



CANCELARIA DE STAT A REPUBLICII MOLDOVA

Nr. 31-06-10447

Chișinău

18 noiembrie 2020

Biroul Permanent al Parlamentului

În temeiul art.73 din Constituția Republicii Moldova, se prezintă spre examinare proiectul de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.690 din 23 septembrie 2020.

Responsabil de prezentarea în Parlament a proiectului de lege nominalizat este Ministerul Economiei și Infrastructurii.

Anexe:

1. Hotărârea Guvernului pentru aprobarea proiectului de lege (în limba română-1 filă și în limba rusă-1 filă);
2. Proiectul de lege (în limba română-22 file și în limba rusă-25file);
3. Nota informativă la proiectul de lege (8 file);
4. Raportul de expertiză al Centrului Național Anticorupție (6 file);
5. Expertiza juridică a Ministerului Justiției (8 file);
6. Sintezele obiecțiilor și propunerilor autorităților publice (56 file);
7. Declarație de compatibilitate (15 file);
8. Tabel de concordanță (90 file);
9. Analiza impactului de reglementare (27 file);
10. Alte avize (31 file).

Secretar general adjunct al Guvernului


Roman CAZAN

Ex: Silvia Muntean
Tel: 022250201
E-mail: silvia.muntean@gov.md

SECRETARIATUL PARLAMENTULUI REPUBLICII MOLDOVA	
P.D.P. Nr. <u>456</u>	
"19"	11 2020
Ora _____	

Casa Guvernului,
MD-2033, Chișinău,
Republica Moldova

Telefon:
+ 373-22-250104

Fax:
+ 373-22-242696



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr.690

din 23 septembrie 2020

Chișinău

**Pentru aprobarea proiectului de lege cu privire la investigarea
accidentelor și incidentelor în transporturi**

Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Se aprobă și se prezintă Parlamentului spre examinare proiectul de lege cu
privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi.

Prim-ministru

Contrasemnează:

**Viceprim-ministru,
ministrul finanțelor**

**Ministrul economiei
și infrastructurii**

Ministrul justiției



ION CHICU

Serghei PUȘCUȚA

Serghei Railean

Fadei Nagacevschi

*Proiect***PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA****LEGE****cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi**

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Prezenta lege 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 Comunităților Europene L 131 din 28 mai 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 SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 295 din 12 noiembrie 2010, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018; transpune art. 1 lit. (e), art. 2 alin. (1), art. 3 pct. 2, 3, 7, 10-15, 21, art. 20, 21-23, art. 24 alin. (1), alin. (2) teza I și alin. (3), art. 25 și 26 din Directiva 2016/798/UE 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.

Capitolul I**DISPOZIȚII GENERALE****Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare**

(1) Prezenta lege are ca scop prevenirea producerii evenimentelor în transporturi, îmbunătățirea siguranței în domeniul transportului aerian, feroviar și naval, garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor. Stabilește norme privind disponibilitatea în timp util a informațiilor referitoare la toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul unei aeronave, nave sau material rulant implicat într-un eveniment de transport.

(2) Obiectul legii constă în investigația evenimentelor din transportul aerian, feroviar și naval, fără a stabili vinovăția sau răspunderea făptuitorului.

(3) Prevederile prezentei legi se aplică:

1) în domeniul transportului feroviar:

Y:\100\2020\HOTARARI\18583\18583-redactat-ro.docx

a) asupra sistemului feroviar din Republica Moldova, care poate fi subdivizat în subsisteme pe domenii de natură structurală și operațională;

b) incidentelor, accidentelor feroviare și accidentelor feroviare grave produse pe teritoriul Republicii Moldova și accidentelor feroviare grave produse cu implicarea materialului rulant înregistrat sau întreținut de o întreprindere feroviară autorizată în Republica Moldova;

2) în domeniul aviației civile:

a) investigării accidentelor și incidentelor grave produse pe teritoriul Republicii Moldova sau cu implicarea unei aeronave înmatriculată în Republica Moldova sau în alte cazuri stabilite de lege;

3) în domeniul transportului naval:

a) accidentelor, accidentelor grave și accidentelor foarte grave produse în apele teritoriale și pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova;

b) implică o navă aflată sub pavilionul Republicii Moldova;

c) implică interese majore ale Republicii Moldova.

(4) Prezenta lege nu se aplică în cazul evenimentelor în transport produse ca urmare acțiunilor militare, de război, acte de terorism sau care implică:

a) aeronave utilizate de autoritățile vamale, afacerilor interne sau de natură similară;

b) o navă care nu este propulsată prin mijloace mecanice, o navă din lemn construită cu metode rudimentare, iaht sau ambarcațiune de agrement neimplicată în activitate comercială, cu excepția cazurilor în care acestea au un echipaj și transportă mai mult de 12 pasageri în scopuri comerciale, o navă de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, o platformă fixă de foraj marin.

Articolul 2. Definiții

În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică:

accident aeronautic - eveniment asociat cu operarea unei aeronave care, în cazul unei aeronave cu pilot uman, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul aeronavei cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele au fost debarcate sau în cazul unei aeronave fără pilot, are loc între momentul în care aeronava este gata de a se pune în mișcare în scopul efectuării unui zbor și momentul în care aceasta intră în repaus la finalul zborului și sistemul principal de propulsie este oprit, cauzându-se următoarele consecințe negative:

1) rănirea gravă sau decesul unei persoane ca urmare a faptului:

a) aflării la bordul aeronavei;

b) contactului nemijlocit cu una din părțile aeronavei, inclusiv celei care s-a desprins de aceasta;

c) expunerii directe fluxului de gaze a motorului cu reacție, cu excepția cazurilor în care leziunile corporale sunt provocate din cauze naturale, de sine însuși sau de alte persoane, ori în cazul în care leziunile sunt provocate

călătorilor fără bilet ascunși în zonele inaccesibile pasagerilor și membrilor echipajului;

2) aeronava suferă o avarie sau o defecțiune structurală care afectează caracteristicile de rezistență structurală, de performanță sau de zbor ale aeronavei și care, în mod normal, ar necesita reparații majore sau înlocuirea componentei afectate, cu excepția unei defecțiuni sau avarii a motorului, atunci când avaria se limitează la un singur motor (inclusiv capota metalică sau accesoriile sale), la elice, extremitățile aripii, antene, sonde, senzori, pneuri, frâne, roți, carenaje, panouri, trapele trenului de aterizare, parbrize, învelișul aeronavei (precum urme mici de lovituri sau perforații) sau avarii minore la palele rotorului principal, rotor de coadă, trenul de aterizare și cele cauzate de grindină sau de impactul cu păsările/animale (inclusiv a perforațiilor radomului);

3) aeronava a dispărut sau este inaccesibilă;

accident feroviar - eveniment neprevăzut, neintenționat sau ansamblul unor astfel de evenimente care au consecințe dăunătoare. Accidentele sunt împărțite în următoarele categorii: coliziunile, deraierea, accidentele de trecere la nivel, accidentări ale persoanelor cauzate de materialul rulant în mișcare, incendiile și altele;

accident feroviar grav - orice coliziune sau deraiere a trenurilor care are ca rezultat decesul cel puțin al unei persoane sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube importante a materialului rulant până la excluderea din inventar, a infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau gestionării siguranței;

accident naval - eveniment sau succesiune de evenimente care—au avut loc în legătură directă cu operarea unei nave și au produs următoarele consecințe negative:

a) vătămare gravă sau medie a integrității corporale sau a sănătății unei persoane;

b) dispariția unei persoane de pe o navă;

c) pierderea sau abandonul unei nave;

d) eșuarea, scoaterea din funcțiune sau implicarea într-o coliziune a unei nave;

e) pagube materiale la infrastructura maritimă care, ar pune în pericol siguranța unei persoane sau nave; sau

f) pagube materiale la o navă;

g) poluarea mediului rezultate din avarierea uneia sau a mai multor nave;

accident naval foarte grav - accident naval care implică distrugerea totală a unei nave sau decesul cel puțin al unei persoane;

accident naval grav - accident cu implicarea unei nave care implică foc, explozie, coliziune, eșuare, contact cu una din următoarele consecințe grave:

a) fisuri sau defecțiuni ale corpului navei care au cauzat oprirea motorului principal;

b) avarii extinse ale suprastructurii navei, avarii grave ale structurii navei, cum ar fi penetrarea corpului navei sub linia de plutire, care au condus la imposibilitatea de a continua voiajul;

c) avarie care necesită remorcarea navei sau intervenția de pe uscat;

administrator de infrastructură feroviară - orice întreprindere responsabilă, în special, de operarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare pe o rețea, precum și responsabilă pentru participarea la dezvoltarea acesteia, în conformitate cu politicile de dezvoltare și finanțare a infrastructurii stabilite de Guvern;

autoritate de siguranță - persoană juridică de drept public, abilitată cu funcții de control, supraveghere și certificare în domeniul aviației civile, transportului feroviar și naval;

cauze - acțiuni, omisiuni, evenimente, condiții sau o combinație a acestora, care au condus la producerea accidentului sau incidentului; identificarea cauzelor nu presupune atribuirea vinei sau stabilirea răspunderii civile, administrative, contravenționale sau penale;

consultant - persoană numită de un stat, pe baza calificărilor sale, în scopul de a-i oferi asistență reprezentantului său acreditat în cadrul unei investigații privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval;

eveniment în transport - incident sau accident care cade sub incidența art. 1 alin. (3), inclusiv: accident feroviar, accident feroviar grav, accident naval, accident naval grav, accident naval foarte grav, incident aeronautic grav, accident aeronautic;

incident aeronautic - eveniment, altul decât un accident, asociat cu operarea unei aeronave care afectează sau care ar putea afecta siguranța operării acesteia;

incident aeronautic grav - incident produs în circumstanțe care arată că a existat o probabilitate mare de producere a unui accident și este asociat cu operarea unei aeronave care, în cazul unei aeronave cu pilot uman, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul aeronavei cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele au fost debarcate sau, în cazul unei aeronave fără pilot, are loc între momentul în care aeronava este gata de a se pune în mișcare în scopul efectuării unui zbor și momentul în care aceasta intră în repaus la finalul zborului și sistemul principal de propulsie este oprit;

incident feroviar - eveniment, altul decât un accident sau accident grav, asociat cu exploatarea trenurilor și afectând siguranța în exploatare;

investigator - participant la efectuarea investigației tehnice privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval;

investigator-șef - persoană căreia i se atribuie, pe baza calificărilor sale, responsabilitatea de a organiza, efectua și controla o investigație tehnică privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval;

investigație tehnică privind siguranța - acțiune desfășurată în scopul prevenirii evenimentelor în transport, care include colectarea și analizarea informațiilor, elaborarea unor concluzii, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, formularea unor recomandări de siguranță;

operator de transport aerian - companii aeriene și operatori de aeronave, precum și asociații de companii aeriene și operatori, operatori de aerodromuri și asociații de operatori de aerodromuri;

operator de transport feroviar - orice întreprindere publică sau privată autorizată în conformitate cu Codul transportului feroviar nr. 309/2003, a cărei activitate de bază constă în furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și/sau călători, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea, inclusiv întreprinderi care asigură doar tracțiunea;

operator de transport naval - operatorul serviciului de trafic naval, operatorul portului maritim și/sau fluvial, operatorul portuar;

raport preliminar - mijlocul de comunicare folosit pentru diseminarea promptă a datelor obținute în decursul primelor etape ale investigației. Raportul preliminar nu conține concluzii, dar listează versiunile și cauzele evenimentului în transport;

recomandare privind siguranța - propunere a unei autorități naționale sau internaționale responsabile de investigațiile privind siguranța, pe baza informațiilor rezultate dintr-o investigație privind siguranța sau din alte surse, precum studiile în materie de siguranță, formulată cu intenția de a preveni accidentele și incidentele;

reglementare aeronautică civilă - act normativ aprobat în conformitate cu prevederile legislației Republicii Moldova, care conține norme, standarde, cerințe și proceduri specifice activităților aeronautice civile, emise în scopul aplicării și implementării legislației și a reglementărilor naționale și internaționale în domeniul aviației civile;

reprezentant acreditat - persoană desemnată de un alt stat să participe la o investigație tehnică privind siguranța desfășurată de un alt stat;

Capitolul II

AUTORITATEA DE STAT ÎN DOMENIUL INVESTIGĂRII ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR ÎN TRANSPORTURI

Articolul 3. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi

(1) Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (în continuare – *Birou*) este o autoritate administrativă centrală, aflată în subordinea Guvernului, desemnată să organizeze investigația tehnică privind siguranța

evenimentelor în transport în scopul determinării cauzelor și circumstanțelor în care s-au produs acestea și de a emite recomandări de siguranță.

(2) Biroul este independent în luarea deciziilor de orice operator de transport, administrator de infrastructură, autoritate de siguranță, autoritate de reglementare, organism de tarificare, organism de evaluare a conformității, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile Biroului.

(3) În realizarea investigațiilor privind siguranța, Biroul nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni de la nicio parte externă și are autoritate absolută în ceea ce privește realizarea investigațiilor privind siguranța.

(4) Biroul este persoană juridică de drept public cu sediul în municipiul Chișinău, dispune de conturi trezoreriale, de ștampilă cu imaginea Stemei de Stat a Republicii Moldova și de alte atribute necesare.

Articolul 4. Organizarea și structura Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi

(1) Biroul își exercită funcțiile și atribuțiile în baza regulamentului, structurii și efectivului-limită aprobate de Guvern.

(2) Directorul general și directorii adjuncți ai Biroului sunt numiți și eliberați din funcție de către Guvern conform art. 17 alin. (2) din Legea nr. 98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate și art. 6 alin. (4) din Legea-nr. 199/2010 cu privire la statutul persoanelor cu funcții de demnitate publică.

(3) Candidatul la funcția de director general trebuie să întrunească următoarele cerințe:

- a) în privința acestuia nu este instituită o măsură de ocrotire judiciară;
- b) are studii superioare în domeniul transportului aerian sau feroviar, sau naval;
- c) are o vechime în muncă de cel puțin 5 ani în unul din domeniile prevăzute la lit. b);
- d) nu are antecedente penale;
- e) cunoaște limba română și una de circulație internațională (nivel B2);
- f) este apt din punct de vedere medical pentru exercitarea atribuțiilor.

(4) Directorul general al Biroului:

- a) exercită conducerea Biroului;
- b) poartă răspundere personală, în fața Guvernului, pentru realizarea misiunii și îndeplinirea funcțiilor Biroului;
- c) organizează sistemul de management financiar și control;
- d) stabilește atribuțiile directorilor adjuncți ai Biroului;
- e) numește în funcții publice, modifică, suspendă și încetează raporturile de serviciu ale funcționarilor publici în condițiile Legii nr.158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public;
- f) semnează actele pe chestiunile ce țin de competența Biroului;

g) conferă grade de calificare, acordă stimulări și aplică sancțiuni disciplinare angajaților Biroului, în condițiile Legii nr.158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public;

h) exercită alte atribuții corespunzător cu funcțiile atribuite Biroului, în conformitate cu prevederile actelor legislative speciale ce reglementează relațiile în subdomeniile sau în sferele de activitate încredințate acestuia.

(5) Investigatorii din cadrul Biroului primesc legitimație de investigator cu valabilitate de 3 ani. Persoanele atrase în cadrul investigației tehnice privind siguranța, membrii comisiei de investigație tehnice privind siguranța primesc legitimație provizorie de investigator.

(6) Forma, modelul și conținutul insignei, legitimației sau legitimației provizorii de investigator se stabilesc de Guvern.

(7) Legitimația provizorie de investigator prevăzută la alin. (5) se eliberează prin ordinul directorului general al Biroului și este valabilă pe perioada investigației respective.

(8) Investigatorii își exercită atribuțiile în baza prevederilor prezentei legi, tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte, actelor normative emise în vederea aplicării acestora.

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

(10) Investigatorii-șefi exercită conducerea direcțiilor de profil din cadrul Biroului.

Pentru ocuparea funcției de investigator-șef, participantul trebuie să întrunească următoarele cerințe suplimentare:

a) aerian - persoană cu experiență de cel puțin 3 ani de pilot sau inginer aeronautic;

b) naval - persoană cu experiență de cel puțin 3 ani în conducerea și exploatarea navei maritime comerciale, inginer sau mecanic naval;

c) feroviar - persoană cu experiență de cel puțin 3 ani de inginer mecanic în domeniul feroviar.

(11) În îndeplinirea atribuțiilor sale, Biroul poate contracta specialiști în domeniu, remunerați în condițiile legislației muncii.

Articolul 5. Finanțarea Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi

(1) Activitatea Biroului se finanțează de la bugetul de stat în limitele 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.

Articolul 6. Atribuțiile Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi

(1) Biroul are următoarele atribuții generale:

a) organizează, conduce și coordonează activitatea de investigație tehnică privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval;

b) numește membrii comisiei de investigație tehnică privind siguranța, investigatorul-șef și/sau reprezentantul împuternicit;

c) elaborează programul de perfecționare a pregătirii de specialitate a personalului propriu;

d) elaborează proiecte de reglementări referitor la investigația tehnică privind siguranța evenimentelor în transporturi pentru a fi aprobate de Guvern, la propunerea Ministerului Economiei și Infrastructurii;

e) comunică organizațiilor internaționale de profil date și informații cu privire la investigația tehnică privind siguranța, conform cerințelor internaționale recunoscute și asumate de Republica Moldova;

f) întocmește rapoarte preliminare și finale asupra rezultatelor investigației tehnice privind siguranța evenimentelor în transport și le transmite părților implicate, celor cu responsabilități în materie de siguranță și celor interesați;

g) face public raportul final în conformitate cu art. 17;

h) emite recomandări de siguranță în scopul prevenirii producerii evenimentelor similare în transport și urmărește modul de implementare a acestora;

i) colaborează cu alte organisme și instituții în vederea efectuării unor analize, expertize tehnice, teste și alte operațiuni, în scopul determinării cauzelor producerii evenimentului în transport.

(2) Pentru îndeplinirea obiectivelor, Biroul cooperează și încheie acorduri tehnice cu autorități de profil ale altor state cu scopul îmbunătățirii siguranței în transporturi și promovării active a colaborării structurate între autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța evenimentelor în transport și cu autoritățile naționale și/sau supranaționale civile responsabile de supravegherea transporturilor. Biroul prevede cele mai bune modalități de cooperare care să permită:

a) asigurarea asistenței tehnice reciproce sau expertizei necesare îndeplinirii unor sarcini comune;

b) coordonarea măsurilor de urgență;

c) folosirea în comun a spațiilor și a altor echipamente de natură tehnică asupra mijloacelor de transport, componentelor sau părților acestora și asupra altor obiecte utile investigației tehnice privind siguranța, inclusiv asupra

aparater de înregistrare la bord, a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale, înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului (în continuare – *înregistratoare*);

d) obținerea și utilizarea în comun a informațiilor relevante pentru analiza datelor și elaborarea recomandărilor privind siguranța;

e) elaborarea unor metode comune de investigație tehnice privind siguranța;

f) stabilirea unor principii comune pentru monitorizarea respectării recomandărilor privind siguranța și pentru adaptarea metodelor de investigație tehnică privind siguranța la progresul tehnic și științific;

g) stabilirea normelor de confidențialitate cu respectarea reglementărilor naționale privind declarațiile martorilor, prelucrarea datelor și altor informații prevăzute la art. 18;

h) organizarea activităților individuale de formare a investigatorilor.

Articolul 7. Raportarea activităților

Biroul publică anual, până la 1 iulie, pe pagina sa web oficială un raport referitor la investigațiile tehnice privind siguranța desfășurate și în curs de desfășurare, inclusiv recomandările de siguranță emise și acțiunile întreprinse în vederea implementării recomandărilor.

Capitolul III

INVESTIGATORII, RAPORTAREA EVENIMENTELOR ȘI ACȚIUNILE OPERATORULUI FERROVIAR, AERIAN, NAVAL

Articolul 8. Drepturile investigatorilor

(1) În conformitate cu prezenta lege și, în situațiile în care se efectuează și o urmărire penală, cu acordul organului de urmărire penală, investigatorilor și membrilor comisiei de investigație li se acordă dreptul, de îndată ce este posibil:

a) de a avea acces ori de câte ori va fi necesar la locul producerii evenimentului în transport, mijlocului de transport, conținutul, resturile acestuia sau la oricare alte acte sau obiecte conexe;

b) de a lista probele și a îndepărta controlat rămășițele sau componentele acestora pentru a fi examinate sau analizate;

c) de a avea acces la înregistratoare și de a prelua controlul asupra acestora, încărcăturilor, obiectelor, condiție ori circumstanță, precum și de a copia și de a utiliza informațiile și datele respective;

d) de a solicita și de a avea acces imediat la rezultatele complete ale autopsiei asupra corpurilor persoanelor rănite mortal sau ale testelor efectuate pe probe prelevate;

e) de a solicita examinarea medicală a persoanelor implicate la eveniment, efectuarea de teste asupra probelor prelevate de la aceste persoane și de a avea acces imediat la rezultatele lor;

- f) de a avea acces la alte rezultatele decât cele prevăzute la lit. d) și e);
 - g) de a chestiona personalul aerian, feroviar sau naval implicat în evenimentul de transport și a altor martori;
 - h) de a convoca și de a chestiona martorii, precum și de a le solicita acestora să furnizeze informații sau să prezinte dovezi relevante activității de investigație tehnică privind siguranța, inclusiv în absența oricărei persoane ale cărei interese s-ar putea considera că împiedică investigația tehnică privind siguranța;
 - i) de a avea accesul liber la orice informație sau înregistrare relevantă deținută de administratorul de infrastructură feroviară, operatorul feroviar, aerian sau naval și de autoritatea de siguranță, alte autorități cu competențe relevante ale statului de înregistrare, organizația de întreținere, organizația de instruire, producătorul aeronavei, navei, locomotivei, vagoanelor, obiectelor de infrastructură, furnizorul serviciilor de navigație aeriană, administratorul aerodromului, inclusiv acces la panglici, vitezometru, conținutul instalațiilor de înregistrare, precum și la declarații referitoare la frâne (sistemul de frânare), forme de avertizare, rapoarte despre părțile componente ale unității de transport și documentele ce atestă starea tehnică a acestora;
 - j) de a întocmi diagrame de la locul evenimentului în transport și asupra materialului rulant. Informația va descrie: punctul de plecare, locația aeronavei, trenului și navei vor fi marcate în diagramă, la fel se indică în care kilometru și marcarea punctelor unde a avut loc accidentul;
 - k) de a efectua sau de a ridica fotografii pentru a vedea în general consecințele, starea pistei, navei sau materialului rulant deteriorat, aparatelor de control, precum și orice obiect pe care le consideră utile activității de investigație tehnică privind siguranța;
 - l) de a întocmi raport de amplasare, inspecție, rapoarte cu privire la starea tehnică a liniilor de cale ferată, de semnalizare, de control central și echipamente de centralizare, comunicare și alte echipamente, starea pistei sau a infrastructurii navale;
 - m) de a solicita prezentarea, inspectarea și efectuarea de copii ale oricăror probe materiale sau documentare conform art. 14 alin. (7);
 - n) de a solicita persoanelor competente autentificarea copiei conform cu originalul ori autenticitatea probei prelevate;
 - o) de a solicita și de a li se acorda asistență în cadrul investigației tehnice privind siguranța de către autoritățile și instituțiile publice sau de către operatorii de transport și de către autoritățile de supraveghere și pază a frontierei de stat, autoritățile responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, piloții și personalul altor servicii portuare, navale.
- (2) Investigatorul-șef are autoritatea de a lua toate măsurile prevăzute la alin. (1), în conformitate cu prevederile art. 12 și 14.

(3) Investigatorul care participă la investigații privind siguranța își îndeplinește sarcinile și instrucțiunile în mod independent conform sarcinii formulate de către investigatorul-șef sau reprezentantul acreditat.

(4) Investigatorul este obligat să nu divulge informația care i-a devenit cunoscută în cadrul investigării cazului. Investigatorul poartă răspundere pentru confidențialitatea și păstrarea informațiilor despre evenimentul produs, în conformitate cu legislația.

(5) 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.

Articolul 9. Notificarea și raportarea evenimentelor

(1) Orice persoană care a constatat sau care deține informații, percepute ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța în transporturi este în drept să notifice imediat Serviciul 112. Persoana care notifică voluntar poate alege să rămână:

- a) anonimă (fără date de identificare);
- b) deschisă (cu date de identificare);
- c) confidențială, în cazul în care solicită aceasta în mod expres.

(2) În cazul în care deține informații privind existența unui eveniment în transport, personalul aerian, feroviar sau naval trebuie să notifice fără întârziere Biroul.

(3) Biroul, autoritatea de siguranță, administratorul de infrastructură feroviară, operatorul de transport aerian, feroviar sau naval, stabilesc proceduri de raportare și înregistrare a evenimentelor în transport.

Articolul 10. Acțiunile operatorului feroviar, aerian, naval și angajaților

(1) În cadrul investigației tehnice privind siguranța, operatorul de transport supus investigației tehnice privind siguranța este obligat să asigure:

- a) pregătirea rapoartelor de la locul evenimentului în transporturi, rapoarte din teritoriu despre elementele sau obiectele de investigație tehnice privind siguranța;
- b) diagramele despre daunele de infrastructură și ale mijlocului de transport, precum și schemele despre locul evenimentului în transporturi;
- c) documente care conțin informații cu privire la fapte (în scris sau în altă formă);
- d) suportul deplin și asistența ori de câte ori necesară pentru atingerea scopului prevăzut la art. 1 .

(2) Angajații operatorului de transport aerian, feroviar sau naval sunt obligați:

a) să ofere primul ajutor medical persoanei vătămate ca urmare producerii evenimentului în transport; și

b) să raporteze cu privire la locul și circumstanțele evenimentului în transport conform art. 9 alin. (2).

(3) Operatorul aerian, feroviar sau naval implicat într-un eveniment, proprietarul, gestionarul terenului pe care s-a produs evenimentul în transport, sunt obligați să asigure conservarea locului evenimentului conform art. 14 alin. (5).

(4) În cazul în care starea infrastructurii feroviare, aeroportuare, portuare permite, administratorul de infrastructură feroviară, operatorul de infrastructură aeroportuară sau portuară trebuie să ia o decizie cu privire la restabilirea traficului feroviar, operațiunilor de zbor, circulației navelor.

O astfel de decizie trebuie să fie coordonată numai după ce a obținut permisiunea de la Birou, iar când se efectuează și o urmărire penală, inclusiv permisiunea organului de urmărire penală.

(5) Operatorul aerian, feroviar sau naval, în calitate de angajator, asigură în mod obligatoriu efectuarea de către angajatul implicat într-un eveniment, a examenului medical pentru a determina influența alcoolului, drogurilor, a substanțelor toxice sau psihotrope în conformitate cu actele normative ce reglementează procedurile de testare pentru influența alcoolului, substanțe psihotrope, stupefiante sau toxice.

Capitolul IV

COORDONAREA ȘI PROCEDURA DE INVESTIGARE

Articolul 11. Procedura, modul și termenele de investigație

(1) Toate evenimentele descrise la art. 1 alin. (3) urmează a fi investigate de către Birou, în conformitate cu prevederile prezentei legi.

(2) Investigația tehnică privind siguranța se efectuează în mod independent de urmărirea penală sau procedura disciplinară. Identificarea persoanei vinovate, stabilirea vinovăției, precum și aplicarea sancțiunilor țin de competența organelor judiciare.

(3) Biroul decide fără întârziere și, în orice caz, cel târziu în termen de două luni de la primirea notificării cu privire la evenimentul în transport, dacă să lanseze sau nu o investigație.

(4) La luarea deciziei privind lansarea unei investigații privind siguranța, Biroul va ține cont de următoarele:

- a) gravitatea evenimentului în transport;
- b) dacă face parte dintr-o serie de evenimente în transport, relevante pentru întregul sistem de transport;
- c) impactul evenimentului în transport asupra siguranței;
- d) cereri ale operatorilor de transport, administratorilor de infrastructură, ale autorității naționale de siguranță sau ale altor state.

(5) Investigația tehnică privind siguranța se efectuează de o comisie condusă de către investigatorul-șef desemnat de directorul general al Biroului. Investigatorul-șef este responsabil pentru organizarea, performanța și controlul acțiunilor de investigație.

(6) Comisia de investigație tehnică privind siguranța se desemnează prin ordin al directorului general al Biroului în termen de 3 zile lucrătoare de la luarea deciziei privind lansarea investigației privind siguranța.

(7) Data începerii investigației tehnice privind siguranța se consideră data aprobării componenței comisiei de investigație tehnică privind siguranța. Sfârșitul investigației se consideră data aprobării raportului final de investigație tehnică privind siguranța.

(8) În cazul care locul în care s-a produs evenimentul în transport nu poate fi stabilit cu precizie ca situându-se pe teritoriul Republicii Moldova, Biroul convine cu autoritatea de investigații relevantă a statului vecin, la frontiera căruia s-a produs evenimentul în transport, asupra desfășurării în cooperare a investigației privind siguranța.

(9) Biroul desfășoară o investigație tehnică privind siguranța, astfel încât să nu fie periclitată o anumită activitate sau un anumit element de infrastructură.

(10) În cazul unui eveniment produs pe teritoriul Republicii Moldova, Biroul notifică fără întârziere organizațiile internaționale de profil la care Republica Moldova este parte, statul de înregistrare, statul operator, statul proiectant, statul fabricant, statele vizate, în conformitate cu angajamentele internaționale ale Republicii Moldova.

(11) În cazul în care mijlocul de transport înmatriculat în alt stat implicat într-un eveniment în transport survenit pe teritoriul Republicii Moldova sau ca urmare a faptului că printre persoanele decedate sau rănite grav se numără cetățeni ai săi, statului interesat i se acordă posibilitatea să trimită observatori pentru a asista la desfășurarea investigației. Reprezentanților statelor interesate li se va oferi dreptul de a vizita locul evenimentului în transport, de a accesa informații referitor la etapele și rezultatele investigației tehnice, inclusiv raportul final.

(12) În cazul producerii unui eveniment în transport pe teritoriul Republicii Moldova și în urma recepționării notificării, statul de înregistrare, statul operator, statul proiectant și statul fabricant informează Biroul dacă intenționează să numească un reprezentant acreditat în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate.

(13) Participarea la investigația tehnică privind siguranța a evenimentelor în transporturi survenite în afara teritoriului Republicii Moldova se efectuează în conformitate tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte, în cazul în care:

a) este implicat un mijloc de transport proiectat, produs sau înregistrat în Republica Moldova;

b) este implicat alt mijloc de transport în urma căruia a survenit decesul sau vătămarea unei persoane, cetățean al Republicii Moldova;

c) este implicat operatorul de transport al Republicii Moldova.

(14) Cu condiția respectării cerinței evitării oricărui conflict de interese, Biroul solicită instituțiilor de proiectare, de producere și certificare, înregistrare, precum și autoritatea de siguranță, certificare și supraveghere a Republicii Moldova, în limitele competențelor lor respective, să numească unul sau mai mulți reprezentanți care să participe:

a) în calitate de consilier al investigatorului-șef, la orice eveniment supus investigării de către Birou, efectuată pe teritoriul Republicii Moldova;

b) în calitate de consultant numit în temeiul prezentei legi în scopul de a oferi asistență reprezentantului acreditat/reprezentanților acreditați ai Republicii Moldova la orice investigație tehnică privind siguranța efectuată pe teritoriul unui alt stat la care Biroul urmează să desemneze un reprezentant acreditat în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate aplicabile în domeniul investigării tehnice privind siguranța sub supravegherea reprezentantului acreditat.

(15) În termen de trei zile de la începerea investigației tehnice, Biroul trebuie să informeze într-un mod deschis, despre tipul de eveniment în transport și consecințele acestora, numărul de persoane decedate sau/și rănite, precum și valoarea daunelor, Guvernul, Ministerul Economiei și Infrastructurii, Procuratura Generală, Ministerul Afacerilor Interne și Autoritatea de siguranță.

(16) Biroul își încheie examinările la locul producerii evenimentului în cel mai scurt timp posibil pentru a permite administratorului de infrastructură feroviară, operatorului de aerodrom, operatorului portului maritim și/sau fluvial, operatorului portuar să refacă infrastructura și să o deschidă circulației.

(17) Investigația tehnică privind siguranța nu poate fi împiedicată sau suspendată din cauza anchetelor de urmărire penală.

(18) 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.

(19) Biroul poate delega total sau parțial unei alte autorități specializate ale altui stat, cu acordul părților, sarcina de a efectua o investigație a unui eveniment, în conformitate cu prezenta lege și tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte.

Articolul 12. Coordonarea investigațiilor

(1) Biroul și Procuratura Generală, Inspectoratul General al Poliției, Inspectoratul General al Poliției de Frontieră, Inspectoratul General pentru Situații de Urgență, precum și Autoritățile de Siguranță vor încheia acorduri în

avans privind desfășurarea urmăririi penale în paralel cu investigația tehnică privind siguranța, precum și asigurarea examinării sau analizei de către Birou a elementelor de probă, inclusiv în cazul în care acestea ar putea fi modificate, alterate sau distruse.

Acordurile trebuie să prevadă:

- a) accesul la locul evenimentului;
- b) conservarea probelor și accesul la acestea;
- c) schimbul de informații la stadiul fiecărei proceduri de investigare;
- d) utilizarea corespunzătoare a informațiilor privind siguranța;
- e) soluționarea conflictelor de competență sau de altă natură;
- f) gestionarea și coordonarea măsurilor de urgență.

(2) Atunci când se efectuează și o urmărire penală în paralel cu investigația tehnică privind siguranța, Biroul poate numi un reprezentant care să însoțească înregistratoarele și alte elemente de probă asimilate acestora, pe parcursul oricărei deplasări, inclusiv la/de la locul de citire, prelucrare, examinare, analizare, modificare sau alterare a acestora.

Articolul 13. Informații despre persoane și mărfuri periculoase aflate la bord

(1) Operatorii de transport din Republica Moldova, precum și ai altor state care efectuează operațiuni de transport ce sosesc în/sau pleacă de pe teritoriul Republicii Moldova, instituie proceduri privind furnizarea neîntârziată a listei pasagerilor și/sau mărfurilor periculoase aflate la bordul mijlocului de transport implicat într-un eveniment în transport.

(2) Listele prevăzute la alin. (1) sunt puse la dispoziția Biroului, autorităților desemnate de țările vizate să asigure legătura cu rudele persoanelor aflate la bord și echipelor medicale care ar putea avea nevoie de aceste informații pentru acordarea ajutorului medical.

(3) Pentru a furniza informație rapidă rudelor pasagerilor cu privire la prezența acestora la bordul mijlocului de transport implicat într-un accident, operatorii de transport vor recomanda călătorilor să indice numele și coordonatele unei persoane care să fie contactată în caz de accident. Operatorii de transport nu pot utiliza aceste informații decât în caz de accident și acestea nu pot fi comunicate unor terțe persoane sau utilizate în scopuri comerciale.

(4) Numele unei persoane aflate la bord nu este făcut public înainte ca autoritățile competente să informeze rudele persoanei respective. Lista prevăzută la alin. (1) rămâne confidențială, iar numele fiecărei persoane care figurează pe lista respectivă va fi publicată numai în cazul în care rudele persoanelor respective aflate la bord nu au obiecții.

Capitolul V

CONSERVAREA PROBELOR ȘI PROTECȚIA INFORMAȚIILOR

Articolul 14. Conservarea probelor

(1) În cazul efectuării urmăririi penale, probele sunt ridicate, examinate, atașate și păstrate conform prevederilor Codului de procedură penală al Republicii Moldova nr. 122/2003, iar în restul cazurilor Biroul este obligat să protejeze și să păstreze în condiții sigure în custodia sa probele, inclusiv mijloacele de transport, părțile componente, conținutul și resturile acestora atâta timp cât este necesar pentru investigația tehnică privind siguranța evenimentelor în transport.

(2) Păstrarea probelor care ar putea fi deplasate, șterse, pierdute sau distruse va fi asigurată prin fotografiere, copiere sau fixarea prin alt mijloc tehnic.

(3) Păstrarea probelor în custodie sigură include protecția împotriva factorilor naturali sau artificiali care contribuie la distrugere și accesului persoanelor neautorizate pentru a preveni sustragerea, deteriorarea sau alterarea acestora.

(4) Biroul are responsabilitatea de a asigura tratarea în condiții de siguranță a tuturor probelor și de a lua toate măsurile rezonabile pentru a proteja și păstra aceste probe.

(5) Până la sosirea organului de urmărire penală și a investigatorilor, operatorului aerian, feroviar sau naval implicat într-un eveniment, proprietarului, gestionarului terenului pe care s-a produs evenimentul în transport și se interzice modificarea situației de la locul evenimentului, prelevarea de probe din acesta, mișcarea, mutarea sau îndepărtarea mijlocului de transport, a conținutului sau resturilor acestuia ori prelevarea de probe, conținutul sau resturile acesteia, cu excepția cazurilor în care o astfel de acțiune ar fi necesară din motive de siguranță sau pentru a acorda ajutor persoanelor rănite sau cu permisiunea explicită a autorităților responsabile de a interveni asupra locului evenimentului și, atunci când este posibil, în urma consultării Biroului.

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

- a) hărțile;
- b) jurnale de bord;
- c) înregistrările scrise, electronice și magnetice sau realizate în orice alt mod;

d) alte documente sau înregistrări care se consideră că ar putea avea legătură cu evenimentul.

(7) În aplicarea prevederilor alin. (6) se iau măsuri astfel încât:

a) să fie prevenită supraînregistrarea datelor provenind din înregistratoare, inclusiv prin oprire de înregistrări după momentul producerii evenimentului;

b) să se prevină interferența cu orice alt echipament care ar putea fi, în mod rezonabil, considerat util investigației privind siguranța.

(8) Prevederile alin. (6) și (7) sunt obligatorii până:

a) operatorul de transport al cărui mijloc de transport implicat în accident sau incident primește notificare de la Birou că nu se inițiază o investigație tehnică privind siguranța sau că investigația tehnică privind siguranța s-a încheiat;

b) se scurge un interval de două luni de la data notificării evenimentului, iar în acest interval nu a fost luată nicio decizie despre inițierea unei investigații tehnice privind siguranța;

c) primește o notificare scrisă de la Birou, iar atunci când se efectuează o urmărire penală, inclusiv o notificare scrisă de la organul de urmărire penală, în care se menționează că probele materiale specificate nu mai sunt necesare.

(9) Orice manipulare cu elementele de probă se face cu acordul Biroului și în prezența reprezentantului acestuia, iar atunci când se efectuează și o urmărire penală, numai cu acordul organului de urmărire penală.

Articolul 15. Protecția informațiilor

(1) Biroul asigură confidențialitatea informațiilor colectate și utilizarea acestora în exclusivitate în vederea îndeplinirii obiectivului prezentei legi.

(2) Următoarele informații se utilizează doar de membrii comisiei de investigație tehnică privind siguranța și nu se utilizează în alte scopuri decât cele prevăzute de prezenta lege:

a) declarațiile persoanelor în cadrul investigației tehnice privind siguranța în aviația civilă, transportul feroviar și naval;

b) înregistrările care dezvăluie identitatea persoanelor care au adus probe în cadrul investigației tehnice privind siguranța;

c) informațiile colectate de Birou care au un caracter personal, inclusiv informațiile privind sănătatea persoanelor;

d) documentele întocmite ulterior pe parcursul investigației tehnice privind siguranța precum: note, proiecte, opinii scrise ale investigatorului sau altor persoane, opinii exprimate în cadrul analizării informațiilor, inclusiv a informațiilor provenite de la înregistratoare;

e) informații și probe furnizate de investigatorii organelor competente ale altor state în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate, în cazul în care Biroul solicită acest lucru;

f) proiecte de rapoarte preliminare sau finale, declarații provizorii, rapoarte și concluzii elaborate pentru uz intern;

g) înregistrări audio și video din cabina de pilotaj, bordul unei nave, aeronave, locomotive, vagon; înregistrări provenite de la/și din interiorul unităților de control al traficului aerian, orice altă înregistrare scrisă, audio sau electronică împreună cu transcrierile acestora, asigurându-se că informațiile lipsite de relevanță pentru investigația tehnică privind siguranța și în mod special informațiile legate de viața privată a persoanelor care sunt protejate în mod corespunzător, cu respectarea dispozițiilor prevăzute la art. 16 alin. (1);

h) toate tipurile de comunicare între persoanele care au fost implicate în operarea mijlocului de transport;

i) note de însoțire pentru transmiterea de recomandări privind siguranța de la Birou către adresant;

j) rapoarte cu privire la evenimente în transport.

(3) Datele înregistratorului sunt comunicate prin proceduri securizate în cazul în care acestea conțin date personale ale persoanelor și nu se utilizează în alte scopuri decât cele prevăzute de prezenta lege.

(4) Prin derogare de la alin. (1)-(3), la solicitarea în scris a instanțelor de judecată și a organului de urmărire penală, Biroul asigură prezentarea înregistrărilor și informațiilor acumulate.

Articolul 16. Informațiile utilizate în scopul investigației tehnice privind siguranța

(1) Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal, următoarele informații au caracter confidențial și nu se folosesc decât în scopurile investigației tehnice privind siguranța, exceptând cazurile în care autoritățile competente hotărăsc că există un interes public prioritar în favoarea divulgării acestora:

a) orice declarații ale martorilor, alte declarații, procese-verbale, precum și orice element probatoriu înregistrat ori primit de către Birou pe parcursul investigației tehnice privind siguranța;

b) informații privind persoanele implicate în evenimentul de transport ori informații de natură privată, inclusiv informațiile privind sănătatea acestora, cu consimțământul acestora.

(2) Fără a aduce atingere prevederilor alin. (1), analizele tehnice independente asupra unei investigații tehnice în curs privind siguranța pot fi făcute publice de către Birou.

(3) Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute la art. 17 și 18, Biroul comunică informațiile pe care le consideră pertinente pentru prevenirea unui eveniment persoanelor responsabile de producerea, întreținerea echipamentelor și mijloacelor de transport, sau persoanelor fizice sau entităților juridice responsabile de operarea mijloacelor de transport sau de pregătirea personalului.

Capitolul VI

RAPORTUL INVESTIGAȚIEI ȘI RECOMANDĂRILE DE SIGURANȚĂ

Articolul 17. Raportul investigației tehnice privind siguranța

(1) O investigație tehnică privind siguranța prevăzută la art. 1 face obiectul unor rapoarte într-o formă corespunzătoare tipului și gravității accidentului sau incidentului și relevanței constatărilor investigației. Rapoartele descriu obiectivele investigațiilor prevăzute la art. 3 alin. (1), fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea. În funcție de caz, raportoarele conțin recomandări privind siguranța.

(2) În termen de 10 zile de la începerea investigației privind producerea unui eveniment în transporturi, Biroul elaborează un raport preliminar.

(3) Investigația tehnică privind siguranța se încheie cu un raport final prezentat în forma stabilită de Birou, care se aprobă de către investigatorul-șef și se expediază entităților interesate. Raportul va conține în mod obligatoriu informații despre:

a) numele operatorului de transport, producătorul, modelul, naționalitatea și mărcile de înregistrare ale aeronavei, navei, materialului rulant, locul și data accidentului sau incidentului;

b) informarea autorităților naționale și străine despre evenimentul în transport, identificarea autorității și a reprezentanței ce va investiga evenimentul, organizarea investigației, autoritatea ce va elibera raportul împreună cu data publicării și se va încheia cu un rezumat scurt privind circumstanțele ce au cauzat accidentul sau incidentul;

c) informație factică, analiză și concluzii și, după caz, recomandări de siguranță.

(4) În cazul în care investigațiile tehnice privind siguranța generează rapoarte înainte de finalizarea acestora, Biroul poate solicita, înainte de publicare, comentarii din partea autorităților indicate la alin. (12) lit. a) și, prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip a mijlocului de transport, fabricantului sau operatorului de transport în cauză.

(5) Înainte de a publica raportul final, Biroul solicită comentarii din partea autorităților prevăzute la alin. (12) lit. a) , inclusiv din partea, statelor de proiectare, producere, înregistrare sau emitere al certificatului de tip și, prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip, a fabricantului sau a operatorului de transport în cauză. În cazul în care au fost solicitate comentarii, Biroul respectă standardele internaționale și practicile recomandate. În toate situațiile, autoritățile prevăzute la alin. (4) și (5) au obligația de a respecta secretul profesional în ceea ce privește conținutul respectivei consultări.

(6) Informațiile se includ în raport doar în cazul în care sunt relevante. Nu vor fi divulgate informații sau părți de informații care nu prezintă interes pentru această analiză.

(7) Biroul face public raportul final în cel mai scurt timp și, dacă este posibil, în termen de 12 luni de la data producerii evenimentului, inclusiv recomandările de siguranță. În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, publică o declarație intermediară cel puțin la fiecare comemorare a evenimentului, în care oferă detalii cu privire la stadiul investigației și la eventualele probleme ridicate în domeniul siguranței.

(8) Raportul final al investigației este semnat de către toți membrii comisiei de investigație, inclusiv de investigatorul-șef. Data semnării raportului final se consideră a fi ultima zi a investigației.

(9) Raportul final se aprobă de către directorul general al Biroului.

(10) În cazul în care, după prezentarea raportului final sunt descoperite fapte noi sau în cazul în care au fost admise greșeli sau omise circumstanțe importante pentru stabilirea cauzei accidentului sau incidentului, Biroul actualizează în termen rezonabil indicatorii evenimentului în transport și trimite raportul actualizat conform alin. (11), până la prezentarea următorului raport.

(11) Biroul transmite o copie a raportului final și, după caz, a recomandărilor de siguranță, în conformitate cu cerințele internaționale și cu practicile recomandate, în termene proximale:

a) autorităților responsabile de investigațiile tehnice privind siguranța și organelor de supraveghere, control și certificare în transport ale statelor în cauză, precum și organizațiilor internaționale de profil la care Republica Moldova este parte;

b) destinatarilor recomandărilor privind siguranța incluse în raport;

c) proiectantului, producătorului, operatorului de transport, organizației de deservire tehnică a mijlocului de transport, precum și autorităților de siguranță a statului de înregistrare a acestora;

d) organizațiilor de certificare a mijlocului de transport;

e) autorităților de certificare sau licențiere a operatorului, pilotului, căpitanului sau mecanicului de locomotivă;

f) statului victimelor evenimentului în transport;

g) Procuraturii Generale;

h) Ministerului Afacerilor Interne.

(12) Biroul este autorizat să informeze victimele și rudele acestora, ori să facă public orice informație referitor la observațiile factice, la procedurile investigației tehnice privind siguranța, precum și la eventuale rapoarte preliminare sau recomandări de siguranță, cu condiția ca aceste informații să nu compromită obiectivele investigației privind siguranța și să respecte integral legislația aplicabilă privind protecția datelor cu caracter personal.

(13) Biroul publică pe pagina sa web oficială raportul de investigație tehnică privind siguranța evenimentelor în transport, depersonalizat.

Articolul 18. Recomandări de siguranță

(1) În scopul de a preveni producerea pe viitor a accidentelor și incidentelor, precum și pentru a asigura siguranța, Biroul, bazându-se pe concluziile desprinse în timpul investigației tehnice privind siguranța, studii sau analize ale unei serii de investigații tehnice privind siguranța, elaborează și emite recomandări de siguranță.

(2) Biroul instituie proceduri pentru înregistrarea răspunsurilor la recomandările de siguranță emise.

(3) Biroul emite recomandări de siguranță în orice fază a investigației tehnice privind siguranța, după consultarea corespunzătoare a părților relevante (operatorilor de transport, subiecți ai investigației tehnice privind siguranța, entităților care au fost implicate în lucrările de lichidare a consecințelor evenimentelor în transporturi) și altor organisme sau autorități din alte state și în toate cazurile, autorităților naționale de certificare și supraveghere, Guvernului, Ministerului Economiei și Infrastructurii, printr-o scrisoare de transmitere datată, cu privire la orice acțiune pe care o consideră că trebuie întreprinsă în vederea consolidării siguranței în domeniul aviației civile, transportului feroviar sau naval.

(4) Biroul transmite recomandările de siguranță și altor organisme sau autorități ale altor state în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate.

(5) Biroul și autoritățile de siguranță monitorizează punerea în aplicare a recomandărilor privind siguranța și instituie proceduri pentru monitorizarea progresului acțiunilor întreprinse ca urmare a recomandărilor primite.

(6) Recomandarea de siguranță emisă de Birou nu creează în niciun caz o prezumție de vinovăție sau răspundere civilă pentru un eveniment în transport produs.

(7) O recomandare privind siguranța nu stabilește, în niciun caz, vinovăție sau răspunderea pentru un eveniment în transport produs.

Articolul 19. Asistența acordată victimelor evenimentului în transport și rudelor acestora

(1) Biroul, autoritățile de certificare, siguranță și supraveghere sectoriale vor elabora și vor deține planuri de reacție de urgență la nivel național, aprobate de Guvern și coordonate cu Inspectoratul General pentru Situații de Urgență al Ministerului Afacerilor Interne, în cazul producerii unui eveniment în transport.

(2) Operatorii de transport certificați în Republica Moldova vor elabora și vor prezenta Guvernului și Ministerului Economiei și Infrastructurii planul de asistență pentru victimele evenimentelor în transport survenite și rudelor acestora.

Capitolul VII

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 20. Intrarea în vigoare

Prezenta lege intră în vigoare la expirarea termenului de 6 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Articolul 21. Guvernul

Până la data intrării în vigoare a prezentei legi:

- (a) va prezenta Parlamentului propuneri pentru aducerea legislației în concordanță cu prezenta lege;
- (b) va aduce actele sale normative în concordanță cu prezenta lege.

Președintele Parlamentului

NOTA INFORMATIVĂ

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

Digitally signed by Railean Serghei
Date: 2020.09.14 16:07:21 MSK
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



1 Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului

Ministerul Economiei și Infrastructurii

2 Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite

Actualmente, în Republica Moldova nu există capacități independente de investigare a evenimentelor în transporturi (accidente/incidente în domeniul aerian, feroviar și naval) din punct de vedere a siguranței, care ar avea scopul prevenirii acestora.

În acest sens, este necesară adoptarea unei legi primare care ar reglementa desfășurarea investigațiilor accidentelor și incidentelor în transporturi. Urmare adoptării legii primare, va fi instituit Biroul de Investigare, desemnat să organizeze investigația tehnică privind siguranța evenimentelor în transporturi, în scopul determinării cauzelor și circumstanțelor în care s-au produs acestea și de a emite recomandări de siguranță, pentru prevenirea acestora în viitor.

Incidentele și accidentele nu se întâmplă de la sine. Acestea sunt declanșate de un lanț cronologic de întâmplări sau împrejurări critice (de natură tehnică, umană, climă, etc.).

Scopul Biroului este să analizeze acest lanț și să stabilească care sunt cauzele care au făcut ca acesta să se producă.

Pentru a determina în mod corect cauzele unui eveniment, este necesară o investigație metodică în timp util care să nu se oprească la probele imediate și care să cerceteze elementele subiacente susceptibile de a cauza și alte evenimente pe viitor. Prin urmare, investigația poate fi văzută ca un mijloc de a identifica nu numai cauzele imediate, ci și problemele care apar într-un context general, începând cu reglementarea și politicile, până la implementarea acestora.

După natura sa, un eveniment în transport poate fi catalogat ca incident, sau ca accident. Diferența dintre acestea constă în consecințele acestora.

În transportul aerian, feroviar și naval, cel mai des au loc incidente, dar care în condiții ușor diferite, au putut duce la accidente cu repercusiuni grave/fatale.

În toate cazurile, interesul statului nu trebuie să se limiteze doar la determinarea culpei, ci și la o investigație tehnică independentă, efectuată calificat. Dacă se limitează numai la stabilirea culpei, fără să se determine cauza, există riscul repetării în viitor a unor evenimente similare.

Astfel, când au loc două investigații în paralel, investigația privind siguranța urmărește să stabilească cauza, iar cea penală urmărește să determine culpa. Într-un astfel de caz, este important să se garanteze prin lege că investigatorul și membrii comisiei de investigații vor avea acces la probe relevante stabilirii cauzei și nu a culpei.

Având în vedere dinamica accelerată a transporturilor și luând în considerare amploarea și volumul capacităților angajate în transporturi, accidentele și incidentele produse în această ramură a industriei au ca rezultat, pierderi de vieți omenești, de bunuri, deteriorare a infrastructurilor de transport, blocaje ale căilor de transport și poluare a mediului.

Toate acestea reprezintă grave atingeri aduse interesului public prin consecințele pe care le au în creșterea costurilor de funcționare a societății, prin costuri reparatorii suplimentare, scădere a eficienței și nu în ultimul rând prin afectarea gravă a mediului pe termen lung. Accidentele au de asemenea un impact considerabil în mass media, afectând imaginea publică a instituțiilor statului, iar în anumite condiții chiar imaginea statului.

Transportul aerian în Republica Moldova parcurge o etapă de dezvoltare, atât prin apariția unor noi mari transportatori aerieni pe piață, cât și a companiilor low-cost, ceea ce presupune un trafic aerian mult mai intens și o solicitare a infrastructurii aeroportuare, iar prin urmare, numărul pasagerilor care utilizează transportul aerian este într-o continuă creștere. De asemenea, aviația, în general, este într-o creștere extrem de dinamică, prin apariția micilor operatori aerieni, a companiilor de curierat aerian, dar și a operatorilor privați și a piloților particulari.

În transportul feroviar și naval, în foarte multe cazuri mărfurile transportate fiind, în cantități de sute de tone, mărfuri periculoase lichide, solide sau gaze lichefiate, inflamabile, toxice sau produse petroliere, a căror implicare în accidente poate duce la consecințe grave asupra mediului dar și a vieților omenești.

Trebuie menționat că necesitatea elaborării unei legi primare în domeniul investigării accidentelor rezultă din măsurile care se regăsesc în:

- Planul de acțiuni privind implementarea Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2020 (acțiunea nr. 39), aprobat prin HG nr. 827/2013 (publicată în MO nr. 243-247 din 01.11.2013);
- Planul național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere RM-UE în perioada 2017-2019 (acțiunea corespunzătoare articolului 85, respectiv Cap. 14 din Titlul IV al Anexei X din Acordul de Asociere RM-UE), aprobat prin HG nr. 1472/2016 (publicată în MO nr. 103-108 din 31.03.2017) cu modificările și completările ulterioare.

Exigențele prevederilor Organizațiilor Internaționale de profil, la care Republica Moldova face parte.

Republica Moldova este stat membru al Organizației Aviației Civile Internaționale (ICAO). În conformitate cu dispozițiile prevăzute în Anexa nr. 13 al Convenției ICAO, la nivelul fiecărui stat membru trebuie să existe un organism de investigare tehnică a evenimentelor din aviație permanent, independent, capabil să-și îndeplinească responsabilitățile și atribuțiunile pe linie de siguranță aeriană. Ultimul audit ICAO în Republica Moldova a fost efectuat în anul 2014. Acesta a fost realizat în cadrul Programului de audit al siguranței aviației (USOAP), în conformitate cu metodologia de lucru a ICAO și vizează autoritățile competente ale statelor membre și aeroporturile selectate, operatorii și entitățile care aplică standarde de siguranță aeronautică. În raportul misiunii se menționează despre neconformități referitoare la cadrul normativ național privind investigarea evenimentelor din aviație. Astfel, până la următoarea misiune de audit (preconizată pentru anul 2021), Republica Moldova trebuie să ia măsuri corective referitoare la implementarea dispozițiilor prevăzute în anexa nr. 13 al Convenției ICAO.

De asemenea, o misiune de audit similară este preconizată pentru anul 2021 la Agenția Navală din Republica Moldova, în cadrul căreia va fi evaluată conformitatea aplicării Codului de standarde internaționale și practici recomandate pentru investigația privind siguranța în cazul accidentelor sau incidentelor maritime (Codul de investigație a accidentelor), adoptat de Organizația Maritimă Internațională (IMO) prin Rezoluția MSC.255(84) din 16.05.2008.

Cu titlu general, pentru o mai bună înțelegere a obiectivului legii propuse, remarcăm următoarele.

În cazul unui eveniment produs, probele acumulate de către investigatori nu întotdeauna vor cădea sub incidența „mijloace de probă” în sensul Codului de procedură penală. Aceasta pentru că Biroul nu interesează nume, identitate, etc, care să fie folosite într-un proces al justiției. Astfel, spre exemplu, ca probă relevantă pentru investigația privind siguranța poate fi:

- Declarațiile persoanelor (pilot, mecanic de locomotivă, membri ai echipajului, martori, etc.) care se interviează. Semnalăm că Biroul nu interesează numele persoanelor intervievate (ca în procesul de urmărire penală).
- Parametri tehnici precum: viteza, masa, altitudinea, raza curbei, tangajul, stare și proprietăți ale metalului, caracteristici la oboseală a metalului, caracteristici de funcționare a aparatelor, etc.
- Interacțiunea și comunicarea între persoanele implicate (la fel, depersonalizat, se utilizează: pilotul, mecanicul, instructorul, pasagerul - deci nu interesează numele, identitatea);
- Înscrierile din jurnale, diagrame, date despre punctele de plecare, etc..
- Starea fizică a persoanei X sau Y (starea de sănătate, oboseală).

Conform proiectului, Biroul efectuează o investigație privind siguranța - independent de orice altă investigație de urmărire penală sau de altă natură. Drept urmare, în atingerea obiectivului, Biroul acumulează informații relevante DOAR în scopul investigației privind siguranța.

În cadrul investigației privind siguranța - nu se caută componenta de infracțiune.

În cadrul urmăririi penale, se urmărește identificarea culpei, componentelor de infracțiune. Interesul justiției este incontestabil, însă este important de înțeles că în majoritatea cazurilor, identificarea vinovatului nu rezultă - îmbunătățire adusă siguranței. Apreciem, că investigația tehnică privind siguranța nu exceptă organul de urmărire penală să-și desfășoare investigația de urmărire penală.

Pentru a nu aduce atingere procedurilor de urmărire penală, Biroul va conveni în avans cu Organul de urmărire penală (Acorduri încheiate), asupra modalității accesului, asimilării și culegerii de probe în cazul unui eveniment.

Relevăm că informațiile acumulate de către Birou, mai ales, informațiile obținute din interviuarea persoanelor implicate/martori, informațiile obținute voluntar în cursul unei investigații - pot fi utilizate într-un mod neadecvat ulterior în justiție, prin acțiuni de drept penal, administrativ, sau civil. Dacă astfel de informații vor fi făcute publice și utilizate în alte scopuri, este posibil ca în viitor, aceste informații să nu mai fie dezvăluite investigatorilor, iar lipsa accesului la astfel de informații va afecta procesul de investigație tehnică cu implicații serioase privind siguranța în transporturi.

Este important ca martorii să poată vorbi cu încredere cu membrii Comisiei de Investigație. Oamenii trebuie să poată vorbi liber despre un eveniment la care au fost martori sau implicați, în cunoștința faptului că cuvintele lor nu vor fi transmise nimănui altcineva sau folosite împotriva lor sau a colegilor lor în instanță sau în scopuri disciplinare. Acest proiect de lege primară oferă martorilor această protecție. Biroul va informa întotdeauna martorii pe care îi interviuează că declarațiile și identitatea lor sunt confidențiale în conformitate cu legea privind investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi. Prin aceasta, se asigură încrederea persoanelor implicate sau a martorilor - în comunicarea cu investigatorul. Astfel, aceștia sunt încurajați să declare sau să raporteze informații legate de siguranță.

Spre exemplu, într-o situație în care ofițerul de urmărire penală urmează să chestioneze/audieze o persoană implicată (un pilot sau un mecanic de locomotivă, mecanic de întreținere a mentenanței, etc), aceasta din urmă conștientizează că are dreptul să apeleze la un avocat, pentru că legislația îi permite. În același timp, când un investigator urmează să interviueze aceeași persoană, aducându-i spre informare din timp sau la începutul conversației că ceea ce spune se află sub protecția Legii privind investigarea accidentelor și incidentelor, și că tot ce enunță va fi utilizat doar în scopul investigației tehnice privind siguranța, evident că acea persoană va avea predispunere și bunăvoință să-și expună versiunea, sau cele întâmplate într-un anumit lanț de întâmplări.

Mai mult, în conformitate cu prezenta lege, este permis persoanelor care sunt intervievate de către Birou să fie însoțite de o altă persoană, pentru sprijin. Cu toate acestea, această persoană nu poate participa nemijlocit la interviu și nici nu încearcă să influențeze persoana interviuată sau discuția între aceasta și investigatorul. Aceștia pot lua notițe dacă martorul dorește. În cazul în care martorul este un angajat al oricărei companii implicate în accident, atunci persoana care oferă sprijin nu poate fi oricine care ar fi de asemenea reprezentant al intereselor companiei (de exemplu, un administrator sau un jurist al companiei). Obligația Biroului de a păstra confidențialitatea interviurilor cu martorii înseamnă, în mod normal, excluderea altor persoane în cadrul unui interviu.

Tocmai din considerente enumerate mai sus, este necesară și indispensabilă garantarea prin lege - protejarea informațiilor colectate de Birou. Mai mult decât atât, această garanție corelează perfect cu principiul unei "culturi juste/a siguranței" - încurajată de Organizațiile Internaționale de Profil (OACI, EASA, EMSA, ERA, etc.) și promovată pe larg în statele cu progrese semnificative în investigarea accidentelor în transporturi.

Finalitatea urmărită prin adoptarea acestui Proiect este:

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

Rezultatele scontate după adoptarea și implementarea proiectului este:

- reducerea pierderilor de vieți omenești cauzate de evenimentele în transporturi;

- micșorarea costurilor reparatorii legate de deteriorare a infrastructurii aeroportuare, feroviare și portuare;
- reducerea costurilor legate de deteriorare a bunurilor și mărfurilor transportate;
- reducerea costurilor legate de deteriorarea mijloacelor de transport;
- diminuarea costurilor ce țin de înlăturarea pagubelor cauzate mediului ambiant;
- sporirea gradului de încredere a călătorilor în transporturi;
- ridicarea imaginii instituțiilor de profil ale statului.

Efectul prezentului act normativ va fi siguranța mai bună în transporturi.

3 Descrierea gradului de compatibilitate (armonizarea legislației naționale cu legislația UE)

Intervenția în legislația actuală referitoare la investigarea tehnică a accidentelor și incidentelor în transporturi rezultă din prevederile Acordului de Asociere a Republicii Moldova cu Uniunea Europeană (ratificat prin Legea 112/2014, publicată în MO nr. 185-199 din 18.07.2014).

Lista actelor Uniunii Europene cu care se realizează armonizarea și gradul de compatibilitate:

1. Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. JO L 138 din 26 mai 2016.

Directiva este transpusă parțial, întrucât în directivă se conțin prevederi care vor fi transpuse prin Codul Transportului Feroviar. De asemenea, directiva conține prevederi care nu sunt aplicabile pentru sistemul de transport feroviar al Republicii Moldova.

2. Directiva nr. 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, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr. L 131 din 28 mai 2009.

Directiva este transpusă parțial. Prevederile care n-au fost preluate nu sunt aplicabile pentru Republica Moldova.

3. 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, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr L 295 din 12 noiembrie 2010.

Regulamentul este transpus parțial. Prevederile care n-au fost preluate se vor regăsi în actele subordonate prezentei Legi, aprobate de Guvern, sau de Autoritatea de Siguranță, după caz.

În conformitate cu HG 1345/2006 (publicată în MO nr. 189-192, din 15.12.2006), au fost elaborate tabelele de concordanță pentru fiecare act al Uniunii Europene transpus.

Reglementările similare existente în legislația statelor membre ale Uniunii Europene.

Uniunea Europeană prin instituțiile sale reprezentative, în aplicarea politicii de dezvoltare, acordând o atenție deosebită creșterii și menținerii standardelor de siguranță în transporturi și depunerii tuturor eforturilor pentru reducerea numărului de accidente, a instituit la nivel european efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor produse în transporturile aeriene, navale și feroviare, separat de orice alte forme de investigații, administrative sau judiciare care urmăresc stabilirea răspunderii sau a culpei, în scopul determinării cauzelor și circumstanțelor care au dus la producerea lor.

Astfel, toate statele UE au organisme de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi, cu scopul de a investiga tehnic și de a emite recomandări de siguranță în cazul evenimentelor în transporturi. Mai jos sunt prezentate câteva din Organismele de Anchetă a accidentelor și incidentelor în transporturi din statele membre ale Uniunii Europene:

- Austria: Federal Security Investigation Office (SUB);
- Belgia: Investigation Body for railway accidents and incidents, Air Accident Investigation Unit, Federal Bureau for the Investigation of Maritime Accidents (OFEAN);
- Bulgaria: The Aircraft, Maritime and Railway Accident Investigation Directorate (AMRAID);
- Croația: Air, Maritime and Railway Traffic Accident Investigation Agency (AIA);
- Cehia: Rail Safety Inspection Office;

- Danemarca: The Accident Investigation Board (AIB);
- Estonia: Estonian Safety Investigation Bureau (ESIB);
- Finlanda: Safety Investigation Authority (SIA);
- Franța: French Land Transport Accident Investigation Bureau (BEA-TT);
- Germania: Federal Railway Accident Investigation Board (BEU);
- Grecia: Hellenic National Investigation Body-EDISAS;
- Ungaria: Transportation Safety Bureau;
- Irlanda: Railway Accident Investigation Unit (RAIU);
- Italia: Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime (DIGIFEMA);
- Letonia: Transport Accident and Incident Investigation Bureau;
- Lituania: Transport Accident and Incident Investigation Division;
- Luxembourg: Administration of technical investigations;
- Olanda: Dutch Safety Board;
- Norvegia: Accident Investigation Board Norway (AIBN);
- Polonia: State Commission on Railway Accident Investigation;
- Portugalia: Office for the Prevention and Investigation of Accidents with Aircraft and Rail Accidents;
- Romania: Romanian Railway Investigating Body (AGIFER);
- România: Civil Aviation Safety Investigation and Analysis Center (CIAS);
- Slovacia: Aviation and Maritime Investigation Authority (AMIA);
- Slovenia: Air, Maritime and Railway Accident and Incident Investigation Unit;
- Spania: Commission of Investigation of Railway Accidents (CIAF).

4 Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Actualmente, în domeniul transportului feroviar nu există norme cu privire la investigarea tehnică a evenimentelor în transport. Investigarea accidentelor și incidentelor care au loc la Î.S. Calea Ferată din Moldova (CFM) se efectuează de către subdiviziunea internă din cadrul CFM, responsabilă pentru securitatea circulației. Subdiviziunea internă responsabilă de securitatea circulației are în principal atribuția de a verifica dacă toți colaboratorii CFM posedă cunoștințe în aplicarea instrucțiunilor privind exploatarea căii ferate. Acest fapt, nu garantează respectarea cerințelor tehnice ce privește siguranța. Subdiviziunea nu investighează incidentele sau accidentele din punct de vedere tehnic.

Pentru a investiga din punct de vedere tehnic, se apelează la alte subdiviziuni precum serviciul linii sau locomotive, ceea ce reprezintă de facto un conflict de interese în procesul de investigare tehnică. Mai mult decât atât, este important de menționat că CFM este unicul operator pe piață, scopul acestuia este de a obține profit, iar acest fapt nu garantează transparența și obiectivitatea în investigarea tehnică a unui eveniment în transport.

De regulă, la investigarea unui eveniment, participă organul de urmărire penală, care are misiunea de a stabili vinovatul producerii evenimentului, nu și a cauzei. Pentru fiecare accident sau incident, Serviciul pentru Securitatea Circulației Trenurilor asigură resursele corespunzătoare desfășurării investigației. Resursele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul Serviciului, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului investigat. La fața locului se întocmește un dosar al accidentului după care imediat își încheie examinările la locul accidentului în cel mai scurt timp posibil, pentru a permite refacerea infrastructurii și deschiderea cât mai repede a serviciilor de transport feroviar.

În cazul unui accident feroviar grav cu deraierea unei garnituri de tren sau a unor vehicule este convocat inclusiv Directorul General al CFM. După încheierea anchetei nu se fac recomandări și propuneri de siguranță concludente cu privire la exploatarea materialului rulant feroviar, motiv pentru care rămâne riscul producerii repetate a unor accidente sau incidente similare pe linia de cale ferată. De aici și necesitatea creării unei structuri independente față de oricare operator de transport, care să ducă o investigație transparentă și să prezinte propuneri, instrucțiuni cu privire la exploatarea materialului rulant. În altă ordine de idei, serviciul de securitate nu emite reglementări în spiritul Directivelor UE menționate mai sus.

În domeniul aviației civile din Republica Moldova, investigarea accidentelor și incidentelor este reglementată de către o Comisie instituită de Ministerul Economiei și Infrastructurii (Ordinul nr. 59,

din 05.03.2019), în componența căreia fac parte funcționari din cadrul ministerului, dar și reprezentanți ai Î.S. MoldATSA. Acest fapt este în contradicție cu regulile ICAO și EASA. Reprezentanții care fac parte din comisia de investigare, nu sunt capabili să investigheze din punct de vedere tehnic un eveniment în transport. Prin urmare, este necesară instituirea unui organism de anchetă, care ar fi capabil să investigheze incidentele și accidentele din aviație, cu emiterea recomandărilor de siguranță.

În domeniul transportului naval nu există o comisie, ori mai mult decât atât, un organism, care ar avea atribuții pentru investigarea incidentelor și accidentelor în transportul naval.

Așadar, la moment, investigațiile tehnice privind siguranța nu sunt efectuate de către investigatori competenți în investigarea de accidente și incidente în transporturi, nu au calificarea și experiența practică în domeniul transportului aerian, feroviar sau naval.

În context, ținând cont de cele menționate mai sus, cauzele în virtutea cărora normele în vigoare nu sânt suficiente sunt următoarele:

- prin lipsa prevederilor legislației actuale, accidentele și incidentele în transporturi produse nu sunt investigate din punct de vedere al siguranței, făcând doar obiectul anchetelor organelor judiciare care urmăresc doar stabilirea răspunderii sau a culpei;
- lipsa unei structuri de investigație independente organizațional și juridic în luarea deciziilor, care să asigure implementarea activității de investigație privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor din transportul aerian, feroviar și naval, în conformitate cu exigențele prevederilor Acordului de Asociere și a Organizațiilor Internaționale de profil, la care Republica Moldova face parte.

Mai jos se prezintă elementele noi din intervenția legislativă:

În conformitate cu art. 1:

- Scopul legii este prevenirea accidentelor și incidentelor în transporturi;
- Obiectul legii constă în investigarea evenimentelor în transporturi fără a stabili vinovăția sau răspunderea făptuitorului.

În conformitate cu art. 3:

- Biroul este o autoritate administrativ centrală, aflată în subordinea Guvernului, desemnată să organizeze investigația tehnică privind siguranța evenimentelor în transport în scopul determinării cauzelor și circumstanțelor în care s-au produs acestea și de a emite recomandări de siguranță;
- Biroul este independent în luarea deciziilor de orice operator de transport, de infrastructură, autoritate de siguranță, autoritate de reglementare, organism de tarificare, organism de evaluare a conformității, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile Biroului;
- În realizarea investigațiilor privind siguranța, Biroul nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni de la nicio parte externă și are autoritate absolută în ceea ce privește realizarea investigațiilor privind siguranța.

În conformitate cu art. 8:

- Investigatorilor le sunt garantate drepturi pentru investigarea accidentelor și incidentelor în corespundere cu cerințele și recomandările internaționale recunoscute (acces la fața locului, colectarea de informații, chestionarea persoanelor implicate/martorilor etc.).

În conformitate cu art. 12:

- Între autoritățile relevante vor fi încheiate Acorduri de colaborare care să prevadă accesul la locul evenimentului, conservarea probelor, schimbul de informații, gestionarea și coordonarea măsurilor de urgență.

În conformitate cu art. 14:

- În cazul producerii unui eveniment, toate probele relevante investigației tehnice privind siguranța trebuie păstrate în custodie sigură.

În conformitate cu art. 15:

- Toate informațiile acumulate de Birou vor fi utilizate doar în scopurile investigației tehnice privind siguranța.

5 Fundamentarea economico-financiara

Biroul de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi va fi finanțat de la bugetul de stat. Principalele costuri vor fi legate de crearea și funcționarea Biroului. Costul estimativ pentru asigurarea funcționalității Biroului se ridică la 3 milioane de lei anual. Bugetul Biroului este elaborat și aprobat în conformitate cu principiile, regulile și procedurile stabilite de Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014.

6 Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare

Proiectul va abroga Reglementările aeronautice civile RAC-AAII (aprobat prin Ordinul Administrația de stat a aviației civile nr. 42 din 25.04.2006, cu privire la aprobarea Reglementărilor aeronautice civile RAC-AAII-Investigarea accidentelor și incidentelor aeronautice produse cu aeronavele civile ale Republicii Moldova, publicat în MO Nr. 75-78 din 19.05.2006).

7 Avizarea și consultarea publică a proiectului

Anunțul privind consultarea publică a proiectului a fost plasat pe site-ul Ministerului Economiei și Infrastructurii, la compartimentul Transparența, secțiunea Transparența decizională, rubrica Anunțuri privind consultările publice. De asemenea, proiectul a fost plasat pe platforma particip.gov.md.

Astfel, în prima etapă a procesului de avizare următoarele instituții au prezentat obiecții și propuneri la proiect:

	Total obiecții	Acceptate	Parțial acceptate	Nu au fost acceptate
Ministerul Afacerilor Interne	8	4	4	
Procuratura Generală	18	9	3	6
Ministerul Finanțelor	4	3	1	
Autoritatea Aeronautică Civilă	19	15	3	1
ÎS MoldATSA	1	1		
MAEIE	1	1		
MADRM	1			1
Ministerul Justiției	19	11	5	3
Σ	71	44	16	11

Prin urmare, 61 la sută din obiecțiile prezentate - au fost luate în considerare, altele 23 la sută au fost parțial acceptate, iar 16 la sută nu au fost acceptate.

Proiectul a fost supus avizării repetate (Scrisoarea MEI nr. 14/5-3697 din 22.06.2020). Prin urmare, au fost prezentate următoarele obiecții și propuneri:

	Total obiecții	Acceptate	Parțial acceptate	Nu au fost acceptate
Ministerul Afacerilor Interne	17	11	2	4
Procuratura Generală	7	2	3	2
Ministerul Finanțelor	1	1		
Autoritatea Aeronautică Civilă	3	2		1
Ministerul Justiției	7	2	3	2
Σ	35	18	8	9

Așadar, din totalul de 35 de obiecții și propuneri înaintate în procesul de avizare repetată, 51 la sută au fost acceptate, altele 22 la sută au fost parțial acceptate și 27 la sută nu au fost acceptate.

Urmare ședinței de remediere a divergențelor la proiect, organizată la 14.07.2020 la sediul Ministerului Economiei și Infrastructurii, împreună cu reprezentantul Procuraturii Generale, au fost acceptate obiecțiile propuse în conformitate cu scrisoarea Procuraturii Generale nr. 26-1d/20-277 din 30.06.2020.

8 Constatările expertizei anticorupție

Concluzia expertizei anticorupție (*Scrisoarea CNA nr. 06/2-4502 din 30.07.2020*):

În proiect au fost identificați factori de risc în stare să genereze manifestări de corupție și compromiterea integrității instituționale și profesionale. Proiectul conține: formulări ambigue care admit interpretări abuzive referitor la condițiile înaintate candidaților la funcția de Director General al Biroului de investigare, atribuțiile Biroului de investigare, conținutul raportului de activitate anual al Biroului de investigare; atribuții ale Biroului de investigare și ale investigatorului-șef care admit derogări; proceduri administrative ambigue referitor la conservarea probelor și la soluționarea diferendelor dintre membrii comisiei de investigație.

Astfel, menționăm că textul proiectului a fost redactat în conformitate cu recomandările Raportului de expertiză (5 obiecții, toate acceptate).

9 Constatările expertizei de compatibilitate

Scrisoarea nr. 31/02-3-9249 din 27.12.2019

În urma evaluării proiectului național din perspectiva compatibilității cu legislația UE relevantă, 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 în majoritatea lor au fost luate în considerare în procesul de definitivare a proiectului național. De asemenea, au fost revizuite și ajustate în modul corespunzător instrumentele de armonizare (clauza de armonizare și Tabelele de concordanță) conform obiecțiilor expuse în pct. III.

Urmare a procesului de avizare repetată, Centrul a prezentat o singură obiecție, care nu a fost acceptată (*Scrisoarea nr. 31/02-4-5643 din 02.07.2020*).

10 Constatările expertizei juridice

La prima etapă a procesului de avizare, din totalul de 19 propuneri/obiecții ale Ministerului Justiției:

11 au fost acceptate;
5 au fost parțial acceptate;
3 n-au fost acceptate.

La etapa a doua a procesului de reavizare, din totalul de 7 obiecții la proiect:

2 au fost acceptate;
3 au fost acceptate parțial;
2 nu au fost acceptate.

Urmare etapei a 3-a de reavizare publică a proiectului, Ministerul Justiției a expus lipsa obiecțiilor de ordin conceptual pe textul proiectului.

11 Constatările altor expertize

Analiza impactului de reglementare a activității de întreprinzător a fost supusă dezbaterilor în cadrul Grupului de lucru pentru reglementarea activității de întreprinzător din 19.11.2019, avizul fiind parțial pozitiv. În data de 11.08.2020 (Procesul verbal nr. 27), în cadrul aceluiași Grup, a fost examinat Proiectul de lege, analiza de impact fiind susținută cu condiția luării în considerare a obiecțiilor și recomandărilor expertului Secretariatului Evaluării Impactului de Reglementare și ale membrilor Grupului. Din cele 8 obiecții, 3 au fost acceptate, 3 acceptate parțial și 2 obiecții n-au fost acceptate.

Serghei RAILEAN
Ministru