



CANCELARIA DE STAT A REPUBLICII MOLDOVA

CENTRUL DE ARMONIZARE A LEGISLAȚIEI

Nr. 31/02-3-9249

Chișinău

27 decembrie 2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Copie: Cancelaria de Stat

Ref.: scrisoarea nr. 18-23-8174 din 21 noiembrie 2019 / număr unic 709/MEI/2019

Prezenta Declarație de compatibilitate a fost întocmită de Centrul de armonizare a legislației în baza Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, a HG nr. 657/2009 pentru aprobarea Regulamentului privind organizarea și funcționarea, structurii și efectivului-limită ale Cancelariei de Stat și a HG nr. 1171/2018 cu privire la aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene.

DECLARAȚIE DE COMPATIBILITATE

În baza expertizei proiectului Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, inclus în pct. 3.6.1 din compartimentul III „Politica externă” al Planului de acțiuni al Guvernului pentru anii 2020-2023, aprobat prin HG nr. 636/2019.

Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi:

- **transpune parțial** Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009 / Directive 2009/18/EC of the European parliament and of the Council of 23 April 2009 establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime

Casa Guvernului,
MD-2033, Chișinău,
Republica Moldova

Telefon:
+ 373 22 250 104

E-mail:
cancelaria@gov.md

Digitally signed by Suceveanu Natalia
Date: 2019.12.27 10:48:00 EET
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



transport sector and amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council (Text with EEA relevance), published in the Official Journal of the European Union L 131 of 28 May 2009;

- **transpune parțial** Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE (Text cu relevanță pentru SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 295 din 12 noiembrie 2010, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 / Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on the investigation prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC (Text with EEA relevance), published in the Official Journal of the European Union L 295 of 12 November 2010, as was last time amended by Regulation (EU) No 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018;

- **transpune** art. 1, lit. (e); art. 2 (1); art. 3, pct. 2, 3, 7, 10-15, 21; art. 20; art. 21-23; art. 24 (1), (2), teza I și (3); art. 25, art. 26 din Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 138 din 26 mai 2016 / Directive (UE) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety (recast) (Text with EEA relevance), published in the Official Journal of the European Union L 138 of 26 May 2016.

I. Obiectul proiectului

Proiectul național prezentat pentru expertiza de compatibilitate are drept scop transpunerea parțială la nivel național a Directivei 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim, Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă, precum și transpunerea selectivă a prevederilor din Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară.

Obiectivul de bază al proiectului național îl constituie îmbunătățirea siguranței în transporturi și prevenirea pericolului de accidente și incidente în transportul feroviar, naval și aerian, prin instituirea unei autorități naționale competente în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi - Biroul de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi (în continuare Biroul).

În acest context, proiectul național creează cadrul normativ național în ceea ce privește procedura de investigare tehnică a accidentelor și incidentelor în transportul aerian, naval și feroviar de către o autoritate unică, precum și reglementează organizarea și funcționarea Biroului; stabilește drepturile investigatorilor și principiile de notificare și raportare a evenimentelor; obligațiile operatorului feroviar, naval și aerian; instituie procedura, modul, și termenele investigațiilor, precum și coordonarea acestora; stabilește regulile de conservare a probelor și protecție a informațiilor; prevede conținutul raportului investigației și elaborarea recomandărilor de siguranță. De asemenea, proiectul stabilește modalitățile de cooperare internațională în domeniu, prin încheierea unor acorduri tehnice de cooperare cu organe similare din alte state, notificarea Organizației Aviației Civile Internaționale, Organizației Maritime Internaționale, precum și a Agenției Feroviare Europene. Nu în ultimul rând, proiectul național stabilește regulile de participare ale Biroului la investigația tehnică privind siguranța evenimentelor în transporturi survenite în afara teritoriului Republicii Moldova.

Proiectul de act normativ reglementează, în principal, următoarele aspecte relevante din punctul de vedere al transpunerii:

- Stabilește domeniul de aplicare și definește noțiunile relevante, cum ar fi: „eveniment în transport”, „incident feroviar”, „incident aeronautic”, „investigator-șef” etc. (art. 1 și 2 din proiectul național);
- Instituie norme privind autoritatea de stat responsabilă de investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi - Biroul de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi (art. 3 din proiectul național);
- Stabilește cerințele pe care trebuie să le întrunească o persoană pentru a candida la postul de Director general, investigator-șef și investigatori ai Biroului, precum și norme referitoare la atribuțiile, finanțarea și metoda de raportare a activităților Biroului (art. 4 (3), (5)-(7), (9), (10); art. 5; art. 6 (1), lit. h), (2); art. 7 din proiectul național);
- Reglementează drepturile investigatorilor și metodele de raportare a evenimentelor în transporturi (art. 8 și 9 din proiectul național);
- Stabilește acțiunile pe care trebuie să le întreprindă operatorii de transport feroviar, aerian și naval în cazul producerii unui accident sau incident în transport (art. 10 (1), lit. b) din proiectul național);
- Reglementează procedura, modul și termenele de investigare, precum și coordonarea investigațiilor (art. 12 (1)-(4), (7), (9)-(13), (15); art. 13 (1), (2), (4)-(6) din proiectul național);
- Instituie condițiile de păstrare a probelor, protecție a informațiilor colectate, precum și condițiile de utilizare a acestora de către membrii comisiei de investigare (art. 14 (1)-(6); art. 15 (1)-(4); art. 16 din proiectul național);
- Prevede norme referitoare la începerea investigației, raportul preliminar și final al investigației tehnice privind siguranța (art.18 (1)-(7), (12)-(14) din proiectul național);
- Prevede norme referitoare la emiterea recomandărilor de siguranță de către Birou și adoptarea măsurilor urgente în vederea prevenirii riscului de producere de noi evenimente în transport (art. 19 (1)-(3), (5)-(7);); art. 20 (1) și (2) din proiectul național);

- Stabilește prevederi referitoare la persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul mijloacelor de transport implicate într-un accident sau incident în transport (art. 21 din proiectul național);
- Stabilește norme privind asistența acordată victimelor evenimentului în transport și rudelor acestora (art. 22 din proiectul național);
- Institue norme referitoare la încheierea de către Birou a acordurilor tehnice de cooperare cu organe similare din state terțe (art. 23 (1), (2), (4)-(9) din proiectul național).

II. Evaluarea din perspectiva compatibilității cu Dreptul UE

Din punct de vedere al dreptului UE, prin prisma obiectului de reglementare, prezentul demers normativ se circumscrie reglementărilor statuate la nivelul UE, subsumate *Politicii europene în domeniul transporturilor*, pe segmentul legislativ *siguranța transportului feroviar, naval și aerian*.

Domeniul siguranței transporturilor este reglementat la nivelul legislației europene printr-o serie de acte normative: *Regulamentul (CE) nr. 392/2009* al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare; *Directiva Consiliului 1999/35/CE* a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritime; *Directiva 2009/18/CE* a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului; *Directiva 2004/49/CE* a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară); *Directiva 2016/798/UE* a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară; *Regulamentul (UE) nr. 376/2014* al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei; *Regulamentul (UE) nr. 996/2010* al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE; *Directiva 2003/42/CE* a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor în aviația civilă; *Regulamentul (CE) nr. 1321/2007* al Comisiei din 12 noiembrie 2007 de stabilire a unor reguli de punere în aplicare pentru înregistrarea, într-un fișier centralizat, a informațiilor privind evenimentele în aviația civilă schimbate în conformitate cu Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului; *Regulamentul (CE) nr. 1330/2007* al Comisiei din 24 septembrie 2007 de stabilire a normelor de aplicare pentru diseminarea către părțile interesate a informațiilor referitoare la evenimentele

din aviația civilă menționate la articolul 7 alineatul (2) din Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului etc.

Din perspectiva proiectului examinat, la nivelul legislației europene derivate prezintă relevanță directă dispozițiile *Directivei 2009/18/CE* a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a *Directivei 1999/35/CE* a Consiliului și a *Directivei 2002/59/CE* a Parlamentului European și a Consiliului, *Regulamentului (UE) nr. 996/2010* al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a *Directivei 94/56/CE*, precum și dispozițiile *Directivei (UE) 2016/798* a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară.

Directiva 2009/18/CE are drept scop stabilirea măsurilor care vor permite îmbunătățirea siguranței maritime, prevenirea poluării cauzate de nave, reducerea riscului de accidente maritime, în special, asigurarea unei comunicări precise și în timp util a rezultatelor investigației privind siguranța, facilitarea efectuării prompte a unor investigații privind siguranța și a unei examinări corespunzătoare a accidentelor/incidentelor maritime. Actul UE stabilește prevederi referitoare la: noțiunile aferente domeniului transportului maritim; statutul investigațiilor privind siguranța, obligația de a desfășura investigațiile și obligația de notificare; conducerea de investigații privind siguranța, organele de anchetă și confidențialitatea; cadrul de cooperare permanentă și cooperarea cu țări terțe; protejarea dovezilor și rapoartele privind accidentele; recomandările privind siguranța, sistemul de alertă rapidă și baza de date europeană privind accidentele maritime; tratamentul echitabil al navigatorilor; cheltuielile, măsurile suplimentare, competențele de modificare, precum și norme privind sancțiunile.

Menționăm că, transpunerea și implementarea **Directivei 2009/18/CE** este importantă în contextul realizării obligațiilor Republicii Moldova, ce rezultă din prevederile Anexei XXVIII-D „Norme aplicabile transportului maritim internațional”, secțiunea „Investigarea accidentelor” din Acordul de Asociere RM-UE, avînd termen de implementare anul 2017, care este evident depășit.

Directiva 2009/18/CE nu a constituit anterior obiect al transpunerii în legislația națională, **prezentul proiect fiind exercițiul primar de transpunere a acesteia.**

În ceea ce privește transpunerea *Directivei 2009/18/CE*, proiectul național și-a atins parțial finalitatea propusă, fiind asigurată implementarea normelor actului UE referitoare la: domeniul de aplicare și definirea noțiunilor aferente transportului maritim (art. 1-3 din *Directiva 2009/18/CE*); statutul investigațiilor privind siguranța și instituirea autorității competente în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi (art. 4 și art. 5 (1), (2), teza II și III, (3) și (5) din *Directiva 2009/18/CE*); obligația de notificare a autorităților competente de

către părțile implicate în accidente sau incidente în transport (art. 6 din Directiva 2009/18/CE); conducerea investigațiilor privind siguranța și participarea oricărui stat interesat în mod deosebit (art. 7 (1), teza I, II și (3) din Directiva 2009/18/CE); organul de anchetă competent să efectueze o investigație tehnică privind siguranța (art. 8 (1), (2) și (4)-(6) din Directiva 2009/18/CE); confidențialitatea informațiilor utilizate în scopul investigației tehnice privind siguranța (art. 9 din Directiva 2009/18/CE); condițiile de cooperare a organelor de anchetă cu alte părți interesate în cadrul investigațiilor privind siguranța (art. 10 și art. 12 din Directiva 2009/18/CE); protejarea hărților maritime, jurnalelor de bord, înregistrărilor electronice și casetelor video rezultate în urma producerii accidentelor sau incidentelor în transporturi (art. 13 din Directiva 2009/18/CE); publicarea raportului investigației tehnice privind siguranța (art. art. 14 din Directiva 2009/18/CE); elaborarea de către organul de anchetă a recomandărilor de siguranță (art. 15 din Directiva 2009/18/CE); adoptarea unor măsuri urgente în vederea prevenirii riscului de noi accidente (art. 16 din Directiva 2009/18/CE).

Prevederile art. 8 (3) din Directiva 2009/18/CE referitoare la posibilitatea extinderii activităților organului de anchetă la culegerea și analizarea informațiilor privind siguranța, care nu au fost transpuse în proiectul național, sunt *prevederi UE opționale* ale căror transpunere nu este obligatorie. Totodată, următoarele dispoziții ale actului UE, care nu au fost preluate în proiectul național, reprezintă *prevederi UE neaplicabile*, având în vedere statutul RM de stat asociat al Uniunii Europene: art. 5 (4) privind competența Comisiei de a modifica elemente neesențiale ale actului UE; art. 10 (2) privind adoptarea de către Comisie a regulamentului de procedură al cadrului de cooperare permanentă; art. 11 privind cheltuielile; art. 14 (1), teza II și alin. (3) privind transmiterea către Comisie a unei copii a raportului final; art. 17-27 privind măsurile tranzitorii și intrarea în vigoare a actului UE.

Proiectul național instituie, în premieră pentru legislația națională, un concept unic din punct de vedere organizațional, procedural și instituțional în ceea ce privește investigarea tehnică a accidentelor și incidentelor în transporturile naval, feroviar și aerian, or la momentul actual, în Republica Moldova nu există un organ de anchetă independent juridic și funcțional unic, care să fie abilitat să investigheze evenimentele ce au loc în transporturi și să emită propuneri de siguranță în scopul prevenirii producerii pe viitor a acestora. Astfel, toate actele UE care constituie obiect al transpunerii prin dispozițiile proiectului național prevăd posibilitatea unei abordări unitare în ceea ce privește mecanismul instituțional de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturile naval, feroviar și aerian, care se dorește a fi implementată la nivel național, similar cu mecanismele puse cu succes în aplicare în statele membre ale UE cum ar fi: Austria, Finlanda, Ungaria, Cehia, Danemarca, Estonia etc.

În special, din perspectiva Directivei 2009/18/CE, proiectul național instituie, în conformitate cu art. art. 4 (2) și 10 din Directiva 2009/18/CE, norme privind cooperarea internațională a instituțiilor responsabile de investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, în vederea îmbunătățirii siguranței în transporturi. Această cooperare este fixată prin acorduri tehnice care permit organelor de investigație: să folosească în comun aparatura,

spațiile și echipamentul necesar investigației mijloacelor de transport; să asigure asistența tehnică reciprocă sau expertiza tehnică; să obțină și să utilizeze în comun informațiile relevante pentru analizarea datelor privind accidentele și elaborarea recomandărilor de siguranță; să elaboreze principii comune pentru monitorizarea respectării recomandărilor privind siguranța etc.

De asemenea, proiectul național, implementează cerințele Directivei 2009/18/CE referitoare la obligația de a desfășura investigații, obligația de notificare, conducerea de investigații privind siguranța și participarea la aceasta, obligația de asigurare a confidențialității tuturor informațiilor disponibile obținute în procesul de investigare, obligația de protejare a probelor, obligația publicării rapoartelor de investigație, precum și obligația elaborării recomandărilor privind siguranța, în conformitate cu prevederile art. 5-15 din actul UE.

Obiecții privind compatibilitatea proiectului național cu Directiva 2009/18/CE

Cu referire la art. 6 (1), lit. h) din proiectul național, în ceea ce privește termenul de publicare a raportului final de către Biroul de investigare a accidentelor și incidentelor în transport, remarcăm că, potrivit art. 14 (2) din Directiva 2009/18/CE, acesta se aplică din **momentul evenimentului** în transport, și nu din momentul începerii investigației privind siguranța. Prin urmare, considerăm necesară revizuirea art. 6 din proiectul național, prin substituirea sintagmei „de la data începerii investigației privind siguranța” cu sintagma „de la data evenimentului/accidentului sau incidentului”.

De asemenea, proiectul național **nu a asigurat transpunerea** mai multor prevederi din Directiva 2009/18/CE, iar Tabelul de concordanță **nu indică motivele netranspunerii și termenele preconizate** pentru realizarea transpunerii integrale a acestora, după cum urmează: art. 3 în ceea ce privește definirea noțiunilor „navă de tip feribot ro-ro” și „înregistrator de date privind voiajul”; art. 5 (2) privind realizarea unei evaluări preliminare pentru a decide efectuarea sau neefectuarea unei investigații privind siguranța în cazul unor accidente grave; art. 7 (1), teza III privind situațiile excepționale în care pot fi efectuate investigații privind siguranța în paralel de către două sau mai multe state; art. 7 (2) privind responsabilitatea statului de a desfășura investigația, în cazul în care sunt implicate două sau mai multe state și cooperarea cu statele respective, până în momentul stabilirii de comun acord a statului care va conduce investigația privind siguranța; art. 7 (4) privind desfășurarea investigației de către statul în ale cărei ape teritoriale s-a produs accidentul și incidentul ce implică o navă de tip feribot ro-ro sau o navă de pasageri de mare viteză.

Mai mult, proiectul național **nu asigură transpunerea** Anexei I și II din Directiva 2009/18/CE privind conținutul raportului privind siguranța și informațiile cuprinse în notificarea privind accidentele și incidentele maritime. În acest sens, menționăm că, deși potrivit Tabelului de concordanță, dispozițiile enunțate vor fi transpuse ulterior prin alte acte

normative de implementare, nu sunt indicate măsurile naționale de transpunere și nici termenul preconizat pentru realizarea acestora.

Așadar, din punct de vedere al transunerii Directivei 2009/18/CE, constatăm că finalitatea urmărită de proiectul național a fost atinsă parțial, în contextul deficiențelor și omisiunilor de transpunere sesizate în cazul art. 14 (2) privind data de la care urmează a fi calculat termenul de publicare a raportului final privind investigația, precum și în măsura în care proiectul nu a asigurat transpunerea dispozițiilor art. 3, art. 5 (2), art. 7 (1), teza III, art. 7 (2) și (4), Anexa I și II la actul UE, în privința cărora lipsește certitudinea intenției autorului de transpunere ulterioară a acestora. Remarcăm că, asigurarea transunerii integrale a Directivei 2009/18/CE prezintă importanță sporită, în contextul în care termenul de realizare stabilit prin Acordul de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană a fost deja depășit.

Regulamentul (UE) nr. 996/2010 are drept scop prevenirea unor accidente și incidente viitoare, fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea, prin stabilirea normelor referitoare la disponibilitatea în timp util a informațiilor referitoare la toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul unei aeronave implicate într-un accident și prin înființarea unei rețele europene a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile. De asemenea, acesta instituie norme detaliate privind: definițiile relevante din domeniul transportului aerian; autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța aviației civile; obligația de a efectua o investigație și de a notifica accidentele și incidentele grave; cooperarea cu rețeaua europeană a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile; participarea Agenției Europene de Siguranță a Aviației, a statelor membre și a autorităților aeronautice civile la investigațiile privind siguranța; statutul investigatorilor în domeniul siguranței; coordonarea investigațiilor, conservarea probelor și protecția informațiilor privind siguranța; comunicarea informațiilor, raportul investigației și recomandările privind siguranța; informațiile despre persoanele și mărfurile periculoase aflate la bord; asistența acordată victimelor accidentelor aviatice și rudelor acestora; accesul la documentele și protecția datelor cu caracter personal.

Regulamentul (UE) nr. 996/2010, din momentul adoptării și pînă în prezent, a fost supus mai multor modificări succesive¹, care se referă, în special, la modificarea art. 5 (5) privind demararea unei investigații tehnice privind siguranța în cazul în care este implicată o aeronavă fără pilot la bord și excluderea art. 19 privind raportarea evenimentelor de către Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA) și de către autoritățile competente ale statelor membre UE. Modificările în cauză nu cad sub incidența exercițiului de transpunere, avînd în vedere că dispozițiile art. 5 (5) nu au fost preluate de proiectul național.

¹ Regulamentul (UE) nr. 996/2010 a fost modificat succesiv prin *Regulamentul (UE) nr. 376/2014* al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 și prin *Regulamentul (UE) nr. 2018/1139* al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018.

Transpunerea și implementarea Regulamentului (UE) nr. 996/2010 este importantă în contextul realizării obligațiilor Republicii Moldova ce rezultă din Anexa III „Norme aplicabile aviației civile”, Partea C „Siguranța aviației” din Acordul privind Spațiul Aerian Comun UE-RM.

Actul UE menționat *supra* nu a constituit obiect al transunerii în legislația națională de profil, **prezentul proiect fiind exercițiul primar de transpunere a acestuia.**

În ceea ce privește transpunerea Regulamentului (UE) nr. 996/2010, proiectul național, și-a atins parțial finalitatea propusă, fiind asigurată implementarea normelor actului UE referitoare la: domeniul de aplicare și definirea noțiunilor aferente transportului aerian (art. 1-3 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010); instituirea autorității responsabile de investigarea privind siguranța în transporturi (art. 4 (1)-(3) și (6) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010); independența investigațiilor privind siguranța de orice procedură judiciară sau administrativă (art. 5 (3), (4), (6) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010); cooperarea autorității responsabile de investigațiile privind siguranța cu organe similare din state terțe implicate în evenimentul în transport (art. 6 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010); participarea Agenției Europene de Siguranță a Aviației și a autorităților aeronautice civile la investigațiile privind siguranța (art. 8 (1) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010); obligația autorităților responsabile și a oricărei persoane implicate de a notifica accidentele și incidentele grave (art. 9 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010); participarea statelor membre la investigațiile privind siguranța (art. 10 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010); drepturile investigatorilor și statutul acestora în domeniul siguranței (art. 11 și 12 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010); protejarea probelor împotriva distrugerii, jefuirii, deteriorării sau accesului persoanelor neautorizate (art. 13 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010); utilizarea și comunicarea înregistrărilor, documentelor și declarațiilor doar în scopul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi (art. 14 și 15 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010); condițiile de întocmire, publicare și transmitere a raportului privind investigarea accidentelor și incidentelor, precum și emiterea recomandărilor de siguranță (art. 16 (1)-(6), (8) și art. 17 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010); instituirea procedurilor pentru înregistrarea răspunsurilor la recomandările privind siguranța emise de către Birou (art. 18 (3) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010); condițiile de furnizare a informațiilor despre persoanele și mărfurile aflate la bordul aeronavelor implicate în accident sau incident (art. 20 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010); asistența acordată victimelor accidentelor aviatice și rudelor acestora (art. 21 (1) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010).

Prevederile art. 4 (4) privind extinderea activităților autorității responsabile de investigațiile privind siguranța la culegerea și analizarea informațiilor legate de siguranța aviației, precum și cele ale art. 14 (3), teza III privind comunicarea către un alt stat a înregistrărilor în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța, care nu au fost transpuse în proiectul național, sunt *prevederi UE opționale*, a căror transpunere nu este obligatorie. Următoarele dispoziții ale actului UE, care nu au fost implementate în proiectul național, reprezintă *prevederi UE neaplicabile*, având în vedere statutul RM de stat asociat al

Uniunii Europene: art. 1 (2) privind aplicarea actului UE în cazul aeroportului Gibraltar; art. 7 privind rețeaua europeană a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile; art. 16 (8), lit. (c) privind transmiterea către Comisie a unei copii a raportului final; art. 22-16 privind măsurile tranzitorii și intrarea în vigoare a actului UE.

Din perspectiva Regulamentului (UE) nr. 996/2010, proiectul național instituie reglementări noi la nivel național în ceea ce privește efectuarea investigației tehnice privind siguranța de către persoane calificate și care au experiență practică în domeniul transportului aerian. Menționăm că, la momentul actual, investigarea accidentelor și incidentelor în transportul aerian este efectuată de o Comisie formată din funcționari ai Ministerului Economiei și Infrastructurii și reprezentanți ai Î.S. MoldATSA, respectiv, persoane care nu au abilitățile necesare de a investiga din punct de vedere tehnic un eveniment în transport, fapt care contravine reglementărilor atât reglementărilor UE, cât și standardelor Organizației Civile Internaționale și Agenției Europene pentru Siguranța Aviației. Astfel, în conformitate cu art. 4 din actul UE, proiectul național prevede că atât directorul autorității responsabile de investigațiile privind siguranța, cât și investigatorii-șefi vor avea studii superioare și experiență practică în domeniul transportului aerian. Mai mult, autoritatea responsabilă de investigația privind siguranța va avea un buget propriu care îi va permite să își desfășoare activitatea în mod independent.

De asemenea, proiectul național instituie, în conformitate cu art. 20 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010, procedura de furnizare neîntârziată a listei pasagerilor și/sau mărfurilor periculoase aflate la bordul mijlocului de transport implicat într-un eveniment în transport de către operatorii de transport. Menționăm că, aceste liste vor fi puse la dispoziția autorității responsabile de contactarea rudelor persoanelor aflate la bord sau a echipelor medicale în vederea acordării ajutorului medical. Suplimentar, se instituie în sarcina Biroului obligația de a asigura confidențialitatea informațiilor colectate în vederea determinării circumstanțelor în care s-au produs evenimentele în transport, informații care se referă la declarațiile persoanelor în cadrul investigației tehnice privind siguranța, înregistrările care dezvăluie identitatea persoanelor ce au adus probe privind investigația tehnică privind siguranța, informațiile cu caracter personal, proiectele de rapoarte preliminare sau finale, declarații provizorii etc.

Obiecții privind compatibilitatea proiectului național cu Regulamentul (UE) nr. 996/2010

Cu referire la art. 6 (1), lit. h) din proiectul național, în ceea ce privește termenul de publicare a raportului final de către Biroul de investigare a accidentelor și incidentelor în transport, remarcăm că, potrivit art. 16 (6) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010, acesta se aplică din **momentul evenimentului** în transport, și nu din momentul începerii investigației privind siguranța. Prin urmare, considerăm necesară revizuirea art. 6 din proiectul național, prin substituirea sintagmei „de la data începerii investigației privind siguranța” cu sintagma „de la data evenimentului/accidentului sau incidentului”.

De asemenea, proiectul național **nu a asigurat transpunerea** mai multor prevederi din Regulamentul (UE) nr. 996/2010, iar Tabelul de concordanță **nu indică motivele netranspunerii și termenele preconizate** pentru realizarea transpunerii integrale a acestora, după cum urmează: art. 5 (1), (2) și (5) privind demararea unei investigații ce implică o aeronavă fără pilot la bord și efectuarea investigației de către statul în care a fost înmatriculată aeronava dacă nu se știe cu precizie teritoriul pe care s-a produs accidentul sau incidentul; art. 8 (2) privind drepturile participanților la investigațiile privind siguranța, în special, de a vizita locul accidentului, de a examina resturile navei, etc; art. 12 (1), fraza III privind necesitatea încheierii unui acord prealabil, într-un termen rezonabil și nu mai târziu de două săptămâni, dintre investigatorul-șef și autoritățile judiciare în cazul în care elementele de probă ar putea fi modificate, alterate sau distruse în urma examinării sau analizării acestora de către investigator; art. 12 (2) privind obligativitatea informării imediate a autorităților competente de către investigatorul-șef în situația în care pe parcursul investigației privind siguranța se află sau se suspectează că un act de intervenție ilicită a avut loc în legătură cu accidentul/incidentul grav; art. 16 (7) privind publicarea unei declarații provizorii în cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni; art. 18 (1), (2), (4) și (5) privind acțiunile subsecvente recomandărilor de siguranță și baza de date privind siguranța; art. 21 (1) în ceea ce privește termenul de 2 ore de la notificarea producerii accidentului pentru furnizarea listei valide a tuturor pasagerilor; art. 21 (2)-(6) din actul UE privind asistența acordată victimelor și rudelor acestora; Anexa la Regulamentul (UE) nr. 996/2010 privind lista cu exemple de incidente grave.

La fel, proiectul național **nu asigură transpunerea** prevederilor art. 2, pct. 3, 5, 6, 8, 11 și 13 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 referitoare la definirea noțiunilor de „consultant”, „rănire mortală”, „înregistrator de date de zbor”, „persoană implicată”, și „rănire gravă”. În acest sens, menționăm că, deși potrivit Tabelului de concordanță, dispozițiile enunțate vor fi transpuse ulterior prin alte acte normative de implementare, nu sunt indicate măsurile naționale de transpunere și nici termenul preconizat pentru realizarea acestora.

Reieșind din cele expuse anterior, referitor la transpunerea Regulamentului (UE) nr. 996/2010, se constată că, proiectul național nu și-a atins în totalitate obiectivul urmărit, în contextul deficiențelor și omisiunilor de transpunere sesizate în cazul art. 16 (6) privind data de la care urmează a fi calculat termenul de publicare a raportului final privind investigația, precum și în măsura în care proiectul nu a asigurat transpunerea dispozițiilor art. 2 (pct. 3, 5, 6, 8, 11, 13), art. 5 (5), art. 8 (2), art. 12 (1), teza III, art. 12 (2), art. 16 (7), art. 18 (1), (2), (4), (5), art. 21 (1)-(6) și Anexa la Regulamentul (UE) nr. 996/2010, în privința cărora lipsește ceritudinea intenției autorului de transpunere ulterioară a acestora. Remarcăm că, necesitatea asigurării convergenței cadrului legislativ național în domeniu cu toate cerințele actului UE derivă din obligațiile asumate de Republica Moldova prin Acordul privind Spațiul Aerian Comun UE-RM

Directiva (UE) 2016/798 are drept scop îmbunătățirea siguranței feroviare la nivelul întregii Uniuni, prin definirea unor principii comune pentru gestionarea, reglementarea și controlul siguranței feroviare. De asemenea, actul UE stabilește și delimitează responsabilitățile actorilor acestor relații juridice și instituirea unei autorități de siguranță și a unui organism de anchetare a accidentelor și incidentelor feroviare, precum și instituie norme privind definițiile relevante din domeniul transportului feroviar, dezvoltarea și managementul siguranței feroviare, certificarea și autorizarea de siguranță, autoritățile naționale de siguranță, investigarea accidentelor și incidentelor, indicatorii comuni de siguranță, notificarea normelor naționale de siguranță, cerințele și criteriile de evaluare.

Menționăm că, transpunerea și implementarea Directivei (UE) 2016/798 (act care va abroga Directiva 2004/49/CE începând din 16 iunie 2020) este importantă în contextul realizării obligațiilor Republicii Moldova care rezultă din Anexa X la Acordul de Asociere RM-UE, avînd termen de implementare anul **2018, care este evident depășit.**

În ceea ce privește transpunerea Directivei (UE) 2016/798, proiectul național și-a atins parțial finalitatea propusă, asigurînd o transpunere selectivă a normelor UE, în speță, a celor referitoare la: domeniul de aplicare și definirea noțiunilor aferente transportului feroviar (art. 1, lit. (e), art. 2 (1) și art. 3 din Directiva (UE) 2016/798); desfășurarea investigațiilor privind siguranța în cazul producerii accidentelor și incidentelor în transportul feroviar (art. 20 din Directiva (UE) 2016/798); regimul juridic al investigațiilor și cooperarea cu autoritățile responsabile de ancheta judiciară (art. 21 din Directiva (UE) 2016/798); componența și caracteristicile organismului de investigare a incidentelor și accidentelor în transportul feroviar (art. 22 din Directiva (UE) 2016/798); procedura de investigare și cooperarea organismului de investigare cu organe similare din alte state (art. 23 din Directiva (UE) 2016/798); publicarea și raportarea accidentelor și incidentelor în transportul feroviar (art. 24 (1), (2), teza I și (3) din Directiva (UE) 2016/798); informațiile care se trimit agenției în cazul deschiderii unei investigații (art. 25 din Directiva (UE) 2016/798); elaborarea și emiterea recomandărilor de siguranță de către organul de investigare, fără stabilirea prezumției de vinovăție sau răspundere civilă (art. 26 din Directiva (UE) 2016/798).

Din perspectiva Directivei (UE) 2016/798, proiectul național, instituie în premieră pentru legislația națională, reglementări privind investigarea tehnică a accidentelor și incidentelor în transportul feroviar, întrucît, la momentul actual Î.S. Calea Ferată din Moldova (CFM), responsabilă pentru asigurarea siguranței circulației a transportului feroviar, nu investighează din punct de vedere tehnic incidente sau accidente în transportul feroviar. Astfel, în conformitate cu cerințele actului UE, proiectul național stabilește că investigarea tehnică a incidentelor și accidentelor în transportul feroviar se va efectua, ca și în cazul transporturilor naval și aerian, de către Birou. În acest sens, Biroul, fiind independent de orice urmărire penală sau procedura disciplinară, nu va stabili în nici un caz vinovăția sau răspunderea făptuitorului, ci doar circumstanțele și cauzele în care s-a produs evenimentul în transport și va elabora recomandări de siguranță în vederea prevenirii producerii unor accidente sau incidente viitoare.

Măsuri naționale de transpunere a Directivei (UE) 2016/798 planificate

O serie de prevederi din Directiva (UE) 2016/798, care nu au fost transpuse în proiectul național se regăsesc în *proiectul Codului Transportului Feroviar*, supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE (Declarația de compatibilitate nr. 31/02-3-8967 din 17 decembrie 2019), expertizat de Centrul de armonizare a legislației (art. 1, lit. (a)-(d) și (f) privind obiectul și domeniul de aplicare al actului UE; art. 3 privind definirea noțiunilor de „specificatie tehnică de interoperabilitate (STI)”, „obiective comune de siguranță”, „metode comune de siguranță”, etc.; art. 4-9 privind dezvoltarea și managementul siguranței feroviare; art. 10-15 privind certificarea și autorizarea de siguranță; art. 16-19 privind autoritățile naționale de siguranță).

Observații privind compatibilitatea proiectului național cu Directiva (UE) 2016/798

Cu referire la art. 6 (1), lit. h) din proiectul național, în ceea ce privește termenul de publicare a raportului final de către Biroul de investigare a accidentelor și incidentelor în transport, remarcăm că, potrivit art. 24 (2) din Directiva (UE) 2016/798, acesta se aplică din **momentul evenimentului** în transport, și nu din momentul începerii investigației privind siguranța. Prin urmare, considerăm necesară revizuirea art. 6 din proiectul național, prin substituirea sintagmei „de la data începerii investigației privind siguranța” cu sintagma „de la data evenimentului/accidentului sau incidentului”.

De asemenea, proiectul național **nu a asigurat transpunerea** art. 24 (2), teza II din Directiva (UE) 2016/798 privind structura rapoartelor de investigare a accidentelor și incidentelor în transport, Anexei I la Directiva (UE) 2016/798 referitoare la indicatorii comuni de siguranță, Anexei II la Directiva (UE) 2016/798 privind notificarea normelor naționale de siguranță, precum și cele ale Anexei III la Directiva (UE) 2016/798 privind cerințele și criteriile de evaluare pentru organizațiile care solicită un certificat de entitate responsabilă cu întreținerea sau un certificat în ceea ce privește funcțiile de întreținere. Remarcăm că, deși potrivit Tabelului de concordanță, dispozițiile enunțate vor fi transpuse ulterior prin alte acte normative de implementare, nu sunt indicate măsurile naționale de transpunere și nici termenul preconizat pentru realizarea acestora.

Prin urmare, deși proiectul național urmărește o transpunere selectivă a Directivei (UE) 2016/798, totuși, constatăm că acesta și-a atins parțial obiectivul urmărit, având în vedere deficiențele și omisiunile de transpunere în cazul art. 24 (2) privind data de la care urmează a fi calculat termenul de publicare a raportului final privind investigația, precum și în măsura în care proiectul nu a asigurat transpunerea dispozițiilor art. 24 (2), teza II și Anexelor I-III din actul UE, în privința cărora lipsește ceritudinea intenției autorului de transpunere ulterioară a acestora. Remarcăm că, asigurarea transpunerii integrale a Directivei (UE) 2016/798 este importantă, în contextul în care aceasta abrogă dispozițiile Directivei 2004/49/CE (începând cu

16 iunie 2020), termenul de transpunere a căreia potrivit Acordului de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană a fost deja depășit.

III. Respectarea mecanismului de armonizare

a) Obiecții privind clauza de armonizare

Clauza de armonizare nu reflectă corect prevederile din Directiva (UE) 2016/798 transpuse în proiectul național. Astfel, având în vedere constatările din prezenta expertiză de compatibilitate privind normele actului UE transpuse în proiectul național, sintagma „transpune art. 3 (pct. 2, 3, 7, 10-15, 21), art. 20-23, art. 24 (1), (2) Teza I și II, art. 26) va fi substituit cu sintagma „transpune art. 1, lit. (e); art. 2 (1); art. 3, pct. 2, 3, 7, 10-15, 21; art. 20; art. 21-23; art. 24 (1), (2), teza I și (3); art. 25, art. 26”.

b) Obiecții privind Tabelul de concordanță

Cu referire la Tabelele de concordanță care însoțesc proiectul național, menționăm că, acestea nu corespund în totalitate cerințelor prevăzute în Anexa nr. 3 la Regulament.

Astfel, urmează a fi completate în modul corespunzător compartimentul 7, prin indicarea motivelor netranspunerii prevederilor enumerate în pct. II al prezentei Declarații, precum și compartimentul 8, prin indicarea termenelor preconizate pentru realizarea transpunerii integrale a acestora și a proiectelor de acte normative care vor înlătura deficiențele de compatibilitate constatate la compartimentul 7.

Atenționăm că, în procesul activării pct. 201 al Regulamentului Guvernului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, autorul va remite Centrului de armonizare a legislației proiectul definitivat însoțit de Nota informativă și Tabelul de concordanță modificate potrivit obiecțiilor formulate.

De asemenea, în conformitate cu pct. 53 din Regulament, Tabelele de concordanță actualizate urmează a fi prezentate în format electronic, în termen de 20 zile de la adoptarea proiectului de act normativ Cancelariei de Stat (Centrului de armonizare a legislației) pentru a fi incluse în baza de date a legislației naționale armonizate.

IV. Concluzii

În urma evaluării proiectului național din perspectiva compatibilității cu legislația UE relevantă, apreciem că acesta și-a atins parțial finalitatea urmărită în ceea ce privește transpunerea Directivei 2009/18/CE, Regulamentului (UE) nr. 996/2010 și Directivei (UE) 2016/798 având în vedere obiecțiile de compatibilitate formulate la pct. II al prezentei Declarații, care urmează a fi luate în considerare în procesul de definitivare a

proiectului național. De asemenea, vor fi revizuite și ajustate în modul corespunzător instrumentele de armonizare (clauza de armonizare și Tabelele de concordanță) conform obiecțiilor expuse în pct. III.

Facem mențiunea că analiza Centrului de armonizare a legislației nu are în vedere elementele de oportunitate ale soluțiilor juridice incluse în proiectul de act normativ, ci se referă strict la conformitatea acestora cu Dreptul UE aplicabil și obligațiile juridice asumate în lumina Acordului de Asociere RM – UE.

Șef Centru

Natalia SUCEVEANU

*Ex: Cristina Borodin
Tel: 022-250-335*

Casa Guvernului,
MD-2033, Chișinău,
Republica Moldova

Telefon:
+ 373 22 250 104

E-mail:
cancelaria@gov.md