *investigarea cauzelor producerii evenimentelor într-un mod obiectiv, imparțial și transparent;*
- *identificarea cauzelor/factorilor declanșatori în urma investigației tehnice, nu și a vinovatului producerii unui eveniment în transport;*
- *elaborarea unor recomandări de siguranță pentru evitarea producerii în viitoare a unor evenimente similare;*
- *crearea cadrului național privind investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi;*
- *crearea unui sistem de management al siguranței în transportul aerian, feroviar și naval;*
- *racordarea legislației interne a Republicii Moldova la cea a Uniunii Europene”.*

La articolul 1 alin. (1) din proiect se menționează că „*Prezenta lege are ca scop prevenirea producerii evenimentelor în transporturi, să îmbunătățească siguranța în domeniul transportului aerian, feroviar și naval garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor. Stabilește norme privind disponibilitatea în timp util a informațiilor referitoare la toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul unei aeronave, nave sau material rulant implicat într-un eveniment de transport”.*

Analizând normele elaborate s-a constatat că 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 făptuitorului. Prin proiect se creează Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (în continuare Birou de investigare) 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.

Prin urmare, se constată că scopul declarat de către autor în nota informativă corespunde scopului real al proiectului.

1.4. Interesul public și interesele private promovate prin proiect

În nota informativă se relevă că rezultatele scontate după elaborarea și implementarea proiectului sunt:

- micșorarea costurilor reparațiilor legate de deteriorare a infrastructurii aeroportuare, feroviare și portuare;
- reducerea costurilor legate de deteriorare a bunurilor și mărfurilor transportate;

- reducerea costurilor legate de deteriorarea mijloacelor de transport;
- diminuarea costurilor ce țin de înlăturarea pagubelor cauzate mediului ambiant;
- sporirea gradului de încredere a călătorilor în transporturi;
- ridicarea imaginii instituțiilor de profil ale statului.

Deși, în ansamblu, proiectul corespunde interesului public, totuși în redacția acestuia au fost identificați factori de risc în stare să genereze manifestări de corupție și compromiterea integrității instituționale și profesionale. Proiectul conține formulări ambigui care admit interpretări abuzive, atribuții ale Biroului de investigare și ale investigatorului-șef care admit derogări, proceduri administrative ambigui referitor la conservarea probelor și la soluționarea diferendelor dintre membrii comisiei de investigație.

I.5. Justificarea soluțiilor proiectului

I.5.1. Suficiența argumentării din nota informativă.

În conformitate cu art.30 al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, proiectele de acte normative sunt însoțite de „*nota informativă care cuprinde:*

- a) denumirea sau numele autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului actului normativ;*
- b) condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ și finalitățile urmărite;*
- c) descrierea gradului de compatibilitate, pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene;*
- d) principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi;*
- f) modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare”.*

Nota informativă descrie condițiile care au impus elaborarea proiectului, finalitățile urmărite prin implementarea noilor reglementări, redând în acest sens principalele prevederi ale proiectului și elementele noi, precum și modul de încorporare a proiectului în cadrul normativ în vigoare.

I.5.2. Argumentarea economică-financiară.

Conform art.30 lit.e) al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, nota informativă trebuie să conțină „*e) fundamentarea economico-financiară”.*

Reieșind din specificul proiectului, prin care se creează o entitate publică nouă - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi, implementarea acestuia presupune alocarea mijloacelor financiare suplimentare de la bugetul de stat. În acest sens, nota informativă relevă următoarele: „*Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi va fi finanțat de la bugetul de stat. Principalele costuri vor fi legate de crearea și funcționarea Biroului de investigare a Accidentelor și Incidentelor în transporturi. Costul estimativ pentru asigurarea funcționalității Biroului se ridică la 3 milioane de lei anual. Bugetul Biroului este elaborat și aprobat în conformitate cu principiile, regulile și procedurile stabilite de Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014”.*

I.5.3. Efectuarea analizei impactului de reglementare.

Potrivit art.30, pct.2 din anexa nr.1 la Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, „*În cazul proiectelor actelor normative ce reglementează activitatea de întreprinzător, suplimentar se descriu concluziile și propunerile înaintate în cadrul studiilor de cercetare, precum se rezultatele analizei ex ante sau ale analizei impactului de reglementare.*

Se prezintă argumentarea, în baza evaluării beneficiilor, a necesității adoptării actului normativ și, după caz, analiza de impact al acestuia asupra activității de întreprinzător, inclusiv prin prisma respectării drepturilor și intereselor întreprinzătorilor și ale statului”.

Conform art.13 al Legii nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, „(1) *Analiza impactului de reglementare reprezintă argumentarea, în baza evaluării costurilor și beneficiilor, necesității adoptării actului normativ și analiza de impact al acestuia asupra activității de întreprinzător, inclusiv asigurarea respectării drepturilor și intereselor întreprinzătorilor și ale statului, precum și corespunderea actului scopurilor politicii de reglementare și principiilor prezentei legi. (2) Actul de analiză a impactului de reglementare este parte integrantă a notei informative a proiectului de act normativ*”.

Proiectul este însoțit de Analiza impactului de reglementare, în care se menționează o serie de beneficii ale implementării proiectului, printre care:

- presupune costuri administrative mai mici și personal administrativ mai mic în comparație cu instituirea a 3 Birouri de investigare pentru fiecare domeniu. Astfel, bugetul instituției va constitui estimativ 2,963,831 lei.
- este conform cu acquis-ul comunitar.
- este similar cu practicile statelor cu dimensiuni similare Republicii Moldova.

II. Analiza generală a factorilor de risc ale proiectului

II.1. Limbajul proiectului

Potrivit art.54 al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative „*textul proiectului actului normativ se elaborează [...] cu respectarea următoarelor reguli: [...]*

a) se expune într-un limbaj simplu, clar și concis [...]

c) terminologia utilizată este constantă, uniformă și corespunde celei utilizate în alte acte normative, în legislația Uniunii Europene și în alte instrumente internaționale la care Republica Moldova este parte, cu respectarea prevederilor prezentei legi; [...]

e) se interzice folosirea neologismelor dacă există sinonime de largă răspândire, [...]

f) se evită folosirea [...] a cuvintelor și expresiilor [...] care nu sînt utilizate sau cu sens ambiguu;

g) se evită tautologiile juridice;

h) se utilizează, pe cât este posibil, noțiuni monosemantice, [...]”.

În textul proiectului au fost identificate formulări ambigue care constituie factori de risc 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 ș.a. Analiza detaliată a factorilor de risc aferenți limbajului proiectului este relevantă la compartimentul III din prezentul Raport.

Suplimentar, se atenționează asupra unor inadvertențe de ordin redacțional care urmează a fi analizate de către autor și să fie remediate având ca punct de referință următoarele recomandări:

- la art. 1 alin. (1) la începutul propoziției a 2-a urmează a fi inserată expresia „Prezenta lege”;
- la art. 15 alin. (2) lit. g) se va exclude cuvântul „care”;
- la art. 17 alin. (1) se va substitui cuvântul „raportoarele” cu „rapoartele”.

II.2. Coerența legislativă a proiectului

În textul proiectului nu au fost identificate norme contradictorii sau conflicte dintre prevederile acestuia cu reglementările altor acte normative în vigoare.

II.3. Activitatea agenților publici și a entităților publice reglementată în proiect

Prin proiect se creează Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi ca 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. În cadrul Biroului vor activa investigatori, care vor avea statut de funcționari publici. Referitor la activitatea Biroului, în proiect au fost identificați factori de risc care ar putea periclitata integritatea instituțională a acestuia. Acești factori vizează informarea statelor implicate asupra oricărui eveniment în transporturi, întocmirea raportului de investigație de către comisia de investigație, conținutul raportului anual de activitate ș.a. Analiza factorilor de risc se conține la compartimentul III din prezentul Raport.

Proiectul vizează și activitatea altor entități publice. În acest sens, potrivit art. 12 alin. (1) din proiect „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 urmării 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”.

II.4. Atingeri ale drepturilor omului care pot fi cauzate la aplicarea proiectului

Prevederile proiectului nu aduc atingere drepturilor fundamentale ale omului consacrate de Constituția Republicii Moldova, Declarația Universală a Drepturilor Omului și Convenția Europeană a Drepturilor Omului.

III. Analiza detaliată a factorilor de risc și a riscurilor de corupție ale proiectului

-1-
<p>Art. 4 alin. (3) lit. b), c) și alin. 10 lit. a) din proiect</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 îndeplinească următoarele cerințe:</p> <p>b) are studii superioare în <u>domeniul transportului aerian, feroviar, naval;</u></p> <p>c) are o vechime în muncă în <u>domeniul aerian, feroviar, naval de cel puțin 5 ani;</u></p> <p>(10) Investigatorii-șefi exercită conducerea direcțiilor de profil din cadrul Biroului. Pentru ocuparea funcției de investigator-șef, participantul trebuie să îndeplinească următoarele cerințe suplimentare:</p> <p>a) aerian - persoană cu experiență de cel puțin 3 ani de <u>pilot și inginer aeronautic;</u></p>
<p>Obiecții:</p> <p>Normele precitate stabilesc condiții pentru accesarea în funcție a candidaților la funcțiile de Director General și investigator-șef. Problematika acestora constă în formularea textului care este de natură să</p>

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.

Recomandări:

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.

Factori de risc:

- Formulare ambiguă care admite interpretări abuzive

Riscuri de corupție:

- Încurajarea sau facilitarea actelor de:
 - conflict de interese și/sau favoritism
 - influențare necorespunzătoare

- 2 -

Art. 6 alin. (1) lit. e) din proiect

Articolul 6. Atribuțiile Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi

(1) Biroul are următoarele atribuții generale:

e) informează statele implicate, asupra oricărui eveniment în transport altul decât evenimentul produs pe teritoriul Republicii Moldova, solicitând participarea reprezentanților acestora la investigațiile tehnice privind siguranța;

Obiecții:

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.

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.

Recomandări:

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.

Factori de risc: <ul style="list-style-type: none"> ● Formulare ambiguă care admite interpretări abuzive ● Atribuții care admit derogări și interpretări abuzive 	Riscuri de corupție: <ul style="list-style-type: none"> ● Generale
---	--

- 3 -

Art. 7 din proiect
 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.

Obiecții:
 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.

Astfel, se creează premise ca entitatea publică să tăinuiască 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.

Recomandări:
 Se recomandă ca la art. 7 din proiect să fie substituită expresia „și/sau” cu termenul „și”.

Factori de risc: <ul style="list-style-type: none"> ● Formulare ambiguă care admite interpretări abuzive ● Atribuții care admit derogări și interpretări abuzive 	Riscuri de corupție: <ul style="list-style-type: none"> ● Legalizarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - abuz de serviciu - depășire a atribuțiilor de serviciu
---	--

- 4 -

Art. 11 alin. (3) și art. 14 alin. (8) lit. b din proiect
 Articolul 11. Procedura, modul și termenele de investigație
 (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.

Articolul 14. Conservarea probelor
 (8) Prevederile alin. (6) și (7) sunt obligatorii până când:
 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;

Obiecții:
 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 investigării 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.

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 neatingerii obiectivelor propuse la elaborarea proiectului.

Pericolul coruptibilității normelor analizate constă în faptul că o procedură administrativă reglementată lacunar poate determina compromiterea integrității instituționale a entității publice responsabilă de implementarea acestei proceduri.

Recomandări:

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 investigării.

Factori de risc:

- Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative

Riscuri de corupție:

- Generale

- 5 -

Art. 17 alin. (9) din proiect

Articolul 17. Raportul investigației tehnice privind siguranța

(9) Dacă apare un diferend cu privire la conținut, raportul final al investigației este pregătit în versiunea acceptată de către investigatorul-sef. 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.

Obiecții:

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. Adăugător 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.

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.

Recomandări:

Se recomandă revizuirea normei de la art. 17 alin. (9) din proiect astfel încât diferențele dintre membrii comisiei de investigație cu privire la conținutul raportului de investigație să fie soluționate colegial, transparent și nediscreționar.

Factori de risc:

- Atribuții care admit derogări și interpretări abuzive
- Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative

Riscuri de corupție:

- Încurajarea sau facilitarea actelor de:
 - conflict de interese și/sau favoritism
 - influențare necorespunzătoare

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">• Legalizarea actelor de:<ul style="list-style-type: none">- abuz de serviciu- depășire a atribuțiilor de serviciu |
|--|---|

IV. Concluzia expertizei

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 făptuitorului. 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.

În proiect au fost identificați factori de risc în stare să genereze manifestări de corupție și compromiterea integrității instituționale și profesionale. Proiectul conține: formulări ambigui 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 ambigui referitor la conservarea probelor și la soluționarea diferendelor dintre membrii comisiei de investigație.

Prin urmare, autorul urmează să redacteze proiectul prin prisma aspectelor și recomandărilor expuse în prezentul Raport de expertiză anticorupție.

29.07.2020

Expert al Direcției legislație și expertiză anticorupție:

Ilie Creciun, Inspector principal

