Proiect



**G U V E R N U L R E P U B L I C I I M O L D O V A**

**HOTĂRÎRE Nr. \_\_\_\_\_**

***din \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2018***

**Chişinău**

Pentru aprobarea proiectului de Lege

cu privire la investigația accidentelor şi incidentelor în transporturi

Guvernul HOTĂRĂŞTE:

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

**PRIM-MINISTRU**  **Pavel FILIP**

**Contrasemnează:**

Ministrul economiei și infrastructurii Chiril GABURICI

Ministrul finanțelor Octavian ARMAȘU

Proiect



**PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA**

**LEGE**

cu privire la investigația accidentelor şi incidentelor în transporturi

Prezenta lege transpune parțial Directiva nr. 2004/49/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranţa căilor ferate comunitare şi de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licenţe întreprinderilor feroviare şi a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităţilor de infrastructură feroviară şi perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare si certificarea siguranţei (Directiva privind siguranța feroviara), publicată in Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr. L 164/30 aprilie 2004.

Directiva nr. 2009/18/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim, publicată in Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr. L 131/114 din 28 mai 2009.

Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European şi al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea şi prevenirea accidentelor şi incidentelor survenite în aviaţia civilă şi de abrogare a Directivei 94/56/CE, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 295 din 12 noiembrie 2010.

Directiva nr. 2003/42/a Parlamentului European şi a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor din aviaţia civilă.

Parlamentul adoptă prezenta lege ordinară.

**Capitolul I**

**DISPOZIȚII GENERALE**

**Articolul 1.** Scopul, obiectul şi domeniul de aplicare

(1) Prezenta lege urmăreşte să prevină producerea evenimentelor în transporturi, să îmbunătăţească siguranţa în domeniul transportului feroviar, aerian şi naval garantînd un nivel înalt de eficienţă, promptitudine şi calitate a investigaţiilor. Prezenta lege stabileşte norme privind disponibilitatea în timp util a informaţiilor referitoare la toate persoanele şi 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, de a îmbunătăți asistența acordată victimelor evenimentului în transport și familiilor acestora.

(3) Prevederile prezentei legi se aplică:

1) în domeniul transportului feroviar:

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

2) în domeniul aviației civile:

a) accidentelor și incidentelor grave produse pe teritoriul Republicii Moldova și a incidentelor grave produse 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 şi apele interioare ale Republicii Moldova, aşa cum sunt definite în Legea nr. 395-XVI din 14 decembrie 2006 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării și la Acordul referitor la aplicarea părții a XI-a a Convenției Națiunilor Unite asupra dreptului mării;

b) implică o navă înregistrată în Registrul de Stat al Navelor al Republicii Moldova;

c) implică interese majore ale Republicii Moldova;

d) se produc pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova.

(4) Prezenta lege nu se aplică în cazul evenimentelor în transport produse ca urmare acțiunilor militare, război, acte de vandalism, terorism, forță majoră sau implică: o navă care este folosită exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale, o navă care nu este propulsată prin mijloace mecanice, o navă din lemn construită cu metode rudimentare, iaht sau ambarcaţiune de agrement neimplicată în activitate comercială cu excepţia cazurilor în care acestea au un echipaj şi 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:

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

*Incident feroviar* – eveniment, altul decît un accident sau accident grav, asociat cu exploatarea trenurilor şi afectînd siguranţa în exploatare;

*Accident feroviar* – eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenţionat în care cel puţin un tren în mişcare este implicat cu o viteză care depăşeşte 0 kilometri pe oră, sau un lanţ specific de evenimente: coliziune, coliziune pe o trecere de cale ferată, deraiere, accidentare a persoanelor produse de materialul rulant în mişcare, incendii şi explozie a materialului rulant, şi alte accidente importante cu una dintre următoarele consecinţe negative:

a) o persoană a decedat la locul accidentului sau în timp de 30 de zile de la producerea acestuia în rezultatul leziunilor corporale sau complicațiilor survenite;

b) au fost cauzate leziuni grave unei persoane care, au dus la spitalizarea acesteia pentru 24 de ore;

c) a fost deteriorat grav materialul rulant, infrastructura feroviară, alt echipament sau a fost poluat mediul care, este echivalent cu 150 000 EUR sau mai mult, în funcţie de cursul de schimb valutar stabilit de Banca Naţională a Moldovei în ziua în care accidentul feroviar a avut loc;

d) a fost întreruptă circulaţia trenurilor de-a lungul liniei principale de cale ferată timp de şase ore sau mai mult.

e) accidentul feroviar va fi considerat un accident feroviar grav în cazul în care consecinţele cauzate de aceasta sunt similare sau mai grave decît cele prevăzute la art. 2 alin. (4);

*Accident feroviar grav* – coliziune sau deraierea unui tren care, a provocat una dintre următoarele consecinţe negative:

a) decesul cel puțin al unei persoane;

b) vătămare gravă a cinci sau mai multor persoane;

c) pagube importante asupra materialului rulant, infrastructurii sau mediului şi orice alt accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranţei feroviare sau asupra gestionării siguranţei, care este echivalent cu 2 000 000 de EUR sau mai mult, în funcţie de cursul de schimb valutar stabilit de Banca Naţională a Moldovei în ziua în care accidentul grav în traficul feroviar s-a produs;

*Alt accident feroviar* – accident care a avut loc în timpul efectuării lucrărilor de întreţinere sau lucrări de construcţie a infrastructurii feroviare.

*Accident naval* – eveniment sau o succesiune de evenimente care, a avut loc în legătură directă cu operarea unei nave şi a produs următoarele consecințe negative:

1. moartea sau rănirea gravă a unei persoane;
2. dispariția unei persoane de pe o navă;
3. pierderea sau abandonul unei nave;
4. eşuarea, scoaterea din funcţiune sau implicarea într-o coliziune a unei nave;
5. pagube materiale la infrastructura maritimă care, ar pune în pericol siguranţa unei persoane sau nave; sau
6. pagube materiale la o navă;
7. poluare a mediului rezultate din avarierea unei sau a mai multor nave.

*Accident naval grav* – accident cu implicarea unei nave care, implică foc, explozie, coliziune, eşuare, contact cu una din următoarele consecințe grave:

a) fisuri sau defecţiuni ale corpului navei care, a 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 și au condus la imposibilitatea de a continua voiajul,

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

*Accident naval foarte grav* – accident naval care implică distrugerea totală a unei nave sau decesul cel puțin al unei persoane.

*Incident aeronautic* – eveniment, altul decît accident sau incident legat de utilizarea unei aeronave, care afectează sau ar putea afecta siguranţa exploatării 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;

*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, cauzîndu-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 părţile aeronavei, inclusiv celei care s-a desprins de aceasta;

c) expunerii directe fluxului de gaze a motorului cu reacţie, cu excepţia cazurilor în care leziunile corporale sînt provocate din cauze naturale, de sine însuşi sau de alte persoane, ori în cazul în care leziunile sînt provocate călătorilor fără bilet ascunşi în zonele inaccesibile pasagerilor şi membrilor echipajului;

d) 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 (inclusiv a perforațiilor radomului);

e) aeronava a dispărut sau este inaccesibilă;

*Investigator* – participant la efectuarea investigației tehnice privind siguranţa evenimentelor în transportul aerian, feroviar şi naval;

*Investigator-şef* – persoană căreia i se atribuie, pe baza calificărilor sale, responsabilitatea de a organiza, efectua şi controla o investigaţie tehnică privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar şi naval;

*Investigaţie tehnică privind siguranța* – acțiune desfășurată în scopul prevenirii evenimentelor în transport care, include colectarea şi analizarea informaţiilor, elaborarea unor concluzii, inclusiv determinarea cauzelor şi, dacă este cazul formularea unor recomandări de siguranţă;

*Mijloc de transport* – orice aparat care se menţine în atmosferă ca urmare a reacţiilor aerodinamice, orice vehicul construit, amenajat și echipat pentru a pluti și a se deplasa pe (și sub) apă, orice vehicul constând dintr-un șir de vagoane de cale ferată trase de o locomotivă;

*Reglementare aeronautică civilă* – act normativ aprobat în conformitate cu prevederile legislației Republicii Moldova, care conţin norme, standarde, cerinţe şi proceduri specifice activităţilor aeronautice civile, emise în scopul aplicării şi implementării legislaţiei şi a reglementărilor naţionale şi internaţionale în domeniul aviaţiei civile;

*Autoritate de siguranță –* persoană juridică de drept public, abilitată cu funcții de control, supraveghere și certificare în domeniul aviației civile, transportul feroviar și naval. Autoritatea de siguranță în domeniul aviației civile este Autoritatea Aeronautică Civilă.

*catastrofă* – avarie de proporţii, soldată cu victime umane, prejudicierea sănătăţii oamenilor şi deteriorarea sau distrugerea obiectelor economiei naţionale şi altor valori materiale în proporţii considerabile, precum şi cu urmări nefaste asupra mediului înconjurător;

*Reprezentant acreditat* – persoană desemnată de un stat terț să participe la o investigaţie tehnică privind siguranţa desfășurată de un alt stat;

**Capitolul II**

**ADMINISTRAŢIA DE STAT ÎN DOMENIUL INVESTIGAŢIILOR**

**Articolul 3.** Biroul de Investigare a Accidentelor în Transportul Aerian, Feroviar şi Naval

1. Biroul de Investigare a Accidentelor în Transportul Aerian, Feroviar şi Naval (denumit în continuare Birou) este o autoritate administrativă, 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 persoană juridică de drept public cu sediul în municipiul Chișinău, dispune de conturi trezoriale, de ștampilă cu imaginea Stemei de Stat a Republicii Moldova și de alte atribute necesare.
3. Investigatorii din cadrul Biroului primesc legitimaţie de investigator cu valabilitate de 3 ani. Persoanele atrase în cadrul investigației tehnice privind siguranța, membrii comisiei de investigaţie tehnice privind siguranța primesc legitimaţie provizorie de investigator.
4. Forma, modelul şi conţinutul insignei, legitimaţiei sau legitimaţiei provizorii de investigator se stabilesc prin Hotărîrea Guvernului.
5. Legitimaţia provizorie de investigator prevăzută la alin. (4) se eliberează prin ordinul Directorului Biroului și este valabilă pe perioada investigației respective.
6. Investigatorii își exercită atribuţiile în baza prevederilor prezentei legi, acordurilor internaţionale la care Republica Moldova este parte, actelor normative emise întru aplicarea acesteia.

**Capitolul III**

**ORGANIZAREA ȘI FUNCȚIONAREA BIROULUI DE INVESTIGARE A ACCIDENTELOR ÎN TRANSPORTUL AERIAN, FEROVIAR ȘI NAVAL**

**Articolul 4.** Organizarea și structura Biroului de Investigare a Accidentelor în Transportul Aerian, Feroviar şi Naval

(1) Biroul îşi exercită funcţiile şi atribuţiile în baza regulamentului, structurii și efectivului-limită aprobat de Guvern.

(2) Directorul Biroului este numit și eliberat sau destituit din funcția publică conform art. 15 alin. (5) al Legii nr. 98 din 04.05.2012 privind administrația publică centrală de specialitate.

Directorul Biroului este numit pe o perioadă de 5 ani prin dispoziția Prim-ministrului.

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

a) are capacitate deplină de exercițiu;

b) are studii superioare;

c) are o vechime în muncă în domeniul aerian, feroviar sau naval de cel puțin de 3 ani;

d) nu are antecedente penale;

e) cunoaște limba română și una de circulație internațională;

f) este apt din punct de vedere medical pentru exercitarea atribuțiilor.

(4) Directorul Biroului:

a) exercită conducerea Biroului;

b) coordonează şi controlează activitatea subdiviziunilor teritoriale ale Biroului în cazul creării acestora;

c) poartă răspundere personală, în faţa Guvernului, pentru realizarea misiunii şi îndeplinirii funcţiilor Biroului;

d) organizează sistemul de management financiar şi control, precum şi funcţia de audit intern în Birou;

e) stabileşte atribuţiile directorilor adjuncţi a Biroului;

f) semnează actele pe chestiunile ce ţin de competenţa Biroului;

g) conferă grade de calificare funcţionarilor publici, acordă stimulări şi aplică sancţiuni disciplinare colaboratorilor Biroului în condiţiile legii;

h) exercită alte atribuţii corespunzător cu funcţiile atribuite Biroului, în conformitate cu prevederile actelor legislative speciale ce reglementează relaţiile în subdomeniile sau în sferele de activitate încredinţate acesteia.

(5) Participanții la ocuparea funcției de investigator și investigator-șef vor avea studii tehnice sau superioare în domeniul care constituie obiect al investigației.

(6) 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 și inginer aeronautic;

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

c) feroviar – persoană cu experiență de cel puțin 3 ani de inginer mecanic.

(7) În îndeplinirea atribuţiilor sale, Biroul poate atrage specialişti în domeniu, în calitate de experţi, remuneraţi în modul corespunzător.

(8) Persoanele din cadrul Biroului sunt angajate în bază de concurs.

**Articolul 5.** Finanţarea și efectivul limită a Biroului de Investigare a Accidentelor în Transportul Aerian, Feroviar şi Naval

1. Finanţarea activităţii Biroului precum şi investigaţia tehnică privind siguranţa evenimentelor din transporturi se asigură din bugetul de stat.
2. În situaţii excepţionale (catastrofă în domeniul aviației civile, transportul feroviar sau naval), Guvernul va aloca Biroului mijloace financiare suplimentare din fondul de rezervă al Guvernului pentru a efectua investigaţia tehnică privind siguranţa.

**Articolul 6.** Atribuţiile Biroului de Investigare a Accidentelor în Transportul Aerian, Feroviar şi Naval

(1) Biroul are următoarele atribuţii generale:

1. organizează, conduce, coordonează activitatea de investigaţie tehnică privind siguranţa evenimentelor în transportul feroviar, aerian, naval;
2. numeşte membrii comisiei de investigaţie tehnică privind siguranţa, conducătorul investigaţiei şi/sau reprezentantul acreditat, după caz;
3. elaborează studii şi analize privind siguranţa şi difuzează semestrial buletine informative privind evenimentele în transport;
4. elaborează programul de perfecţionare a pregătirii de specialitate a personalului propriu;
5. elaborează proiecte de reglementări referitor la investigația tehnică privind siguranța evenimentelor din transporturi pentru a fi aprobate de Guvern, la propunerea Ministerului Economiei și Infrastructurii;
6. informează statele implicate, asupra oricărui eveniment în transport altul decît incidentul produs pe teritoriul Republicii Moldova, solicitând participarea, după caz, a reprezentanţilor acestora la investigaţiile tehnice privind siguranţa;
7. comunică organizaţiilor internaţionale de profil date şi informaţii cu privire la investigaţia tehnică privind siguranţa, conform cerințelor internaţionale recunoscute şi asumate de Republica Moldova;
8. întocmeşte rapoarte preliminare şi finale asupra rezultatelor investigaţiei tehnice privind siguranţa evenimentelor în transport şi le transmite părţilor implicate, celor cu responsabilităţi în materie de siguranţă şi celor interesaţi;
9. publică raportul final în cel mai scurt timp posibil dar nu mai tîrziu de 12 luni de la producerea evenimentului în transport;
10. emite recomandări de siguranţă în scopul prevenirii producerii evenimentelor similare în transport şi urmăreşte modul de implementare a acestora;
11. gestionează, evaluează, analizează şi arhivează raportările obligatorii şi raportările voluntare privind evenimentele în transporturi;
12. colaborează cu alte organisme şi instituţii în vederea efectuării unor analize, expertize tehnice, teste şi alte operațiuni, în scopul determinării cauzelor producerii evenimentului în transport;
13. cooperează cu autoritățile de profil al statelor terțe în scopul finalizării investigaţiei tehnice privind siguranţa, după caz, în scopul elaborării unor metode comune de investigație, stabilirea unor principii comune pentru urmărirea modului de implementare a recomandărilor de siguranţă şi pentru a le adapta evoluțiilor tehnico-ştiinţifice în domeniu.

(2) Biroul solicită asistenţă organismelor de investigaţie din alte state pentru desfăşurarea de inspecţii tehnice, analize sau evaluări.

(3) Organele de investigaţie desfăşoară un schimb activ de opinii şi experienţă în scopul elaborării unor metode comune de investigaţie tehnice privind siguranţa, realizării unor principii comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranţă şi pentru adaptarea la evoluţia progresului tehnic şi ştiinţific.

**Articolul 7.** Raportarea activităților

1. Biroul publică anual, pînă la 1 iulie, pe pagina web oficială un raport privind exercitare a atribuțiilor și utilizare a resurselor financiare, pe care îl remite prin e-mail Guvernului și Ministerului Economiei și Infrastructurii.
2. Guvernul și Ministerul Economiei și Infrastructurii au dreptul de a solicita și primi rapoarte privind utilizarea resurselor financiare şi informaţii cu privire la îndeplinirea funcţiilor Biroului, în orice moment.
3. Biroul publică anual, pînă la 1 octombrie, pe pagina web oficială un raport referitor la investigațiile tehnice privind siguranța desfășurată în anul precedent, inclusiv recomandările de siguranță emise și acțiunile întreprinse în vederea implementării recomandărilor.

**Capitolul IV**

**Investigatorii și Raportarea Evenimentelor**

**Articolul 8.** Drepturile investigatorilor

(1) În concordanţă cu prezenta lege şi, dacă este cazul, în cooperare cu organele de urmărire penală, investigatorilor li se acordă dreptul cît se poate de repede:

1. acces ori de cîte ori va fi necesar, fără restricții, piedici, coordonări prealabile la locul producerii evenimentului în transport, mijlocului de transport, conținutul, resturile acestuia sau la oricare alte acte sau obiecte conexe;
2. listarea probelor și îndepărtarea controlată a rămășițelor sau componentelor acestora pentru a fi examinate sau analizate;
3. acces la aparatele de înregistrare de bord, echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale şi de a verifica funcţionarea sistemului de semnalizare şi control al traficului, parametrilor de navigaţie (denumit în continuare VDR/S-VDR), precum și de a prelua controlul asupra acestora, încărcăturilor, obiectelor, condiţie ori circumstanţă, precum şi să copieze şi să utilizeze informaţiile şi datele respective;
4. de a solicita și de a avea acces imediat la rezultatele complete a autopsiei asupra corpurilor persoanelor rănite mortal sau ale testelor efectuate pe probe prelevate;
5. 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;
6. acces la alte rezultatele decît cele prevăzute la lit. d) și e);
7. chestionării personalului feroviar, aerian, naval implicat în evenimentul de transport și a altor martori;
8. de a convoca și audia martorii, precum și de a le solicita acestora să furnizeze informații sau să prezinte dovezi relevante activității de investigație tehnice privind siguranța inclusiv în absenţa oricărei persoane ale cărei interese s-ar putea considera că împiedică investigaţia tehnică privind siguranţa;
9. accesul liber la orice informație sau înregistrare relevantă deținută de gestionarul de infrastructură, operatorul feroviar, aerian sau naval și de autoritatea de siguranță, alte autorități cu competențe relevante a 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, conţinutul instalaţiilor de înregistrare precum şi la declaraţii referitoare la frâne (sistemul de frânare), forme de avertizare, rapoarte despre părțile componente ale unității de transport şi documentele ce atestă starea tehnică a acestora;
10. de a întocmi diagrame de la locul evenimentului în transport și asupra materialului rulant. Informația va descrie: punctul de plecare, locaţia aeronavei, trenului și navei vor fi marcate în diagramă, la fel se indică în care kilometru şi marcarea punctelor unde a avut loc accidentul;
11. de a efectua sau ridica fotografii pentru a vedea în general consecinţele, starea pistei, navei sau materialului rulant deteriorat, aparatelor de control, precum şi orice obiect pe care le consideră utile activității de investigație tehnică privind siguranţa;
12. de a întocmi raport de amplasare, inspecţie, rapoarte cu privire la starea tehnică a liniilor de cale ferată, de semnalizare, de control central şi echipamente de centralizare, comunicare şi alte echipamente, starea pistei sau a infrastructurii navale;
13. să solicite prezentarea, inspectarea şi efectuarea de copii ale oricăror probe materiale sau documentare conform art. 16 alin. (6);
14. să solicite persoanelor competente autentificarea copiei conform cu originalul ori autenticitatea probei prelevate;
15. să solicite şi să li se acorde asistenţă în cadrul investigaţiei tehnice privind siguranţa de către autorităţile şi instituţiile publice sau de către operatorii din domeniul aviației civile, transportul feroviar sau naval, operatorii serviciului de trafic naval şi de către autorităţile de supraveghere şi pază a frontierei de stat, autorităţile responsabile cu operaţiunile de căutare şi salvare, piloţii şi personalul altor servicii portuare, navale.

(2) Fără a aduce atingere legislației procesual penale, investigatorul-şef are autoritatea de a lua toate măsurile prevăzute la alin. (1), pentru a efectua în modul stabilit investigaţia tehnică privind siguranţa.

(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.

**Articolul 9.** Raportarea obligatorie

(1) Orice eveniment, care dacă nu este remediat și pune în pericol pasagerii mijlocului de transport, sau orice altă persoană, o aeronavă, navă, material rulant trebuie raportat în modul stabilit de prezentul articol.

(2) Orice persoana juridică sau fizică care a constatat sau care posedă informații despre producerea unui eveniment are obligația de a raporta imediat:

a) Biroului;

b) Procuraturii Generale;

c) Serviciilor medicale de urgenţă în cazul în care o persoană a suferit;

d) Inspectoratului Ecologic de Stat, în caz de poluare a mediului;

(3) Fără a aduce atingere alin. (1), următoarele persoane în exercitarea atribuțiilor sale de serviciu au obligaţia de a raporta Biroului despre producerea evenimentului în transport:

1. comandantul aeronavei, însoțitoarea de bord nr.1, comandantul navei maritime, mașinistul materialului rulant, căpitanul portului, managerul terminalului aeroportuar;
2. persoana care îndeplinește funcții de manevrare a aeronavei la sol, inclusiv alimentarea cu combustibil, întreținerea, pregătirea fișei de încărcare, încărcarea, degivrarea și tractarea într-un aerodrom (aeroport) de pe teritoriul Republicii Moldova, certificat de Autoritatea Aeronautică Civilă;
3. persoana care îndeplinește o funcție pentru care trebuie să fie autorizat de către Autoritatea Aeronautică Civilă;
4. persoana care semnează un certificat de revizie a stării de întreținere sau un certificat de aprobare a dării în exploatare a unei aeronave turbopropulsoare sau a unei aeronave, nave, material rulant sau a oricărui echipament sau părți din acesta, sub supravegherea autorității naționale de certificare și supraveghere;
5. persoana care în atribuțiile sale de serviciu îndeplinește o funcție legată de instalarea, modificarea, întreținerea, repararea, revizia, verificarea sau inspecția facilităților de navigație aeriană, portuară;
6. operatorul portuar, aeroportuar sau a unui aerodrom, administratorul de infrastructură feroviară, operatorul certificat de Autoritatea Aeronautică Civilă;
7. persoana juridică care se ocupă de proiectarea, fabricarea, întreținerea sau modificarea unei aeronave, nave maritime, material rulant sau a oricărui echipament sau părți al acestuia.

 (4) În nici un caz, raportarea despre producerea evenimentului prevăzut la alin. (1) nu trebuie să se producă mai târziu de:

 a) 24 ore din momentul producerii accidentului;

 b) 72 ore din momentul producerii altor evenimente.

(5) Operatorul de transport stabileşte procedurile de raportare și înregistrare a evenimentului în transport. Raportul prevăzut la alin. (3) va conține obligatoriu informații despre:

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

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

c) informație faptică, analiză și concluzii.

(6) Persoanele juridice care efectuează operațiuni de transport ce sosesc în/sau pleacă dintr-un aeroport, port sau pe infrastructura feroviară, situate pe teritoriul Republicii Moldova, instituie proceduri care le permit să furnizeze:

1. cît mai curînd posibil şi, cel tîrziu în două ore de la raportarea unui eveniment în transport în care a fost implicat mijlocul de transport, o listă validată a tuturor pasagerilor de la bordul respectivului mijloc de transport bazată pe informaţiile cele mai fiabile; şi
2. imediat după notificarea producerii unui eveniment în transport în care a fost implicat mijlocul de transport, lista mărfurilor periculoase aflate la bord.

(7) Biroul va crea condiții pentru primirea, înregistrarea, prelucrarea rapoartelor. Condiții similare sunt instituite și în cadrul instituției de raportare voluntară de la art. 10.

**Articolul 10.** Raportarea voluntară

1. Orice persoană este în drept să raporteze Biroului cu privire la deficienţele semnalate și pe care le consideră un risc real sau potenţial pentru siguranţa în aviaţia civilă, transportul feroviar sau naval.
2. Persoana care raportează voluntar poate alege să rămînă:

 a) anonimă (fără date de identificare);

 b) deschisă (cu date de identificare);

 c) confidențială, în cazul în care solicită aceasta în mod expres.

1. Biroul asigură stocarea și procesare informației, punerea la dispoziţia părţilor interesate, după ce au fost eliminate elementele de identificare a persoanei, astfel încît să poată fi utilizată la sporirea siguranţei în aviaţia civilă, transportul feroviar sau naval.

**Capitolul V**

**Operatorii feroviari, aerieni și navali**

**Articolul 11.** Acţiunile operatorului feroviar, aerian, naval și angajaților

(1) Angajații operatorului feroviar, aerian, naval trebuie să:

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

b) raporteze cu privire la locul şi circumstanţele evenimentului în transporturi conform art. 9 alin. (5).

(2) Operatorul feroviar, aerian, naval, operatorul de aerodrom implicați într-un eveniment, proprietarul, gestionarul terenului pe care s-a produs evenimentul în transport, trebuie să asigure conservarea locului evenimentului într-o stare intactă, în scopul de a începe o investigație tehnică privind siguranța.

(3) În cazul în care starea infrastructurii feroviare, aeroportuare, portuare permite, operatorul de infrastructură feroviară, aeroportuară sau portuară trebuie să ia o decizie cu privire la restaurarea traficului feroviar, operațiunilor de zbor, navigației maritimite.

O astfel de decizie trebuie să fie coordonată cu Biroul și organele de urmărire penală în cazul în care acestea desfăşoară acțiuni în paralel la locul evenimentului în transport.

(4) Operatorul feroviar, aerian sau naval în calitate de angajator, asigură efectuarea de către angajat a examenului medical pentru a determina influenţa alcoolului, drogurilor, a substanţelor toxice sau psihotrope în conformitate cu actele normative ce reglementează procedurile de testare pentru influenţa alcoolului, substanţe psihotrope, stupefiante sau toxice, în cazul în care există suspiciuni că angajatul implicat în accident sau incident a consumat substanţele menționate.

**Articolul 12**. Obligația de informare pe parcusul investigației.

Orice persoană fizică sau juridică este obligată să furnizeze, la solicitarea Biroului, toate informaţiile care le sunt cunoscute despre evenimentul în transport.

**Capitolul VI**

**Coordonarea, Delegarea și Procedura de Investigare**

**Articolul 13.** Procedura, modul şi 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. Alte incidente pot fi investigate de Birou la decizia acesteia.
2. Investigația tehnică privind siguranța se efectuează în mod independent de urmărirea penală sau procedura disciplinară. Identificarea persoanei vinovate, stabilirea vinovăţie precum şi aplicarea sancţiunilor ține de competenţa organelor judiciare.
3. În termen de şapte zile de la începerea investigației tehnice, Biroul trebuie să informeze, despre tipul de eveniment în transporturi şi consecinţele acestora, numărul de persoane decedate sau/şi rănite, precum şi valoarea daunelor, Guvernul, Ministerul Economiei și Infrastructurii, Procuratura Generală, Ministerul Afacerilor Interne, autoritatea de certificare a statului de supraveghere şi de reşedinţă a operatorului de transport; autoritatea de înmatriculare, certificare a mijlocului de transport și organizaţia de întreţinere, statul național al cetăţenilor implicaţi în evenimentul de transport, alte persoane sau entităţi, state care au un interes direct şi obiectiv la investigația tehnică privind siguranţa a evenimentului în transporturi.
4. Investigația tehnică privind siguranța se efectuează de o comisie condusă de către Investigatorul-şef desemnat de directorul Biroului. Investigatorul-şef este responsabil pentru organizarea, performanţa şi controlul acţiunilor de investigaţie.
5. Investigatorul-șef, membrii comisiei și experții atrași în procesul de investigație tehnică privind siguranța vor corespunde cerințelor stabilite la art. 4 alin. (5) și (6).
6. Biroul poate solicita sprijin din partea organelor de investigație tehnică privind siguranța, organelor competente a statelor cu care deține acorduri de cooperare în scopul de a primi opinii sau evaluări ale experţilor sau de a efectua inspecţii tehnice sau analize.
7. Biroul poate invita reprezentanţi al unui stat terț cu care deține acord de cooperare, pentru a participa la investigația tehnică privind siguranța a evenimentului în transport în cazul în care operatorul care, este înregistrat şi autorizat în statul respectiv, a fost implicat într-un eveniment pe teritoriul Republicii Moldova.
8. Biroul desfăşoară o investigație tehnică privind siguranța astfel, încît să nu fie periclitată o anumită activitate sau un anumit element de infrastructură, acestea să poată fi restabilite cât mai curând posibil. Investigația tehnică privind siguranța incidentelor, incidentelor grave, nu poate depăși 10 zile calendaristice din momentul raportării, iar investigația tehnică privind siguranţa accidentelor nu depășește 180 zile calendaristice din momentul raportării.
9. Data începerii investigației tehnice privind siguranța se consideră data aprobării componenței comisiei de investigație tehnică privind siguranța. Sfîrșitul investigației se consideră data aprobării raportului final de investigație tehnică privind siguranța.
10. Comisia de investigație tehnică privind siguranța se desemnează prin ordinul directorului Biroului în termen de 3 zile lucrătoare.
11. Directorul Biroului are dreptul să extindă termenul privind efectuarea investigației tehnice privind siguranța în condiții obiective și independente de comisia de investigație tehnică privind siguranța.

**Articolul 14.** Delegarea investigației

1. Biroul poate delega activitatea de investigație tehnică privind siguranța asupra incidentelor în transporturi, operatorului de transport asupra căruia se efectuează investigația, prin intermediul unei comisii interne de investigație formate de către operatorul feroviar, aerian sau naval care, va coordona acţiunile cu Biroul.
2. Data începerii investigației tehnice privind siguranța se consideră data aprobării componenței comisiei interne de investigație tehnică privind siguranța. Sfîrșitul investigației se consideră data aprobării raportului final de investigație tehnică privind siguranța.
3. Comisia internă de investigație tehnică privind siguranța prezintă raportul Biroul pentru aprobare, în termen de 10 zile. Directorul Biroul are dreptul să extindă termenul pînă la 30 de zile calendaristice privind efectuarea investigației tehnice privind siguranța în condiții obiective și independente de comisia internă de investigație tehnică privind siguranța.
4. Comisia internă de investigații tehnice privind siguranța va fi constituită prin dispoziția operatorului feroviar, aerian sau naval în termen de 3 zile lucrătoare, din membri care corespund criteriilor art. 4 alin. (5) și (6) și poate fi suplinită cu alți membri avînd studii și experiență relevantă obiectului investigației tehnice privind siguranţa.

**Articolul 15.** Coordonarea investigaţiilor

1. Procuratura Generală, ministerul Afacerilor Interne și Biroul vor încheia un acord privind desfășurarea urmăriii penale în paralel cu investigația tehnică privind siguranța. Prevederile acordului se vor aplica în toate situațiile de producere a unui eveniment în transporturi. Acordul trebuie să prevadă criteriile indicate la alin. (5).
2. Investigatorul-șef va asigura trasabilitatea și va păstra în custodie aparatele de înregistrare la bord, a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale, înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului (în continuare registratoare) și orice element de probă asimilate acestora.
3. Organul de urmărire penală are acces neîngrădit şi nelimitat la înregistratoarele indicate la alin. 1 din prezentul articol, precum și la orice element de probă.
4. Organul de urmărire penală are dreptul să numească un reprezentant care, să însoţească registratoarele şi alte elemente de probă asimilate acestora, pe parcursul oricărei deplasări, inclusiv la/de la locul de citire, prelucrare, examinare, analizare, modificare sau alterarea acestora.
5. În cazul în care organul de urmărire penală are în posesie probe, investigatorul-şef are acces la acestea și le poate utiliza imediat şi nelimitat cu respectarea prevederilor art. 8 alin. (2).
6. Fără a aduce atingere legislaţiei naţionale aplicabile Biroul şi organul de urmărire penală, Serviciul Protecție Civilă și Situațiilor Excepționale al Ministerului Afacerilor Interne vor încheia un acord destinat să asigure examinarea sau analiza de către Birou a elementelor de probă, inclusiv în cazul în care acestea ar putea fi modificate, alterate sau distruse. Acordul trebuie să prevadă:
7. accesul la locul evenimentului;
8. conservarea probelor şi accesul la acestea;
9. schimbul de informații la stadiul fiecărei procedure de investigare;
10. utilizarea corespunzătoare a informaţiilor privind siguranţa;
11. soluţionarea conflictelor de competenţă sau de altă natură.

**Capitolul VII**

**Protecția Informațiilor și Conservarea Probelor**

**Articolul 16.** Conservarea probelor

1. Toate probele trebuie protejate şi păstrate în custodie sigură, inclusiv mijloacele de transport, părțile componente, conţinutul şi resturile acesteia atâta timp cât este necesar pentru investigaţia tehnică privind siguranța evenimentelor în transport.
2. Păstrarea probelor care, ar putea fi deplasate, şterse, pierdute sau distruse va include conservarea lor prin mijloace fotografice sau prin alte mijloace asimilate acestora.
3. Păstrarea probelor în custodie sigură include protecţia 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 condiţii de siguranţă a tuturor probelor şi de a lua toate măsurile rezonabile pentru a proteja şi păstra aceste probe.
5. Până la sosirea investigatorilor, se interzice altor persoane decît celor autorizate potrivit legii modificarea, prelevarea de probe de la locul accidentului sau incidentului, mişcarea, mutarea sau îndepărtarea mijlocului de transport, a conţinutului sau resturilor acestuia ori cu excepţia cazurilor în care o astfel de acţiune ar fi necesară din motive de siguranţă sau pentru a acorda ajutor persoanelor rănite sau cu permisiunea explicită a autorităţilor care au controlul asupra locului evenimentului în transporturi şi, 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 ştergerea înregistrărilor conversaţiilor şi alarmelor. Comandanţii mijlocului de transport implicați în evenimentul de transport sau, în imposibilitate de exerciţiu a acestora, înlocțiitorii lor ierarhici au obligaţia şi responsabilitatea să asigure că sunt păstrate în siguranţă şi că nu se fac niciun fel de modificare, adăugire, înregistrare sau alte acțiuni asupra înscrisurilor privind perioada anterioară ori ulterioară evenimentului în transport, precum şi perioada concomitentă cu aceasta, toate probele şi documentele probatorii, inclusiv:

a) hărţile;

b) jurnale de bord;

c) înregistrările scrise, electronice şi 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 registratoare, inclusiv prin oprire de înregistrări după momentul producerii evenimentului;

b) să se prevină interferenţa cu orice alt echipament care ar putea fi, în mod rezonabil, considerat util investigaţiei privind siguranţa.

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

a) operatorul mijlocului de transport implicat în accident sau incident primeşte notificare de la Birou că nu se iniţiază o investigaţie tehnică privind siguranța sau că investigaţia tehnică privind siguranţa s-a încheiat;

b) se scurge un interval de 30 zile de la data notificării evenimentului, iar în acest interval nu a fost luată nicio decizie despre iniţierea unei investigaţii tehnice privind siguranţa;

c) se primeşte o notificare scrisă de la Birouîn care se menţionează că probele materiale specificate nu mai sunt necesare.

(9) Orice manipulare cu elementele de probă se face doar cu acordul Biroului şi în prezenta reprezentantului acesteia cu excepțiile prevăzute la alin. (10).

(10) Dacă anumite elemente de probă au fost recunoscute corpuri delicte în cadrul procesului penal, acestea pot fi administrate de către organul de urmărire penală în prezenţa investigatorului-şef sau a persoanei delegate de acesta şi cu condiţia că nu va fi afectată esenţa probatorie utilizată în scopul investigaţiei tehnice privind siguranţa, decît în cazul în care astfel de informaţii nu au fost constatate, protocolate şi există acordul în scris al investigatorului-şef în acest sens.

**Articolul 17.** Protecţia informaţiilor

1. Biroul va asigura confidențialitatea informațiilor colectate și utilizarea acestora în exclusivitate în vederea îndeplinirii obiectivului prezentei legi.
2. Numele și adresele persoanelor fizice nu vor fi incluse în fișierul centralizat, indiferent de tipul, clasificarea evenimentului în transport sau tipul raportării (obligatorie sau voluntară).
3. Următoarele informații se utilizează doar de membrii comisiei de investigație tehnică privind siguranța și după caz, membrii comisiei interne prevăzută la art. 14 şi nu se utilizează în alte scopuri decât cele prevăzute de prezenta lege:
4. declaraţiile persoanelor în cadrul investigaţiei tehnice privind siguranţa în aviaţia civilă, transportul feroviar și naval;
5. înregistrările care dezvăluie identitatea persoanelor care au adus probe în cadrul investigaţiei tehnice privind siguranţa;
6. informaţiile colectate de Birou care au un caracter personal, inclusiv informaţiile privind sănătatea persoanelor;
7. documentele întocmite ulterior pe parcursul investigaţiei tehnice privind siguranța precum: note, proiecte, opinii scrise ale investigatorului sau altor persoane, opinii exprimate în cadrul analizării informaţiilor, inclusiv a informaţiilor provenite de la înregistratoare;
8. informaţii şi probe furnizate de investigatorii organelor competente al statelor terțe în conformitate cu standardele internaţionale şi practicile recomandate, în cazul în care Biroul solicită acest lucru;
9. proiecte de rapoarte preliminare sau finale, declaraţii provizorii, rapoarte şi concluzii elaborate pentru uz intern;
10. înregistrări audio şi video din cabina de pilotaj, bordul unei nave, aeronave, locomotive, vagon; înregistrări provenite de la/și din interiorul unităţilor de control al traficului aerian, orice altă înregistrare scrisă, audio sau electronică împreună cu transcrierile acestora, asigurându-se că informaţiile lipsite de relevanță pentru investigaţia tehnică privind siguranţa și în mod special informaţiile legate de viaţa privată a persoanelor care, sunt protejate în mod corespunzător, cu respectarea dispoziţiilor prevăzute la art. 18 alin. (1);
11. toate tipurile de comunicare între persoanele care au fost implicate în operarea mijlocului de transport;
12. note de însoţire pentru transmiterea de recomandări privind siguranţa de la Birou către adresant;
13. rapoarte cu privire la evenimente în transport.
14. 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.
15. Prin derogare de la alin. (1-3) al prezentului articol, la solicitarea în scris a organelor de urmărire penală și a instanțelor de judecată Biroul va asigura prezentarea înregistrărilor și informațiilor acumulate.

**Articolul 18.** Informaţiile utilizate în scopul investigaţiei tehnice privind siguranța

(1) Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 133 din 08.07.2011 privind protecţia datelor cu caracter personal, cu modificările şi completările ulterioare, următoarele informaţii au caracter confidenţial şi nu se folosesc decât în scopurile investigaţiei tehnice privind siguranţa, exceptând cazurile în care autorităţile competente hotărăsc că există un interes public prioritar în favoarea divulgării acestora:

a) orice declaraţii ale martorilor, alte declaraţii, procese-verbale, precum şi orice elemnt probatoriu înregistrat ori primit de către Birou pe parcursul investigaţiei tehnice privind siguranţa;

c) informaţii privind persoanele implicate în evenimentul de transport aerian, feroviar sau naval ori informaţii de natură privată, inclusiv informaţiile privind sănătatea acestora, cu consimțămîntul 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.

**Capitolul VIII**

**Obligațiile Operatorilor Feroviari, Aerieni și Navali**

**Articolul 19.** Acţiunile operatorului supus investigației tehnice privind siguranța

(1) În cadrul investigației tehnice privind siguranță operatorul de transport aerian, feroviar și naval supus investigației tehnice privind siguranţa trebuie 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 şi a mijlocului de transport, precum şi schemele despre locul evenimentului în transporturi;

c) documente care conţin informaţii cu privire la fapte (în scris sau în altă formă);

d) suportul deplin și asistența ori de cîte ori necesară întru atingerea scopului prevăzut la art. 1 din prezenta Lege.

(2) Operatorul de transport aerian, feroviar și naval supus investigației tehnice privind siguranța va compensa Biroului toate costurile legate de: activitatea de ridicare, transportare, administrare, conservare, expertizare a înregistratoarelor și altor elemente de probă precum și de intrare în posesia acestora, cu excepția cazului cînd nu este vinovat de producerea accidentului sau incidentului grav supus investigării.

**Capitolul IX**

 **Raportul Investigației și Recomandările de Siguranță**

**Articolul 20.** Raportul investigaţieitehniceprivind siguranța

1. În termen de 10 zile de la producerea unui eveniment în transporturi, Biroul va elabora un raport prealabil. Raportul prealabil nu conține concluzii dar listează versiunile și cauzele evenimentului în transport.
2. Investigaţia tehnică privind siguranța se încheie cu un raport care, se aprobă de către investigatorul-şef şi se expediază entităţilor interesate. Raportul va conține obligatoriu informații despre:

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

b) informarea autorităților naționale și străine despre accident sau incident, identificarea autorității și al reprezentanței ce va investiga accidentul sau incidentul, 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 faptică, analiză și concluzii și după caz, recomandări de siguranţă.

1. În cazul în care investigaţiile tehnice privind siguranţa generează rapoarte înainte de finalizarea acesteia, Biroul poate să solicite, înainte de publicare, comentarii din partea autorităţilor indicate la alin. 11 lit. a) al prezentului articole, şi prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip de aeronavă, fabricantului sau operatorului în cauză.
2. Înainte de a publica raportul final, Biroul va solicita comentarii din partea autorităţilor prevăzute la alin. (11) lit. a) al prezentului articol, inclusiv din partea, statelor de proiectare, producere, înregistrare sau emitere al certificatului de tip şi, prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip, a fabricantului sau a operatorului în cauză. În cazul în care au fost solicitate comentarii, Biroul va respecta standardele internaţionale şi practicile recomandate. În toate situațiile, autoritățile menționate la alin. (3) și (4) au obligaţia de a respecta secretul profesional în ceea ce priveşte conţinutul respectivei consultări.
3. Informaţiile se includ în raport doar în cazul în care sunt relevante. Nu vor fi divulgate informaţii sau părți de informații care nu prezintă interes pentru această analiză.
4. Biroul va publica raportul final pe pagina web oficială al Biroul în cel mai scurt timp dar nu mai tîrziu de 12 luni de la data producerii evenimentului în transport. În cazuri excepționale, în afara controlului obiectiv al Biroul, termenul de publicare a raportului final poate fi extins.
5. Raportul final al investigației va fi semnat de către toţi participanţii inclusiv de investigatorul-şef.
6. Dacă apare un diferend cu privire la conţinut, raportul final al investigației va fi pregătit în versiunea acceptată de către investigatorul-șef. Membrul comisiei de investigație care, nu este de acord cu conţinutul raportului final este obligat să semneze o opinie separată argumentată, care va fi anexată la raportul final. Data semnării raportului final se consideră a fi ultima zi a investigației.
7. Raportul final se aprobă de către Directorul Biroului.
8. 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 indicatorii evenimentului în transport fără întârziere şi trimite raportul actualizat în ordinea stabilită la art. 26 alin. (3), până la prezentarea următorului raport.
9. În cazul survenirii unui accident sau incident, Biroul va transmite o copie a raportului final şi după caz, a recomandărilor de siguranţă, în conformitate cu cerințele internaţionale şi cu practicile recomandate, cât mai repede posibil:
10. autorităţilor responsabile de investigaţiile tehnice privind siguranţa şi organelor de supraveghere, control și certificare în transportul feroviar, aerian și naval ale statelor în cauză, precum şi Organizaţiei Aviaţiei Civile Internaţionale, Organizației Maritime Internaționale, Agenția Feroviară Europeană după caz;
11. destinatarilor recomandărilor privind siguranţa incluse în raport;

c) proiectantului, producătorului, operatorului, 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 mașinistului după caz;

f) statului victimelor evenimentului în transporturi;

g) Procuraturii Generale;

h) Ministerului Afacerilor Interne.

(12) Biroul este autorizată să informeze victimele şi rudele acestora, ori să facă public orice informaţie referitor la observaţiile faptice, la procedurile investigaţiei tehnice privind siguranța, precum şi la eventuale rapoarte, concluzii preliminare sau recomandări de siguranță cu condiţia ca aceste informaţii să nu compromită obiectivele investigaţiei privind siguranța şi să respecte integral legislaţia aplicabilă privind protecţia datelor personale.

(13) Biroul va publica raportul de investigaţie tehnică privind siguranța evenimentelor în transport, depersonalizat.

**Articolul 21.** Recomandări de siguranță

1. În scopul de a preveni producerea pe viitor a accidentelor și incidentelor precum şi pentru a asigura siguranţa, Biroul bazându-se pe concluziile desprinse în timpul investigației tehnice privind siguranța, studii sau analize a unei serii de investigații tehnice privind siguranța, elaborează și emite recomandări de siguranţă.
2. Biroul instituie proceduri pentru înregistrarea răspunsurilor la recomandările de siguranță emise.
3. Biroul emite recomandări de siguranță în orice fază a investigaţiei tehnice privind siguranţa, după consultarea corespunzătoare a părţilor relevante (operatorilor de transport, subiecți ai investigației tehnice privind siguranța, entităților care au fost implicate în lucrările de lichidare a consecinţelor evenimentelor în transporturi, etc.) și altor organisme sau autorități din statul membru al Uniunii Europene 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 acţiune pe care o consideră că trebuie întreprinsă în vederea consolidării siguranţei în domeniul aviației civile, transport feroviar sau naval.
4. Biroul transmite recomandările de siguranță și altor organisme sau autorități al statelor terțe.
5. Biroul și autoritățile de certificare și supraveghere monitorizează punerea în aplicare a recomandărilor privind siguranţa și instituie proceduri pentru monitorizarea progresului acţiunilor întreprinse ca urmare a recomandărilor primite.

**Articolul 22.** Necesitatea adoptării unor măsuri urgente

(1) În scopul adoptării unor măsuri urgente Biroul va:

a) solicita autorităților competente ale statelor cu care sunt stabilite raporturi de cooperare conform prevederilor art.13 alin. (6) și (7) al prezentei Legi, la orice stadiua a unei investigații tehnice privind siguranța, adoptarea unor măsuri urgente privind prevenirea riscului de producere de noi evenimente în transporturi;

b) asigura plasarea informațiilor provenite din investigațiile tehnice priivnd siguranța pe pagina web oficială;

c) accesul Guvernului, Ministerului Economiei și Infrastructurii și autorităților abilitate la baza de date electronică;

(2) Biroul va comunica autorităților competente prevăzute la alin. (1), structurilor autorizate să acceseze baza de date electronică, platforma de informare cu privire la evenimentul în transport reglementate de prezenta lege.

(3) Biroul va transmite date referitoare la accident sau incident, precum şi informaţii provenite din investigaţiile tehnice privind siguranţa prin intermediul platformei de informare.

**Articolul 23.** Fişierul centralizat cu privire la informaţia privind siguranţa

1. Biroul ţine fişierul naţional centralizat cu privire la informaţiile pertinente privind siguranţa şi este responsabilă de colectare, evaluare, arhivare, prelucrare, depersonalizare, procesare, stocare şi înregistrare a informaţiilor în acest sens.
2. Fișierul național centralziat sectorial poate fi integrat într-un sistem internațional în vederea facilitării schimbului de informații priivnd siguranța în scopul prevenirii producerii evenimentelor în transport.
3. Biroul este organul desemnat privind schimbul de informaţii prin punerea la dispoziţia autorităţilor competente ale altor state a tuturor informaţiilor relevante și stocate în fişierul naţional centralizat.
4. Autoritățile naționale de control, certificare și supraveghere a siguranței în sectorul respectiv au acces la informaţii despre evenimentele în transport colectate în conformitate cu prevederile alin. (1).
5. Biroul asigură părților interesate accesul la informațiile incluse în fișierul national centralizat conform Legii nr. 982 din 11.05.2000 privind accesul la informații. Biroul permite părţilor interesate accesul la informaţiile incluse în fişierul naţional centralizat în scopul:
6. de a oferi informaţii persoanelor şi organizaţiilor de care au nevoie pentru sporirea siguranţei în transporturi;
7. limitării de a difuza informaţii la ceea ce este strict necesar pentru utilizatorii lor, astfel încît să se asigure confidenţialitatea corespunzătoare a informaţiilor în cauză.

**Articolul 24.** Informaţii despre persoane şi mărfuri periculoase aflate la bord

1. Operatorii de transport aerian, naval sau feroviar certificați în Republica Moldova, precum și al statelor terțe care efectuează operațiuni de transport ce sosesc în/sau pleacă de pe teritoriul Republicii Moldova, instituie procedure privind furnizarea în termen de două ore la notificarea procedurii unui eveniment în transport în care a fost implicat mijlocul de transport, a listei pasagerilor și/sau mărfurilor periculoase aflate la bordul acestuia.
2. Biroul asigură remiterea imediată a listelor menționate la alin. (1) din prezentul articol către echipele medicale și autoritățile abilitate a Republicii Moldova în scopul acordării ajutorului medical victimelor și asigurării unei legături cu rudele persoanelor aflate la bord.
3. Pentru a furniza informație rapidă rudelor pasagerilor cu privire la prezenţa acestora la bordul mijlocului de transport implicat într-un accident, operatorii vor recomanda călătorilor să indice numele şi coordonatele unei persoane care să fie contactată în caz de accident. Operatorii de transport nu pot utiliza aceste informaţii decât în caz de accident şi acestea nu pot fi comunicate unor terţe persoane sau utilizate în scopuri comerciale.
4. Numele unei persoane aflate la bord nu este făcut public înainte ca autorităţile competente să informeze rudele persoanei respective. Lista menţionată la alin. (1) rămâne confidenţială 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 obiecţii.

**Articolul 25.** Asistenţa acordată victimelor evenimentului în transport şi rudelor acestora

1. Biroul, autoritățile de certificare, siguranță și supraveghere sectoriale, vor elabora și deține planuri de reacție de urgenţă la nivel naţional aprobat de Guvern și coordinate cu Serviciul Protecției Civile și Situațiilor Excepționale al Ministerului Afacerilor Interne în cazul producerii unui eveniment în transport.
2. Operatorii de transport aerian, feroviar, naval certificaţi în Republica Moldova vor elabora și prezenta Guvernului și Ministerului Economiei și Infrastructurii planul de asistenţă pentru victimele evenimentelor în transport survenite şi rudelor acestora.

**Articolul 26.** Cooperarea internaţională

1. Pentru îndeplinirea obiectivelor, Biroul poate încheia acorduri tehnice cu organe similare din state terțe.

(2) Biroul prevede cele mai bune modalităţi de cooperare care să permită:

a) folosirea în comun a aparatelor, spaţiilor şi altor echipamente de natură tehnică asupra mijloacelor de transport, componentelor sau părților acestora şi asupra altor obiecte utile investigaţiei tehnice privind siguranţa, inclusiv extragerea şi analiza informaţiilor din registratoare şi din alte dispozitive electronice;

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

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

d) stabilirea unor principii comune pentru monitorizarea respectării recomandărilor privind siguranţa şi pentru adaptarea metodelor de investigație tehnică privind siguranţa la progresul tehnic şi ştiinţific;

e) gestionarea în mod adecvat a măsurilor de urgenţă;

f) stabilirea normelor de confidențialitate cu respectarea reglementărilor naționale privind declarațiille martorilor, prelucrarea datelor și altor informații prevăzute la art.18 al prezentei Legi;

g) organizarea activităţilor individuale de formare a investigatorilor;

h) promovarea cooperării cu structurile statelor terțe și cu organizațiile internaționale de investigație tehnică privind siguranța a evenimentelor în transport în domeniile reglementate de prezenta lege;

(3) Biroul notifică Organizația Aviației Civile Internaționale, Organziația Maritimă Internațională, Agenția Feroviară Europeană după caz, statele vizate, în conformitate cu angajamentele internaționale ale Republicii Moldova despre evenimentul produs.

(4) 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 desfăşurarea investigaţiei. 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, inclusive raportul final.

(5) Biroul solicita sprijinul autorităţilor responsabile de investigaţiile tehnice privind siguranța al statelor terțe.

(6) Participarea la investigația tehnică privind siguranța a evenimentelor în transporturi survenite în afara teritoriului Republicii Moldova se efectuează în conformitate cu acordurile încheiate între părţile implicate la procesul de investigație 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, cetăţean al Republicii Moldova;

c) este implicat operatorul de transport al Republicii Moldova.

(7) Cu condiţia respectării cerinţei evitării oricărui conflict de interese, Biroul solicit instituțiilor de proiectare, de producere şi certificare, înregistrare, precum şi autoritatea de siguranță, certificare și supraveghere a Republicii Moldova, în limitele competenţelor lor respective, să numească unul sau mai mulţi reprezentanţi care să participe:

1. în calitate de consilier al investigatorului-şef, la orice eveniment supus investigării de către Biroul, efectuată pe teritoriul Republicii Moldova;
2. în calitate de consultant numit în temeiul prezentei legi în scopul de a oferi asistenţă reprezentantului acreditat/reprezentanţilor acreditaţi a Republicii Moldova la orice investigaţie tehnică privind siguranţa efectuată pe teritoriul unui alt stat la care Biroul urmează să desemneze un reprezentant acreditat în conformitate cu standardele internaţionale şi practicile recomandate aplicabile în domeniul investigării tehnice privind siguranţa sub supravegherea reprezentantului acreditat.

(8) Biroul poate să delege unei alte autorități specializate cu care deține accord conform alin. (1) al prezentului articol, sarcina de a efectua o investigație tehnică privind siguranța unui eveniment în transport și să faciliteze procesul realziat de respective autoritate, dacă aceasta poate asigura procesul dat cu respectarea prevederilor prezentei legi.

(9) Biroul poate decide neefectuarea în parallel a investigații tehnice privind siguranța în cazul cînd aceasta este desfășuratp de un stat terț interest în mod deosebit.

**Articolul 27.** Dispoziții finale și tranzitorii

(1) Ministerul Economiei și Infrastructurii, în termen de 3 luni, va elabora și prezenta Guvernului pentru aprobare regulamentul de organizare și funcționare a Biroului de Investigare a Accidentelor în Transportul Aerian, Feroviar şi Naval.

**Preşedintele Parlamentului Andrian CANDU**