



**MINISTERUL JUSTIȚIEI
AL REPUBLICII MOLDOVA**

*str. 31 August 1989, nr. 82
MD- 2012, mun. Chișinău,
tel.: 0 22 23 47 95, fax: 0 22 23 47 97
www.justice.gov.md*

14.07.2020 nr. 04/5144
La nr. 14/5-4173 din 13.07.2020

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Urmare examinării repetate a proiectului legii cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi și proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea acestuia, (**număr unic 709/MEI/2019**), expunem lipsa obiecțiilor de ordin conceptual.

Secretar de stat

Radu FOLTEA

Digitally signed by Foltea Radu
Date: 2020.07.14 17:22:29 EEST
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova





MINISTERUL JUSTIȚIEI
AL REPUBLICII MOLDOVA

str. 31 August 1989, nr. 82
MD- 2012, mun. Chișinău,
tel.: 0 22 23 47 95, fax: 0 22 23 47 97
www.justice.gov.md

02.07.2020 nr. 04/4911
La nr. 14/5-3697 din 22.06.2020

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Urmare examinării repetate a proiectului legii cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi și proiectului hotărîrii Guvernului pentru aprobarea acestuia, (**număr unic 709/MEI/2019**), reiterăm următoarele.

Întrucît reprezentarea Guvernului în Parlament este una din funcțiile Ministerului Justiției, stabilite în pct. 6 din *Regulamentul privind organizarea și funcționarea Ministerului Justiției*, aprobat prin *Hotărîrea Guvernului nr. 698/2017*, precum și ținînd cont de uzanțele normative, propunem includerea ministrului justiției în lista contrasemnatarilor hotărîrii Guvernului de aprobare a proiectului legii.

La proiectul legii:

La art. 1 alin. (3) se va revizui pct. 3 lit. b) și c), deoarece în modul cum sunt formulate prevederile, acestea nu se integrează în conținutul normei date.

La art. 2 este irelevant și inutil de a defini noțiuni precum „investigator”, „investigator-șef”, „mijloc de transport” etc., care nu se folosesc în alt sens decît cel uzual și respectiv nu necesită o definiție în sensul actului normativ în cauză.

Relevăm că, definiția ca o parte a actului normativ care, după natura sa, are scopul de a reglementa drepturile și obligațiile subiecților de drept și modul de exercitare a acestora, poate fi inclusă într-un act normativ doar în cazurile și în limitele conforme cu scopul menționat. Includerea definițiilor în actul normativ trebuie să se facă doar în cazul și în limita necesară pentru reglementarea cercului subiecților, drepturilor și obligațiilor acestora și a modului de exercitare a drepturilor și obligațiilor. Pentru atingerea acestui scop se impune ca noțiunile să fie definite doar în cazul în care la momentul adoptării actului se constată că un termen este pasibil de a fi interpretat în mai multe sensuri și autorul actului normativ decide că nu trebuie să lase determinarea sensului exact al termenului în sarcina celor care vor interpreta și aplica actul normativ. Această regulă este aplicabilă și în cazul în care termenul este folosit în alt sens decît cel uzual.

Relațiile sociale sunt foarte complexe și la momentul adoptării actului normativ este imposibil să se poată determina cu o precizie absolută toate circumstanțele raporturilor juridice reglementate. De asemenea, trebuie să se țină cont de faptul că norma de drept trebuie să fie formulată astfel încît aceasta să fie aplicabilă nu doar relațiilor sociale existente la momentul adoptării actului normativ dar și relațiilor sociale viitoare. Definirea noțiunilor însă atrage în mod inevitabil rigiditatea actelor normative și face imposibilă aplicarea acestora pentru reglementarea raporturilor juridice noi.

În situația în care autorii unui proiect intenționează să definească o noțiune, în nota informativă este necesar să se arate că se întrunesc condițiile care impun definirea termenului în actul normativ și să se indice circumstanțele care justifică definirea termenului în sensul propus de autori (a se vedea art. 54 alin. (5) din *Legea nr. 1*

54 alin. (5) din *Legea nr. 1*
Date: 2020.07.04 11:36:28 EEST
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



Totuși, aceasta trebuie să se facă doar în situații excepționale, deoarece, în condițiile în care art. 71 alin. (4) al *Legii nr. 100/2017* prevede că la interpretarea actului normativ trebuie să se țină cont de nota informativă care a însoțit proiectul, alte scopuri avute în vedere de autori pot fi soluționate prin includerea în nota informativă a unor texte de care cei care vor interpreta sau aplica actul normativ vor fi obligați să țină cont. Astfel, în nota informativă poate fi indicat sensul în care urmează să fie interpretat un termen, iar aceasta ar permite să se atingă atât scopul limitării discreției celor care vor interpreta actul, dar și scopul de a permite ca actul normativ să fie aplicat și relațiilor sociale care se vor naște pe viitor și de care, evident, nu putea să țină cont autorul actului normativ.

Precizăm că, directivele Uniunii Europene nu impun statelor obligația de a prelua sau de a utiliza terminologia stabilită în aceste directive, ci doar de a ține cont de cerințele reglementărilor care se conțin în astfel de instrumente.

La art. 15 se vor analiza suplimentar alin. (2) și (4), deoarece prin exceptarea organului de urmărire penală de a solicita și primi înregistrările și informațiile acumulate de Birou în cadrul investigației tehnice privind siguranța, s-ar putea îngreuna accesul acestora la strângerea și verificarea probelor atât în favoarea, cât și în defavoarea învinutului, inculpatului în cadrul unui proces penal, ceea ce este inacceptabil.

Cu privire la normele procesuale expunem că, potrivit art. 2 alin. (4) din *Codul de procedură penală*, normele juridice cu caracter procesual din alte legi naționale pot fi aplicate numai cu condiția includerii lor în prezentul cod.

În acest sens, în jurisprudența sa Curtea Constituțională a menționat că, în vederea unificării cadrului legal procesual și excluderii prevederilor confuze și contradictorii, în scopul respectării drepturilor și libertăților fundamentale ale tuturor persoanelor implicate în procesul penal, legiuitorul a stipulat că normele juridice cu caracter procesual din alte legi naționale pot fi aplicate numai cu condiția că sunt incluse în Codul de procedură penală. O asemenea tehnică legislativă este de natură să asigure eliminarea inadvertențelor între prevederile Codului de procedură penală și normele procesuale penale cuprinse în alte legi, aplicarea coerentă, certă și uniformă a normelor respective, astfel încât să se poată garanta respectarea deplină a drepturilor și libertăților fundamentale ale omului (*Decizia de inadmisibilitate a Sesizării nr. 41g/2015 privind excepția de neconstituționalitate a articolului 4 alin. (4) din Legea nr. 333 din 10 noiembrie 2006 cu privire la statutul ofițerului de urmărire penală, §25*).

Codul de procedură penală determină ordinea procesuală, limitele și modalitățile activității organelor judiciare pe teritoriul republicii. Fiind o lege organică, din punct de vedere al dispozițiilor constituționale generale statuate de art. 72, *Codul de procedură penală* nu are prioritate față de alte legi organice, însă ca lege specială, după regulile generale ale dreptului, indiferent de data adoptării, el dobândește superioritate față de alte legi organice după principiul *lex specialis derogat generali*.

Prin urmare, legiuitorul, în scopul realizării principiilor constituționale ale statului de drept, asigurării legalității și protecției drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanei în sfera justiției penale, codificând normele care reglementează modul de desfășurare a urmăririi penale și de judecare a cauzei penale în instanța de judecată, a fost în drept să legifereze prioritatea *Codului de procedură penală* față de alte legi ce reglementează relații de aceeași natură.

Dispozițiile privind primordialitatea *Codului de procedură penală* în instituirea normelor cu caracter procesual penal, stipulate de art. 2 alin. (1) și alin. (4) din *Codul de*

procedură penală, corespund maximal codificării dreptului penal, asigurând realizarea acestuia ca drept material în cea mai adecvată formă procesuală (*Hotărîrea Curții Constituționale nr. 1 din 22 ianuarie 2008*).

În lumina celor expuse conchidem că, orice prevedere privind probele și mijloacele de probă, administrarea acestora în cadrul unui proces penal, accesul terților la acestea, precum și conservarea lor trebuie să fie reglementate în *Codul de procedură penală*.

Art. 20, referitor la intrarea în vigoare a actului normativ, va fi revăzut, or formularea utilizată nu se referă la o dată exactă, ci la o anumită perioadă, or, legea nu poate intra în vigoare la diferite momente în interiorul unei perioade.

Pentru indicarea exactă a momentului intrării în vigoare a actului normativ, se vor utiliza cuvintele „la expirarea a”, urmate de perioada rezervată pentru intrarea în vigoare a actului, după următorul model: „intră în vigoare la expirarea a 6 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova”.

La art. 21 se va exclude titlul acestuia „Îndatoririle Guvernului”, deoarece este formulat eronat. Totodată, vor fi revăzute cuvintele „pînă la intrarea în vigoare”, deoarece Guvernul va aproba acte normative în temeiul normelor stabilite prin prezentul Cod. În această legătură, actele normative ale Guvernului nu vor putea intra în vigoare anterior intrării în vigoare a legii.

La gruparea elementelor structurale ale proiectului se va ține cont de prevederile art. 53 din *Legea nr. 100/2017*, conform căruia, articolele pot fi grupate în secțiuni, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre arabe, iar secțiunile pot fi grupate în capitole, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre romane. Gradul de divizare mai mare se aplică după folosirea gradului de divizare mai mic.

Secretar de stat

Radu FOLTEA



MINISTERUL JUSTIȚIEI
AL REPUBLICII MOLDOVA

str. 31 August 1989, nr. 82
MD- 2012, mun. Chișinău,
tel.: 0 22 23 47 95, fax: 0 22 23 47 97
www.justice.gov.md

24.12.2019 nr. 04/ 12653
La nr. 18-23-8174 din 21.11.2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii
copie: Cancelaria de Stat

Urmare examinării proiectului legii cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi și proiectului hotărîrii Guvernului pentru aprobarea acestuia, (**număr unic 709/MEI/2019**), expunem următoarele.

Întrucît reprezentarea Guvernului în Parlament este una din funcțiile Ministerului Justiției, stabilite în pct. 6 din *Regulamentul privind organizarea și funcționarea Ministerului Justiției*, aprobat prin *Hotărîrea Guvernului nr. 698/2017*, precum și ținînd cont de uzanțele normative, propunem includerea ministrului justiției în lista contrasemnatarilor hotărîrii Guvernului de aprobare a proiectului legii.

La proiectul legii:

La **art. 1** alin. (3) pct. 1 lit. b) se va revedea expresia „accidentelor și accidentelor feroviare”, or, termenul „accident” include și accidentele feroviare. Adîțional, la alin. (3) se va revizui pct. 3 lit. b) și c), deoarece în modul cum sunt formulate prevederile, acestea nu se integrează în conținutul normei date.

La **art. 2** este irelevant și inutil de a defini noțiuni precum „investigator”, „investigator-șef”, „mijloc de transport” etc., care nu se folosesc în alt sens decît cel uzual și respectiv nu necesită o definiție în sensul actului normativ în cauză.

Relevăm că, definiția ca o parte a actului normativ care, după natura sa, are scopul de a reglementa drepturile și obligațiile subiecților de drept și modul de exercitare a acestora, poate fi inclusă într-un act normativ doar în cazurile și în limitele conforme cu scopul menționat. Includerea definițiilor în actul normativ trebuie să se facă doar în cazul și în limita necesară pentru reglementarea cercului subiecților, drepturilor și obligațiilor acestora și a modului de exercitare a drepturilor și obligațiilor. Pentru atingerea acestui scop se impune ca noțiunile să fie definite doar în cazul în care la momentul adoptării actului se constată că un termen este pasibil de a fi interpretat în mai multe sensuri și autorul actului normativ decide că nu trebuie să lase determinarea sensului exact al termenului în sarcina celor care vor interpreta și aplica actul normativ. Această regulă este aplicabilă și în cazul în care termenul este folosit în alt sens decît cel uzual.

Relațiile sociale sunt foarte complexe și la momentul adoptării actului normativ este imposibil să se poată determina cu o precizie absolută toate circumstanțele raporturilor juridice reglementate. De asemenea, trebuie să se țină cont de faptul că norma de drept trebuie să fie formulată astfel încît aceasta să fie aplicabilă nu doar relațiilor sociale existente la momentul adoptării actului normativ dar și relațiilor sociale viitoare. Definirea noțiunilor însă atrage în mod inevitabil rigiditatea actelor normative și face imposibilă aplicarea acestora pentru reglementarea raporturilor juridice noi.

Digitally signed by Foltea Radu
Date: 2019.12.24 12:37:41 EET
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



În situația în care autorii unui proiect intenționează să definească o noțiune, în nota informativă este necesar să se arate că se întrunesc condițiile care impun definirea termenului în actul normativ și să se indice circumstanțele care justifică definirea termenului în sensul propus de autori (a se vedea art. 54 alin. (5) din *Legea nr. 100/2017*).

Totuși, aceasta trebuie să se facă doar în situații excepționale, deoarece, în condițiile în care art. 71 alin. (4) al *Legii nr. 100/2017* prevede că la interpretarea actului normativ trebuie să se țină cont de nota informativă care a însoțit proiectul, alte scopuri avute în vedere de autori pot fi soluționate prin includerea în nota informativă a unor texte de care cei care vor interpreta sau aplica actul normativ vor fi obligați să țină cont. Astfel, în nota informativă poate fi indicat sensul în care urmează să fie interpretat un termen, iar aceasta ar permite să se atingă atât scopul limitării discreției celor care vor interpreta actul, dar și scopul de a permite ca actul normativ să fie aplicat și relațiilor sociale care se vor naște pe viitor și de care, evident, nu putea să țină cont autorul actului normativ.

Precizăm că, directivele Uniunii Europene nu impun statelor obligația de a prelua sau de a utiliza terminologia stabilită în aceste directive, ci doar de a ține cont de cerințele reglementărilor care se conțin în astfel de instrumente.

La art. 4:

La alin. (2) (precum și în toate cazurile similare din proiect) referința la actele normative enunțate se va expune ținând cont de prevederile art. 55 alin. (5) din *Legea nr. 100/2017* astfel încât la indicarea datei de adoptare a actului normativ să se indice numărul de ordine, ca element de identificare, la care să se adauge anul în care a fost adoptat, aprobat sau emis acesta, fiind despărțite de o bară „/”.

La alin. (6) cuvintele „prin Hotărâre” se vor exclude, deoarece sunt inutile.

Art. 12 se va revedea redacția alin. (10) întrucât nu este judicioasă, or potrivit art. 20 alin. (1) din *Codul de procedură penală*, urmărirea penală și judecarea cauzelor penale se face în termene rezonabile.

Art. 14:

Prevederile alin. (8) se vor aplica în măsura în care probele și documentele probatorii respective nu vor fi recunoscute în calitate de probe conform prevederilor legii procesual-penale de către organul de urmărire penală sau de instanța de judecată. În caz contrar, norma dată ar putea obstrucționa desfășurarea urmăririi penale și judecarea unei cauze prin modificarea, alterarea sau distrugerea elementelor probatorii.

Alin. (10) vine în contradicție cu prevederile art. 8 alin. (2) din proiect, deoarece desfășurarea investigației tehnice privind siguranța nu poate aduce atingere desfășurării urmăririi penale și judecării unei cauze.

Nu este judicioasă prevederea de la alin. (11) în măsura în care scopul investigației tehnice privind siguranța prevalează asupra scopului procesului penal, și anume acel de protejare a persoanei, societății și statului de infracțiuni, precum și protejare a persoanei și societății de faptele ilegale ale persoanelor cu funcții de răspundere în activitatea lor legată de cercetarea infracțiunilor presupuse sau săvârșite, astfel ca orice persoană care a săvârșit o infracțiune să fie pedepsită potrivit vinovăției sale și nici o persoană nevinovată să nu fie trasă la răspundere penală și condamnată.

La **art. 15** se vor analiza suplimentar alin. (3) și (5), deoarece prin exceptarea organului de urmărire penală de a solicita și primi înregistrările și informațiile acumulate de Birou în cadrul investigației tehnice privind siguranța, s-ar putea îngreuna accesul

acestora la strângerea și verificarea probelor atât în favoarea, cât și în defavoarea învinuitului, inculpatului în cadrul unui proces penal, ceea ce este inacceptabil.

Cu privire la normele procesuale expunem că, potrivit art. 2 alin. (4) din *Codul de procedură penală*, normele juridice cu caracter procesual din alte legi naționale pot fi aplicate numai cu condiția includerii lor în prezentul cod.

În acest sens, în jurisprudența sa Curtea Constituțională a menționat că, în vederea unificării cadrului legal procesual și excluderii prevederilor confuze și contradictorii, în scopul respectării drepturilor și libertăților fundamentale ale tuturor persoanelor implicate în procesul penal, legiuitorul a stipulat că normele juridice cu caracter procesual din alte legi naționale pot fi aplicate numai cu condiția că sunt incluse în Codul de procedură penală. O asemenea tehnică legislativă este de natură să asigure eliminarea inadvertențelor între prevederile Codului de procedură penală și normele procesuale penale cuprinse în alte legi, aplicarea coerentă, certă și uniformă a normelor respective, astfel încât să se poată garanta respectarea deplină a drepturilor și libertăților fundamentale ale omului (*Decizia de inadmisibilitate a Sesizării nr. 41g/2015 privind excepția de neconstituționalitate a articolului 4 alin. (4) din Legea nr. 333 din 10 noiembrie 2006 cu privire la statutul ofițerului de urmărire penală*, §25).

Codul de procedură penală determină ordinea procesuală, limitele și modalitățile activității organelor judiciare pe teritoriul republicii. Fiind o lege organică, din punct de vedere al dispozițiilor constituționale generale statuate de art. 72, *Codul de procedură penală* nu are prioritate față de alte legi organice, însă ca lege specială, după regulile generale ale dreptului, indiferent de data adoptării, el dobândește superioritate față de alte legi organice după principiul *lex specialis derogat generali*.

Prin urmare, legiuitorul, în scopul realizării principiilor constituționale ale statului de drept, asigurării legalității și protecției drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanei în sfera justiției penale, codificând normele care reglementează modul de desfășurare a urmăririi penale și de judecare a cauzei penale în instanța de judecată, a fost în drept să legisfeze prioritatea *Codului de procedură penală* față de alte legi ce reglementează relații de aceeași natură.

Dispozițiile privind primordialitatea *Codului de procedură penală* în instituirea normelor cu caracter procesual penal, stipulate de art. 2 alin. (1) și alin. (4) din *Codul de procedură penală*, corespund maximal codificării dreptului penal, asigurând realizarea acestuia ca drept material în cea mai adecvată formă procesuală (*Hotărârea Curții Constituționale nr. 1 din 22 ianuarie 2008*).

În lumina celor expuse conchidem că, orice prevedere privind probele și mijloacele de probă, administrarea acestora în cadrul unui proces penal, accesul terților la acestea, precum și conservarea lor trebuie să fie reglementate în *Codul de procedură penală*.

La **art. 16** alin. (1) se vor exclude cuvintele „cu modificările și completările ulterioare” ca fiind excedente.

La **art. 18** alin. (7) întru corectitudinea redactării, cuvântul „finisarea” se va substitui cu cuvântul „finalizarea”.

Din titlul capitolului X „Dispoziții finale și tranzitorii” se vor exclude cuvintele „și tranzitorii”, deoarece acesta nu include prevederi referitoare la corelarea noilor reglementări cu cele din actele legislative preexistente și menținerea temporară a unor situații juridice născute sub imperiul reglementărilor preexistente (a se vedea: art. 48 din *Legea nr. 100/2017*).

La **art. 24** cuvintele „va intra” se vor substitui cu cuvântul „intră”. Conform art. 54 din *Legea nr. 100/2017* textul articolului trebuie să aibă un caracter dispozitiv, să prezinte norma instituită fără explicații sau justificări. Verbele utilizate în text se vor expune la timpul prezent, forma afirmativă, pentru a se accentua caracterul imperativ al dispoziției respective. Această observație este valabilă cu referire la toate verbele utilizate în textul proiectului.

La **art. 25** se va exclude titlul acestuia „Îndatoririle Guvernului”, deoarece este formulat eronat. Totodată, vor fi revăzute cuvintele „până la intrarea în vigoare”, deoarece Guvernul va aproba acte normative în temeiul normelor stabilite prin prezentul Cod. În această legătură, se va stabili un termen concret în care Guvernul va întreprinde măsurile respective.

La lit. a), în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative, cuvintele „în vigoare” sunt inutile și urmează a fi excluse (observație valabilă și pentru restul cazurilor similare din proiect).

La gruparea elementelor structurale ale proiectului se va ține cont de prevederile art. 53 din *Legea nr. 100/2017*, conform căruia, articolele pot fi grupate în secțiuni, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre arabe, iar secțiunile pot fi grupate în capitole, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre romane. Gradul de divizare mai mare se aplică după folosirea gradului de divizare mai mic.

Semnalăm că potrivit art. 51 din *Legea nr. 100/2017*, elementul structural de bază al legilor este articolul. Acesta are caracter unitar și conține una sau mai multe norme cu raport direct între ele și subordonate uneia și aceleiași idei. Articolul se ordonează consecutiv, după numere, exprimate prin cifre arabe, începând cu primul și terminând cu ultimul.

Articolul poate fi divizat în alineate, însemnate succesiv cu numere ordinare, exprimate prin cifre arabe, luate între paranteze rotunde. Alineatul poate fi divizat în litere, care sînt însemnate succesiv cu litere latine mici, urmate de o paranteză, fără utilizarea cratimelor (art. 6 alin. (3) din proiect).

Pe cale de consecință, menționăm că, la elaborarea proiectelor de acte normative, textele acestora, potrivit art. 3 din *Legea nr. 100/2017*, trebuie să corespundă prevederilor Constituției Republicii Moldova, tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte, principiilor și normelor unanim recunoscute ale dreptului internațional, precum și legislației Uniunii Europene, totodată, fiind respectate principiile: oportunității, coerenței, consecvenței și echilibrului între reglementările concurente; consecutivității, stabilității și predictabilității normelor juridice.

Secretar de stat

Radu FOLTEA



AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ
REPUBLICA MOLDOVA

CIVIL AVIATION AUTHORITY
REPUBLIC OF MOLDOVA

Nr. 1622 din 30.06.2020

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI
INFRASTRUCTURII

AVIZ
asupra proiectului de Lege
cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi

Autoritatea Aeronautică Civilă (denumită în continuare AAC), în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, a examinat repetat proiectul de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, proiect modificat și ajustat conform informațiilor prezentate în cadrul notei informative, și a altor acte subsecvente procedurii de elaborare, document unic înregistrat cu numărul de intrare 395/GRM din 24/06/2020, și reiterează următoarele propuneri.

1. La preambulul proiectului de Lege cuvântul „ordinară” se va substitui cu „organică”

Argumentare:

Având în vedere conținutul prezentului proiect și specificul de reglementare a atribuțiilor, modului de organizare și funcționare a Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi, inclusiv și specificul altor relații juridico-economice reglementate, acesta se încadrează în categoria actelor legislative organice. Complementar celor expuse nu se înțelege expres poziția/argumentările Ministerului Justiției cu privire la necesitatea încadrării actului normativ în categoria legilor ordinare, or neexpunerea pe baza acestui subiect nu presupune implicit acceptul acestuia.

2. **Articolul 4** se va completa cu un nou alineat (3) cu următorul conținut:
„(3) Directorul General al Biroului, sau după caz, cel puțin unul din directorii adjuncți ai biroului trebuie să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței aviației civile pentru a-și îndeplini sarcinile în conformitate cu prezenta lege.”;

alineatele (3) - (12) se renumerează și devin respectiv alineatele (4) - (12);

Argumentare:

Reiterăm poziția prezentată anterior în care se propune ca Directorul General al Biroului sau cel puțin unul din directorii adjuncți ai biroului să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței aviației civile sau în domeniul transportului aerian, Motivarea este aceeași, crearea sau desemnarea unei autorități responsabile de investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă constituie unul din

angajamentele asumate de toți semnatarii Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 (denumită în continuare Convenție), Republica Moldova fiind stat membru al Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) din 1994. Astfel, crearea Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi are drept scop îndeplinirea obligațiilor ce decurg din prevederile Anexei 13 OACI – Investigarea accidentelor și incidentele de aviație, ale prevederilor Doc 9756 – "Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation" cât și Doc 9962 „Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures”. Astfel, pentru asigurarea adecvată angajamentelor asumate prin prisma prevederilor, standardelor și documentelor OACI, se consideră necesar reglementarea clară a atribuțiilor și cerințelor față de managementul Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi, în care cel puțin un director adjunct sau după caz directorul general, să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței aviației civile sau domeniul transporturilor aerian, cu prevederi clar definite pe parcursul legii.

3. Cu privire la varianta modificată a **articolului 11**, alin. (19), propunem reformularea sintagmei „ale statelor terțe” cu sintagma „ale altor state”. După caz ajustarea/modificarea pe tot parcursul legii a sintagmei vizate, la formele gramaticale corespunzătoare.

Argumentare:

Utilizarea sintagmei de state terțe presupune implicarea unor state care sunt prevăzute ca a treia parte a unui acord/tratat. Limitarea reglementării la state terțe poate fi interpretată eronat și crea blocaje procedurale de implementare a prevederilor prezentului aliniat, scopul acestuia nefiind limitată la delegarea investigațiilor unei a treia părți ci delegarea sarcinii de a efectua o investigație a unui eveniment oricărui stat cu acordul acesteia în conformitate cu prezenta lege și a tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.

Cu respect,

Director



Eugeniu COȘTEI



Ministerul Afacerilor Interne al Republicii Moldova
Ministry of Internal Affairs of the Republic of Moldova



MD 2012, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare, 75 tel. (373-22) 255-830, fax. (373-22) 255-236 e-mail: mai@mai.gov.md
www.mai.gov.md c/d 210105010370133, Ministerul Finanțelor, Trezoreria de Stat IDNO 1006601000130

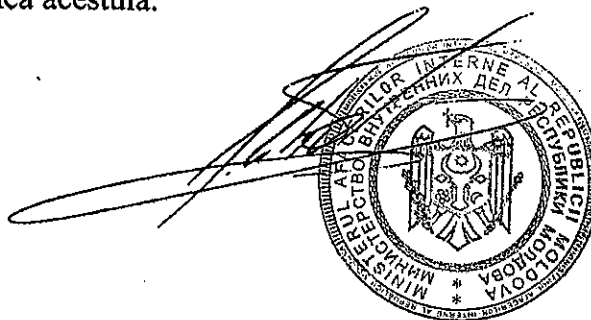
nr. 39/2424 din 13 iulie 2020

la nr. 14/5-4173 din 13 iulie 2020

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Urmare reexaminării proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea proiectului de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi (număr unic 709/MEI/2019), Ministerul Afacerilor Interne, în limitele competențelor funcționale, comunică despre lipsa obiecțiilor și propunerilor pe marginea acestuia.

Secretar general



Ianuș ERHAN

✍ Cara Victor, DPDMIFS
☎ 022-255-537, 📠 069607882
@ victor.cara@mai.gov.md



INTREPRINDEREA DE STAT PENTRU UTILIZAREA SPATIULUI AERIAN
SI DESERVIRIA TRAFICULUI AERIAN
"MOLDATSA"

Nr. 146 din 15.12.2019

Ministerului Economiei și Infrastructurii
Căminării de stat
Mun. Chișinău, Piața Marii Adunări Naționale,
med. MD-2033

Prin prezenta, Vă informăm că Scrisoarea cu nr. 18-23-8174 din 21.11.2019 a fost recepționată, iar ca rezultat al examinării acesteia, Vă comunicăm următoarele:

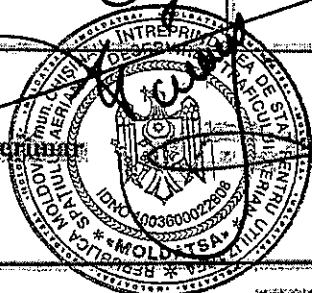
Proiectul Legii cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, pe filiera domeniului aviației civile corespunde prevederilor Regulamentului UE nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă.

În linii generale nu avem careva obiecții majore față de proiectul propus, în afară de cele specificate mai jos:

Nr.	Varianta din proiect	Varianta propusă	Note
1	Incident aeronautic - eveniment, altul decât accident sau incident legat de utilizarea unei aeronave, care afectează sau ar putea afecta siguranța exploatarea acesteia.	Incident aeronautic - înseamnă un eveniment, altul decât un accident, asociat cu operarea unei aeronave care afectează sau care ar putea afecta siguranța operării acesteia.	Definiția propusă este preluată din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE și Anexa I la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago, la 7 decembrie 1944 și respectiv Codul Aerian al R.M. nr. 301/2017. Considerăm că, pentru uniformizarea prevederilor legale, e nevoie de a modifica definiția "incidentului aeronautic" consemnat în proiect.

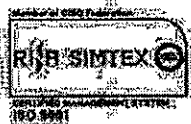
Conform originalului

Cu respect,
Administrator Interimar



Vencăslav FRUNZE

IS Moldatsa
Mun. Chișinău, Bd. Dacia 80/4
MD-2026 (Aeroport)
Republica Moldova



S.E. Moldatsa
Mun. Chișinău
MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII
AL REPUBLICII MOLDOVA
Nr. de înregistrare: Republic of Moldova
15896



nr. 39/ *20.07* din *01. VII*, 2020.
la nr. 14/5-3697 din 22 iunie 2020

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Urmare reexaminării proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea proiectului de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, **număr unic 709/MEI/2019** (în continuare – Proiect), în limitele competențelor funcționale, comunicăm următoarele propuneri.

1. În scopul evitării confuziei, ce constituie o expresie a principiului accesibilității, previzibilității și clarității, precum și în conformitate cu art. 42 alin. (2) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative care presupune că denumirea actului normativ trebuie să fie laconică și să exprime cu claritate obiectul reglementării, se propune ca titlul proiectului să stabilească expres domeniile transporturilor în care urmează a fi investigate accidentele și incidentele conform proiectului.

2. La art. 1 alin. (4) lit. b), textul „o navă care este folosită exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale,” propunem a fi exclusă, pentru a nu admite interpretări preferențiale a prevederii.

3. Pentru respectarea principiului unității terminologice, se ține cont că actul normativ nu este un dicționar juridic, iar includerea definițiilor trebuie să se facă doar în cazul și limita necesară pentru reglementarea cercului subiecților drepturilor și obligațiilor acestora și a modului de exercitare, sau în cazul în care la momentul adoptării actului normativ se constată că un termen este pasibil de interpretat în mai multe sensuri. Astfel, considerăm inoportun definirea termenilor „catastrofă” și „cauze”.

4. La art. 10, alin. (1), (2), (3), cuvântul „trebuie” urmează de substituit cu sintagma „este obligat”, potrivit prevederilor art. 46 al Legii nr 100/2017 cu privire la actele normative, dispozițiile de conținut ale actul normativ stabilesc drepturi și obligații, precum și modul de realizare a acestora.

5. La art. 11, norma alin. (3) urmează a fi revizuită, or se consideră judicios după primirea notificării cu privire la evenimentul în transport, Biroul de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi să lanseze investigații fără careva excepții.

6. La art. 11, alin. (8) propunem substituirea cuvintelor „la frontiera în care” cu textul „vecin, la frontiera căruia”, pentru a nu admite interpretări eronate.

7. La art. 11, alin. (15), termenul de șapte zile în care Biroul trebuie să informeze autoritățile interesate necesită a fi micșorat pentru a spori eficiența, promptitudinea și calitatea investigațiilor.

8. În conformitate cu art. 54, alin. (1), lit. a) din Legea nr. 100/2017 cu



privire la actele normative, pentru a se exclude orice echivoc din conținutul Proiectului, precum și reieșind din domeniile de activitate atribuite Ministerului Afacerilor Interne prin Hotărârea de Guvern nr. 693/2017 cu privire la organizarea și funcționarea Ministerului Afacerilor Interne, la art. 12, alin. (1) din Proiect, sintagma „Ministerul Afacerilor Interne” propunem a fi substituită cu sintagma „Inspectoratul General al Poliției de Frontieră, Inspectoratul General al Poliției”.

9. La art. 14, alin. (2), textul „include conservarea lor prin mijloace fotografice sau prin alte mijloace asimilate acestora”, recomandăm să fie modificat după cum urmează „va fi asigurată prin fotografiere, copiere sau fixarea prin alt mijloc tehnic”.

10. La art. 14, alin. (7), interpretarea sintagmei „orice persoană implicată” poate crea incertitudine și dificultăți, deoarece s-ar putea presupune că măsurile necesare în vederea conservării documentelor, materialelor etc., ar putea să fie executate și de o persoană întâmplătoare, care nu are cunoștințe în domeniu. În consecință, s-ar putea obține un rezultat cu efect nedorit, cum ar fi pierderea probelor legate de eveniment.

11. La art. 14, alin. (9) și (1), sintagma „se întreprinde și o urmărire penală” nu este caracteristică limbajului normativ, iar pentru respectarea principiului unității terminologice, se impune de substituit cu expresia „este urmărire penală în desfășurare” sau de utilizat sintagma „se efectuează urmărirea penală”.

12. La art. 17, alin. (3) se recomandă stabilirea unui termen în care trebuie să fie prezentat raportul final al investigației tehnice privind siguranța, or la prezentarea raportului preliminar este stabilit un termen expres.

13. La art. 17, alin. (8), cuvântul „participanții” propunem a fi substituit cu sintagma „membrii Biroului”.

14. În tot conținutul proiectului, litera „O” din sintagma „Organul de urmărire penală”, se va scrie cu literă mică.

15. În tot conținutul proiectului, cuvântul „angajați” se va substitui cu cuvântul „salariați”, în context, se notează că legislația reglementează noțiunea de „salariat”, ce reprezintă acea persoană fizică (bărbat sau femeie) care prestează o muncă conform unei anumite specialități, calificări sau într-o anumită funcție, în schimbul unui salariu, în baza contractului individual de muncă (conform Codului muncii).

16. Pentru indicarea exactă a momentului intrării în vigoare a actului normativ se recomandă utilizarea cuvintelor „la expirarea a”, urmată de perioada rezervată pentru intrarea în vigoare a actului, după următorul exemplu: „intră în vigoare la expirarea a șase luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova”, sau prin indicarea exactă a datei intrării în vigoare.

17. Subsidiar, menționăm că orice prevedere privind probele și mijloacele de probă, administrarea acestora în cadrul unui proces penal, precum și conservarea lor trebuie să fie reglementate în Codul de procedură penală.

Secretar de stat

✍ Cara Victor, DPDMIFS
☎ 022-255-537, ☎ 069607882
✉ victor.cara@mai.gov.md

G. Mălo



George BĂLAN





Ministerul Afacerilor Interne al Republicii Moldova
Ministry of Internal Affairs of the Republic of Moldova



MD 2012, mün. Chişinău, bd. Ştefan cel Mare, 75 tel. (373-22) 255-830, fax. (373-22) 255-236 e-mail: mai@mai.gov.md
www.mai.gov.md c/d 210105010370133, Ministerul Finanţelor, Trezoreria de Stat IDNO 1006601000130

nr. 39/3816 din 17 decembrie 2019

la nr. 18-23-8174 din 21 noiembrie 2019

Ministerul Economiei şi Infrastructurii

Copie: Cancelaria de Stat

Urmare examinării proiectului Hotărârii de Guvern pentru aprobarea proiectului de Lege cu privire la investigarea accidentelor şi incidentelor în transporturi (număr unic 709/MEI/2019), Ministerul Afacerilor Interne în limitele competenţelor funcţionale vă comunică următoarele obiecţii.

1. În redacţia actuală a art. 2 nu sunt definite toate noţiunile ce sunt utilizate în textul prezentului proiect. Totodată, se impune respectată şi expunerea noţiunilor în ordine alfabetică.

2. În art. 8, alin. (1), lit. o) se face referire la „autorităţile de supraveghere şi pază a frontierei de stat”. Însă, din conţinutul acestei norme nu este clar dacă Poliţia de Frontieră din subordinea Ministerului Afacerilor Interne (*care potrivit Legii nr. 283/2011 cu privire la Poliţia de Frontieră are atribuţii în domeniul supravegherii şi controlului trecerii frontierei de stat*), reprezintă autoritatea care va acorda asistenţă în cadrul investigaţiilor tehnice privind siguranţa şi respectiv ce prevede această asistenţă.

3. La fel, prevederile art. 12 alin (4) nu sunt clare şi pot duce la o interpretare dublă a normei respective. Mai mult ca atât, expresia „teritoriul frontierei Republicii Moldova” este una greşită şi totodată, contravine Legii nr. 215/2011 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova, în care este expres definită noţiunea de „frontiera de stat a Republicii Moldova”.

4. Subsidiar, menţionăm faptul că proiectul nu prevede reglementări ce ţin de accesul la locul evenimentului în transport, în cazul în care acesta s-a produs în zona de frontieră sau în punctele de trecere a frontierei de stat.

5. Conform art. 46, alin. (1) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 şi art. 6 din Codul navigaţiei maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999, Ministerul Economiei şi Infrastructurii în calitatea sa de organ central de specialitate în domeniul aviaţiei civile şi transportului naval, este responsabil de organizarea investigării tehnice a accidentelor şi incidentelor din aviaţia civilă, precum şi cele din transportul naval. Însă, conform art. 6 din proiectul menţionat supra, această competenţă este atribuită Biroului de investigare a accidentelor şi incidentelor în transporturi.



6. Sintagmele „dacă este cazul”, „dacă este necesar”, „după caz”, „cât se poate de repede”, „ori de câte ori”, „în cel mai scurt timp posibil”, „cât mai scurt”, „în mod deosebit”, „cât de curând posibil”, redau prevederilor proiectului un caracter ambiguu și respectiv o dublă interpretare.

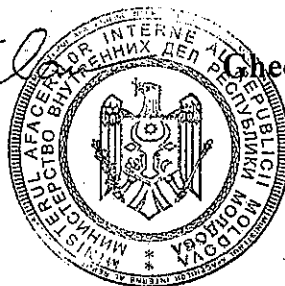
7. Trimiterea la un act normativ se efectuează în conformitate cu art. 55 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, care prevede că se indică denumirea și numărul actului normativ, precum și anul adoptării, aprobării sau emiterii acestuia.

Astfel, Ministerul Afacerilor Interne nu susține proiectului Hotărârii de Guvern pentru aprobarea proiectului de Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, sugerând revizuirea întregului conținut al acestuia cu respectarea prevederilor Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative.

În același timp, reieșind din faptul că proiectul respectiv are un impact asupra mai multor domenii de care sunt responsabile diferite entități publice, considerăm judicioasă suspendarea promovării acestuia și instituirea unui grup de lucru interinstituțional responsabil de elaborarea proiectului de act normativ.

Secretar de stat

G. BĂLAN



Georghe BĂLAN



✉ Cara Victor, DPDMIFS
☎ 022-255-537, ☎ 069607882
@ victor.cara@mai.gov.md



MD-2005, mun. Chișinău, str. Constantin Tănase, 7
www.mf.gov.md, tel.(022) 26-25-23, fax 022-26-25-17

18 decembrie 2019 nr. 11/3-03/1981/1266

La Număr unic 709/MEI/2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Copie: Cancelaria de Stat

La indicația Cancelariei de Stat nr.18-23-8174 din 21 noiembrie 2019, Ministerul Finanțelor, a examinat proiectul hotărârii de Guvern pentru aprobarea proiectului de lege *cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi* și, în limita domeniilor de competență, comunică următoarele.

I. La textul proiectului de lege

Capitolul III,

- art.4. Dat fiind faptul că Biroul se creează ca autoritate administrativă centrală conform prevederilor Legii nr.98/2012 privind administrația publică centrală, atunci la acest articol urmează a fi incluse prevederi referitor la statutul angajaților, modul de salarizare și angajare în cazul când aceștia nu sunt funcționari publici. În cazul în care sunt funcționari publici aceasta va rezulta din prevederile legale. În acest context, urmează a fi revizuit conținutul alin.(11) și (12).

- art.5 urmează a fi expus în următoarea redacție:

“Art.5. Finanțarea Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi

(1) Activitatea Biroului se finanțează de la bugetul de stat în limita alocațiilor bugetare aprobate prin legea bugetară anuală.

(2) Bugetul Biroului se elaborează, se aprobă și se administrează în conformitate cu principiile, regulile și procedurile prevăzute de Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr.181/2014.”.

Digitally signed by Ivanicichina Tatiana
Date: 2019.12.19 13:04:57 EET
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



II. Comentarii de ordin general

Proiectul de lege în cauză prevede instituirea Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi, ceea ce implică cheltuieli bugetare (unități de personal, baza tehnico-materială etc.). Costul estimativ de 3,0 mil. lei, indicat în Nota informativă la proiect, pentru asigurarea anuală a funcționalității biroului, nu este argumentat temeinic și nu poate fi evaluată corectitudinea acestuia. Mai mult, cheltuielile respective nu a fost înaintate la etapa de planificare bugetară și, respectiv, nu se regăsesc în proiectul bugetului de stat pentru anul 2020.

Totodată, expresia „*Ministrul finanțelor*” urmează a fi înlocuită cu expresia „*Viceprim-ministru, Ministru al Finanțelor*”.

În concluzie, proiectul dat urmează a fi revizuit prin prisma celor relatate.

SECRETAR DE STAT

(semnat electronic)

Tatiana IVANICICHINA



MD-2005, mun. Chișinău, str. Constantin Tănase, 7
www.mf.gov.md, tel.(022) 26-25-23, fax 022-26-25-17

01 iulie 2020 nr. 09/2-09/5032

La nr. 14/5-3697 din 22 iunie 2020

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Ministerul Finanțelor, a examinat repetat proiectul hotărârii de Guvern pentru aprobarea proiectului de lege *cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi (număr unic 709/MEI/2019)* și, în limita domeniilor de competență, comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor la proiect.

Totodată, cheltuielile bugetare pentru asigurarea anuală a funcționalității Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi, urmează a fi înaintate în procesul de elaborare al Cadrului Bugetar pe Termen Mediu 2021-2023 și al proiectului bugetului de stat pentru anul 2021.

SECRETAR DE STAT

Tatiana IVANICICHINA

Digitally signed by Ivanicichina Tatiana
Date: 2020.07.06 19:33:35 EEST
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova





Procuratura Republicii Moldova

Republica Moldova, MD-2001, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt, 73,
tel.: (+373) 22-828-373, (+373) 22-828-375; e-mail: proc-gen@procuratura.md

30.06.2020 nr. 26 - 1d/20 – 277
La nr. 14/5-3697 din 22.06.2020

Digitally signed by Nichita Alexandru
Date: 2020.06.30 13:46:43 EEST
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



Dlui Iulian POSTICĂ
Secretar de Stat
Ministerul Economiei și
Infrastructurii al Republicii Moldova

Procuratura Generală a examinat proiectul de Hotărâre a Guvernului privind aprobarea proiectului de *Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi (număr unic 709/MEI/2019)*, remis pentru avizare repetată.

Prima facie, relevând sinteza obiecțiilor și propunerilor autorităților publice, constatăm că unele obiecții și propuneri înaintate de către Procuratura Generală au fost acceptate, totuși acceptarea unor aspecte nu s-a materializat prin transpunere în noul proiect de hotărâre menționat *supra*, fapt ce necesită a fi remediat.

Astfel, verificând și apreciind conținutul proiectului înaintat spre avizare repetată prin prisma principiilor activității de legiferare, expres stipulate de art.3 din *Legea cu privire la actele normative nr.100/2017*, expunem *infra* următoarea obiecție și propunere.

- La **art.2 alin.(3) lit.c)** cuvântul „*considerabile*” de substituit cu cuvântul „*mari*”, deoarece varianta propusă este disproporțională cu noțiunea de „*catastrofă*”, or, potrivit art. 126 alin.(2) din Codul penal, *caracterul considerabil sau esențial al daunei cauzate se stabilește luându-se în considerare valoarea, cantitatea și însemnătatea bunurilor pentru victimă, starea materială și venitul acesteia, existența persoanelor întreținute, alte circumstanțe care influențează esențial asupra stării materiale a victimei, ...*
- La **art.8 alin.(1)** textul „*în cooperare cu Organele de urmărire penală*” de substituit cu textul „*cu acordul Organului de urmărire penală*”. A se înțelege că, cu titlu de excepție se solicită acordul Organului de urmărire penală și anume în situația efectuării urmăririi penale.
- La fel, la aceeași normă **lit.g) și h)** cuvintele „*interviewarea*” și „*interviewa*” de substituit cu cuvintele „*chestionarea*” și „*chestiona*”, or, potrivit dicționarului explicativ, cuvântul „*interviewa*” se definește ca, *a lua cuiva un interviu*, pe cât cuvântul „*chestiona*” se definește ca, *a pune cuiva întrebări pentru a-l face să spună ceea ce știe în legătură cu o anumită problemă, a determina să răspundă, a întreba, a interoga*.
- La **art.12 alin.(1)** textul „*organul de urmărire penală*” de substituit cu textul „*Procuratura Generală*”.
- La **art.12 alin.(2) și art.14 alin.(1), alin.(5)** sunt în contradicție cu prevederile Codului de procedură penală și anume art.139 alin.(1), 157, 158 și 159 „*în cazul în care există pericol de dispariție a unor probe sau de modificare a unor situații de fapt și este necesară explicarea de urgență a*

unor fapte sau circumstanțe ale cauzei, precum și pentru constatarea, clarificarea sau evaluarea circumstanțelor ce pot avea importanță probatorie pentru cauza penală procurorul, organul de urmărire penală, organul de constatare sau instanța de judecată dispune prin ordonanță sau încheiere efectuarea constatării tehnico-științifice sau expertizelor judiciare. Mijloacele materiale de probă și corpurile delictive sunt recunoscute doar prin ordonanța organului de urmărire penală și sunt păstrate conform prevederilor procesual-penale și nici o altă autoritate nu poate dispune altfel.

- La art.14 alin.(6) după cuvântul „*sosirea*” de completat cu textul „*organul de urmărire penală și a*”
- La art.15 alin.(4) după textul „*instanțelor de judecată*” de completat cu textul „*și a organului de urmărire penală*”.

Cu respect,

**Procuror – șef al Direcției
politici, reforme și protecția
intereselor societății**

Alexandru NICHITA



Procuratura Republicii Moldova

Republica Moldova, MD-2001, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt, 73,
tel. (+373) 22-828-373, fax (+373) 21-828-375, e-mail: proc-gen@procuratura.md

10 decembrie 2019 nr.26-8d/19 - 536
La nr.18-23-8174 din 21.11.2019

Domnului Anatol USATÎI
Ministrul Economiei și Infrastructurii

Digitally signed by Nichita Alexandru
Date: 2019.12.11 16:00:47 EET
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



Copia: **Domnului Roman CAZAN**
Secretar general
adjunct al Guvernului

Procuratura Generală a examinat proiectul de Hotărâre *pentru aprobarea proiectului de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi (număr unic 709/MEI/20190)*, remis pentru avizare.

Apreciind importanța proiectului menționat, susținem inițiativa autorului și prin prisma principiilor activității de legiferare, expres stipulate de art.3 din Legea cu privire la actele normative nr.100 din 22.12.2017, expunem *infra* următoarele obiecții:

La Capitolul I Dispoziții generale

- Articolul (2) Definiții.

- pct.3. recomandare privind siguranța după cuvintele unei autorități propunem de a fi completat cu sintagma *naționale sau internaționale*;

La Capitolul III Organizarea și funcționarea Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi

Articolul 4 Organizarea și structura Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi

- **Aliniatul (3) lit.b)** are studii superioare în domeniul transportului aerian, feroviar, naval sau alte domenii conexe; considerăm textul *sau alte domenii conexe* imprevizibil, deoarece candidatul la funcția de Director General al Biroului poate accede în funcție din alte domenii ne specificate de lege.
- **lit.c)** cifra 3 de substituit cu cifra 5¹
- **lit.e)** de completat cu sintagma *nivel B2*²
- **aliniatul (8) investigatorii își exercită atribuțiile în baza prevederilor prezentei legi**, acestea nu sunt prevăzute de prezenta lege, dar în mod obligatoriu urmează a fi specificate;
- **Aliniatul (9)** nu sunt indicate *condițiile* pe care trebuie să la întrunească candidatul la ocuparea funcției, cu excepția *studii superioare în domeniul care constituie obiectul investigației*;
- **Aliniatul (11) al prezentului articol** textul *Biroul poate atrage specialiști în domeniu, în calitate de experți*, este în contradicție cu textul din articolul 6 aliniatul (2) *Biroul poate solicita asistența organismelor de investigație din*

¹ Cod A01, Capitolul I secțiunea I din Legea pentru aprobarea Clasificatorului unic al funcțiilor publice, nr.155/2011

² Cod A01, Capitolul I secțiunea I din Legea pentru aprobarea Clasificatorului unic al funcțiilor publice, nr.155/2011

alte state și textul articolului 12 aliniatul (16) Biroul poate atrage reprezentanți internaționali, pentru a participa la investigația evenimentului în transport; În acest sens urmează de formulat o normă bine determinată sub un articol unic.

- **Aliniatul (12)** *persoanele din cadrul Biroului sunt angajate în bază de concurs, în acest sens urmează de prevăzut modalitatea de desfășurare a concursului;*

La capitolul IV Investigatorii și Raportarea Evenimentelor

Articolul 8 Drepturile investigatorilor

- **Alin.1** *sintagma **dacă este cazul** de substituit cu textul **cu acordul organului de constatare sau de urmărire penală.***
- **lit.g)** *la final de completat cu textul **numai după audierea acestora de către organul de constatare sau de urmărire penală;***
- **lit.h)** *cuvântul **audia** de substituit cu cuvântul **chestiona**, dat fiind faptul că audierea se efectuează de către organul de urmărire penală și de organul de constatare în corespundere cu prevederile Codului de procedură penală și Codului Contravențional;*
- **Alin.4** *tot **accesul la materiale se face în coordonare cu ofițerul de urmărire penală sau procurorul care investighează cazul**, aceste prevederi sunt contradictorii cu prevederile art.212 din Codul de procedură penală și urmează a fi exclus sau reformulate;*

La capitolul V Operatorii de transport feroviar, aerian și naval

Articolul 10 Acțiunile operatorilor feroviar, aerian, naval și angajaților

- **Alin.3** *după sintagma **să fie coordonată** de completat cu textul **numai după ce a obținut permisiunea de la organul de urmărire penală și Biroul;***
- **Alin.4** *după sintagma **stupefiante sau toxice**, de completat cu textul **în mod obligatoriu a angajatului** și în continuare după text, iar textul **în cazul în care există suspiciuni că angajatul** de exclus;*

La capitolul VI Coordonarea și procedura de investigare

Articolul 12 Procedura, modul și termenele de investigație

- **Aliniatul (2)** *sintagma **două zile** de substituit cu sintagma **în douăzeci și patru de ore;***
- **Aliniatul (6)** *textul **în termen de 3 zile lucrătoare de la** de substituit cu sintagma **concomitent cu;***
- **Aliniatul (13)** *textul **începerea investigației** de substituit cu textul **producerea evenimentului;***

Articolul 13 și articolul 14 contravin capitolului II (probatoriul) și capitolul III secțiunea 9 din Codul de procedură penală (mijloacele de probă și procedeele probatorii)

Cu respect,

**Procuror – șef al Direcției
politici, reforme și protecția
intereselor societății**

Alexandru NICHITA

MINISTERUL
AGRICULTURII,
DEZVOLTĂRII REGIONALE
ȘI MEDIULUI
AL REPUBLICII MOLDOVA



МИНИСТЕРСТВО
СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА,
РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ
И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ
РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

MD-2005 mun. Chișinău, str. Constantin Tănase, 9
Tel. 20 45 81; Fax 22 07 48, E-mail: madrm@madrm.gov.md, WEB: www.madrm.gov.md

02.12.2019 Nr. *13-08/4840*

La nr. _____ din _____

Ministerul Economiei și Infrastructurii
Copie: Cancelaria de Stat

Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului, conform indicației Cancelariei de Stat, nr. 18-23-8174 din 21 noiembrie 2019, a examinat *proiectul de hotărâre pentru aprobarea proiectului de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidențelor în transporturi (număr unic 709/MEI/2019)* și, în limita competențelor, propune de a completa *art. 9 Notificarea și raportarea evenimentelor*, cu un nou alineat după cum urmează:

- În cazul în care dețin informații privind existența unui eveniment în transport produs pe teritoriul Republicii Moldova, cu urmări nefaste asupra mediului înconjurător, Biroul, autoritatea de siguranță, administratorul de infrastructură feroviară, operatorul de transport aerian, feroviar sau naval, trebuie să notifice fără întârziere organele de mediu.

Secretar de Stat

D. Andros

Dorin ANDROS

Tapia
18.11.2019

MINISTERUL ECONOMIEI SI
INFRASTRUCTURII
AGENȚIA NAVALĂ
A REPUBLICII MOLDOVA



MINISTRY OF ECONOMY AND
INFRASTRUCTURE
NAVAL AGENCY
OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA

Str. Șoseaua Hîncești, 53
MD-2028 Chișinău
Tel. /Fax: +37322731396
+37322731214

Str. Șoseaua Hîncești, 53
MD-2028 Chișinău
Tel./ Fax: +37322731396
+37322731214

e-mail info@maradmoldova.md

e-mail info@maradmoldova.md

AGENȚIA NAVALĂ A REPUBLICII MOLDOVA

Reșire Nr. 304

"06" iulie 2020

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Prin prezenta, ANRM vă informează că a examinat proiectul *Hotărârii de Guvern pentru aprobarea proiectului de Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, număr unic 709/MEI/2019* și, în limitele competențelor, susține proiectul în cauză fără propuneri și obiecții.

Cu respect,

Director ANRM

Igor ZAHARIA

Ex. Filipp Ivanov
Tel. 022 737500



AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ
REPUBLICA MOLDOVA

CIVIL AVIATION AUTHORITY
REPUBLIC OF MOLDOVA

Nr. 3815 din 16.12.2019

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII

AVIZ

asupra proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de Lege
cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi

Autoritatea Aeronautică Civilă (denumită în continuare AAC), în conformitate cu prevederile Legii 100/2017 cu privire la actele normative, a examinat proiectul de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, înregistrat cu numărul unic 709/MEI/2019, transmis către AAC pentru examinare prin scrisoare nr.18-23-8174 de Cancelăria de stat și comunică următoarele propuneri:

1. La preambulul proiectului de Lege cuvântul „ordinară” se va substitui cu „organică”

Argumentare:

Având în vedere conținutul prezentului proiect și specificul de reglementare a atribuțiilor, modului de organizare și funcționare a Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi, inclusiv și specificul altor relații juridico-economice reglementate, acesta se încadrează în categoria actelor legislative organice.

2. La articolul 1, alineatul (4) sintagma „acte de vandalism” se va exclude.

Argumentare:

Termenul de act de vandalism este unul generalist. Evenimentul datorat unui act de vandalism nu poate fi atribuit sau calificat din start ca fiind unul premeditat, deci de principiu implică din start o investigare a evenimentului, și doar după investigare poate fi calificat eventual ca astfel de acțiune. Totodată Astfel propunem excluderea acestei sintagme din norma legală reglementată la art.1.

3. La articolul 2, după noțiunea „cauze” se va introduce noțiunea „consultant” cu următorul conținut:

„consultant - persoana 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.”



Argumentare:

Termenul de consultant este reglementat/ utilizat în conținutul prezentei legi, astfel se consideră oportună definirea termenului vizat pentru o aplicabilitate adecvată a normelor legale.

4. Articolul 4.

la alineatul (2), textul „al Biroului este numit și eliberat” se va substitui cu textul „și directorii adjuncți ai Biroului sunt numiți și eliberați”;

se va completează cu un nou alineat (3) cu următorul conținut:

(3) Directorul General al Biroului, sau după caz, cel puțin unul din directorii adjuncți ai biroului trebuie să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței aviației civile pentru a-și îndeplini sarcinile în conformitate cu prezenta lege”;

alineatele (3) - (12) se renumerează și devin respectiv alineatele (4) - (13);

Argumentare:

Atât conform argumentării prezentate de către autori cât și conform reglementărilor supranaționale din domeniul aviației civile, crearea sau desemnarea unei autorități responsabile de investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă constituie unul din angajamentele asumate de toți semnatarii Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 (denumită în continuare Convenție), Republica Moldova fiind stat membru al Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) din 1994. Astfel, crearea Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi are drept scop îndeplinirea obligațiilor ce decurg din prevederile Anexei 13 OACI - Investigarea accidentelor și incidentele de aviație, ale prevederilor Doc 9756 - "Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation" cât și Doc 9962 „Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures”. Astfel, pentru asigurarea adecvată angajamentelor asumate prin prisma prevederilor standardelor și documentelor OACI, se consideră necesar reglementarea clară a atribuțiilor și cerințelor față de managementul Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi, în care cel puțin un director adjunct sau după caz directorul general, să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței aviației civile.

Alineatul (9) va avea următorul conținut:

(9) Candidații la funcția de investigator și investigator-sef trebuie să aibă studii superioare și experiență de lucru în domeniul care constituie obiect al investigației. Condițiile specifice de ocupare a posturilor de investigator și investigator-sef sunt stabilite în regulamentul de organizare și funcționare a Biroului.”

Argumentare:

Se propune modificarea formulării lingvistice a alineatului (9) cu utilizarea termenului de „candidat” în loc de „participant” pentru a asigura o aplicare uniformă a termenelor și noțiunilor utilizate la nivel general în legislație. Totodată se propune completarea cu prevederi ce țin de experiența de lucru solicitată pentru a candida la funcția de investigator și investigator-sef, inclusiv și cu o reglementară clară asupra faptului că condițiile specifice pentru ocuparea posturilor de investigator și investigator-sef sunt stabilite în regulamentul de organizare și funcționare a Biroului, aprobat de către Guvern. Această completare se propune pentru a nu crea norme eronate de interpretare asupra condițiilor cumulative necesare candidaților la funcția de investigator și investigator-sef, în speță de nu se limita doar la prevederile articolului 4 alineatul (9).

5. Articolul 6

Litera h) va avea următorul conținut:

h) face public raportul final în cel mai scurt timp și, dacă este posibil, în termen de 12 luni de la data accidentului sau a incidentului grav, inclusiv recomandările de siguranță. În cazul în



care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, publică o declarație provizorie cel puțin la fiecare comemorare a accidentului sau a incidentului grav, în care oferă detalii cu privire la stadiul investigației și la eventualele probleme ridicate în domeniul siguranței.”

Argumentare:

Termenul de maxim 12 luni pus la dispoziție pentru elaborarea unui raport final cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor grave este unul restrâns, care limitează în timp și nu corespunde realităților și care cu părere de rău nu corespunde posibilităților atât tehnice cât și operaționale necesare pentru investigarea unor accidente sau incidente grave. Ceea ce poate crea situații în care investigatorii, fiind impuși de termenul prevăzut, să întocmească rapoarte și recomandări de siguranță pripite, necalitative și care să nu corespundă realităților.

Mai mult ca atât, cel puțin la nivel de aviație, pentru o investigare adecvată este necesară implicarea reprezentanților internaționali, spre exemplu reprezentanți ai companiilor de producere și/sau de întreținere a aeronavelor.

Trimiterea făcută la articolul 6 litera h) (este comunicat părților prevăzute la art. 12 alin. (12)) este una limitată și poate crea confuzii în ceea ce privește dreptul altor autorități, inclusiv din străinătate de a fi informate;

alineatul (3) se va completa la început cu o nouă liniuță cu următorul cuprins:

„- Îmbunătățirea siguranței în transporturi și promovarea activă a colaborării structurate între autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța evenimentelor în transport, și autoritățile naționale și/sau supranaționale civile responsabile de supravegherea transporturilor.”

Argumentare:

Considerăm oportun reglementarea în cadrul proiectului de lege a posibilității ca biroul să desfășoare un schimb activ de opinii și experiență, inclusiv în domenii mai generale precum îmbunătățirea siguranței în transporturi și promovarea activă a colaborării structurate între autoritățile responsabile de investigații, pentru a oferi posibilitățile legale Biroului de a colabora multidimensional cu instituțiile de profil din străinătate.

6. Articolul 7.

alineatul (1) va deveni alineat unic;

după sintagma „anul precedent” se va completa cu textul: „și/sau în curs de desfășurare”

7. Articolul 8.

alineatul (1) va avea următorul conținut:

„(1) În conformitate cu prezenta lege, investigatorilor li se acordă, în special, dreptul la:”
se va completa la sfârșit cu un nou alineat (6) cu următorul conținut:

„(6) Investigatorul șef poate extinde drepturile și obligațiile enumerate în prezentul articol la experții și consultanții săi, precum și la reprezentanții acreditați și la experții și consultanții acestora, în măsura necesară pentru ca aceștia să poată participa efectiv la investigația privind siguranța.”

Argumentare:

Ținând cont de specificul internațional atribuit domeniului transportului, în care operatorii de transport pot fi din străinătate și/sau mijloacele de transport sunt produse și/sau întreținute de persoane fizice sau juridice din străinătate, astfel fiind părți vizate în mod direct, se consideră necesar de a asigura temeiul legal pentru atribuirea unor drepturi, ce vizează în mare acțiuni complementare activității de investigare (dreptul de a participa efectiv la investigația privind siguranța), experților în domeniu, inclusiv a experților străini, care nu sunt investigatori, dar care sunt contractați de către Birou și/sau care au dreptul legal de a participa la investigare.



Cel puțin la nivel de aviație civilă acest drept este reglementat în cadrul Anexei 13 OACI – Investigarea accidentelor și incidentele de aviație.

8. la articolul 10, alineatul (2) va avea următorul conținut:

„(2) Până la sosirea investigatorilor, operatorului aerian, feroviar sau naval implicat într-un eveniment, proprietarului, gestionarului terenului pe care s-a produs evenimentul în transport și se interzice modificarea situației de la locul evenimentului, prelevarea de probe din acesta, mișcarea, mutarea sau îndepărtarea aeronavei, a conținutului sau resturilor acesteia 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 care au controlul responsabil de a interveni asupra locului evenimentului și, atunci când este posibil, în urma consultării Biroului.”

Argumentare:

Se propune ajustarea prevederilor alineatului (2) prin modificarea și completarea acestui alineat în sensul evitării unui eventual conflict de norme cu prevederile alineatului (1), litera a). Mai mult ca atât prevederile propuse creează premisele legale de excepție asupra modificării situației de la locul evenimentului în anumite situații excepționale și inclusiv implicarea în acțiuni necesare din motive de siguranță. (spre exemplu intervenția rapidă, până la sosirea echipajelor de salvare, în coordonare cu aceste autorități, în scopul evitării unor consecințe mai grave).

9. Articolul 12

alineatul (8) se va exclude;

Argumentare:

Se propune excluderea alineatului (8) deoarece prevederile acestui alineat se dublează cu cerințele generale cu privire la condițiile pe care trebuie să le aibă investigatorii/membrii din oficiu ai unei comisii de investigare tehnică. Totodată limitarea impusă altor specialiști/experti și consultanți atrași din afara Biroului poate fi una anevoioasă și problematică la implementare deoarece nu se consideră oportun limitarea la implicarea în cadrul comisiilor de investigare a specialiștilor care au exclusiv studii superioare și experiență de lucru în domeniul care constituie obiect al investigației, fiind situații în care trebuie să participe experți pe alte domenii mai specifice, inclusiv angajați experți pe perioade scurte de timp. Mai mult ca atât în cadrul investigațiilor accidentelor și incidentelor grave din domeniul aviației civile, în conformitate cu prevederile 13 OACI – Investigarea accidentelor și incidentele de aviație, trebuie să participe experți delegați, după caz, din partea statului de înregistrare, statului operator, statului proiectant, statului fabricant și statului în care a avut loc evenimentul aviatic. Astfel Biroul nu poate impune sau filtra pe baza condițiilor prevăzute la alin (8) (alineatul propus pentru excludere), ce fel de experți/reprezentanți să delege statele și sau organizațiile cu drept de participare în cadrul investigațiilor.

la alineatul (14) termenul „Autoritatea de siguranță” este unul confuz. Se propune definirea termenului de „autoritate de siguranță”.

10. Articolul 13

alineatele (1) și (2) se vor comasa și va deveni alineatul (1) cu următorul conținut:

„(1) Atunci când se întreprinde și o urmărire penală, investigatorul-șef primește o notificare cu privire la acest lucru. Într-un astfel de caz, investigatorul-șef va asigura trasabilitatea și va păstra în custodie aparatele de înregistrare la bord, a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale, înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului (în continuare registratoare) și orice element de probă asimilate acestora.



Alineatul (3) devine respectiv alin. (2) și sintagma „alin. (2)” se va substitui cu sintagma „alin. (1)”

Argumentare:

Prevederile alin. (1) sunt contrare scopului și obiectivelor urmărite de această lege și anume prevenirea accidentelor și incidentelor viitoare, fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea. În funcție de caz, venind cu recomandări privind siguranța.

Totodată, prevederile propuse de către autor la alineatul (1) în care Procuratura Generală, Ministerul Afacerilor Interne și Biroul vor încheia un acord privind desfășurarea urmăririi penale în paralel cu investigația tehnică privind siguranța, prevederile acordului se vor aplica în toate situațiile de producere a unui eveniment în transport, presupun din start desfășurarea unei urmăririi penale în cazul unei investigații și prin urmare participarea Biroului în mod direct la stabilirea vinovaților. Ceea ce contravine principiilor asumate de către republica Moldova prin semnarea și asumarea elaborării și implementării standardelor internaționale, cel puțin în domeniul aviației civile.

Totodată, clauza de cooperare dintre entitățile vizate reglementată la alineatul (1) rămâne parțial aplicabil prin prisma prevederilor alineatului (6) aceluiași articol.

11. Sintagma de la articolul 15 „fișierul centralizat” necesită a fi reglementată atât prin prisma definirii acesteia cât și stabilirii unor reguli generale (trimiteri generale care vor fi ulterior reglementate amănunțit) sau specifice, de creare și utilizare/ stocare într-un fișier centralizat, a informațiilor privind evenimentele din transporturi, cel puțin evenimentele din aviația civilă.

12. Articolul 18

la alineatul (1), ultima frază „Raportele descriu obiectivele investigațiilor prevăzute la art. 3 alin. (1) și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță.” se va substitui cu textul: „Raportele descriu obiectivele investigațiilor prevăzute la art. 3 alin. (1), fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea. În funcție de caz, raportoarele conțin recomandări privind siguranța.”

Argumentare:

Alineatul a fost ajustat și completat în conformitate cu obiectul legii și anume cu prevederea expresă de la alineatul (1), articolul 1, în care e prevăzut că „obiectul legii constă în investigația evenimentelor din transportul aerian, feroviar și naval, fără a stabili vinovăția sau răspunderea făptuitorului.” Astfel fiind totodată armonizat și cu prevederile Anexei 13 OACI – Investigarea accidentelor și incidentele de aviație, cât și cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al parlamentului european și al consiliului din 20 octombrie 2010.

13. Articolul 20

Trimiterile de la alineatul (1), litera a) „solicita autorităților competente ale statelor cu care sunt stabilite raporturi de cooperare conform prevederilor art. 12 alin. (14) și (15) al prezentei Legi, la orice stadiu a unei investigații tehnice privind siguranța, adoptarea unor măsuri urgente privind prevenirea riscului de producere de noi evenimente în transporturi,” necesită a fi reglementată suplimentar, prevederile articolului 12 alineatele (14) și (15), (redate în continuare) nu reglementează proceduri și/ sau face trimiteri la oarecare proceduri ce ar legitima raporturi de cooperare dintre Birou și autoritățile competente ale altor state.

Articolul 12. Procedura, modul și termenele de investigație

[...]

(14) Biroul cooperează cu Autoritatea de siguranță atunci când investigația implică mijloace de transport sau operatori de transport certificați de Autoritatea de siguranță. Autoritatea de siguranță transmite într-un timp cât mai scurt toate informațiile solicitate Biroului și furnizează explicații, atunci când i se cere acest lucru.

(15) Biroul poate solicita sprijin din partea organelor de investigație tehnică privind siguranța, organelor competente ale altor state.”



Mai mult ca atât, se consideră necesar de reglementat suplimentar proceduri de coordonare rapidă în scopul exclusiv de a adopta anumite măsuri urgente ale Biroului.

14. Articolul 23

la alineatul (3) sintagma „Organizația Aviației Civile Internaționale” se va exclude; se va completa cu un nou alineat (4) cu următorul conținut:

„(4) În cazul unui eveniment aviatic petrecut pe teritoriul Republicii Moldova, Biroul notifică, fără întârziere statul de înregistrare, statul operator, statul proiectant, statul fabricant. În cazul în care aeronava implicată în eveniment are o masă maximă de decolare mai mare de 2250 kg sau e aeronavă cu motor turbopropulsor va fi notificată inclusiv și Organizația Aviației Civile Internaționale.”

alineatele (4) - (9) se renumerează și devin respectiv alineatele (5) - (10);

Argumentare:

Se propune completarea articolului 23 cu prevederi obligatorii de notificare în cazul unor evenimente din aviația civilă, în conformitate cu standardele reglementate în cadrul Anexei 13 OACI – Investigarea accidentelor și incidentele de aviație. Această completare asigură și o conexiune de aplicabilitate cu prevederile alineatului (7).

alineatul (9) necesită a fi reglementat suplimentar cu explicarea prevederi specifice de neefectuare a investigației tehnice, inclusiv cu reglementarea și prezentarea expres a cazurilor când biroul poate decide să nu efectueze o investigație tehnică. Argumentarea de neefectuare a investigației în cazul în care un stat terț este interesat în mod deosebit este interpretabilă și nu poate justifica eventualele inacțiuni ale Biroului, mai ales în situațiile în care, în conformitate cu prevederile acordurilor/tratatelor/actelor internaționale Republica Moldova este obligată să efectueze aceste investigații.

Cu respect,

Director

Eugeniu COSTE



Ex. Mircea Păscăluță
Tel: +373 (22) 823 581



MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE ȘI INTEGRĂRII EUROPENE
AL REPUBLICII MOLDOVA
MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS AND EUROPEAN INTEGRATION
OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA

Str. 31 August 1989 80, MD-2012 Chișinău • Tel: (373 22) 578205 • Fax: (373 22) 232302 • <http://www.mfa.gov.md>

Nr. DI/3/041-5693 din 28 iunie 2020
La nr. 14/5-3697 din 22.06.2020

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Cu referire la scrisoarea nr. 14/5-3697 din 22 iunie 2020 privind avizarea repetată a proiectului Hotărârii de Guvern *pentru aprobarea proiectului de Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi (număr unic 709/MEI/2020)*, Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene comunică despre susținerea proiectului.

Eugeniu REVENCO
Secretar General

Digitally signed by Revenco Eugeniu
Date: 2020.06.30 17:24:20 EEST
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



red.: Ghenadie Codreanu
tel.: (022) 578 27

MINISTERUL
AGRICULTURII,
DEZVOLTĂRII REGIONALE
ȘI MEDIULUI
AL REPUBLICII MOLDOVA



MINISTRY
OF AGRICULTURE,
REGIONAL DEVELOPMENT AND
ENVIRONMENT OF THE REPUBLIC
OF MOLDOVA

MD-2005, Chisinau, 9 Constantin Tanase Str
Tel. 20 45 81; Fax 22 07 48, E-mail: madrm@madrm.gov.md, WEB: www.madrm.gov.md

03 iulie 2020 Nr.04/1-05/2899
La nr.14/5-3697 din 22.06.2020

Ministerul Economiei și Infrastructurii

În contextul demersului dvs de examinare a proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea proiectului de Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi (*număr unic 709/MEI/2020*), în limita competențelor funcționale, vă comunicăm lipsa obiecțiilor și propunerilor.

Secretar de Stat

Digitally signed by Popov Maxim
Date: 2020.07.06 13:34:34 CEST
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



Maxim POPOV

*Ex.: Calancea Domnina
Tel.022 204 591*



MINISTERUL APĂRĂRII AL REPUBLICII MOLDOVA

șoseaua Hîncești, 84, MD-2021, mun.Chișinău
Tel.+373 22 25-20-70; Fax.+373 25-22-93
e-mail: cancelariama@army.gov.md; web: www.army.md

Nr. 11/13 din 16.12.1

La nr.18-23-8174 din 21.11.2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii
Copie: Cancelaria de Stat

Ministerul Apărării a examinat proiectului de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi (număr unic 709/MEI/2019) și vă comunică despre susținerea acestuia fără obiecții.

Ministru

Victor GAICIUC

Digitally signed by Gaiciuc Victor
Date: 2019.12.16 08:53:20 EET
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



Ex. Elena Negoită
tel.022 25-21-60
e-mail: politiamilitara@army.md

**MINISTERUL
SĂNĂTĂȚII, MUNCII ȘI
PROTECȚIEI SOCIALE
AL REPUBLICII MOLDOVA**



**MINISTRY
OF HEALTH, LABOUR AND
SOCIAL PROTECTION OF THE
REPUBLIC OF MOLDOVA**

MD-2009, Chișinău, str. Vasile Alecsandri, 2
Tel. + 373 22268818; Fax. + 373 22738781
e-mail: secretariat@msmps.gov.md
www.msmps.gov.md

2, Vasile Alecsandri street, Chisinau, MD-2009
Tel. + 373 22268818; Fax. + 373 22738781
e-mail: secretariat@msmps.gov.md
www.msmps.gov.md

Nr. 09/7128 din 17.12.2019

La nr. 18-23-8174 din 21.11.2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii
Copie: Cancelaria de Stat a Republicii Moldova

Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale, a examinat proiectul de hotărâre *pentru aprobarea proiectului de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi (număr unic 709/MEI/2019)* și comunică lipsa obiecțiilor sau a propunerilor.

Secretar de Stat

Digitally signed by Rusu Nelea
Date: 2019.12.19 11:56:23 EET
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



Nelea RUSU

Ex: Luminița Onofrei
tel: (022) 262-130



CANCELARIA DE STAT A REPUBLICII MOLDOVA

Nr.12-14-8741

Chișinău

10 decembrie 2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Cu referire la proiectul de hotărâre *pentru aprobarea proiectului de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi* (număr unic 709/MEI/2019), urmare examinării în limita competenței, vă comunicăm lipsa obiecțiilor și propunerilor.

Secretar general adjunct al Guvernului

Roman CAZAN

Digitally signed by Cazan Roman
Date: 2019.12.10 15:10:20 EET
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



Ex. N. Lelenco
Tel. 022-250-432

Casa Guvernului,
MD-2033, Chișinău,
Republica Moldova

Telefon:
+ 373 22 250 104

Fax:
+ 373 22 242696



Procuratura Republicii Moldova

Republica Moldova, MD-2001, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt, 73,
tel.: (+373) 22-828-373, (+373) 22-828-375; e-mail: proc-gen@procuratura.md

15.07.2020 nr. 26 - 1d/20 – 304
La nr. 14/5-3697 din 22.06.2020

Dlul Iulian POSTICĂ
Secretar de Stat
Ministerul Economiei și
Infrastructurii al Republicii Moldova

Procuratura Generală a examinat proiectul de Hotărâre a Guvernului privind aprobarea proiectului de *Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi (număr unic 709/MEI/2019)*, remis pentru avizare repetată.

Prima facie, relevând sinteza obiecțiilor și propunerilor autorităților publice, constatăm că obiecțiile și propunerile înaintate de către Procuratura Generală au fost acceptate.

În context, în temeiul art.33 alin.(1) din Legea cu privire la actele normative nr.100/2017, Vă comunicăm lipsa de propuneri și obiecții.

Cu respect,

**Procuror – șef al Direcției
politici, reforme și protecția
intereselor societății**

Alexandru NICHITA

Ex: V.Untilă
Tel:069999165

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII AL REPUBLICII MOLDOVA	
Nr. de intrare	8699
Indexul	
" 20 "	07 20.20

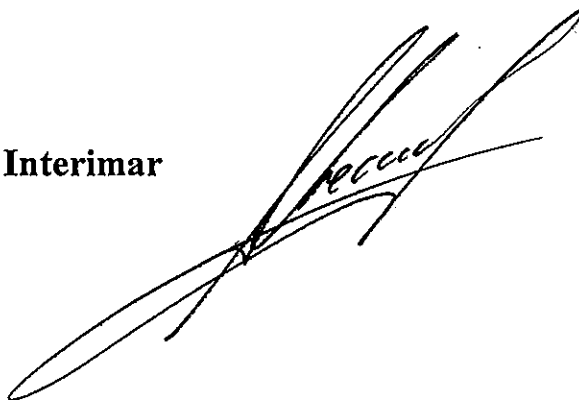
29.06.2020 № H-4/1267
La № 14/5-3697 din 22.06.2020

Domnului Iulian POSTICĂ
Secretar de Stat Ministerul Economiei și
Infrastructurii al Republicii Moldova

Î.S. "Calea Ferată din Moldova" a examinat repetat setul de materiale aferente proiectului Hotărîrii de Guvern pentru aprobarea proiectului de Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi (număr unic 709/MEI/2019), și Vă anunță că obiecții și propuneri asupra proiectului Legii în cauză Î.S. "Calea Ferată din Moldova" nu are, și dă aviz pozitiv.

Cu respect,

Director General Interimar



Adrian ONCEANU



CALEA FERATĂ DIN MOLDOVA

ÎNTRERINDERE DE STAT "CALEA FERATĂ DIN MOLDOVA"
MD-2012, Republica Moldova, Mun. Chișinău, str. Vlaicu Pîrcălab, 48,
tel.: +373-022-832040, +373-022-834390, e-mail: cfm@railway.md
www.railway.md, www.cfm.md

10.12.2019 № H-4/22.30
La № 18-23-8174 din 21.11.2019

Domnului Roman CAZAN
Secretar general adjunct al Guvernului

Î.S. "Calea Ferată din Moldova" a examinat proiectul de hotărîre a Guvernului pentru aprobarea proiectului de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi (număr unic 709/MEI/2019), autor – Ministerul Economiei și Infrastructurii, și Vă anunță că obiecții și propuneri asupra proiectului Legii în cauză Î.S. "Calea Ferată din Moldova" nu are, și dă aviz pozitiv.

Cu respect,

Director General Interimar

Adrian ONCEANU

COPIA CORESPUNDE ORIGINALULUI

20

exec. P. Adam
tel. 022834422

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII AL REPUBLICII MOLDOVA	
Nr. de intrare	13849
Indexul	H-4/22.30
	20.19