



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din _____ 2026

Chișinău

cu privire la aprobarea Regulamentului privind investigarea accidentelor din sectorul de transport feroviar

În temeiul Legii nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei și statele membre ale acestora, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.185-199, art. 442), art. 6 din Legea cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi nr. 213/2021 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2021, nr.315-324, art.486), cu modificările ulterioare și art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr.252, art.412), cu modificările ulterioare, Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune parțial Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (CELEX: 32016L0798), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 138 din 26 mai 2016, așa cum a fost modificată ultima oară prin Regulamentul (UE) 2020/1530 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2020.

1. Se aprobă Regulamentul privind investigarea accidentelor din sectorul de transport feroviar (se anexează).
2. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi va elabora și aproba regulamente, proceduri și ghiduri în vederea implementării prezentei Hotărâri.
3. Controlul prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
4. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a trei luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova

PRIM-MINISTRU

Alexandru MUNTEANU

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
Ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

REGULAMENTUL
privind investigarea accidentelor din sectorul de transport feroviar

CAPITOLUL I
DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul privind investigarea accidentelor din sectorul de transport feroviar (în continuare – Regulament) stabilește modul în care se desfășoară activitatea de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare în operațiunile de transport pe căile ferate din Republica Moldova.

2. Prin operațiuni de transport pe căile ferate se înțelege orice deplasare de persoane și/sau bunuri realizată cu vehicule feroviare de către operatorii economici, precum și serviciile adiacente ori conexe acestora.

3. Serviciile adiacente sunt activitățile care au ca obiect:

3.1. asigurarea desfășurării în siguranță a transportului pe căile ferate;

3.2. asigurarea condițiilor tehnice constructive, de întreținere și de exploatare a infrastructurii și instalațiilor feroviare, precum și ale vehiculelor care circulă pe căile ferate.

4. Serviciile conexe sunt activitățile care se desfășoară în legătură nemijlocită cu sau în timpul transportului feroviar.

5. Investigarea accidentelor și incidentelor este un proces desfășurat în scopul prevenirii acestora, care include colectarea și analiza informațiilor, stabilirea cauzelor și, după caz, emiterea de recomandări de siguranță. Aceasta nu are ca scop stabilirea culpei și răspunderii.

6. În sensul prezentului Regulament, se aplică următoarele noțiuni:

6.1. *accident* - înseamnă un eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenționat, sau un lanț specific de asemenea evenimente care au consecințe dăunătoare; accidentele se împart în următoarele categorii: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel, accidentări ale persoanelor care implică materialul rulant în mișcare, incendii și altele;

6.2. *accident grav* - înseamnă orice coliziune sau deraiere de trenuri, ducând la decesul a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu aceleași consecințe, care are un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței;

6.3. *cauze* - înseamnă acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții ori o combinație a acestora care au dus la un accident sau incident;

6.4. *decedat* - persoană la care a survenit decesul ca urmare a vătămării sale în accident, cu excepția sinuciderii;

6.5. *incident* - înseamnă orice eveniment, altul decât un accident sau accident grav, care afectează sau ar putea afecta siguranța operațiunilor feroviare;

6.6. *investigație privind siguranța* - înseamnă un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analizarea informațiilor, precum și concluzii, inclusiv stabilirea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță;

6.7. *pagube importante* - înseamnă pagube care pot fi evaluate imediat de Birou la un cost total de cel puțin 2 milioane euro;

6.8. *președintele Comisiei de investigație privind siguranța (în continuare – Comisie)* - înseamnă o persoană responsabilă de organizarea, desfășurarea și controlul unei investigații;

6.9. *vătămare gravă* - afecțiune a stării de sănătate suferită de o persoană în cursul unui accident/incident și care:

6.9.1. în intervalul de 7 zile de la data accidentului/incidentului a necesitat spitalizarea pentru o perioadă mai mare sau egală cu 3 zile;

6.9.2 care are ca rezultat o fractură;

6.9.3. implică ruperi sau sfâșieri ale țesuturilor, care au ca urmări hemoragii grave, leziuni ale nervilor, mușchilor sau tendoanelor;

6.9.4. implică leziunea oricărui organ intern;

6.9.5. implică arsuri de gradul 2 sau 3 sau orice alte arsuri care acoperă mai mult de 5% din suprafața corpului;

6.9.6. rezultă din expunerea la material biologic infecțios, materii toxice, corozive sau la radiații periculoase.

CAPITOLUL II DOMENIUL DE APLICARE

7. Dispozițiile prezentului Regulament se aplică accidentelor și incidentelor produse în sistemul feroviar din Republica Moldova, care poate fi subdivizat în subsisteme pentru domenii structurale și funcționale.

8. Prezentul Regulament nu se aplică în cazul evenimentelor care implică exclusiv:

8.1. infrastructura feroviară privată, inclusiv liniile conexe, utilizată de proprietar sau de un operator în scopul desfășurării activității sale de transport de mărfuri sau de transport de persoane în scopuri necomerciale, precum și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură;

8.2. infrastructura și vehiculele destinate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică, prevăzute în acte normative specifice domeniului de aplicare;

8.3. infrastructura feroviară ușoară utilizată ocazional de către vehicule pentru sistemul feroviar greu în condițiile de exploatare a sistemului feroviar ușor, atunci când acest lucru este necesar în scopul conectivității numai pentru vehiculele respective;

8.4. vehiculele utilizate cu precădere pe infrastructura feroviară ușoară, dar echipate cu anumite componente pentru sistemul feroviar greu, necesare pentru a permite tranzitarea pe un tronson izolat și limitat de infrastructură feroviară grea, exclusiv în scopul conectivității.

CAPITOLUL III OBLIGAȚIA DE A DESFĂȘURA O INVESTIGAȚIE

9. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (în continuare – Birou) va asigura efectuarea unei investigații privind siguranța în cazul producerii unui accident grav produs în sistemul feroviar al Republicii Moldova.

10. Obiectivul investigației privind siguranța îl constituie îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor și incidentelor.

11. Biroul poate investiga și acele accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale elementelor constitutive de interoperabilitate ale sistemului feroviar.

12. Biroul decide, după o evaluare preliminară, dacă se întreprinde o investigație privind siguranța unui asemenea accident sau incident, ținând cont de următoarele:

- 12.1. gravitatea accidentului sau incidentului;
- 12.2. dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întregul sistem;
- 12.3. impactul său asupra siguranței feroviare;
- 12.4. cereri ale administratorului de infrastructură, ale operatorilor de transport feroviar, ale Agenției Feroviare sau ale statelor membre.

13. Amploarea investigațiilor privind siguranța și procedura de urmat în desfășurarea acestora sunt determinate de Birou, ținând cont de prevederile Capitolelor IV și V, precum și de învățămintele preconizate a fi dobândite ca urmare a accidentului sau incidentului, pentru îmbunătățirea siguranței.

14. Investigația privind siguranța nu are ca obiect, în niciun caz, stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

15. Investigația privind siguranța se efectuează de către o Comisie, condusă de un președinte, desemnat de directorul general al Biroului. Președintele este responsabil de organizarea, desfășurarea și controlul acțiunilor de investigație.

CAPITOLUL IV

STATUTUL INVESTIGAȚIILOR PRIVIND SIGURANȚA

16. Investigațiile privind siguranța sunt efectuate sau supravegheate, fără imixțiuni din exterior, de către Birou, care efectuează în mod independent o investigație privind siguranța completă, fie pe cont propriu, fie pe baza unor acorduri cu alte autorități responsabile de investigațiile privind siguranța.

17. 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.

18. Investigațiile privind siguranța se desfășoară în conformitate cu legislația națională, astfel încât investigatorii din cadrul Comisiei să își îndeplinească atribuțiile în modul cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință.

19. Exercițarea atribuțiilor, drepturilor și competențelor investigatorilor se face în baza prevederilor prezentului Regulament, a actelor emise pentru aplicarea acestuia și a legitimației de investigator sau a legitimației provizorii.

20. Investigațiile privind siguranța se desfășoară independent de orice anchetă penală sau de alte investigații efectuate în paralel pentru stabilirea răspunderii sau a culpei.

21. În conformitate cu legislația în vigoare și, dacă este cazul, în cooperare cu autoritățile responsabile pentru ancheta judiciară, investigatorilor din cadrul Comisiei li se acordă, de îndată ce este posibil, acces la informațiile și probele relevante pentru investigație. În special, investigatorilor li se acordă:

21.1. acces imediat la locul accidentului sau incidentului, precum și la materialul rulant implicat, infrastructura aferentă și instalațiile de control al traficului și de semnalizare;

21.2. dreptul de a întocmi imediat o listă a probelor și la îndepărtarea controlată a vehiculelor, instalațiilor sau componentelor de infrastructură în vederea examinării sau analizei;

21.3. accesul nerestricționat la conținutul echipamentelor de înregistrare de bord și a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului;

21.4. accesul la rezultatele examinării corpurilor victimelor;

21.5. accesul la rezultatele examinării personalului trenului și a altui personal feroviar implicat în accident sau incident;

21.6. posibilitatea chestionării personalului feroviar implicat în accident sau incident și a altor martori;

21.7. accesul la orice informații relevante sau înregistrări deținute de administratorul de infrastructură, operatorii de transport feroviar, entitățile responsabile cu întreținerea și de către Agenția Feroviară.

22. Biroul cooperează cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (în continuare - ERA) atunci când investigația privind siguranța implică vehicule autorizate de ERA sau operatori de transport feroviar certificați de ERA, și poate solicita de la ERA informații, înregistrări sau explicații.

23. În realizarea investigației privind siguranța, Biroul poate, în caz de nevoie, apela la specialiști din domenii conexe.

24. Biroul, în activitatea sa, dispune de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini sarcinile în mod independent și suficiente resurse pentru a realiza acest lucru. În special:

24.1. Conducătorul subdiviziunii responsabile de domeniul feroviar din cadrul Biroului trebuie să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței feroviare pentru a-și îndeplini sarcinile în conformitate cu prezentul Regulament și cu legislația națională;

24.2. Investigatorii sunt independenți în realizarea investigațiilor privind siguranța;

24.3. Biroul se va asigura că are cel puțin un investigator disponibil capabil să exercite funcția de președinte al Comisiei în cazul unui accident foarte grav;

24.4. Biroul elaborează anual un proiect de buget care să-i permită să-și îndeplinească funcțiile și îl prezintă administratorului de buget;

24.5. Biroul se asigură că are la dispoziția sa, fie direct, fie prin intermediul cooperării, fie prin acorduri cu alte autorități naționale sau entități, personal calificat și facilități adecvate.

25. Orice persoană care participă la investigații privind siguranța își îndeplinește sarcinile în mod independent și nu solicită sau acceptă instrucțiuni de la o altă persoană, în afara președintelui Comisiei.

CAPITOLUL V BIROUL DE INVESTIGARE A ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR ÎN TRANSPORTURI

26. Biroul este independent în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor de orice administrator de infrastructură, operatori de transport feroviar, organism de tarificare, organism de repartizare și organism de evaluare a conformității, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile acesteia.

27. Biroul este independent din punct de vedere funcțional de Agenția Feroviară, de ERA și de orice autoritate de reglementare a sistemului feroviar.

28. Biroul își îndeplinește atribuțiile în mod independent de alte entități prevăzute la punctele 26 și 27 și dispune de resursele necesare pentru aceasta. Investigatorii săi beneficiază de un statut care le oferă garanția de independență necesară.

29. Operatorii de transport feroviar, administratorul de infrastructură și, dacă este cazul, Agenția Feroviară sunt obligați să notifice imediat Biroului accidentele și incidentele prevăzute în Capitolul III și să furnizeze toate informațiile disponibile. După caz, această notificare se actualizează imediat ce informațiile lipsă devin disponibile.

30. Biroul decide fără întârziere și, în orice caz, cel târziu în termen de două luni de la primirea notificării cu privire la accident sau incident, dacă va lansa sau nu o investigație privind siguranța.

31. Biroul poate desfășura și alte sarcini stabilite de Guvern în legătură cu investigarea altor evenimente decât accidentele și incidentele feroviare, în măsura în care aceste alte investigații nu îi periclitizează independența.

32. Dacă este necesar și cu condiția să nu se aducă atingere independenței prevăzute la punctele 26 și 27, Biroul poate cere sau oferi asistență organismelor de investigare din alte state membre sau poate cere asistență din partea ERA, pentru oferirea de competențe sau pentru desfășurarea de inspecții tehnice, analize sau evaluări.

33. Biroul poate desfășura investigații privind siguranța ale evenimentelor, altele decât cele prevăzute la Capitolul III.

34. Biroul desfășoară un schimb activ de opinii și experiență cu organismele de investigare din celelalte state membre în scopul elaborării unor metode comune de investigare, elaborării unor principii comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific.

35. Fără a aduce atingere punctelor 26 și 27, Biroul poate primi sprijin de la ERA în realizarea sarcinii menționate la punctul 34.

36. În scopul monitorizării eficacității și independenței Biroului, acesta participă la programul de evaluare „inter pares” instituit de către organismele de investigare din statele membre, cu sprijinul ERA.

CAPITOLUL VI PROCEDURA DE INVESTIGARE

37. Un accident sau incident este investigat de Birou dacă a avut loc pe teritoriul Republicii Moldova. În cazul în care nu este posibil să se stabilească dacă accidentul sau incidentul a avut loc pe teritoriul Republicii Moldova sau dacă a avut loc la sau aproape de o instalație de frontieră între Republica Moldova și un stat membru vecin, Biroul convine, împreună cu organismul de investigare din statul în cauză, care dintre acestea va desfășura investigația privind siguranța sau convin să o desfășoare în cooperare.

38. În cazul în care se convine ca investigația privind siguranța să fie desfășurată de Birou, aceasta permite organismului de investigare din statul membru vecin să participe la investigație și să aibă acces la toate rezultatele acesteia și viceversa.

39. Biroul invită organismele de investigare din alte state membre, după caz, să participe la o investigație atunci când:

39.1. un operator de transport stabilit și licențiat în acel stat membru este implicat în accident sau incident;

39.2. un vehicul înmatriculat sau întreținut în acel stat membru este implicat în accident sau incident.

40. Biroul poate solicita și poate primi asistență în colectarea probelor din partea organismelor de investigare din statele membre invitate. Biroul poate oferi asistență în colectarea probelor la solicitarea unui organism de investigare dintr-un stat membru invitat.

41. Biroul oferă acces organismelor de investigare din statele membre invitate la informațiile și probele necesare pentru a le permite să participe în mod eficace la o investigație privind siguranța, în condițiile respectării legislației naționale referitoare la procedurile judiciare.

42. Biroul solicită acces la informațiile și probele necesare pentru a-i permite să participe în mod eficace la o investigație privind siguranța desfășurată într-un stat membru vecin, în condițiile dreptului intern al statului membru în cauză.

43. Prevederile punctelor 37–42 nu aduc atingere posibilității ca Biroul și organismul de investigare dintr-un alt stat membru sau stat terț să convină asupra cooperării în vederea desfășurării investigațiilor privind siguranța și în alte împrejurări.

44. Pentru fiecare accident sau incident, Biroul asigură mijloacele corespunzătoare, cuprinzând competențele operaționale și tehnice necesare pentru desfășurarea investigației privind siguranța. Resursele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul Biroului, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului care urmează să fie investigat.

45. Investigația privind siguranța se desfășoară într-un mod cât mai transparent, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să partajeze rezultatele. Administratorul de infrastructură și operatorii de transport feroviar implicați, autoritatea națională de siguranță, ERA, victimele și rudele acestora, deținătorii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate, reprezentanții personalului și utilizatorii dispun de posibilitatea de a furniza informații tehnice relevante în vederea îmbunătățirii calității raportului investigației.

46. La locul accidentului sau incidentului este obligatorie prezența conducerii operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată implicați în producerea acestuia, pentru luarea măsurilor de înlăturare a urmărilor și de redeschidere a circulației.

47. Locul investigării este, de regulă, acela unde s-a produs accidentul sau incidentul.

48. În cazul când acesta s-a produs în linie curentă, primele cercetări se fac la fața locului, iar continuarea lor, în stația care a făcut raportarea și a luat primele măsuri, respectiv în locul stabilit de președintele Comisiei.

49. Personalul implicat în producerea accidentului sau incidentului pe calea ferată și șefii subunităților din care acesta face parte trebuie să rămână la dispoziția Comisiei atât timp cât este necesar.

50. Până la sosirea Comisiei, în cazul unui accident sau incident produs pe infrastructura feroviară publică, șeful stației sau înlocuitorul său delimitează zona de infrastructură feroviară cu relevanță în stabilirea cauzelor și face primele constatări privind producerea acestuia, după care, împreună cu șefii subunităților prezente la locul producerii, încheie procesul-verbal de constatare preliminară.

51. Pentru desfășurarea în bune condiții a procedurii de investigație privind siguranța, până la sosirea la fața locului a Comisiei, personalul menționat la punctul 50 ia măsurile necesare pentru ca zona securizată să fie delimitată.

52. Identificarea și ridicarea tuturor probelor materiale, necesare pentru desfășurarea în bune condiții a procedurii de investigație privind siguranța, se efectuează numai de către Comisie, după coordonarea cu organul de urmărire penală, dacă este cazul.

53. În cazul în care accidentul sau incidentul nu s-a produs pe infrastructura feroviară publică, atribuțiile stabilite la punctul 50 revin conducătorului subunității operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport feroviar sau, după caz, responsabilului cu siguranța circulației feroviare al acestuia.

54. Procesul-verbal de constatare preliminară, declarațiile luate, precum și toate celelalte documente în legătură cu producerea accidentului sau incidentului se predau președintelui Comisiei.

55. Dacă investigarea accidentului sau incidentului nu implică reținerea trenului, șeful stației în care se fac primele cercetări rupe sigiliul de la vitezometrul locomotivei în prezența mecanicului de locomotivă și aplică ștampila stației pe banda vitezometrului, fără a o scoate din aparat, după care aplică sigiliul stației.

56. Dacă trenul este reținut în stație în vederea cercetărilor, banda vitezometrului se scoate în prezența unui membru al Comisiei și în prezența mecanicului de locomotivă și se semnează de către aceștia.

57. Pentru tipurile de vitezometre fără bandă se procedează potrivit reglementărilor specifice pentru acest tip de instalație, în vederea conservării înregistrărilor.

58. Președintele Comisiei stabilește locul unde se fac atât descărcarea, cât și prelucrarea înregistrărilor. În cazul în care acest loc nu aparține unui operator economic implicat, trebuie obținut și acordul acestuia.

59. Biroul ia act, de asemenea, de nevoile rezonabile de informare ale victimelor și ale rudelor acestora și le informează periodic cu privire la stadiul investigației.

60. Biroul își încheie examinările la locul accidentului sau incidentului în cel mai scurt timp posibil pentru a permite administratorului de infrastructură să refacă infrastructura și să o deschidă cât mai repede serviciilor de transport feroviar.

61. În cadrul procesului de investigație privind siguranța, până la finalizarea raportului de investigație asupra accidentului sau incidentului, Biroul poate emite un raport preliminar în maximum 30 de zile de la data producerii acestuia.

62. Atunci când, în desfășurarea investigației privind siguranța, sunt identificate situații care pot afecta în mod direct siguranța feroviară, raportul preliminar se emite pe măsură ce informațiile sunt disponibile în cel mai scurt timp posibil.

CAPITOLUL VII RAPOARTELE DE INVESTIGAȚIE

63. Rezultatul investigației privind siguranța a accidentelor sau incidentelor feroviare face obiectul unui raport de investigație asupra accidentului sau incidentului, întocmit în funcție de tipul și gravitatea acestuia și de relevanța constatărilor investigației.

64. Rapoartele descriu obiectivele investigației prevăzute la punctele 9 și 10 și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță.

65. Investigațiile privind siguranța desfășurate potrivit prevederilor prezentului Regulament se finalizează cu elaborarea unui raport final în termen de 12 luni de la data evenimentului.

66. După ce este aprobat de către Directorul general al Biroului, raportul final, inclusiv concluziile acestuia și orice eventuale recomandări, fără a conține nume și date personale care ar putea duce la identificarea persoanelor implicate în evenimentul feroviar sau în investigația privind siguranța, va fi pus la dispoziția publicului și în special sectorului de transport feroviar, prin publicare pe pagina web a Biroului, în termen de 12 luni de la data producerii acestuia.

67. În cazul în care raportul final nu poate fi elaborat în termen de 12 luni de la data producerii accidentului, Biroul elaborează un raport intermediar cel puțin la fiecare dată a comemorării accidentului, în care oferă detalii cu privire la stadiul investigației și la problemele ridicate în domeniul siguranței.

68. Raportul final, inclusiv recomandările de siguranță, este comunicat părților relevante prevăzute la punctul 45 și organismelor și părților în cauză din alte state membre.

69. Biroul va aproba forma și structura Raportului final, care va include următoarele elemente:

69.1. descrierea evenimentului și a circumstanțelor acestuia;

69.2. o evidență a investigațiilor și a anchetelor, inclusiv cu privire la sistemul de management al siguranței, normele și reglementările aplicate, funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice, organizarea forței de muncă, documentația privind sistemul de exploatare și evenimentele anterioare cu caracter similar;

69.3. analize și concluzii cu privire la cauzele evenimentului, inclusiv factorii care au contribuit la eveniment legați de:

69.3.1. acțiunile întreprinse de persoanele implicate;

- 69.3.2. starea materialului rulant sau a instalațiilor tehnice;
- 69.3.3. competențele personalului, procedurile și activitățile de întreținere;
- 69.3.4. condițiile cadrului de reglementare;
- 69.3.5. aplicarea sistemului de management al siguranței.

70. Biroul publică în fiecare an pe pagina sa web, cel târziu până la data de 30 septembrie, un raport anual descriind investigațiile desfășurate în anul precedent, recomandările de siguranță emise și măsurile luate în conformitate cu recomandările emise anterior.

CAPITOLUL VIII INFORMAȚII CARE SE TRIMIT CĂTRE ERA

71. În termen de șapte zile de la decizia de deschidere a unei investigații privind siguranța, Biroul informează ERA cu privire la aceasta. Informațiile indică data, ora și locul evenimentului, precum și tipul său și consecințele în ceea ce privește pierderile de vieți omenești, persoanele rănite și pagubele materiale.

72. Biroul trimite ERA o copie a raportului final și a raportului anual prevăzut la punctul 70.

CAPITOLUL IX RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

73. Recomandarea de siguranță emisă de Birou nu creează în niciun caz o prezumție de vinovăție sau de răspundere civilă pentru un accident sau incident.

74. Recomandările sunt adresate Agenției Feroviare și, atunci când este necesar din cauza caracterului recomandării, către ERA, altor organisme sau autorități din Republica Moldova sau altor state membre.

75. Agenția Feroviară, precum și alte organisme sau autorități din Republica Moldova, în limitele competențelor lor, iau măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de Birou sau adresate de o autoritate națională de siguranță a altui stat membru sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.

76. Agenția Feroviară și alte autorități sau organisme cărora li s-au adresat recomandări raportează periodic, cel puțin o dată la 6 luni, Biroului sau autorității naționale de siguranță a altui stat membru care a adresat acestora recomandări, cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a unei anumite recomandări.

CAPITOLUL X OBLIGAȚIA DE NOTIFICARE

77. Operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată stabilesc proceduri de raportare și înregistrare a accidentelor și incidentelor și desemnează în acest sens o persoană responsabilă să notifice în cel mai scurt timp posibil Biroul și Agenția Feroviară.

78. În cazul accidentelor feroviare notificarea se face în cel mai scurt timp posibil, și se realizează în două etape:

78.1. înștiințarea telefonică, cuprinzând primele informații, de îndată ce operatorul a luat cunoștință de producerea accidentului conform Anexei nr. 1;

78.2. notificarea propriu-zisă, transmisă prin poșta electronică, în cel mai scurt timp posibil, dar nu mai mult de 24 ore de la notificarea telefonică, conform Anexei nr. 2.

79. Biroul poate solicita detalii suplimentare asupra oricărui accident sau incident feroviar notificat în condițiile punctelor 77 și 78.

CAPITOLUL XI

COORDONAREA INVESTIGAȚIILOR

80. Atunci când se pornește o urmărire penală, Biroul trebuie să fie notificat cu privire la acest lucru. Până la momentul notificării, președintele Comisiei asigură trasabilitatea și păstrează în custodie orice element de probă. Organul de urmărire penală poate să numească un reprezentant din cadrul său să însoțească respectivele elemente de probă până la locul în care se face citirea sau prelucrarea acestora.

81. Dacă examinarea sau analizarea acestor elemente de probă le-ar putea modifica, altera sau distruge este necesar acordul prealabil al organului de urmărire penală, fără a aduce atingere legislației naționale. În cazul în care acest acord nu se obține în conformitate cu acordurile încheiate în avans menționate la punctul 85 într-un interval de timp rezonabil și nu mai târziu de două săptămâni de la cerere, acest lucru nu îl împiedică pe președintele Comisiei să efectueze examinarea sau analiza.

82. În cazul în care organul de urmărire penală are în custodia sa anumite probe, președintele Comisiei are acces și poate utiliza imediat și în mod nelimitat probele respective.

83. În cazul în care, pe parcursul investigației privind siguranța, se află sau se suspectează că un act de intervenție ilicită, astfel cum este prevăzut în legislația națională, cum ar fi legislația națională în domeniul investigațiilor privind accidente, a avut loc în legătură cu accidentul sau incidentul feroviar, președintele Comisiei informează imediat organul de urmărire penală. Sub rezerva prevederilor din Capitolul XII, informațiile pertinente culese în cadrul investigației privind siguranța se comunică imediat organului de urmărire penală autorităților respective și, la cerere, pot fi transmise și materialele relevante acestor autorități. Comunicarea informațiilor și materialelor respective nu aduce atingere dreptului Biroului de a continua investigația privind siguranța, în coordonare cu organul de urmărire penală, căruia i s-ar fi putut transfera controlul asupra locului accidentului.

84. Biroul pe de o parte, și autoritățile care vor fi probabil implicate în activitățile legate de investigațiile privind siguranța, cum ar fi organul de urmărire penală, autoritățile naționale de siguranță și autoritățile de căutare și salvare, pe de altă parte, cooperează între ele prin intermediul unor acorduri încheiate în avans.

85. Acordurile menționate la punctul 84 respectă independența Biroului și permit ca investigația privind siguranța să se desfășoare cu grijă și eficient. Acordurile încheiate în avans acoperă următoarele subiecte:

- 85.1. accesul la locul accidentului;
- 85.2. conservarea probelor și accesul la acestea;
- 85.3. informările inițiale și cele de pe parcurs cu privire la stadiul fiecărei proceduri;
- 85.4. schimbul de informații;
- 85.5. utilizarea corespunzătoare a informațiilor privind siguranța;
- 85.6. soluționarea conflictelor.

CAPITOLUL XII

CONFIDENȚIALITATEA

86. Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 131/2011 privind protecția datelor cu caracter personal, cu modificările și completările ulterioare, următoarele informații au caracter confidențial și nu se folosesc decât în scopurile investigației privind siguranța, exceptând cazurile în care autoritățile competente hotărăsc că există un interes public prioritar în favoarea divulgării acestora:

86.1. orice declarații ale martorilor, alte declarații, procese-verbale, precum și probe sau documente probatorii, înregistrate ori primite de către Birou în cursul investigațiilor privind siguranța;

86.2. informații care dezvăluie identitatea persoanelor care au furnizat probe în contextul investigației privind siguranța;

86.3. informații privind persoanele implicate în accidentul sau incidentul feroviar, care sunt deosebit de sensibile, ori informații de natură privată, inclusiv informațiile privind sănătatea acestora.

87. Fără a aduce atingere prevederilor punctului 86, analizele tehnice independente asupra unei investigații în curs, considerate de către Birou, pot fi făcute publice.

CAPITOLUL XIII PROTEJAREA DOVEZILOR

88. Operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată urmare producerii unui accident feroviar grav, după transmiterea notificării, sunt obligați:

88.1. să constate proporția și urmările accidentului, dacă sunt persoane decedate sau vătămate și să solicite de urgență prezența organelor specializate (IGSU, IGP, OUP, etc);

88.2. să ia măsuri, până la sosirea Comisiei, pentru împiedicarea extinderii distrugerilor și pagubelor, precum și pentru securizarea locului în vederea păstrării intacte a indiciilor, a probelor și a urmelor care pot conduce la stabilirea cauzelor producerii accidentului.

89. Ulterior producerii unui accident feroviar grav, toate acțiunile de remediere a situației generate de acesta se iau cu informarea prealabilă a Biroului.

90. Biroul sau organul de urmărire penală, în cazul în care are probe în custodia sa, are responsabilitatea de a asigura tratarea în condiții de siguranță a tuturor probelor și de a lua toate măsurile rezonabile pentru a proteja aceste probe și de a le păstra în custodie sigură pe durata necesară pentru investigația privind siguranța.

91. Protejarea probelor include conservarea, prin mijloace fotografice sau prin alte mijloace, a tuturor probelor care ar putea fi deplasate, șterse, pierdute sau distruse. Păstrarea în custodie sigură include protecția împotriva agravării distrugerii, accesului persoanelor neautorizate, furtului și deteriorării.

CAPITOLUL XIV ACȚIUNI SUBSECVENTE RECOMANDĂRILOR PRIVIND SIGURANȚA ȘI BAZA DE DATE CU RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

92. În termen de 90 de zile de la primirea scrisorii de transmitere, destinatarul unei recomandări privind siguranța confirmă primirea acesteia și informează Biroul cu privire la acțiunile întreprinse sau pe care urmează să le întreprindă și, după caz, cu privire la timpul necesar pentru realizarea acestora și în cazul în care nu urmează să se întreprindă vreo acțiune, motivele pentru aceasta.

93. În termen de 60 de zile de la primirea răspunsului, Biroul informează respectivul destinatar dacă consideră că răspunsul său este adecvat sau nu și prezintă o justificare în cazul în care nu este de acord cu decizia de a nu lua măsuri.

94. Biroul va institui proceduri pentru înregistrarea răspunsurilor la recomandările privind siguranța emise.

95. Destinatarul unei recomandări privind siguranța, inclusiv Agenția Feroviară, instituie proceduri pentru monitorizarea progresului acțiunilor întreprinse ca urmare a recomandărilor privind siguranța primite.

NOTIFICARE

Notă: În prezenta anexă sunt listate informațiile care trebuie furnizate telefonic în conformitate cu pct. 78.1 din Regulamentul privind investigarea accidentelor din sectorul de transport feroviar.

1. Numele persoanei care efectuează notificarea
2. Ora și locul unde s-a produs accidentul
3. Natura accidentului și proporțiile
4. Numărul persoanelor grav rănite/decedate
5. Consecințele accidentului asupra infrastructurii și vehiculelor feroviare

NOTIFICARE ACCIDENT**1. Date referitoare la raportarea evenimentului:**

- Data și ora la care a fost notificată persoana responsabilă:

zz	lu	aaaa	hh	mm

- Persoana care a efectuat notificarea:

2. Locul producerii evenimentului:**3. Încadrarea preliminară a accidentului****4. Descriere:****5. Locomotive avariate:****6. Mecanic de locomotivă, mecanic ajutor:****7. Șef manevră (șef tren):****8. Vagoane avariate (stare goale/încărcate):**

--	--

9. Linii închise:

De la ora	La ora
------------------	---------------

10. Numărul persoanelor rănite/decedate ca urmare a evenimentului:

	Mecanici	Pasageri	Alții
Decedați			
Răniți			