

**GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA****HOTĂRÂRE Nr. _____**

din _____ 2019

Chișinău

pentru aprobarea proiectului de Lege
cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi

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

Prim ministru**Ion CHICU***Contrasemnează:*Ministrul economiei
și infrastructurii

Anatol USATÎI

Ministrul finanțelor

Serghei PUȘCUȚA



PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

LEGE

cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi

Parlamentul adoptă prezenta lege ordinară.

Prezenta lege

transpune parțial Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene L 131 din 28 mai 2009;

transpune parțial Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE (Text cu relevanță SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 295 din 12 noiembrie 2010, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018;

transpune art. 3 (pct. 2, 3, 7, 10 - 15, 21), art. 20 - 23, art. 24 (1), (2) Teza I și II, art. 26 din Directiva 2016/798/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformare) Text cu relevanță pentru SEE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 138 din 26 mai 2016.

Capitolul I

Dispoziții Generale

Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare

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

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

(3) Prevederile prezentei legi se aplică:

1) în domeniul transportului feroviar:

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

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

2) în domeniul aviației civile:

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

3) în domeniul transportului naval:

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

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

c) implică interese majore ale Republicii Moldova.

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

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

b) 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 ambarcațiune de agrement neimplicată în activitate comercială cu excepția cazurilor în care acestea au un echipaj și transportă mai mult de 12 pasageri în scopuri comerciale, o navă de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, o platformă fixă de foraj marin.

Articolul 2. Definiții

În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică:

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

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

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

accident feroviar grav - orice coliziune sau deraiere a trenurilor care are ca rezultat decesul a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube importante a materialului rulant până la excluderea din inventar, a infrastructurii sau mediului și orice alt

accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau gestionării siguranței;

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

- a) vătămare gravă sau medie a integrității corporale sau a sănătății unei persoane;
- b) dispariția unei persoane de pe o navă;
- c) pierderea sau abandonul unei nave;
- d) eșuarea, scoaterea din funcțiune sau implicarea într-o coliziune a unei nave;
- e) pagube materiale la infrastructura maritimă care, ar pune în pericol siguranța unei persoane sau nave; sau
- f) pagube materiale la o navă;
- g) 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, eșuare, contact cu una din următoarele consecințe grave:

- a) fisuri sau defecțiuni ale corpului navei care, au cauzat oprirea motorului principal;
- b) avarii extinse ale suprastructurii navei, avarii grave ale structurii navei cum ar fi penetrarea corpului navei sub linia de plutire și au condus la imposibilitatea de a continua voiajul,
- c) avarie care necesită remorcarea navei sau intervenția 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 decât accident sau incident legat de utilizarea unei aeronave, care afectează sau ar putea afecta siguranța 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, cauzându-se următoarele consecințe negative:

- 1) rănirea gravă sau decesul unei persoane ca urmare a faptului:
 - a) aflării la bordul aeronavei;
 - b) contactului nemijlocit cu una din părțile aeronavei, inclusiv celei care s-a desprins de aceasta;
 - c) expunerii directe fluxului de gaze a motorului cu reacție, cu excepția cazurilor în care leziunile corporale sânt provocate din cauze naturale, de sine însuși sau de alte persoane, ori în cazul în care leziunile sânt provocate călătorilor fără bilet ascunși în zonele inaccesibile pasagerilor și membrilor echipajului;

2) aeronava suferă o avarie sau o defecțiune structurală care afectează caracteristicile de rezistență structurală, de performanță sau de zbor ale aeronavei și care, în mod normal, ar necesita reparații majore sau înlocuirea componentei afectate, cu excepția unei defecțiuni sau avarii a motorului, atunci când avaria se limitează la un singur motor (inclusiv capota metalică sau accesoriile sale), la elice, extremitățile aripilor, antene, sonde, senzori, pneuri, frâne, roți, carenaje, panouri, trapele trenului de aterizare, parbrize, învelișul aeronavei (precum urme mici de lovituri

sau perforații) sau avarii minore la palele rotorului principal, rotor de coadă, trenul de aterizare și cele cauzate de grindină sau de impactul cu păsările/animale (inclusiv a perforațiilor radomului);

3) aeronava a dispărut sau este inaccesibilă;

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

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

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

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

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

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

mijloc de transport - orice aparat care se menține în atmosferă ca urmare a reacțiilor 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 conțin norme, standarde, cerințe și proceduri specifice activităților aeronautice civile, emise în scopul aplicării și implementării legislației și a reglementărilor naționale și internaționale în domeniul aviației civile;

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

catastrofă - avarie de proporții, soldată cu victime umane, prejudicierea sănătății oamenilor și deteriorarea sau distrugerea obiectelor economiei naționale și altor valori materiale în proporții considerabile, precum și cu urmări nefaste asupra mediului înconjurător;

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

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

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

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

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

Capitolul II

Autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi

Articolul 3. Biroul de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi

(1) Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (denumit în continuare Birou) este o autoritate administrativă centrală, aflată în subordinea Guvernului, desemnată să organizeze investigația tehnică privind siguranța evenimentelor în transport în scopul determinării cauzelor și circumstanțelor în care s-au produs acestea și de a emite recomandări de siguranță.

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

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

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

Capitolul III

Organizarea și funcționarea Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi

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

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

(2) Directorul General al Biroului este numit și eliberat din funcție de către Guvern conform art. 17 alin. (2) al Legii nr. 98 din 04.05.2012 privind administrația publică centrală de specialitate și art. 6 alin. (4) al Legii nr. 199 din 16.07. 2010 cu privire la statutul persoanelor cu funcții de demnitate publică.

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

a) în privința acestuia nu este instituită o măsură de ocrotire judiciară;
b) are studii superioare în domeniul transportului aerian, feroviar, naval sau alte domenii conexe;

c) are o vechime în muncă în domeniul aerian, feroviar, naval de cel puțin 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 General al Biroului:

a) exercită conducerea Biroului;

b) poartă răspundere personală, în fața Guvernului, pentru realizarea misiunii și îndeplinirii funcțiilor Biroului;

c) organizează sistemul de management financiar și control;

d) stabilește atribuțiile directorilor adjuncți a Biroului;

e) semnează actele pe chestiunile ce țin de competența Biroului;

f) conferă grade de calificare, acordă stimulări și aplică sancțiuni disciplinare angajaților Biroului, în condițiile Legii cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public.

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

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

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

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

(8) Investigatorii își exercită atribuțiile în baza prevederilor prezentei legi, acordurilor internaționale la care Republica Moldova este parte, actelor normative emise întru aplicarea acesteia.

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

(10) Investigatorii-șefi exercită conducerea direcțiilor de profil din cadrul Biroului. Pentru ocuparea funcției de investigator-șef, participantul trebuie să întrunească următoarele cerințe suplimentare:

- a) aerian - persoană cu experiență de cel puțin 3 ani de pilot și inginer aeronautic;
- b) naval - persoană cu experiență de cel puțin de 3 ani în conducerea și exploatarea navei maritime comerciale, inginer sau mecanic naval; și
- c) feroviar - persoană cu experiență de cel puțin 3 ani de inginer mecanic în domeniul feroviar.

(11) În îndeplinirea atribuțiilor sale, Biroul poate atrage specialiști în domeniu, în calitate de experți, remunerați în modul stabilit de Guvern.

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

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

(1) Finanțarea activității Biroului precum și investigația tehnică privind siguranța evenimentelor din transporturi se asigură din bugetul de stat conform art. 35 din Legea nr. 98 din 2012 privind administrația publică centrală de specialitate.

(2) Bugetul Biroului este elaborat și aprobat în conformitate cu principiile, regulile și procedurile stabilite de Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181 din 25.07.2014.

Articolul 6. Atribuțiile Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi

(1) Biroul are următoarele atribuții generale:

- a) organizează, conduce și coordonează activitatea de investigație tehnică privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval;
- b) numește membrii comisiei de investigație tehnică privind siguranța, investigatorul-șef și/sau reprezentantul împuternicit, după caz;
- c) elaborează programul de perfecționare a pregătirii de specialitate a personalului propriu;
- d) elaborează proiecte de reglementări referitor la investigația tehnică privind siguranța evenimentelor în transporturi pentru a fi aprobate de Guvern, la propunerea Ministerului Economiei și Infrastructurii;
- e) informează statele implicate, asupra oricărui eveniment în transport altul decât evenimentul produs pe teritoriul Republicii Moldova, solicitând participarea, după caz, a reprezentanților acestora la investigațiile tehnice privind siguranța;
- f) comunică organizațiilor internaționale de profil date și informații cu privire la investigația tehnică privind siguranța, conform cerințelor internaționale recunoscute și asumate de Republica Moldova;

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

h) publică raportul final pe pagina web oficială, în cel mai scurt timp posibil dar nu mai târziu de 12 luni de la data începerii investigației tehnice privind siguranța. Raportul final, inclusiv recomandările de siguranță, este comunicat părților prevăzute la art. 12 alin. (12);

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

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

k) cooperează cu autoritățile de profil al statelor terțe în scopul finalizării investigației tehnice privind siguranța, după caz, în scopul elaborării unor metode comune de investigație, stabilirea unor principii comune pentru urmărirea modului de implementare a recomandărilor de siguranță și pentru a le adapta evoluțiilor tehnico-științifice în domeniu.

(2) Biroul poate solicita asistența organismelor de investigație din alte state pentru desfășurarea de inspecții tehnice, analize sau evaluări.

(3) Biroul desfășoară un schimb activ de opinii și experiență cu organele de investigație din alte state în scopul:

- elaborării unor metode comune de investigație tehnice privind siguranța;
- stabilirii unor principii comune pentru aplicarea recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific.

Articolul 7. Raportarea activităților

(1) Biroul publică anual, până la 1 iulie, pe pagina web oficială un raport referitor la investigațiile tehnice privind siguranța desfășurate 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 concordanță cu prezenta lege și, dacă este cazul, în cooperare cu organele de urmărire penală, investigatorilor li se acordă dreptul cât se poate de repede:

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

b) listarea probelor și îndepărtarea controlată a rămășițelor sau componentelor acestora pentru a fi examinate sau analizate;

c) acces la aparatele de înregistrare de bord, echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de a verifica funcționarea sistemului de semnalizare și control al traficului, parametrilor de navigație (denumit în continuare VDR/S-VDR), precum și de a prelua controlul asupra acestora, încărcăturilor, obiectelor, condiție ori circumstanță, precum și să copieze și să utilizeze informațiile și datele respective;

d) 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;

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

f) acces la alte rezultate decât cele prevăzute la lit. d) și e);

g) chestionării și audierii personalului aerian, feroviar sau naval implicat în evenimentul de transport și a altor martori;

h) 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 absența oricărei persoane ale cărei interese s-ar putea considera că împiedică investigația tehnică privind siguranța;

i) accesul liber la orice informație sau înregistrare relevantă deținută de administratorul de infrastructură feroviară, operatorul feroviar, aerian sau naval și de autoritatea de siguranță, alte autorități cu competențe relevante 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, conținutul instalațiilor de înregistrare precum și la declarații referitoare la frâne (sistemul de frânare), forme de avertizare, rapoarte despre părțile componente ale unității de transport și documentele ce atestă starea tehnică a acestora;

j) de a întocmi diagrame de la locul evenimentului în transport și asupra materialului rulant. Informația va descrie: punctul de plecare, locația aeronavei, trenului și navei vor fi marcate în diagramă, la fel se indică în care kilometru și marcarea punctelor unde a avut loc accidentul;

k) de a efectua sau ridica fotografii pentru a vedea în general consecințele, starea pistei, navei sau materialului rulant deteriorat, aparatelor de control, precum și orice obiect pe care le consideră utile activității de investigație tehnică privind siguranța;

l) de a întocmi raport de amplasare, inspecție, rapoarte cu privire la starea tehnică a liniilor de cale ferată, de semnalizare, de control central și echipamente de centralizare, comunicare și alte echipamente, starea pistei sau a infrastructurii navale;

m) să solicite prezentarea, inspectarea și efectuarea de copii ale oricăror probe materiale sau documentare conform art. 14 alin. (6);

n) să solicite persoanelor competente autentificarea copiei conform cu originalul ori autenticitatea probei prelevate;

o) să solicite și să li se acorde asistență în cadrul investigației tehnice privind siguranța de către autoritățile și instituțiile publice sau de către operatorii de transport și de către autoritățile de supraveghere și pază a frontierei de stat, autoritățile responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, piloții și personalul altor servicii portuare, navale.

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

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

(4) La investigarea unui eveniment în transport în cazul când este implicat organul de urmărire penală, tot accesul la materiale se face în coordonare cu ofițerul de urmărire penală sau cu procurorul care investighează cazul.

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

Articolul 9. Notificarea și raportarea evenimentelor

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

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

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

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

Capitolul V

Operatorii de transport feroviari, aerieni și navali

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

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

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

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

(2) Operatorul aerian, feroviar sau naval 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, administratorul de infrastructură feroviară, operatorul de infrastructură aeroportuară sau portuară trebuie să ia o decizie cu privire la restabilirea traficului feroviar, operațiunilor de zbor, circulației navelor.

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

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

Articolul 11. Obligația de informare pe parcursul investigației

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

Capitolul VI

Coordonarea și procedura de investigare

Articolul 12. Procedura, modul și termenele de investigație

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

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

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

a) gravitatea evenimentului în transport;

b) dacă face parte dintr-o serie de evenimente în transport, relevante pentru întregul sistem de transport;

c) impactul evenimentului în transport asupra siguranței;

d) cereri ale operatorilor de transport, administratorilor de infrastructură, ale autorității naționale de siguranță sau ale statelor terțe.

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

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

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

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

(8) Investigatorul-șef, membrii comisiei și experții atrași în procesul de investigație tehnică privind siguranța vor corespunde cerințelor stabilite la art. 4 alin. (9) și (10).

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

(10) Investigația tehnică privind siguranța nu poate fi împiedicată sau suspendată în mod nejustificat din cauza anchetelor de urmărire penală.

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

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

(13) În termen de șapte zile de la începerea investigației tehnice, Biroul trebuie să informeze într-un mod deschis, despre tipul de eveniment în transport și consecințele acestora, numărul de persoane decedate sau/și rănite, precum și valoarea daunelor, Guvernul, Ministerul Economiei și Infrastructurii, Procuratura Generală, Ministerul Afacerilor Interne, autoritatea de certificare a statului de supraveghere și de reședință a operatorului de transport; autoritatea de înmatriculare, certificare a mijlocului de transport și organizația de întreținere, statul național al cetățenilor implicați în evenimentul de transport, alte persoane sau entități, state care au un interes direct și obiectiv la investigația tehnică privind siguranța a evenimentului în transport.

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

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

(16) Biroul poate atrage reprezentanți internaționali, pentru a participa la investigația evenimentului în transport. O astfel de decizie trebuie coordonată cu organele de urmărire penală care desfășoară acțiuni la locul evenimentului în transport.

Articolul 13. Coordonarea investigațiilor

(1) Procuratura Generală, ministerul Afacerilor Interne și Biroul vor încheia un acord privind desfășurarea urmăririi penale în paralel cu investigația tehnică privind siguranța. Prevederile acordului se vor aplica în toate situațiile de producere a unui eveniment în transport. Acordul trebuie să prevadă criteriile indicate la alin. (6).

(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 și nelimitat la înregistratoarele indicate la alin. (2) din prezentul articol, precum și la orice element de probă.

(4) Organul de urmărire penală are dreptul să numească un reprezentant care, să însoțească registratoarele și 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-șef are acces neîngrădit la acestea cu respectarea prevederilor art. 8 alin. (2).

(6) Fără a aduce atingere legislației naționale aplicabile Biroul și organul de urmărire penală, Inspectoratul General pentru Situații de Urgență al Ministerului Afacerilor Interne, precum și Autoritățile de Siguranță vor încheia acorduri în avans destinate 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. Acordurile trebuie să prevadă:

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

Capitolul VII

Conservarea probelor și protecția informațiilor

Articolul 14. Conservarea probelor

(1) Toate probele trebuie protejate și păstrate în custodie sigură, inclusiv mijloacele de transport, părțile componente, conținutul și resturile acestora atâta timp cât este necesar pentru investigația tehnică privind siguranța evenimentelor în transport, urmăririi penale și intereselor justiției.

(2) Păstrarea probelor care, ar putea fi deplasate, șterse, pierdute sau distruse va include conservarea lor prin mijloace fotografice sau prin alte mijloace asimilate acestora.

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

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

(5) Până la sosirea investigatorilor, se interzice altor persoane decât celor autorizate potrivit legii modificarea, prelevarea de probe de la locul accidentului sau incidentului, mișcarea, mutarea sau îndepărtarea mijlocului de transport, a conținutului sau resturilor acestuia ori cu excepția cazurilor în care o astfel de acțiune ar fi necesară din motive de siguranță sau pentru a acorda ajutor persoanelor rănite sau cu permisiunea explicită a autorităților care au controlul asupra locului evenimentului în transporturi și, atunci când este posibil, în urma consultării Biroului.

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

ori ulterioară evenimentului în transport, precum și perioada concomitentă cu aceasta, toate probele și documentele probatorii, inclusiv:

- a) hărțile;
- b) jurnale de bord;
- c) înregistrările scrise, electronice și magnetice sau realizate în orice alt mod;
- d) alte documente sau înregistrări care se consideră că ar putea avea legătură cu evenimentul;

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

a) să fie prevenită supra-înregistrarea datelor provenind din registratoare, inclusiv prin oprire de înregistrări după momentul producerii evenimentului;

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

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

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

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

c) se primește o notificare scrisă de la Birou în care se menționează că probele materiale specificate nu mai sunt necesare.

(9) Prevederile menționate la alin. (8) nu aduc atingere și nu anulează/înlătură alte notificări și interdicții aplicate de alte organe competente.

(10) Orice manipulare cu elementele de probă se face doar cu acordul Biroului și în prezența reprezentantului acestuia cu excepțiile prevăzute la alin. (11).

(11) Dacă anumite elemente de probă au fost recunoscute corpuri delictive în cadrul procesului penal, acestea pot fi administrate de către organul de urmărire penală în coordonare cu investigatorul-șef sau cu persoana delegată de acesta și cu condiția că nu va fi afectată esența probatorie utilizată în scopul investigației tehnice privind siguranța.

Articolul 15. Protecția informațiilor

(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 nu se utilizează în alte scopuri decât cele prevăzute de prezenta lege:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

j) rapoarte cu privire la evenimente în transport.

(4) 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.

(5) Prin derogare de la alin. (1-3) al prezentului articol, la solicitarea în scris a instanțelor de judecată Biroul va asigura prezentarea înregistrărilor și informațiilor acumulate.

Articolul 16. Informațiile utilizate în scopul investigației tehnice privind siguranța

(1) Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 133 din 08.07.2011 privind protecția datelor cu caracter personal, cu modificările și completările ulterioare, următoarele informații au caracter confidențial și nu se folosesc decât în scopurile investigației tehnice privind siguranța, exceptând cazurile în care autoritățile competente hotărăsc că există un interes public prioritar în favoarea divulgării acestora:

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

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

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

(3) Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute la articolele 18 și 19, Biroul comunică informațiile pe care le consideră pertinente pentru prevenirea unui eveniment persoanelor responsabile de producerea, întreținerea echipamentelor și mijloacelor de transport, sau persoanelor fizice sau entităților juridice responsabile de operarea mijloacelor de transport sau de pregătirea personalului.

Capitolul VIII

Obligațiile operatorilor de transport

Articolul 17. Acțiunile operatorului de transport supus investigației tehnice privind siguranța

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

a) pregătirea rapoartelor de la locul evenimentului în transporturi, rapoarte din teritoriu despre elementele sau obiectele de investigație tehnică privind siguranța;

b) diagramele despre daunele de infrastructură și a mijlocului de transport, precum și schemele despre locul evenimentului în transporturi;

c) documente care conțin informații cu privire la fapte (în scris sau în altă formă);

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

Capitolul IX

Raportul Investigației și Recomandările de Siguranță

Articolul 18. Raportul investigației tehnice privind siguranța

(1) O investigație tehnică privind siguranța prevăzută la art. 1 face obiectul unor rapoarte într-o formă corespunzătoare tipului și gravității accidentului sau incidentului și relevanței constatărilor investigației. Rapoartele descriu obiectivele investigațiilor prevăzute la art. 3 alin. (1) și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță.

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

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

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

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

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

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

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

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

(7) În cazurile accidentelor cu grad sporit de complexitate, termenul de publicare a raportului poate fi extins pe o perioadă suplimentară, care nu poate depăși perioada de timp necesară pentru finisarea respectivelor investigații tehnice privind siguranța.

(8) Raportul final al investigației va fi semnat de către toți participanții inclusiv de investigatorul-șef.

(9) Dacă apare un diferend cu privire la conținut, raportul final al investigației va fi pregătit în versiunea acceptată de către investigatorul-șef. Membrul comisiei de investigație care, nu este de acord cu conținutul 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.

(10) Raportul final se aprobă de către Directorul General al Biroului.

(11) În cazul în care, după prezentarea raportului final sunt descoperite fapte noi sau în cazul în care au fost admise greșeli sau omise circumstanțe importante pentru stabilirea cauzei accidentului sau incidentului, Biroul actualizează în termeni rezonabili indicatorii evenimentului în transport și trimite raportul actualizat în ordinea stabilită la art. 23 alin. (3), până la prezentarea următorului raport.

(12) În cazul survenirii unui eveniment în transport, Biroul va transmite o copie a raportului final și după caz, a recomandărilor de siguranță, în conformitate cu cerințele internaționale și cu practicile recomandate, în termeni proximi:

a) autorităților responsabile de investigațiile tehnice privind siguranța și organelor de supraveghere, control și certificare în transport ale statelor în cauză, precum și Organizației Aviației Civile Internaționale, Organizației Maritime Internaționale, Agenției Feroviare Europene după caz;

b) destinatarilor recomandărilor privind siguranța incluse în raport;

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

d) organizațiilor de certificare a mijlocului de transport;

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

f) statului victimelor evenimentului în transport;

g) Procuraturii Generale;

h) Ministerului Afacerilor Interne.

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

(14) Biroul va publica pe pagina web oficială raportul de investigație tehnică privind siguranța evenimentelor în transport, depersonalizat.

Articolul 19. Recomandări de siguranță

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

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

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

(4) Biroul transmite recomandările de siguranță și altor organisme sau autorități al statelor terțe.

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

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

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

Articolul 20. 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. 12 alin. (14) și (15) al prezentei Legi, la orice stadiu a unei investigații tehnice privind siguranța, adoptarea unor măsuri urgente privind prevenirea riscului de producere de noi evenimente în transporturi;

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

(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 și informații provenite din investigațiile tehnice privind siguranța prin intermediul platformei de informare.

Articolul 21. Informații despre persoane și mărfuri periculoase aflate la bord

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

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

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

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

Articolul 22. Asistența acordată victimelor evenimentului în transport și rudelor acestora

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

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

Articolul 23. Cooperarea internațională

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

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

a) folosirea în comun a aparatelor, spațiilor și altor echipamente de natură tehnică asupra mijloacelor de transport, componentelor sau părților acestora și asupra altor obiecte utile investigației tehnice privind siguranța, inclusiv extragerea și analiza informațiilor din registratoare și 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 siguranța și pentru adaptarea metodelor de investigație tehnică privind siguranța la progresul tehnic și științific;

e) gestionarea în mod adecvat a măsurilor de urgență;

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

g) organizarea activităților 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, Organizația 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 desfășurarea investigației. Reprezentanților statelor interesate li se va oferi dreptul de a vizita locul evenimentului în transport, de a accesa informații referitor la etapele și rezultatele investigației tehnice, inclusive raportul final.

(5) Participarea la investigația tehnică privind siguranța a evenimentelor în transporturi survenite în afara teritoriului Republicii Moldova se efectuează în conformitate cu acordurile încheiate între părțile 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, cetățean al Republicii Moldova;

c) este implicat operatorul de transport al Republicii Moldova.

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

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

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

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

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

(9) Biroul poate decide neefectuarea investigații tehnice privind siguranța în cazul când aceasta este desfășurată de un stat terț interesat în mod deosebit.

Capitolul X

Dispoziții finale și tranzitorii

Articolul 24. Intrarea în vigoare

Prezenta lege va intra în vigoare la expirarea a 6 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Articolul 25. Îndatoririle Guvernului

Guvernul, până la data intrării în vigoare a prezentei legi:

- a) Va prezenta Parlamentului propuneri pentru aducerea legislației în vigoare în concordanță cu prezenta lege;
- b) Va aproba actele normative necesare executării prevederilor prezentei legi.

Președintele Parlamentului

Zinaida GRECEANÎI

ANALIZA IMPACTULUI DE REGLEMENTARE

Titlul analizei impactului	Proiectul de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi
Data:	25.10.2019
Autoritatea administrației publice (autor):	Ministerul Economiei și Infrastructurii
Subdiviziunea:	Serviciul Cooperare Transport
Persoana responsabilă și datele de contact:	Valentin Toncoglaz 22 250 549, valentin.toncoglaz@mei.gov.md

Compartimentele analizei impactului

1	Definirea problemei
a	Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate Inexistența unei capacități de investigare independente din punct de vedere a siguranței a evenimentelor în transporturi (aerian, feroviar și naval), care ar avea scopul prevenirii acestora.
b	Descrieți problema, persoanele/entitățile afectate și cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și examinate Actualmente, Republica Moldova se confruntă cu un ascendent al evenimentelor care vizează direct siguranța în transporturi (Anexa 4). Situația actuală în domeniul siguranței transporturilor impune crearea cadrului legal primar, specific, necesar pentru investigarea tehnică a evenimentelor (accidentelor și incidentelor) în transporturi. Cauzele în virtutea cărora normele în vigoare nu sânt suficiente sunt următoarele: - lipsa prevederilor legislației actuale, accidentele și incidentele în transporturi produse nu sunt investigate din punct de vedere al siguranței, făcând doar obiectul anchetelor organelor judiciare care urmăresc doar stabilirea răspunderii sau a culpei; - lipsa unei structuri de investigație independente organizațional și juridic în luarea deciziilor, care să asigure implementarea activității de investigare privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor din transportul aerian, feroviar și naval, în conformitate cu exigențele prevederilor Acordului de Asociere și a Organizațiilor Internaționale de profil, la care Republica Moldova face parte. Entități afectate: - operatorii de transport aerian, feroviar și naval; - administratorii de infrastructură feroviară, aeroportuară sau portuară; - furnizorii de servicii de navigație aeriană; - organizații de producere/întreținere; - autoritățile de siguranță în transporturi; - autorități de reglementare; - personal de specialitate; - societatea civilă; - etc.; Dovezi și date: Tendința unei creșteri a evenimentelor în transporturi (conform Anexei 4), datorită unor factori care influențează direct sau indirect siguranța: - ineficiența Sistemului de Management al Siguranței și calității; - aspectele probabilistice asociate cu creșterea sau descreșterea traficului; - particularitățile probabilistice referitoare la starea tehnică sub aspectul funcționalității; - lipsa culturii juste; - etc.;

	Necesitatea implementării prevederilor Acordului de Asociere RM-UE. Trebuie precizat că intervenția în legislația actuală referitoare la investigarea tehnică a accidentelor și incidentelor în transporturi rezultă inclusiv din prevederile Acordului de Asociere a Republicii Moldova cu Uniunea Europeană (ratificat prin Legea 112/2014, publicată în MO nr. 185-199 din 18.07.2014). Astfel, Republica Moldova urmează să racordeze legislația internă la acquis-ul comunitar. Lista actelor Uniunii Europene cu care se realizează armonizarea sunt următoarele: - Regulamentul (UE) nr. 996/2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă; - Directiva (UE) 2016/798 privind siguranța feroviară; - Directiva nr. 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim. Reglementările similare existente în legislația statelor membre ale Uniunii Europene. Uniunea Europeană prin instituțiile sale reprezentative, în aplicarea politicii de dezvoltare, acordând o atenție deosebită creșterii și menținerii standardelor de siguranță în transporturi și depunerii tuturor eforturilor pentru reducerea numărului de accidente, a instituit la nivel european efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor produse în transporturile aeriene, navale și feroviare, separat de orice alte forme de investigații, administrative sau judiciare care urmăresc stabilirea răspunderii sau a culpei, în scopul determinării cauzelor și circumstanțelor care au dus la producerea lor, analizei acestora și prevenirii producerii altor accidente, impunând reglementarea domeniului vizat prin acte normative și înființarea la nivelul fiecărui stat membru UE a unor instituții naționale specializate, permanente, responsabile cu investigația tehnică privind siguranța, independente organizațional și juridic de orice alte entități cu atribuții în domeniul transporturilor, în condiții de independență deplină și resurse financiare și umane suficiente. Astfel, toate statele UE au organisme de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi, cu scopul de a investiga tehnic și de a emite recomandări de siguranță în cazul evenimentelor în transporturi. În Anexa 7, sunt listate principalele Organisme de Anchetă în statele membre ale UE. Exigențele prevederilor Organizațiilor Internaționale de profil, la care Republica Moldova face parte. Republica Moldova este stat membru al Organizației Aviației Civile Internaționale (ICAO). În conformitate cu dispozițiile prevăzute în Anexa nr. 13 al Convenției ICAO, la nivelul fiecărui stat membru trebuie să existe un organism de investigare tehnică a evenimentelor din aviație permanent, independent, capabil să-și îndeplinească responsabilitățile și atribuțiunile pe linie de siguranță aeriană. Ultimul audit ICAO în Republica Moldova a fost efectuat în anul 2014. Acesta a fost realizat în cadrul Programului de audit al siguranței aviației (USOAP), în conformitate cu metodologia de lucru a ICAO și vizează autoritățile competente ale statelor membre și aeroporturile selectate, operatorii și entitățile care aplică standarde de siguranță aeronautică. În raportul misiunii se menționează despre neconformități referitoare la cadrul normativ național privind investigarea evenimentelor din aviație. Astfel, până la următoarele misiune de audit (preconizată pentru trimestrul I al anului 2020), Republica Moldova trebuie să ia măsuri corective referitoare la implementarea dispozițiilor prevăzute în anexa nr. 13 al Convenției ICAO. De asemenea, o misiune de audit similară este preconizată pentru septembrie 2020 la Agenția Navală din Republica Moldova, în cadrul căreia va fi evaluată conformitatea aplicării Codului de standarde internaționale și practici recomandate pentru investigația privind siguranța în cazul accidentelor sau incidentelor maritime (Codul de investigație a accidentelor), adoptat de Organizația Maritimă Internațională (IMO) prin Rezoluția MSC.255(84) din 16.05.2008.
c	Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei Au fost identificate următoarele cauze specifice: - investigațiile nu se efectuează într-un mod obiectiv, imparțial și transparent; - existența unor tensiuni între investigațiile privind siguranța și alte proceduri judiciare; - nu se determină/stabilesc faptele, cauzele și împrejurările care au condus la producerea evenimentelor; - existența riscului conflictelor de interese și a eventualelor imixtiuni în procesul de determinare a cauzelor evenimentelor investigate; - nu se identifică în cel mai scurt timp posibil măsurile preventive corespunzătoare;

	- nu se emit de recomandări de siguranță în vederea prevenirii producerii unor evenimente similare; - Lipsa culturii juste.
d	Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție Pe parcursul ultimilor ani, siguranța în transporturi a avut o tendință negativă, constatându-se creșterea numărului de evenimente în transporturi (Figurile 9-11 din Anexa 4). Trebuie precizat expres, că pe parcursul ultimilor ani, termenul de SIGURANȚĂ în transporturi a fost subminat, confundat sau combinat cu termenul de securitate. În lipsa unei intervenții, evenimentele în transporturi tind să crească (Figurile 12-13 din Anexa 4). Astfel, lipsa unei intervenții presupune următoarele riscuri: - legate de pierderile de vieți omenești cauzate de evenimentele în transporturi; - creșterea costurilor reparării legate de deteriorarea infrastructurii aeroportuare, feroviare și portuare; - creșterea costurilor legate de deteriorare a bunurilor și mărfurilor transportate; - creșterea costurilor legate de deteriorarea mijloacelor de transport; - creșterea costurilor ce țin de înlăturarea pagubelor cauzate mediului ambiant; - scăderea gradului de încredere a călătorilor în transporturi; - scăderea imaginii instituțiilor de profil ale statului.
e	Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici și reglementările existente care condiționează intervenția statului La moment, nu există documente de politici și reglementări privind investigațiile tehnice privind siguranța. Descrierea situației actuale în domeniul investigațiilor privind siguranța. Actualmente, în domeniul transportului feroviar nu există norme cu privire la investigarea tehnică a evenimentelor în transport. Investigarea accidentelor și incidentelor care au loc la Î.S. Calea Ferată din Moldova (CFM) se efectuează de către subdiviziunea internă din cadrul CFM, responsabilă pentru securitatea circulației. Subdiviziunea internă responsabilă de securitatea circulației are în principal atribuția de a verifica dacă toți colaboratorii CFM posedă cunoștințe în aplicarea instrucțiunilor privind exploatarea căii ferate. Acest fapt, nu garantează respectarea cerințelor tehnice ce privește siguranța. Subdiviziunea nu investighează incidentele sau accidente din punct de vedere tehnic. Pentru a investiga din punct de vedere tehnic, se apelează la alte subdiviziuni precum serviciul linii sau locomotive, ceea ce reprezintă de facto un conflict de interese în procesul de investigare tehnică. Mai mult decât atât, este important de menționat că CFM este unicul operator pe piață, scopul acestuia este de a obține profit, iar acest fapt nu garantează transparența și obiectivitatea în investigarea tehnică a unui eveniment în transport. De regulă, la investigarea unui eveniment, participă organul de urmărire penală, care are misiunea de a stabili vinovatul producerii evenimentului, nu și a cauzei. Pentru fiecare accident sau incident, Serviciul pentru Securitatea Circulației Trenurilor asigură resursele corespunzătoare desfășurării investigației. Resursele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul Serviciului, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului investigat. La fața locului se întocmește un dosar al accidentului după care imediat își încheie examinările la locul accidentului în cel mai scurt timp posibil, pentru a permite refacerea infrastructurii și deschiderea cât mai repede a serviciilor de transport feroviar. În cazul producerii unui accident feroviar grav cu deraierea unei garnituri de tren sau a unor vehicule este convocat inclusiv Directorul General al CFM. După încheierea anchetei nu se fac recomandări și propuneri de siguranță concludente cu privire la exploatarea materialului rulant feroviar, motiv pentru care rămâne riscul producerii repetate a unor accidente sau incidente similare pe linia de cale ferată. De aici și necesitatea creării unei structuri independente față de oricare operator de transport, care să ducă o investigație transparentă și să prezinte propuneri, instrucțiuni cu privire la exploatarea

	materialului rulant. În altă ordine de idei, serviciul de securitate nu emite reglementări în spiritul Directivelor UE menționate mai sus. În <i>domeniul aviației civile</i> din Republica Moldova, investigarea accidentelor și incidentelor este reglementată de către o Comisie instituită de Ministerul Economiei și Infrastructurii (Ordinul nr. 59, din 05.03.2019), în componența căreia fac parte funcționari din cadrul ministerului, dar și reprezentanți ai Î.S. MoldATSA. Acest fapt este în contradicție cu regulile ICAO și EASA. Reprezentanții care fac parte din comisia de investigare, nu sunt capabili să investigheze din punct de vedere tehnic un eveniment în transport. Prin urmare, este necesară instituirea unui organism de anchetă, care ar fi capabil să investigheze incidentele și accidentele din aviație, cu emiterea recomandărilor de siguranță. În <i>domeniul transportului naval</i> nu există o comisie, ori mai mult decât atât, un organism, care ar avea atribuții pentru investigarea incidentelor și accidentelor în transportul naval. Așadar, la moment, investigațiile tehnice privind siguranța nu sunt efectuate de către investigatori competenți în investigarea de accidente și incidente în transporturi, nu au calificarea și experiența practică în domeniul transportului aerian, feroviar sau naval.
2	Stabilirea obiectivelor
a	Expuneți obiectivele (care trebuie să fie legate direct de problemă și cauzele acesteia, formulate cuantificat, măsurabil, fixat în timp și realist) Obiectivul principal este îmbunătățirea siguranței prin prevenirea și reducerea evenimentelor în transporturi. Finalitatea urmărită prin adoptarea acestui Proiect este: - îmbunătățirea siguranței în transporturi; - evitarea conflictelor de interese între părțile implicate în cazul unui eveniment în transport; - investigarea cauzelor producerii evenimentelor într-un mod obiectiv, imparțial și transparent; - identificarea cauzelor/factorilor declanșatori în urma investigației tehnice, nu și a culpei sau a vinovatului producerii unui eveniment în transport; - elaborarea unor recomandări de siguranță pentru evitarea producerii în viitoare a unor evenimente similare; - crearea cadrului național privind investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi; - crearea unui sistem de management al siguranței în transportul aerian, feroviar și naval; - racordarea legislației interne a Republicii Moldova la cea a Uniunii Europene.
3	Identificarea opțiunilor
a	Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție Opțiunea 1: A nu face nimic. Opțiunea ”a nu face nimic” (status quo) presupune riscurile descrise la punctul 1 d).
b	Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicând cum acestea ținesc cauzele problemei, cu indicarea novațiilor și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate Opțiunea 2: Crearea unui organism de anchetă (Biroul de investigare multimodal) - opțiune recomandată. Această opțiune este recomandată din următoarele considerente: - Presupune costuri administrative mai mici în comparație cu cazul opțiunii 3 (cu 1,648,866 lei mai puțin). Astfel, bugetul instituției va constitui estimativ 2,963,831 lei (Anexa 6). - Este conformă cu acquis-ul comunitar. - Personal administrativ mai mic în comparație cu opțiunea 3 (organigrama de la Anexa 5). - Este similară cu practicile statelor cu dimensiuni similare Republicii Moldova (Anexa 7). Urmare adoptării proiectului de lege, prin actele subordonate legii primare, vor fi instituite obligații de raportare a evenimentelor în transporturi (nu presupune costuri bugetare).

c	Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare
	<i>Au fost identificate următoarele opțiuni alternative:</i> Opțiunea 3: Crearea a trei organisme de anchetă separate (Instituirea a 3 Birouri de investigații). Presupune costuri administrative suplimentare (3 directori, 3 sedii administrative, 3 unități de personal al managementului instituțional, 3 automobile, etc.). Astfel, bugetul sumar al celor 3 instituții constituie 2,963,831 lei, cu 1,648,866 lei mai mult decât în cazul opțiunii 2 (unui singur Birou de investigare multimodal). Opțiunea 4: Crearea unei subdiviziuni structurale în cadrul MEI, responsabilă de investigare. Deși această opțiune presupune costuri administrative similare cu opțiunea 2, aceasta nu este conformă cu acquis-ul comunitar, dar și prevederilor organismelor internaționale de profil la care Republica Moldova este parte. Trebuie menționat expres că în toate cazurile alternative sau celei recomandate, Organismul de Ancheta a evenimentelor în transporturi nu va emite acte permissive, ci RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ.
4	Analiza impacturilor opțiunilor
a	Expuneți efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate
	În conformitate cu punctul 1 d).
b ¹	Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea
	Completarea Tabelului 1 din Anexa 1 nu a fost posibilă din cauza lipsei datelor. Opțiunea 2 (recomandată) presupune doar costuri de instituire a Biroului, precum și de funcționare ulterioară a acestuia. Beneficiile opțiunii reies din cele prevăzute la punctul 2 a). Impacturi negative nu au fost identificate. Toate părțile interesate vor fi afectate pozitiv.
b ²	Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea
	Completarea Tabelului 1 din Anexa 1 nu a fost posibilă din cauza lipsei datelor. Opțiunea 3 Presupune doar costuri de instituire a Biroului (mai mari decât în cazul opțiunii 2), precum și de funcționare ulterioară a acestuia. Beneficiile opțiunii reies din cele prevăzute la punctul 2 a). Impacturi negative nu au fost identificate. Toate părțile interesate vor fi afectate pozitiv. Opțiunea 4 A fost identificat impact negativ referitor la independența operațională și funcțională a subdiviziunii (în cadrul ministerului de profil).
c	Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/iminente riscuri care pot duce la eșecul intervenției și/sau schimba substanțial valoarea beneficiilor și costurilor estimate și prezentați presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizați în acesta
	- Alocarea insuficientă a resurselor pentru funcționare a instituției (umane, financiare); - Nu va fi asigurată independența Biroului; - Evitarea cooperării inter-instituționale între părțile interesate.

d	Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporționat care poate distorsiona concurența și ce impact are opțiunea asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Se explică dacă sânt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi
	Nu a fost identificat.
e	Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați
	Opțiunea 2, în conformitate cu punctul 3 b) și c).
5	Implementarea și monitorizarea
a	Descrieți cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat și/sau elaborat și aprobat, ce schimbări instituționale sânt necesare
	Urmare adoptării legii primare, va fi constituit Biroul de Investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi (multimodal). Biroul va fi responsabil de implementarea legii și a actelor subordonate legii primare. Guvernul va monitoriza implementarea legii primare.
b	Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea
	Numărul de investigații îndeplinite în raport cu numărul de evenimente în transporturi. Calitatea rapoartelor și recomandărilor de siguranță în transporturi.
c	Identificați peste cât timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea
	În lipsa riscurilor enumerate la punctul 4 c), impacturile estimate pot fi considerate la trecerea unui an de activitate a Biroului.
6	Consultarea
a	Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă
	Au fost identificate următoarele părți interesate în intervenția propusă: - operatorii de transport aerian, feroviar și naval; - administratorii de infrastructură feroviară, aeroportuară sau portuară; - furnizorii de servicii de navigație aeriană; - organizații de producere/întreținere; - autoritățile de siguranță în transporturi; - autorități de reglementare; - personal de specialitate; - societatea civilă; - etc.;
b	Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților
	Conform normelor legale, Proiectul Hotărârii de Guvern urmează a fi înaintat spre avizare și supus consultărilor publice următoarelor autorități și instituții: - Ministerul Afacerilor Interne; - Procuratura Generală; - Ministerul Justiției; - Ministerul Finanțelor; - Centrul Național Anticorupție; - Autoritatea Aeronautică Civilă; - ÎS MoldATSA; - ÎS Calea Ferată din Moldova; - Agenția Navală; - SRL Avia Invest; - Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene; - Ministerul Apărării; - Confederația Națională a Sindicatelor; - Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului;

	- Centrul de Implementare a Reformelor.
c	Expuneți succint poziția fiecărei entități consultate față de documentul de analiză a impactului și/sau intervenția propusă (se expune poziția a cel puțin unui exponent din fiecare grup de interese identificat)
	Vor fi expuse la următoarea etapă de promovare a proiectului de act normativ.

Tabelul 1. Impacturile pentru fiecare opțiune.

Trebuie menționat că niciuna din opțiunile analizate nu afectează activitatea de întreprinzător. În lipsa datelor (studiilor, analize), completarea tabelului nu a fost posibilă.

#	Categorii de impact	O1	O2	O3	SQ
A	Economic				
	costurile desfășurării afacerilor				
	povara administrativă				
	fluxurile comerciale și investiționale				
	competitivitatea afacerilor				
	activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii				
	concurența pe piață				
	activitatea de inovare și cercetare				
	veniturile și cheltuielile publice				
	cadrul instituțional al autorităților publice				
	alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori				
	bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor				
	situația social-economică în anumite regiuni				
	situația macroeconomică				
	alte aspecte economice				
B	Social				
	gradul de ocupare a forței de muncă				
	nivelul de salarizare				
	condițiile și organizarea muncii				
	sănătatea și securitatea muncii				
	formarea profesională				
	inegalitatea și distribuția veniturilor				
	nivelul veniturilor populației				
	nivelul sărăciei				
	accesul la bunuri și servicii de bază				
	diversitatea culturală și lingvistică				
	partidele politice și organizațiile civice				
	sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea				
	modul sănătos de viață al populației				
	nivelul criminalității și securității publice				
	accesul și calitatea serviciilor de protecție socială				
	accesul și calitatea serviciilor educaționale				
	accesul și calitatea serviciilor medicale				
	accesul și calitatea serviciilor publice administrative				
	nivelul și calitatea educației populației				
	conservarea patrimoniului cultural				
	accesul populației la resurse culturale				
	accesul și participarea populației în activități sportive				
	discriminarea				
	alte aspecte sociale				
C	De mediu				
	clima, emisiile gazelor cu efect de seră/asupra stratului de ozon				
	calitatea aerului				
	calitatea și cantitatea apei/resurselor acvatice				
	biodiversitatea				
	flora				
	fauna				

	peisajele naturale				
	starea și resursele solului				
	producerea și reciclarea deșeurilor				
	utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile				
	consumul și producția durabilă				
	intensitatea energetică				
	eficiența și performanța energetică				
	bunăstarea animalelor				
	riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)				
	utilizarea terenurilor				
	alte aspecte de mediu				

Tabelul 2. Sumar al impacturilor.

#	Categorii de impact	O1	O2	O3	SQ
A	Economic				
B	Social				
C	De mediu				

Agendă:

#	impact	
-3	major	
-2	mediu	costuri
-1	minor	
0	lipsă impact	
1	minor	
2	mediu	beneficii
3	major	

Sursa: Biroul Național de Statistică.

Tabel 3. Parcurusul pasagerilor, mii pasageri-km, transport aerian.

An	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Σ
2012	52,083	38,330	45,315	54,805	59,585	85,855	106,822	113,803	97,188	93,142	62,590	65,287	874,805
2012	40,678	28,531	34,254	41,682	66,565	79,430	92,670	105,061	96,857	80,842	73,216	82,624	822,411
2014	67,032	50,005	59,971	69,329	92,626	117,276	142,796	155,124	136,324	136,142	91,633	106,602	1,224,860
2015	109,473	65,715	69,430	101,576	132,654	178,040	209,095	219,157	161,282	110,394	89,439	96,471	1,542,725
2016	102,594	73,446	83,812	94,383	127,373	163,414	209,823	236,607	179,097	145,128	108,506	127,118	1,651,302
2017	145,622	105,104	113,190	168,945	196,010	288,786	332,274	352,609	256,292	171,841	137,390	155,821	2,423,882
2018	167,423	120,544	136,069	176,022	182,475	277,619	317,386	339,712	255,919	178,151	146,431	157,512	2,455,261
2019	155,317	120,081	137,696	156,520	203,953	268,839	305,177	346,005					

Tabel 4. Statistica fluxului de pasageri prin Aeroportul Internațional Chișinău, pasageri.

An	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Σ
2003	18,456	16,989	19,297	23,485	29,271	31,724	36,528	40,928	37,133	32,610	26,413	28,861	341,695
2004	26,775	22,493	26,904	31,607	36,254	40,465	46,261	52,213	43,004	36,027	27,764	31,244	421,011
2005	28,486	23,839	27,927	32,843	38,617	45,557	56,175	61,978	52,044	41,990	34,927	38,359	482,742
2006	35,271	29,411	33,131	40,121	46,763	52,401	60,491	66,909	55,651	46,362	39,208	42,612	548,331
2007	44,202	36,439	43,500	50,429	55,154	65,612	74,464	82,815	72,072	60,277	50,587	53,231	688,782
2008	54,979	46,939	50,171	58,952	80,231	85,921	91,291	105,293	88,762	69,480	58,408	57,454	847,881
2009	56,204	43,576	48,243	56,856	69,377	79,053	88,680	102,233	84,088	69,137	54,959	55,690	808,096
2010	55,370	43,014	50,957	59,379	82,758	94,150	108,864	123,657	104,753	84,229	64,871	65,028	937,030
2011	66,894	48,896	56,120	70,771	95,338	108,247	121,993	131,653	115,337	89,888	71,443	69,508	1,046,088
2012	74,362	56,099	63,191	85,734	101,483	128,903	146,447	158,200	141,150	105,099	79,048	80,789	1,220,505
2013	83,012	64,213	73,146	83,694	124,727	131,744	145,616	157,771	141,446	116,418	96,959	102,512	1,321,258
2014	107,817	82,286	99,605	118,672	151,507	174,638	194,196	213,304	196,175	156,457	139,561	147,251	1,781,469
2015	151,984	111,089	117,093	167,275	199,626	242,398	264,542	276,775	217,995	172,592	149,845	155,242	2,226,456
2016	159,157	117,033	132,124	143,336	191,511	216,522	247,457	270,797	228,543	190,885	148,861	160,096	2,206,322
2017	173,593	138,027	155,180	204,838	232,540	301,715	333,545	344,351	282,152	217,292	175,935	185,507	2,744,675
2018	192,456	149,594	171,561	216,520	229,349	301,165	332,873	351,035	291,424	228,786	172,986	191,257	2,829,006
2019	196,647	161,420	186,824	210,379	270,207	318,461	340,428						

Tabel 5. Parcursul mărfurilor, mii tone-km, transport aerian.

An	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Σ
2012	140	165	180	163	140	136	142	152	143	148	105	125	1,738
2013	99	86	91	99	88	85	99	97	96	105	81	79	1,104
2014	85	75	74	69	67	72	81	82	95	93	136	108	1,037
2015	76	78	76	58	50	56	53	64	64	74	70	86	804
2016	46	54	67	51	53	45	53	41	57	93	68	85	713
2017	46	38	82	70	75	63	76	74	75	58	89	109	856
2018	73	76	67	86	73	82	83	77	82	92	113	143	1,046
2019	80	124	124	104	100	105	88	128					

Tabel 6. Parcursul pasagerilor, mii pasageri-km, transport feroviar.

An	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Σ
2012	25,452	23,352	28,367	27,478	29,486	31,537	36,533	31,864	28,519	27,885	30,490	26,260	347,223
2013	25,309	23,023	27,347	26,949	28,386	29,221	34,142	29,788	25,866	26,284	29,376	24,134	329,825
2014	23,635	19,600	21,922	20,940	21,375	23,069	24,512	24,740	20,225	19,809	18,855	18,200	256,882
2015	17,895	15,076	16,371	16,349	15,973	16,120	16,221	15,859	13,301	13,237	12,504	11,921	180,827
2016	10,846	9,334	10,182	10,466	11,501	11,736	11,814	11,169	8,971	8,459	8,507	8,510	121,495
2017	8,430	7,175	8,375	8,269	8,416	8,880	10,090	9,627	7,346	7,181	7,342	7,870	99,001
2018	7,072	6,227	7,507	7,153	8,100	8,818	10,565	10,275	7,393	7,278	7,250	6,934	94,572
2019	6,642	6,001	7,411	7,586	6,605	6,938	8,084	6,843					

Tabel 7. Parcursul mărfurilor, mii tone-km, transport feroviar.

An	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Σ
2012	62,364	50,861	67,155	81,337	95,339	99,522	96,606	76,609	86,447	95,369	95,528	52,374	959,511
2013	34,568	79,236	100,601	93,367	90,143	105,074	121,135	131,239	131,665	121,498	110,076	108,338	1,226,940
2014	94,301	77,157	101,149	99,736	77,504	80,241	93,776	113,679	128,009	110,389	113,246	92,252	1,181,439
2015	87,144	86,320	105,092	78,736	88,423	67,315	76,502	83,349	73,836	66,585	78,016	72,155	963,473
2016	57,857	60,351	56,225	61,873	47,804	45,070	49,171	83,424	69,727	89,286	76,122	93,035	789,945
2017	79,275	72,223	90,350	71,294	69,921	47,851	86,072	88,311	105,400	94,888	89,385	92,153	987,123
2018	77,034	90,529	81,757	69,642	72,088	77,152	88,851	91,689	93,575	88,715	88,856	93,551	1,013,439
2019	83,971	87,430	110,497	90,992	77,131	64,007	71,343	80,474					

Tabel 8. Parcurusul pasagerilor, mii pasageri-km, transport naval.

An	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Σ
2012	13	0	7	24	25	27	31	27	23	22	19	13	231
2013	0	0	24	24	26	27	25	30	23	19	18	17	233
2014	0	0	35	25	27	29	34	37	31	27	22	18	283
2015	8	13	22	18	26	27	34	30	33	28	21	20	279
2016	5	11	20	23	30	34	37	41	25	25	19	17	288
2017	3	0	13	18	23	32	38	39	33	24	23	17	264
2018	10	10	10	22	27	36	39	37	31	22	18	19	280
2019	8	12	18	22	27	32	34	36					

Tabel 9. Parcurusul mărfurilor, mii tone-km, transport naval.

An	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Σ
2012	9	0	19	38	44	43	58	58	53	59	46	24	451
2013	0	0	37	38	56	47	74	61	56	54	48	35	506
2014	0	0	53	52	58	69	65	137	149	66	56	69	774
2015	5	12	39	27	25	27	67	49	43	41	29	16	379
2016	4	12	17	24	25	29	35	28	28	29	22	21	271
2017	3	1	16	18	20	31	34	34	34	34	25	22	270
2018	12	9	10	22	25	28	34	31	27	21	19	15	254
2019	7	15	20	22	22	30	27	28					

Reprezentarea grafică a datelor statistice înlesnește observarea proporțiilor în care se află datele pe care le repartizăm. Graficele joacă un rol important în formarea unui tablou de ansamblu al variațiilor (minim local sau global, tendința, ponderea, etc.). Nu în ultimul rând, reprezintă lizibilitate sporită în vizualizarea datelor. Prin urmare, în continuare, datele se prezintă în formă grafică.

Fig. 1. Parcursul pasagerilor, mii pasageri-km (transport aerian).

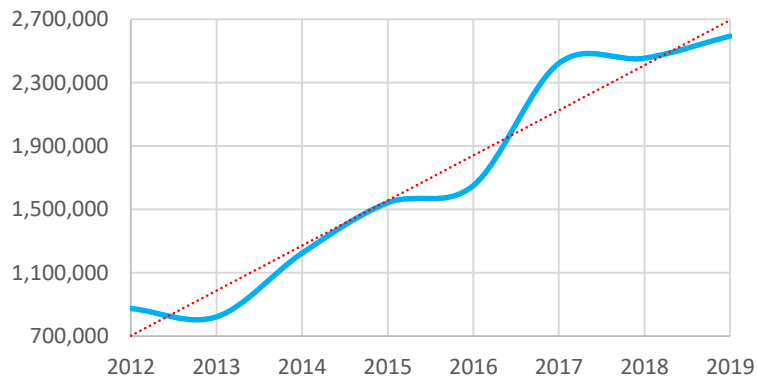


Fig. 2. Statistica pasageri Aeroportul Internațional Chișinău, pasageri.

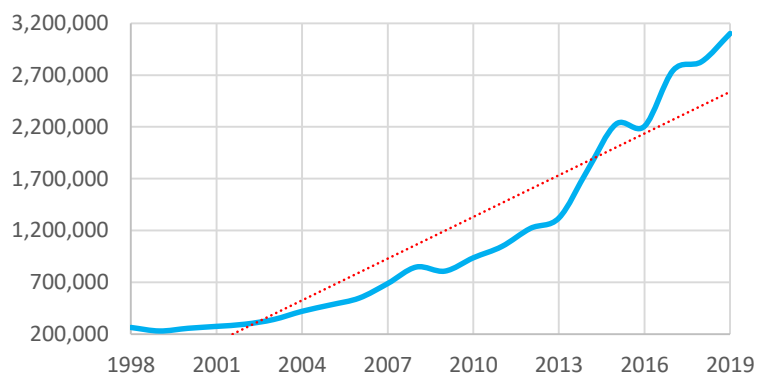


Fig. 3. Parcursul mărfurilor, mii tone-km (transport aerian).

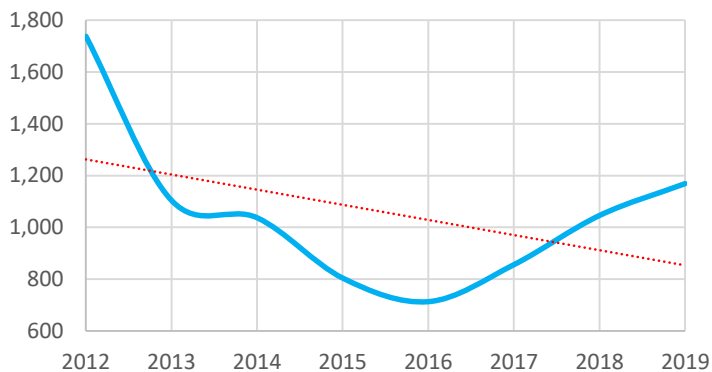


Fig. 4. Parcursul pasagerilor, mii pasageri-km (transport feroviar).

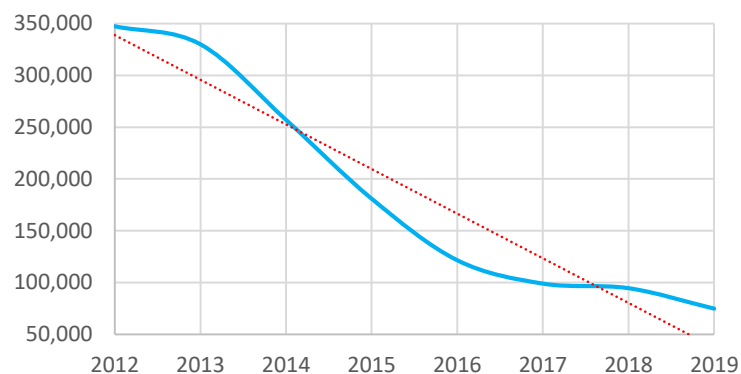


Fig. 5. Parcursul mărfurilor, mii tone-km (transport feroviar).

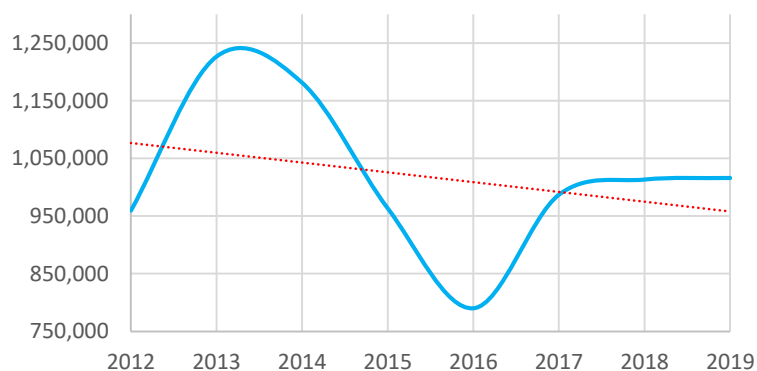


Fig. 6. Parcursul pasagerilor, mii pasageri-km (transport naval).

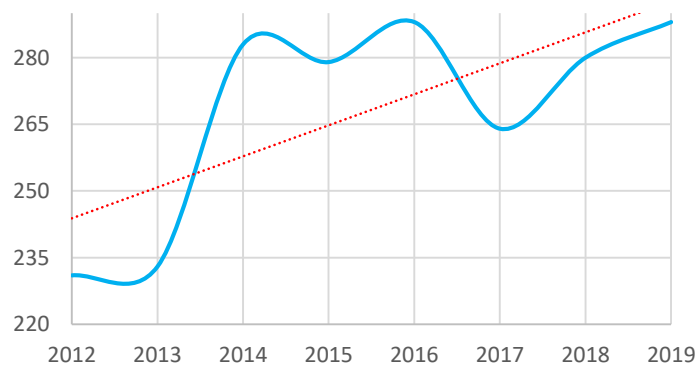
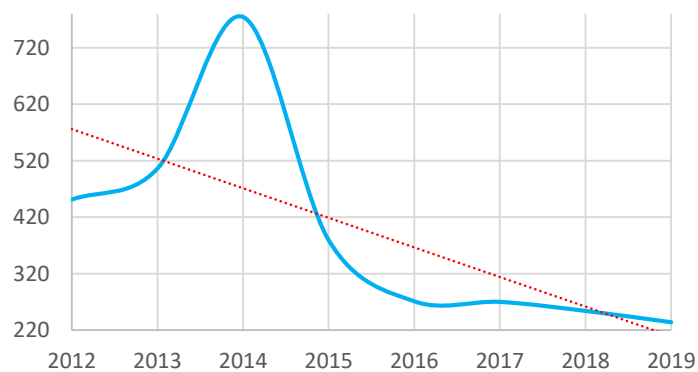


Fig. 7. Parcursul mărfurilor, mii tone-km (transport naval).



Tabel 10. Evenimentele în transporturi pentru perioada 2015-2019 (10 luni).

AERIAN*	2015	2016	2017	2018	2019
Accidente	2	2	1	1	0
Defecțiune tehnică	18	16	18	19	42
BIRD	13	31	23	19	46
Laser attack	28	16	27	33	11
Încălcare SOP	23	29	17	21	12
Alte	28	25	14	24	89
Σ	112	119	100	117	200

*Sursa: Î.S. Calea Ferată din Moldova.

FEROVIAR**	2015	2016	2017	2018	2019
Coliziuni între trenuri	0	0	2	2	1
Deraiere tren	5	5	10	9	4
Decuplare (rupere tren)	5	5	3	1	4
Depășire semnal	0	0	1	3	0
Talonare macaz	0	0	2	3	1
Defecțiune tehnică în parcurs	41	11	60	98	42
Tren întârziat	6	18	25	38	16
Altele	3	0	1	1	3
Σ	60	39	104	155	71

**Sursa: Autoritatea Aeronautică Civilă.

NAVAL	2015	2016	2017	2018	2019
lipsa datelor					

În baza datelor statistice din Anexele 2 și 3, poate fi efectuată o analiză pentru a estima valorile evenimentelor și fluxurilor de transport pentru anul 2019 complet (cazul 1), estimarea evoluției acestora pentru următorii 2 ani (cazul 2), precum și identificarea și interpretarea legăturilor între seturile de valori (cazul 3).

În acest scop, analiza datelor va fi efectuată utilizând modelul Regresiei liniare simple.

Forma generală prin care se exprima o ecuație de regresie este:

$$\hat{y} = b_0 + b_1 \cdot x \quad (1)$$

unde b_0 și b_1 reprezintă interceptul și respectiv, panta dreptei de regresie:

$$b_0 = \bar{y} - b_1 \cdot \bar{x} \quad \text{și} \quad b_1 = \frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x}) \cdot (y_i - \bar{y})}{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2} \quad (2)$$

iar mediile se determină prin:

$$\bar{x} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n x_i \quad \text{și} \quad \bar{y} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n y_i \quad (3)$$

Cazul 1. Estimarea valorilor pentru anul 2019 complet.

Se consideră că valorile evenimentelor în transporturi și a fluxurilor de transport reprezintă variabilele $\hat{y}$, iar valorile corespunzătoare perioadei de timp reprezintă variabilele x (Tab. 11). Așadar, x este valoarea criteriu (perioada, ani), iar $\hat{y}$ reprezintă rezultatul estimat. În același timp, analizând evoluția fluxurilor de transport (fig. 8), se observă că există o dependență de sezon, care trebuie luată în considerare.

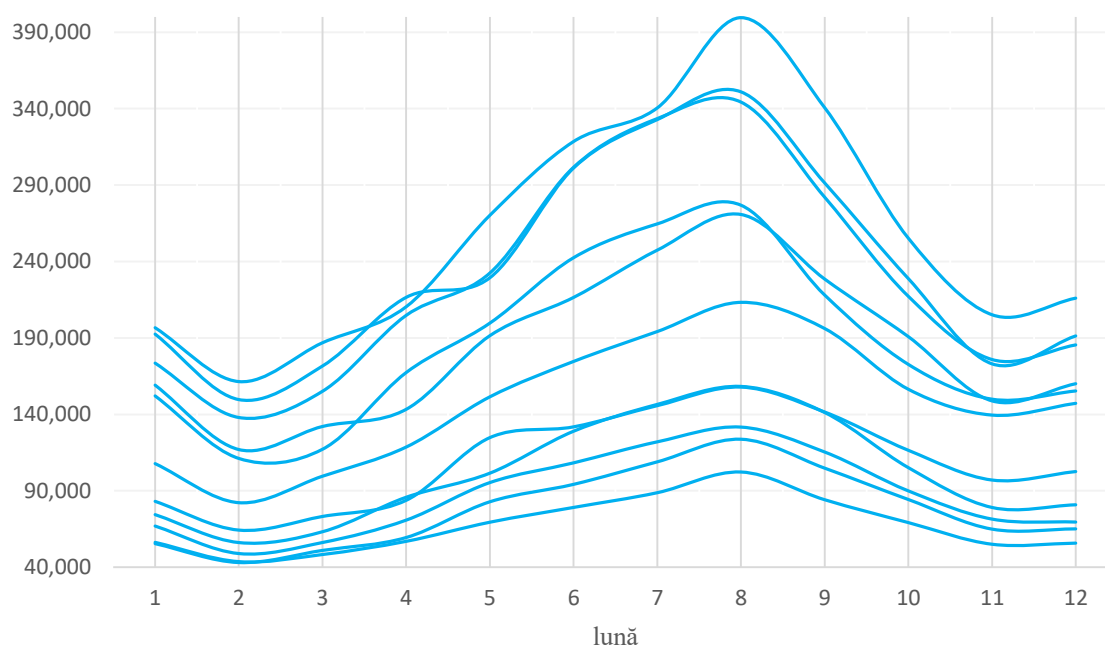


Fig. 8. Fluxul de pasageri prin Aeroportul Internațional Chișinău, pasageri (2009-2019).

Așadar, utilizând regresia liniară, au fost estimate valorile evenimentelor și fluxurilor de transport pentru anul 2019 complet (exemplul din Tab. 12), luând de asemenea în considerare și coeficientul de sezon (în cazul valorilor fluxurilor de transport).

Tabelul 11. Exemplu de determinare a valorilor estimative pentru lunile ale căror valori lipsesc.

An	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Σ
x	140	165	180	163	140	136	142	152	143	148	105	125	1,738
x+1	99	86	91	99	88	85	99	97	95	105	81	79	1,104
x+2	85	75	74	69	67	72	81	82	95	93	136	108	1,037
x+3	76	78	76	58	50	56	53	64	64	74	70	86	804
x+4	46	54	67	51	53	45	53	41	57	93	68	85	713
x+5	46	38	82	70	75	63	76	74	75	58	89	109	856
x+6	73	76	67	86	73	82	83	77	81	92	113	141	1,046
x+7	80	124	124	104	100	105	88	123	$\hat{y}$	$\hat{y}$	$\hat{y}$	$\hat{y}$	1169

Similar cazului 1, se determină valorile estimate ale evenimentelor în transporturi pentru anul 2019 complet.

Tabel 12. Evenimentele și fluxul de transport pentru perioada 2015-2019 (estimat pentru 2019 complet).

AERIAN	2015	2016	2017	2018	2019
Σ Evenimente	112	119	100	117	210

Flux transport

Parcursul pasagerilor, mii pas.-km	1,542,725	1,651,302	2,423,882	2,455,261	2,595,242
Pasageri Al Chișinău, pasageri	2,226,456	2,206,322	2,744,675	2,829,006	3,100,850
Parcursul mărfurilor, mii tone-km	804	713	856	1,046	1,169

FEROVIAR	2015	2016	2017	2018	2019
Σ Evenimente	60	39	104	155	177

Flux transport

Parcursul pasagerilor, mii pas.-km	180,827	121,495	99,001	94,572	74,871
Parcursul mărfurilor, mii tone-km	963,473	789,945	987,123	1,013,439	1,016,168

NAVAL	2015	2016	2017	2018	2019
Flux transport					
Parcursul mărfurilor, mii tone-km	379	271	270	254	234
Parcursul pasagerilor, mii pas.-km	279	288	264	280	288

Cazul 2. Estimarea evoluției evenimentelor în transporturi pentru următorii 2 ani.

Utilizând instrumentul de statistică inferențială, vom determina intervalele de încredere pentru evenimentele în transporturi pentru perioada următorilor 2 ani. Statistica inferențială are scopul să tragă concluzii relativ la un set de valori (populație) folosind rezultatele ale teoriei probabilităților și statisticii obținute din eșantioane. În mediul de calcul tabelar Microsoft Office Excel, au fost calculate intervalele de încredere la nivelul de încredere de 95%. În figurile care urmează, se reprezintă evoluția evenimentelor în transporturi, dar și estimarea acestora prin utilizarea intervalelor de încredere.

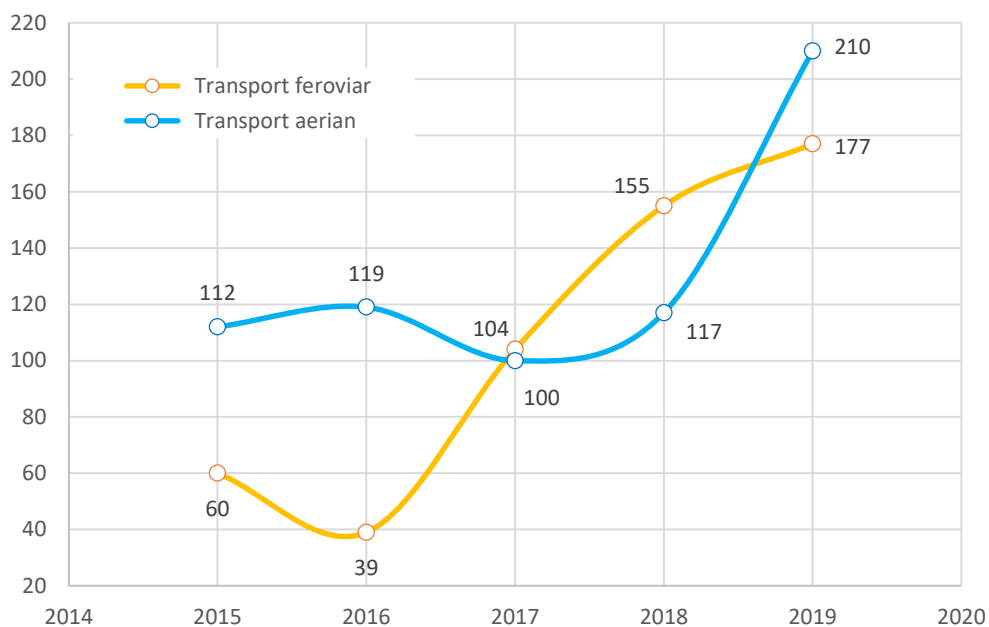


Fig. 9. Evenimentele în transporturi pentru perioada 2015-2019.

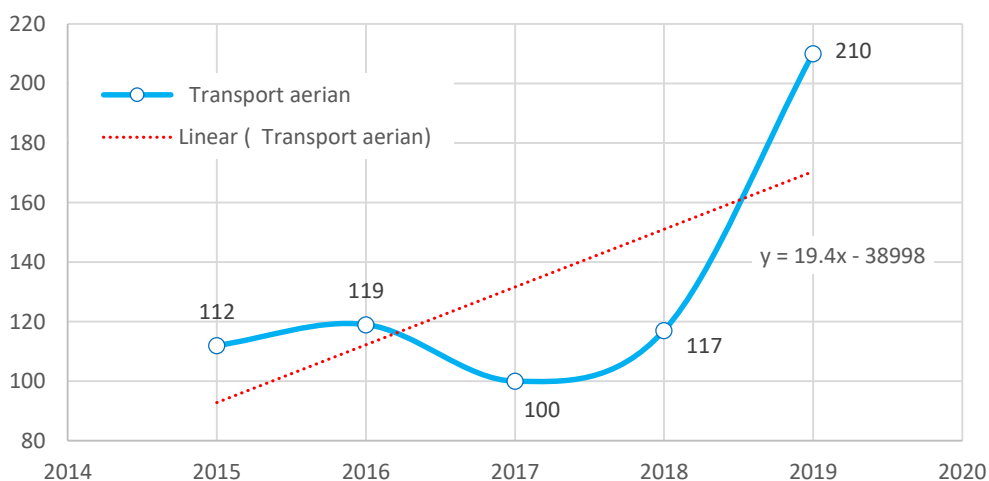


Fig. 10. Tendința evenimentelor în transportul aerian, 2015-2019.

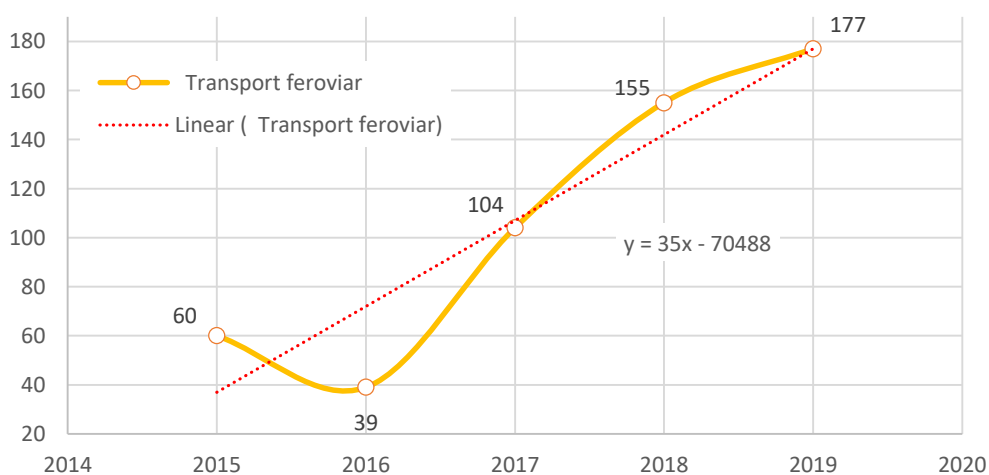


Fig. 11. Tendința evenimentelor în transportul feroviar, 2015-2019.

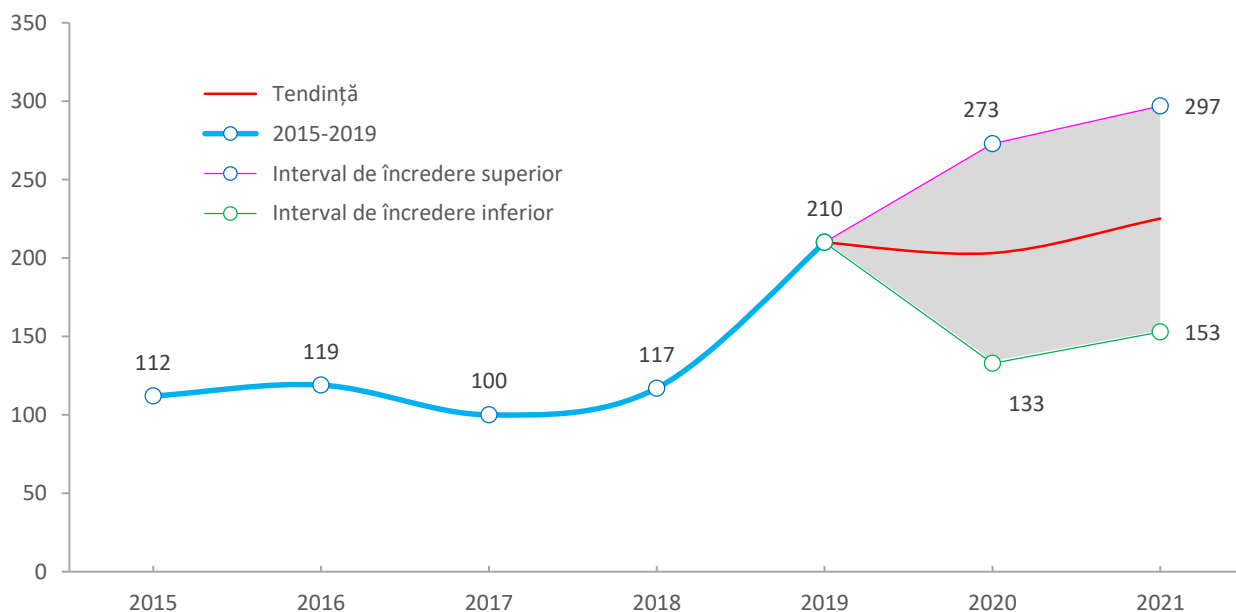


Fig. 12. Estimarea evenimentelor în transportul aerian.

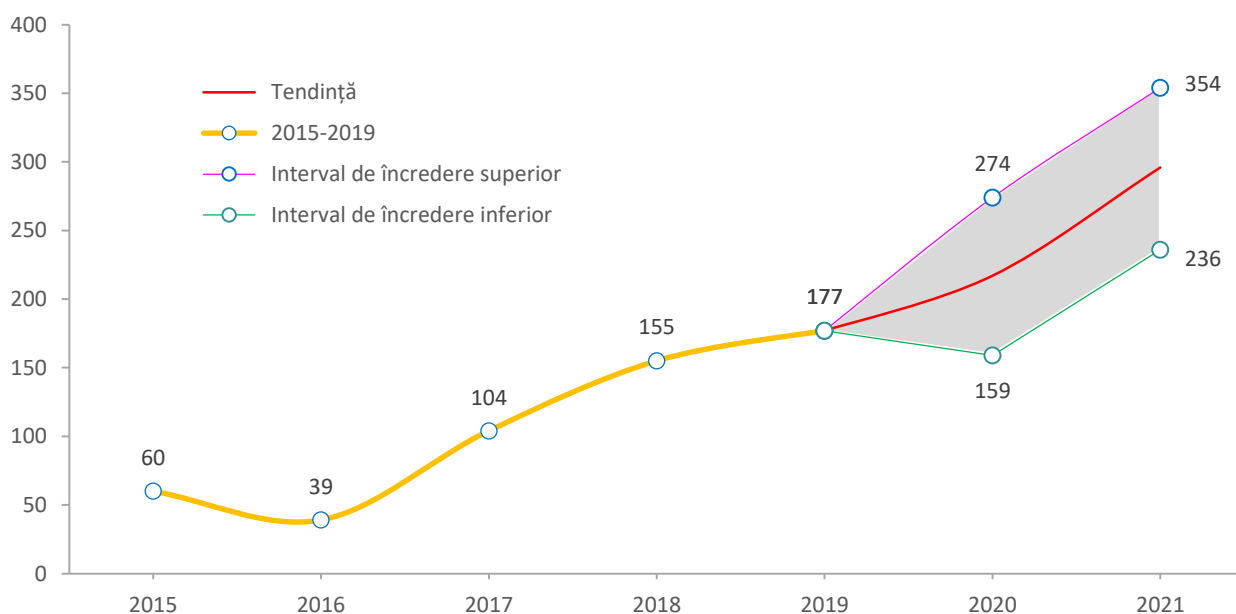


Fig. 13. Estimarea evenimentelor în transportul feroviar pentru următorii 2 ani.

Analizând figurile 9-11, se pot trasa [următoarele concluzii](#):

- Pentru perioada 2015-2019, tendința producerii unor evenimente în transporturi are un caracter de creștere (figurile 9-11). Se observă că panta dreptei de regresie corespunzătoare transportului feroviar, este mai mare decât cea a dreptei de regresie corespunzătoare transportului aerian ($35 > 19.4$). Acest lucru spune că evenimentele produse în sectorul transportului feroviar au o tendință de creștere mai ridicată comparativ cu cea din sectorul aerian.
- Tendința de creștere a evenimentelor în transporturi se va manifesta și în perioada 2020-2021.

Cazul 3. Identificarea și interpretarea legăturilor între seturile de valori.

Se va considera că evenimentele în transporturi reprezintă setul de valori Y, respectiv fluxurile de transport reprezintă setul de valori X (Tab. 9 și Fig. 13).

În statistică, coeficientul de corelație (Pearson) reprezintă "intensitatea" (asocierea, legătura) relației între două seturi de valori. O asociere puternică între două elemente conduce la creșterea preciziei predicției unei variabile pe seama alteia. Coeficienții de corelație sunt adimensionali și cuprind valori între -1 și +1:

- -1 → corelație perfect negativă;
- +1 → corelație perfect pozitivă;
- 0 → nu există corelație.

Trebuie precizat că coeficientul de corelație nu reprezintă dependență, ci o legătură care poate fi explicată prin anumiți factori.

Tabelul 13. Variabilele Y și X.

Y		Evenimente în transporturi	
X	X _{PP}	Parcursul pasagerilor, mii pasageri-km	Fluxurile de transport
	X _{AIC}	Pasageri AI Chișinău, pasageri	
	X _{PM}	Parcursul mărfurilor, mii tone-km	

Înainte de toate, în mediul de calcul tabelar Excel, a fost efectuat testul statistic-t, rezultatul căruia a arătat că setul de valori Y și X au semnificație statistică.

În statistică, valorile X pot influența valorile Y, și invers, valorile Y pot influența valorile X. În cazul de față, se prezumă că valorile X (fluxul de transport) influențează valorile Y (evenimentele în transport), întrucât valorile Y influențează valorile X în cazuri extrem de rare.

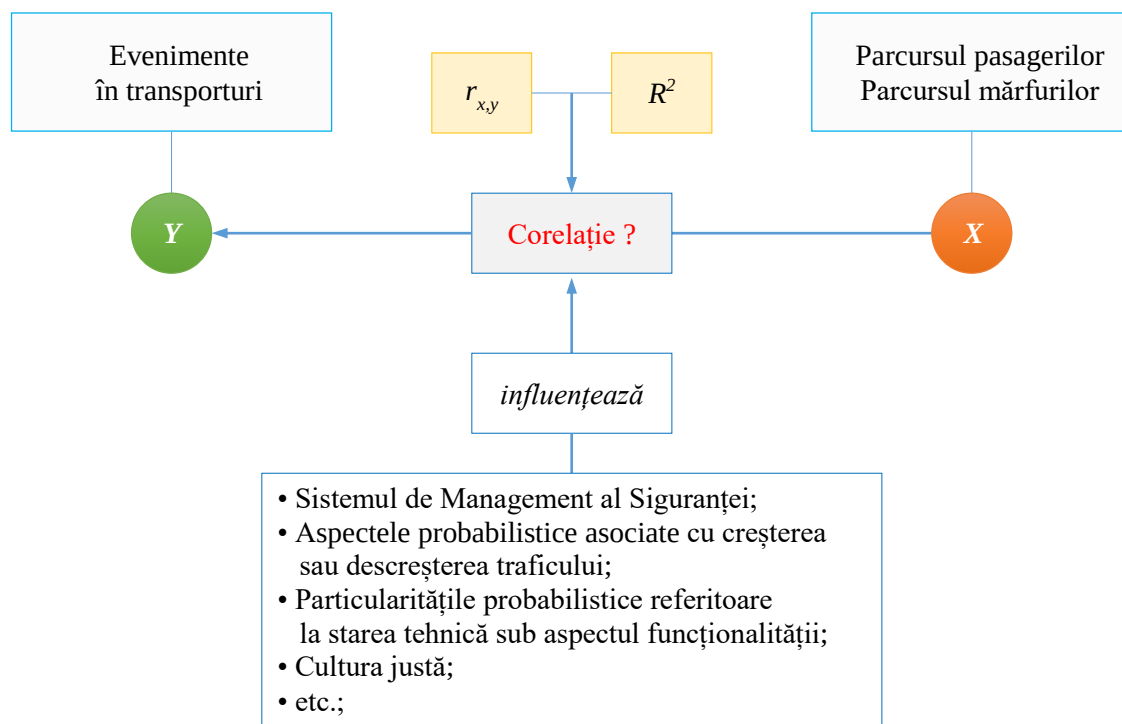


Fig. 14. Factori care contribuie la legătura dintre evenimente și fluxul de transport.

Coeficientul de corelație Pearson se determină după relația:

$$r_{xy} = \frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y})}{\sqrt{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2} \sqrt{\sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2}} \quad (4)$$

Astfel, a fost calculat coeficientul de corelație Pearson r_{xy} pentru setul de valori Y și X (Tab. 14).

Tabelul 14. Corelația între evenimentele în transporturi și fluxurile de transport.

	X _{PP}	X _{AIC}	X _{PM}
Transport aerian			
Y	0.45	0.62	0.74
Transport Feroviar			
Y	-0.75		0.79

Luând în considerație specificul transportului aerian, relevanță pentru calcul reprezintă setul de valori X al traficului de pasageri prin aeroportul internațional Chișinău (AIC).

Din tabelul 14 se observă că:

Corelația între traficul de pasageri prin AIC și evenimentele în transportul aerian → este pozitiv moderată;

- Corelația între parcursul mărfurilor în transportul aerian și evenimentele produse în transportul aerian este → pozitiv moderată spre puternic;
- Corelația între parcursul pasagerilor în transportul feroviar și evenimentele produse în transportul feroviar este → negativ moderată spre puternic;
- Corelația între parcursul mărfurilor în transportul feroviar și evenimentele produse în transportul feroviar este → pozitiv moderată spre puternic;

Tabelul 15. Manifestarea factorilor care influențează evenimentele în transporturi.

		X _{PP}	X _{AIC}	X _{PM}
Transport aerian		0.45	0.62	0.74
Sistemul de Management al Siguranței	eficient			
	ineficient	?	?	?
Aspectele probabilistice asociate cu creșterea sau descreșterea traficului	creșterea traficului	✓	✓	✓
	scăderea traficului			
Particularitățile probabilistice referitoare la starea tehnică sub aspectul funcționalității	stare tehnică satisfăcătoare			
	stare tehnică nesatisfăcătoare	?	?	?
Cultura justă	cultivată			
	lipsă	?	?	?
etc.				
Transport Feroviar		-0.75		0.79
Sistemul de Management al Siguranței	eficient			
	ineficient	?		?
Aspectele probabilistice asociate cu creșterea sau descreșterea traficului	creșterea traficului			
	scăderea traficului	✓		✓
Particularitățile probabilistice referitoare la starea tehnică sub aspectul funcționalității	stare tehnică satisfăcătoare			
	stare tehnică nesatisfăcătoare	?		?
Cultura justă	cultivată			
	lipsă	?		?
etc.				

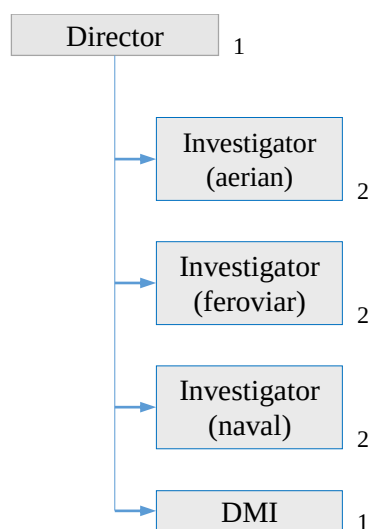
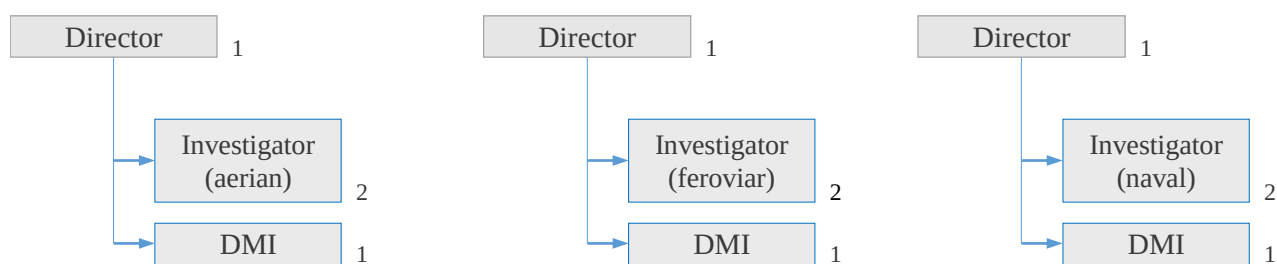
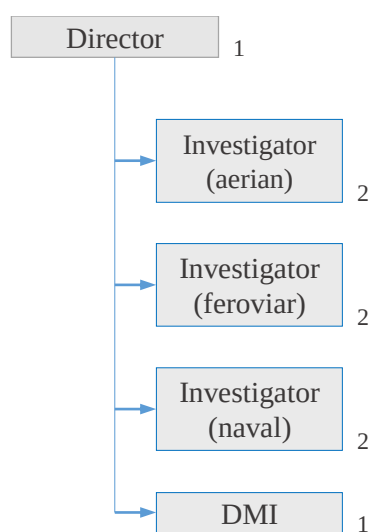
Drept urmare, pot fi concluzionate următoarele:

În transportul aerian

Se observă clar că odată cu creșterea traficului, crește și numărul evenimentelor. Acest fapt se explică implicit prin creșterea probabilității de producere a unor evenimente, odată cu creșterea traficului. Drept urmare, semne de întrebare ridică ceilalți factori precum Sistemul de Management al Siguranței (ineficiența acestuia), sau Particularitățile probabilistice referitoare la starea tehnică sub aspectul funcționalității (starea tehnică nesatisfăcătoare).

În transportul feroviar

Se constată că, deși traficul de transport scade, evenimentele în transporturi cresc. Prin urmare, factorul referitor la starea de funcționare tehnică (nesatisfăcătoare) sau a Sistemului de Management al Siguranței (ineficiența acestuia) are o influență mai mare asupra producerii evenimentelor în transportul feroviar.

Opțiunea 2: Crearea unui organism de anchetă (Biroul de investigare multimodal). Σ personal: 8**Opțiunea 3:** Crearea a trei organisme de anchetă separate (Instituirea a 3 Birouri de investigare). Σ personal: 12**Opțiunea 4:** Crearea unei subdiviziuni structurale în cadrul MEI, responsabilă de investigare. Σ personal: 8**Fig. 15.** Structurile organizatorice ale organismelor de anchetă, conform opțiunilor 1, 2, 3 și 4.

Bugetul estimat al Biroului de investigare multimodal, inclusiv opțiunea 3

Tabelul 16. Bugetul organismelor de anchetă (opțiunea 2 și 3).

		Opțiunea 2			Opțiunea 3		
		anul 1	anul 2	anul 3	anul 1	anul 2	anul 3
Σ personal		8	8	8	12	12	12
directori		1	1	1	3	3	3
investigatori		6	6	6	6	6	6
DMI		1	1	1	3	3	3
Remunerare		1,368,000	1,368,000	1,368,000	2,030,400	2,030,400	2,030,400
Salariul lunar		1,140,000	1,140,000	1,140,000	1,692,000	1,692,000	1,692,000
Director	15000	180,000	180,000	180,000	540,000	540,000	540,000
Investigatori	12000	864,000	864,000	864,000	864,000	864,000	864,000
DMI	8000	96,000	96,000	96,000	288,000	288,000	288,000
Plăți sociale	20%	228,000	228,000	228,000	338,400	338,400	338,400
Servicii		1,533,131	1,533,131	1,533,131	2,436,197	2,436,197	2,436,197
Arendare spațiu (8m2/pers), 15 EUR	19.56	225,331	225,331	225,331	337,997	337,997	337,997
Întreținerea spațiului	3000	36,000	36,000	36,000	108,000	108,000	108,000
Întreținerea echipamentelor de birou	3000	36,000	36,000	36,000	108,000	108,000	108,000
Comunicații și IT	750	9,000	9,000	9,000	27,000	27,000	27,000
abonament internet	250	3,000	3,000	3,000	9,000	9,000	9,000
telefonie fixă	500	6,000	6,000	6,000	18,000	18,000	18,000
Instruiri investigatori (6 ins./an)	16900	811,200	811,200	811,200	1,216,800	1,216,800	1,216,800
transport (600 EUR)	12000	576,000	576,000	576,000	864,000	864,000	864,000
cazare (plafon 200 EUR)	3900	187,200	187,200	187,200	280,800	280,800	280,800
diurnă (plafon 50 EUR)	1000	48,000	48,000	48,000	72,000	72,000	72,000
Deplasări internațional		405,600	405,600	405,600	608,400	608,400	608,400
transport (600 EUR)	12000	288,000	288,000	288,000	432,000	432,000	432,000
cazare (plafon 200 EUR)	3900	93,600	93,600	93,600	140,400	140,400	140,400
diurnă (plafon 50 EUR)	1000	24,000	24,000	24,000	36,000	36,000	36,000
Mentenanță mii. de trans. 10K MDL	10000	10,000	10,000	10,000	30,000	30,000	30,000
Mijloace fixe		519,500	62,700	62,700	1,297,300	146,100	146,100
Automobil (15000 EUR)	290000	290,000	0	0	870,000	0	0
Software & Hardware		38,000	20,000	20,000	114,000	60,000	60,000
computer	15000	15,000	0	0	45,000	0	0
software (licență corp.) 1K EUR	20000	20,000	20,000	20,000	60,000	60,000	60,000
imprimantă	2400	2,400	0	0	7,200	0	0
telefon fix	600	600	0	0	1,800	0	0
Kit investigator		160,800	12,000	12,000	245,200	18,000	18,000
echipament de protecție	1500	12,000	12,000	12,000	18,000	18,000	18,000
cameră photo/video	16000	48,000	0	0	112,000	0	0
kit instrumente	12000	72,000	0	0	72,000	0	0
celular	3600	28,800	0	0	43,200	0	0
Consumabile de birou	2000	16,000	16,000	16,000	24,000	24,000	24,000
Consum combustibil (840L/an)	14700	14,700	14,700	14,700	44,100	44,100	44,100
Σ		3,420,631	2,963,831	2,963,831	5,763,897	4,612,697	4,612,697

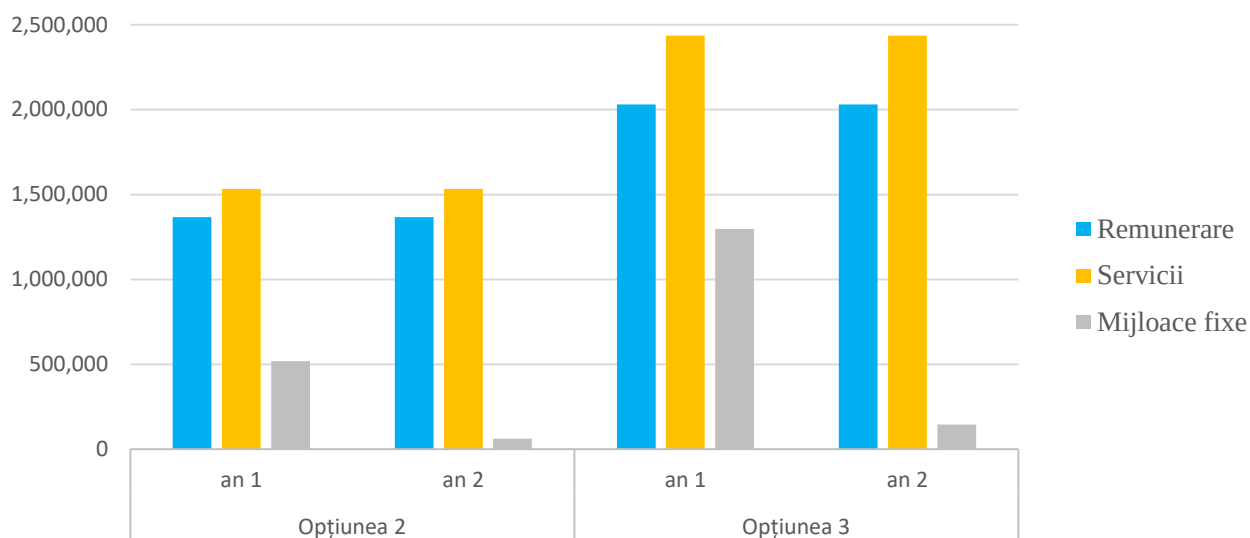


Fig. 16. Costurile de instituire pe categorii, lei (opțiunea 2 și 3).

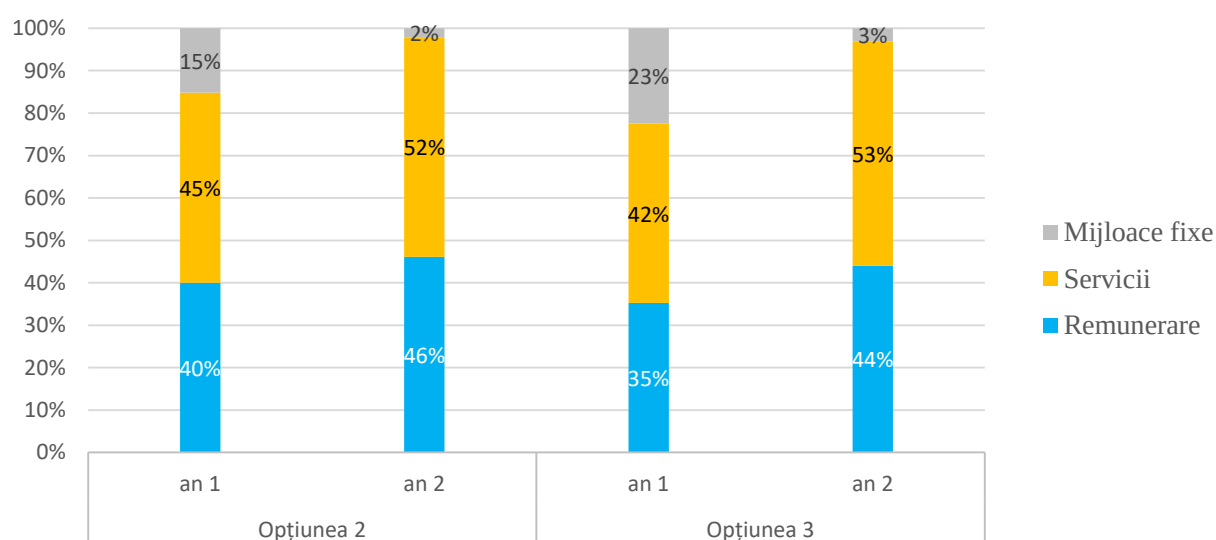


Fig. 17. Ponderea costurilor suportate pe categorii (opțiunile 2 și 3).

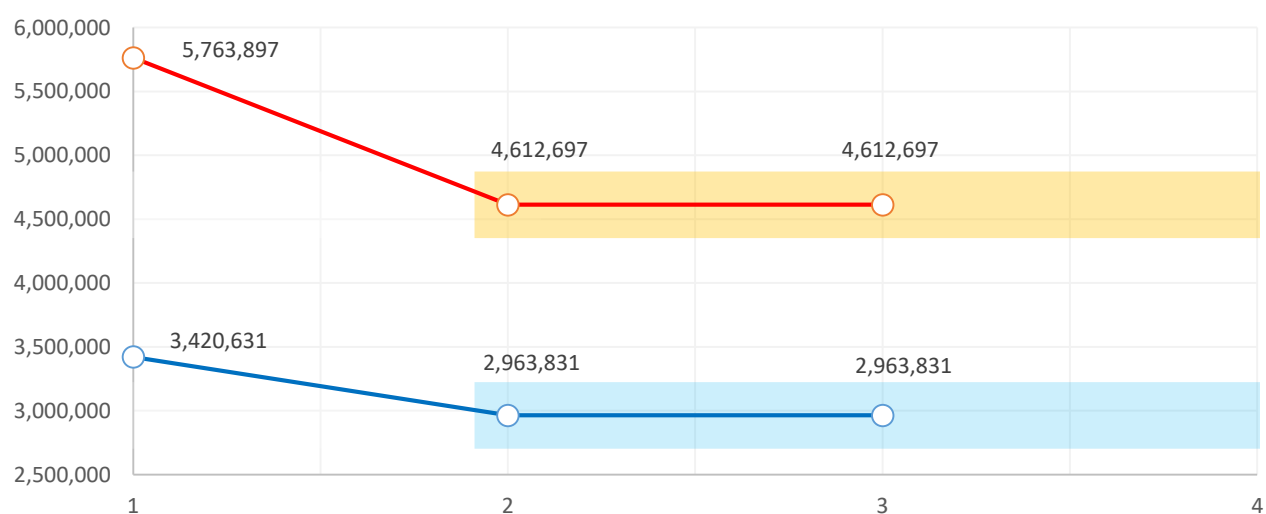


Fig. 18. Bugetul instituțiilor pentru anul 1, 2, și 3, lei (opțiunile 2 și 3).

Analizând situația în cele 28 de state membre ale Uniunii Europene, se observă că există un număr de 13 state ale căror autorități de investigații privind siguranța sunt organizate multimodal, respectiv: Austria, Croația, Danemarca, Estonia, Finlanda, Letonia, Lituania, Luxemburg, Olanda, Slovacia, Slovenia, Suedia și Ungaria.

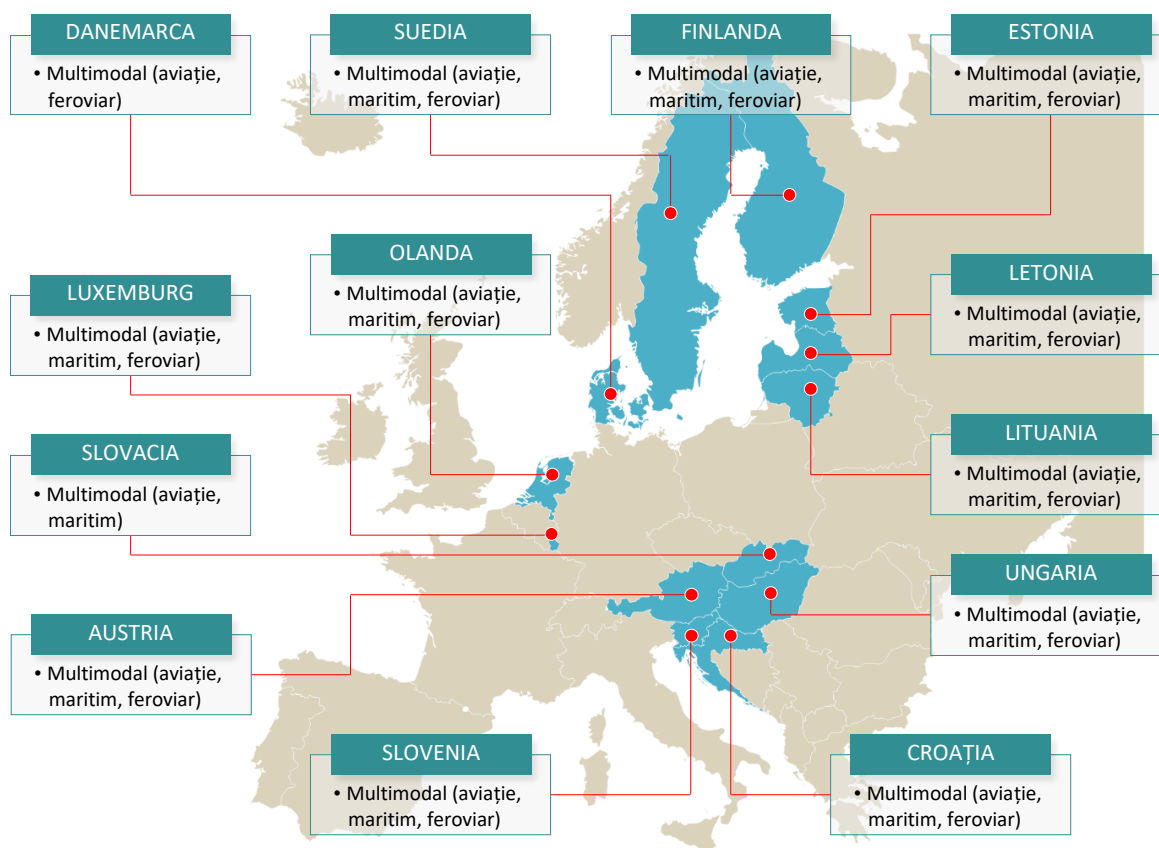


Fig. 19. Organisme de anchetă multimodale în Uniunea Europeană.

Mai jos sunt prezentate câteva din Organismele de Anchetă a accidentelor și incidentelor în transporturi din statele membre ale Uniunii Europene:

- Austria: Federal Security Investigation Office (SUB);
- Belgia: Investigation Body for railway accidents and incidents, Air Accident Investigation Unit, Federal Bureau for the Investigation of Maritime Accidents (OFEAN);
- Bulgaria: The Aircraft, Maritime and Railway Accident Investigation Directorate (AMRAID);
- Croația: Air, Maritime and Railway Traffic Accident Investigation Agency (AIA);
- Cehia: Rail Safety Inspection Office;
- Danemarca: The Accident Investigation Board (AIB);
- Estonia: Estonian Safety Investigation Bureau (ESIB);
- Finlanda: Safety Investigation Authority (SIA);
- Franța: French Land Transport Accident Investigation Bureau (BEA-TT);
- Germania: Federal Railway Accident Investigation Board (BEU);
- Grecia: Hellenic National Investigation Body-EDISAS;
- Ungaria: Transportation Safety Bureau;
- Irlanda: Railway Accident Investigation Unit (RAIU);
- Italia: Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime (DIGIFEMA);
- Letonia: Transport Accident and Incident Investigation Bureau;

- Lituania: Transport Accident and Incident Investigation Division;
- Luxembourg: Administration of technical investigations;
- Olanda: Dutch Safety Board;
- Norvegia: Accident Investigation Board Norway (AIBN);
- Polonia: State Commission on Railway Accident Investigation;
- Portugalia: Office for the Prevention and Investigation of Accidents with Aircraft and Rail Accidents;
- Romania: Romanian Railway Investigating Body (AGIFER);
- România: Civil Aviation Safety Investigation and Analysis Center (CIAS);
- Slovakia: Aviation and Maritime Investigation Authority (AMIA);
- Slovenia: Air, Maritime and Railway Accident and Incident Investigation Unit;
- Spania: Commission of Investigation of Railway Accidents (CIAF).

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

1	Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului
	Ministerul Economiei și Infrastructuri
2	Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite
	Necesitatea elaborării Proiectului de lege rezultă din măsurile care se regăsesc în: - Planul de acțiuni privind implementarea Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2020 (acțiunea nr. 39), aprobat prin HG nr. 827/2013 (publicată în MO nr. 243-247 din 01.11.2013); - Planul național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere RM-UE în perioada 2017-2019 (acțiunea corespunzătoare articolului 85, respectiv Cap. 14 din Titlul IV al Anexei X din Acordul de Asociere RM-UE), aprobat prin HG nr. 1472/2016 (publicată în MO nr. 103-108 din 31.03.2017) cu modificările și completările ulterioare. Având în vedere dinamica accelerată a transporturilor și luând în considerație amploarea și volumul capacităților angajate în transporturi, accidentele și incidentele produse în această ramură a industriei au ca rezultat, pierderi de vieți omenești, de bunuri, deteriorare a infrastructurilor de transport, blocaje ale căilor de transport și poluare a mediului. Toate acestea reprezintă grave atingeri aduse interesului public prin consecințele pe care le au în creșterea costurilor de funcționare a societății, prin costuri reparatorii suplimentare, scădere a eficienței și nu în ultimul rând prin afectarea gravă a mediului pe termen lung. Accidentele au de asemenea un impact considerabil în mass media, afectând imaginea publică a instituțiilor statului, iar în anumite condiții chiar imaginea statului. Transportul aerian în Republica Moldova parcurge o etapă de dezvoltare, atât prin apariția unor noi mari transportatori aerieni pe piață, cât și a companiilor low-cost, ceea ce presupune un trafic aerian mult mai intens și o solicitare a infrastructurii aeroportuare, iar prin urmare, numărul pasagerilor care utilizează transportul aerian este într-o continuă creștere. De asemenea, aviația, în general, este într-o creștere extrem de dinamică, prin apariția micilor operatori aerieni, a companiilor de curierat aerian, dar și a operatorilor privați și a piloților particulari. În transportul feroviar și naval, în foarte multe cazuri mărfurile transportate fiind, în cantități de sute de tone, mărfuri periculoase lichide, solide sau gaze lichefiate, inflamabile, toxice sau produse petroliere, a căror implicare în accidente poate duce la consecințe grave asupra mediului dar și a vieților omenești. Finalitatea urmărită prin adoptarea acestui Proiect este: - îmbunătățirea siguranței în transporturi; - evitarea conflictelor de interese între părțile implicate în cazul unui eveniment în transport; - investigarea cauzelor producerii evenimentelor într-un mod obiectiv, imparțial și transparent; - identificarea cauzelor/factorilor declanșatori în urma investigației tehnice, nu și a vinovatului producerii unui eveniment în transport; - elaborarea unor recomandări de siguranță pentru evitarea producerii în viitoare a unor evenimente similare; - crearea cadrului național privind investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi; - crearea unui sistem de management al siguranței în transportul aerian, feroviar și naval; - racordarea legislației interne a Republicii Moldova la cea a Uniunii Europene.

Rezultatele scontate după adoptarea și implementarea proiectului este:

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

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

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

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

De asemenea, este important de menționat că Republica Moldova este stat membru al Organizației Aviației Civile Internaționale ICAO (HP nr. 97/1994, publicată în MO nr. 006 la 30.09.1994). În conformitate cu dispozițiile prevăzute în [Anexa nr. 13](#) al Convenției ICAO, la nivelul fiecărui stat membru trebuie să existe un organism de investigare tehnică a evenimentelor din aviație permanent, independent, capabil să-și îndeplinească responsabilitățile și atribuțiunile pe linie de siguranță aeriană.

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

1. [Directiva \(UE\) 2016/798](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. JO L 138 din 26 mai 2016.
Directiva este transpusă parțial, întrucât în directivă se conțin prevederi care vor fi transpuse prin Codul Transportului Feroviar. De asemenea, directiva conține prevederi care nu sunt aplicabile pentru sistemul de transport feroviar al Republicii Moldova.
2. [Directiva nr. 2009/18/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr. L 131 din 28 mai 2009.
Directiva este transpusă parțial. Prevederile excluse din directivă nu sunt aplicabile pentru Republica Moldova.
3. [Regulamentul \(UE\) nr. 996/2010](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr L 295 din 12 noiembrie 2010.
Regulamentul este transpus parțial. Prevederile excluse se vor regăsi în actele subordonate prezentei Legi, aprobate de Guvern, sau de Autoritatea de Siguranță, după caz.

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

Reglementările similare existente în legislația statelor membre ale Uniunii Europene.

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

normative și înființarea la nivelul fiecărui stat membru UE a unor instituții naționale specializate, permanente, responsabile cu investigația tehnică privind siguranța, independente organizațional și juridic de orice alte entități cu atribuții în domeniul transporturilor, în condiții de independență deplină și resurse financiare și umane suficiente.

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

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

4 Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

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

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

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

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

În domeniul aviației civile din Republica Moldova, investigarea accidentelor și incidentelor este reglementată de către o Comisie instituită de Ministerul Economiei și Infrastructurii (Ordinul nr. 59, din 05.03.2019), în componența căreia fac parte funcționari din cadrul ministerului, dar și reprezentanți ai Î.S. MoldATSA. Acest fapt este în contradicție cu regulile ICAO și EASA. Reprezentanții care fac parte din comisia de investigare, nu sunt capabili să investigheze din punct de vedere tehnic un eveniment în transport. Prin urmare, este necesară instituirea unui organism de anchetă, care ar fi capabil să investigheze incidentele și accidentele din aviație, cu emiterea recomandărilor de siguranță.

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

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

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

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

Elementele noi din proiect reies din cauzele în virtutea cărora normele în vigoare nu sânt suficiente.

Lând în considerație aspectele menționate la consecințele evenimentelor în transport, așa cum s-a menționat la punctul doi și rezultând din obligațiile asumate de Republica Moldova în cadrul Acordului de Asociere, este absolut necesară, în regim de urgență, intervenția în legislația actuală referitoare la investigația tehnică a accidentelor și incidentelor în transporturi și instituirii unei structuri de investigație independente organizațional, juridic și în luarea deciziilor.

5 Fundamentarea economico-financiară

Biroul de Investigare a accidentelor și incidentelor în Transporturi va fi finanțat de la bugetul de stat. Principalele costuri vor fi legate de crearea și funcționarea Biroului de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi. Costul estimativ pentru asigurarea funcționalității Biroului se ridică la 3 milioane de lei anual. Bugetul Biroului este elaborat și aprobat în

	conformitate cu principiile, regulile și procedurile stabilite de Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181 din 25.07.2014.
6	Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare
	Proiectul va abroga Reglementările aeronautice civile RAC-AAII (aprobate prin Ordinul Administrația de stat a aviației civile nr. 42 din 25.04.2006, cu privire la aprobarea Reglementărilor aeronautice civile RAC-AAII-Investigarea accidentelor și incidentelor aeronautice produse cu aeronavele civile ale Republicii Moldova, publicat în MO Nr. 75-78 din 19.05.2006).
7	Avizarea și consultarea publică a proiectului
	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară: - Ministerul Afacerilor Interne; - Procuratura Generală; - Ministerul Justiției; - Ministerul Finanțelor; - Centrul Național Anticorupție; - Autoritatea Aeronautică Civilă; - ÎS MoldATSA; - ÎS Calea Ferată din Moldova; - Agenția Navală; - SRL Avia Invest; - Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene; - Ministerul Apărării; - Confederația Națională a Sindicatelor; - Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului; - Centrul de Implementare a Reformelor.
8	Constatările expertizei anticorupție
9	Constatările expertizei de compatibilitate
10	Constatările expertizei juridice
11	Constatările altor expertize

Andrei CIORNÎI
Secretar de Stat

TABEL DE CONCORDANȚĂ

la Proiectul de Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi

1	Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cele mai recente amendamente incluse. Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene JO nr L 295 din 12.11.2010. <i>Amendamente:</i> - Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului. - Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei.
2	Titlul proiectului de act normativ național. Legea cu privire la investigația accidentelor și incidentelor în transporturi.
3	Gradul general de compatibilitate. Parțial compatibil.

Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
Art. 1. Obiectiv (1) Prezentul regulament urmărește să îmbunătățească siguranța aviației garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor privind siguranța în domeniul aviației civile europene, care au ca unic obiectiv prevenirea unor accidente și incidente viitoare, fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea, inclusiv prin înființarea unei rețele europene a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile. Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme privind disponibilitatea în timp util a informațiilor referitoare la toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul unei aeronave implicate într-un accident. Acesta își propune, totodată, să îmbunătățească asistența acordată victimelor accidentelor aviatice și familiilor acestora. (2) Aplicarea prezentului regulament în cazul aeroportului Gibraltar se interpretează ca neaducând atingere pozițiilor juridice respective ale Regatului Spaniei și Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord cu privire la diferendul referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul.	Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare (1) Prezenta lege are ca scop prevenirea producerii evenimentelor în transporturi, să îmbunătățească siguranța în domeniul transportului aerian, feroviar și naval garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor. Stabilește norme privind disponibilitatea în timp util a informațiilor referitoare la toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul unei aeronave, nave sau material rulant implicat într-un eveniment de transport. (2) Obiectul legii constă în investigația evenimentelor din transportul aerian, feroviar și naval, fără a stabili vinovăția sau răspunderea făptuitorului, de a îmbunătăți asistența acordată victimelor evenimentului în transport și familiilor acestora.	Compatibil		Alin. (2) nu este aplicabil R. Moldova.	MEI Valentin Toncogla
Art. 2. Definiții În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții: 1. „accident” înseamnă un 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 care, 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, în cursul căruia:	Articolul 2. Definiții În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică: accident aeronautic – eveniment asociat cu operarea unei aeronave care, în cazul unei aeronave cu pilot uman, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul aeronavei cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele au fost debarcate sau în cazul unei aeronave fără pilot, are loc între momentul în care aeronava este gata de a se pune în mișcare în scopul efectuării unui zbor și momentul în care aceasta intră în repaus la finalul zborului și sistemul principal de propulsie este	Parțial compatibil		Definițiile excluse vor fi transpuse în acte subordonate interne.	MEI Valentin Toncogla

(a) o persoană este rănită mortal sau grav, ca urmare a faptului că: - se afla în aeronavă; sau - a intrat în contact direct cu o parte a aeronavei, inclusiv cu părți care s-au desprins din aceasta; sau - a fost expusă direct suflului reactoarelor, cu excepția cazului în care rănile se datorează unor cauze naturale, sunt autoprovocate sau provocate de alte persoane sau când persoanele rănite sunt pasageri clandestini care se ascund în afara zonelor disponibile în mod normal pasagerilor și echipajului; sau (b) 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 la avarii minore la palele rotorului principal, la palele de rotor de coadă, trenul de aterizare și cele cauzate de grindină sau de impactul cu păsările (inclusiv a perforațiilor radomului); sau (c) aeronava a dispărut sau este total inaccesibilă; 2. „reprezentant acreditat” înseamnă o persoană desemnată de un stat, pe baza calificărilor sale, în scopul participării la o investigație privind siguranța realizată de un alt stat. Un reprezentant acreditat desemnat de un stat membru provine de la o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța; 3. „consultant” înseamnă o persoană numită de un stat, pe baza calificărilor sale, în scopul de a-i oferi asistență reprezentantului său acreditat în cadrul unei investigații privind siguranța; 4. „cauze” înseamnă acțiuni, omisiuni, evenimente, condiții sau o combinație a acestora, care au condus la producerea accidentului sau incidentului; identificarea cauzelor nu presupune atribuirea vinei sau stabilirea răspunderii administrative, civile sau penale; 5. „rănire mortală” înseamnă rănirea unei persoane într-un accident care are ca urmare decesul acesteia în decurs de 30 de zile de la data producerii accidentului; 6. „înregistrator de date de zbor” înseamnă orice tip de dispozitiv de înregistrare instalat pe o aeronavă în scopul facilitării investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul unor accidente/incidente; 7. „incident” înseamnă un eveniment, altul decât un accident, asociat cu operarea unei aeronave care afectează sau care ar putea afecta siguranța operării acesteia; 8. „standardele internaționale și practicile recomandate” înseamnă standardele internaționale și practicile recomandate în domeniul investigării accidentelor și	oprit, cauzându-se următoarele consecințe negative: 1) rănirea gravă sau decesul unei persoane ca urmare a faptului: a) aflării la bordul aeronavei; b) contactului nemijlocit cu una din părțile aeronavei, inclusiv celei care s-a desprins de aceasta; c) expunerii directe fluxului de gaze a motorului cu reacție, cu excepția cazurilor în care leziunile corporale sânt provocate din cauze naturale, de sine însuși sau de alte persoane, ori în cazul în care leziunile sânt provocate călătorilor fără bilet ascunși în zonele inaccesibile pasagerilor și membrilor echipajului; 2) aeronava suferă o avarie sau o defecțiune structurală care afectează caracteristicile de rezistență structurală, de performanță sau de zbor ale aeronavei și care, în mod normal, ar necesita reparații majore sau înlocuirea componentei afectate, cu excepția unei defecțiuni sau avarii a motorului, atunci când avaria se limitează la un singur motor (inclusiv capota metalică sau accesoriile sale), la elice, extremitățile aripii, antene, sonde, senzori, pneuri, frâne, roți, carenaje, panouri, trapele trenului de aterizare, parbrize, învelișul aeronavei (precum urme mici de lovituri sau perforații) sau avarii minore la palele rotorului principal, rotor de coadă, trenul de aterizare și cele cauzate de grindină sau de impactul cu păsările/animale (inclusiv a perforațiilor radomului); 3) aeronava a dispărut sau este inaccesibilă; reprezentant acreditat – persoană desemnată de un stat terț să participe la o investigație tehnică privind siguranța desfășurată de un alt stat; cauze - înseamnă acțiuni, omisiuni, evenimente, condiții sau o combinație a acestora, care au condus la producerea accidentului sau incidentului; identificarea cauzelor nu presupune atribuirea vinei sau stabilirea răspunderii administrative, civile sau penale; incident aeronautic – eveniment, altul decât accident sau incident legat de utilizarea unei aeronave, care afectează sau ar putea afecta siguranța exploatării acesteia;					
---	---	--	--	--	--	--

incidentelor aviatice adoptate în conformitate cu articolul 37 din Convenția de la Chicago; 9. „investigator-șef” înseamnă o persoană căreia i se atribuie, pe baza calificărilor sale, responsabilitatea de a organiza, efectua și controla o investigație privind siguranța; 10. „operator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave; 11. „persoană implicată” înseamnă proprietarul, un membru al echipajului, operatorul aeronavei implicate într-un accident sau incident grav; orice persoană implicată în întreținerea, proiectarea, fabricarea respectivei aeronave sau în instruirea echipajului; orice persoană implicată în furnizarea de servicii de control al traficului aerian, de informații de zbor sau de servicii aeroportuare care a furnizat servicii pentru aeronavă; personalul autorității naționale aeronautice civile; sau personalul AESA; 12. „raport preliminar” înseamnă mijlocul de comunicare folosit pentru diseminarea promptă a datelor obținute în decursul primelor etape ale investigației; 13. „rude” înseamnă membrii familiei în sens restrâns și/sau rudele apropiate și/sau orice persoană foarte apropiată de victima unui accident, astfel cum sunt definite în legislația națională a țării victimei; 14. „investigație privind siguranța” înseamnă o procedură efectuată de o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța în scopul de prevenirii unor accidente și incidente, care include culegerea și analizarea informațiilor, expunerea concluziilor, inclusiv determinarea cauzei (cauzelor) și/sau a factorilor contributivi și, atunci când este cazul, formularea de recomandări privind siguranța; 15. „recomandare privind siguranța” înseamnă o propunere a unei autorități responsabile de investigațiile privind siguranța, pe baza informațiilor rezultate dintr-o investigație privind siguranța sau din alte surse, precum studiile în materie de siguranță, formulată cu intenția de a preveni accidentele și incidentele; 16. „incident grav” înseamnă un 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. În anexă figurează o listă cu exemple de incidente grave; 17. „rănire gravă” înseamnă rănirea unei persoane implicate într-un accident și care presupune una dintre următoarele:	investigator-șef – persoană căreia i se atribuie, pe baza calificărilor sale, responsabilitatea de a organiza, efectua și controla o investigație tehnică privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval; operator de transport aerian - companii aeriene și operatori de aeronave, precum și asociații de companii aeriene și operatori, operatori de aerodromuri și asociații de operatori de aerodromuri; raport preliminar - înseamnă mijlocul de comunicare folosit pentru diseminarea promptă a datelor obținute în decursul primelor etape ale investigației. Raportul preliminar nu conține concluzii, dar listează versiunile și cauzele evenimentului în transport. investigație tehnică privind siguranța - acțiune desfășurată în scopul prevenirii evenimentelor în transport care, include colectarea și analizarea informațiilor, elaborarea unor concluzii, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul formularea unor recomandări de siguranță; recomandare privind siguranța - înseamnă o propunere a unei autorități responsabile de investigațiile privind siguranța, pe baza informațiilor rezultate dintr-o investigație privind siguranța sau din alte surse, precum studiile în materie de siguranță, formulată cu intenția de a preveni accidentele și incidentele; 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;				
---	--	--	--	--	--

(a) spitalizare pe o perioadă mai mare de 48 de ore, care începe în termen de șapte zile de la data la care s-a produs rănirea; (b) o fractură de os (cu excepția fracturilor superficiale la degete sau la nas); (c) ruperi sau sfâșieri ale țesuturilor care produc hemoragii grave, leziuni ale nervilor, mușchilor sau tendoanelor; (d) leziunea oricărui organ intern; (e) arsuri de gradul doi sau trei sau orice arsuri care afectează mai mult de 5 % din suprafața corpului; (f) expunerea verificată la substanțe infecțioase sau la radiații periculoase;					
Art. 3. Domeniu de aplicare (1) Prezentul regulament se aplică investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul incidentelor grave și accidentelor: (a) produse pe teritoriile statelor membre în care se aplică tratatele, în conformitate cu obligațiile internaționale ale statelor membre; (b) în care sunt implicate aeronave înmatriculate într-un stat membru sau operate de o întreprindere stabilită într-un stat membru și care s-au produs în afara teritoriilor statelor membre în care se aplică tratatele, atunci când aceste investigații nu sunt efectuate de un stat terț; (c) în cazul cărora un stat membru are dreptul, în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate, de a numi un reprezentant acreditat pentru a participa în calitate de stat de înregistrare, stat operator, stat proiectant, stat fabricant sau stat care pune la dispoziție informații, facilități sau experți la cererea statului care efectuează investigația; (d) în cazul cărora unui stat membru care are un interes special, ca urmare a faptului că printre persoanele decedate sau rănite grav se numără cetățeni de-ai săi, i se permite, de către statul care realizează investigația, să numească un expert. (2) Prezentul regulament se aplică, de asemenea, aspectelor privind disponibilitatea în timp util a informațiilor referitoare la toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul unei aeronave implicate într-un accident și privind asistența acordată victimelor accidentelor aviatice și rudelor acestora. (3) Prezentul regulament nu se aplică investigațiilor privind siguranța în situații de incidente grave și accidente care implică aeronave care sunt utilizate pentru servicii militare, vamale, polițienești sau de natură similară, cu excepția cazului în care statul membru în cauză decide altfel, în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) și cu legislația națională.	Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare (3) Prevederile prezentei legi se aplică: 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; (7) În cazul producerii unui eveniment în transport pe teritoriul Republicii Moldova și în urma recepționării notificării, statul de înregistrare, statul operator, statul proiectant și statul fabricant informează cât de curând posibil Biroul dacă intenționează să numească un reprezentant acreditat în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate.	Parțial compatibil		Prevederile excluse vor fi transpuse prin acte subordonate interne.	MEI Valentin Toncoglaz
Art. 4. Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța aviației civile (1) Fiecare stat membru se asigură că investigațiile privind siguranța sunt efectuate sau supravegheate, fără imixtiuni din exterior, de către o autoritate națională permanentă responsabilă de investigațiile privind siguranța aviației civile (denumită în continuare	Articolul 3. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (1) Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (denumit în continuare Birou) este o autoritate administrativă, aflată în subordinea Guvernului, desemnată să	Parțial compatibil		Prevederile excluse nu sunt aplicabile pentru R. Moldova.	MEI Valentin Toncoglaz

„autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța”), capabilă să efectueze în mod independent o investigație completă privind siguranța, fie pe cont propriu, fie pe baza unor acorduri cu alte autorități responsabile de investigațiile privind siguranța. (2) Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța trebuie să fie independentă din punct de vedere funcțional, în special față de autoritățile naționale aeronautice responsabile de aeronavigabilitate, certificare, operațiunile de zbor, întreținere, acordare de licențe, controlul traficului aerian sau administrarea aerodromurilor și, în general, față de orice altă parte sau entitate ale cărei interese sau misiuni pot intra în conflict cu sarcina încredințată autorității responsabile de investigațiile privind siguranța sau pot influența obiectivitatea acesteia. (3) În realizarea investigațiilor privind siguranța, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni de la nicio parte externă și are autoritate absolută în ceea ce privește realizarea investigațiilor privind siguranța. (4) Activitățile încredințate autorității responsabile de investigațiile privind siguranța pot fi extinse la culegerea și analiza informațiilor legate de siguranța aviației, în special în scopul prevenirii accidentelor, în măsura în care aceste activități nu aduc atingere independenței sale și nu implică asumarea de responsabilități în domeniul reglementării, administrativ sau al standardelor. (5) În vederea informării publicului larg cu privire la nivelul general de siguranță în aviație, la nivel național se publică un raport anual privind siguranța. În analiza respectivă, sursele informațiilor confidențiale nu sunt divulgate. (6) Autorității responsabile de investigațiile privind siguranța i se pun la dispoziție de către statul membru respectiv mijloacele necesare pentru a-și îndeplini sarcinile în mod independent și respectiva autoritate trebuie să poată obține suficiente resurse pentru a realiza acest lucru. În special: (a) directorul autorității responsabile de investigațiile privind siguranța și/sau, în cazul unei autorități multimodale, directorul departamentului de aviație al acesteia trebuie să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței aviației civile pentru a-și îndeplini sarcinile în conformitate cu prezentul regulament și cu legislația națională; (b) investigatorilor li se acordă un statut care le oferă garanțiile de independență necesare; (c) autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța are cel puțin un investigator disponibil să exercite funcția de investigator-șef în cazul unui accident grav al unei aeronave; (d) autorității responsabile de investigațiile privind siguranța i se alocă un buget care să îi permită să își îndeplinească funcțiile; (e) autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța are la dispoziția sa, fie	organizeze investigația tehnică privind siguranța evenimentelor în transport în scopul determinării cauzelor și circumstanțelor în care s-au produs acestea și de a emite recomandări de siguranță. (2) Biroul este independent în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor de orice operator de transport, administrator de infrastructură, autoritate de siguranță, autoritate de reglementare, organism de tarificare, organism de evaluare a conformității, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile Biroului. (3) În realizarea investigațiilor privind siguranța, Biroul nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni de la nicio parte externă și are autoritate absolută în ceea ce privește realizarea investigațiilor privind siguranța. Articolul 7. Raportarea activităților (1) Biroul publică anual, până la 1 iulie, pe pagina web oficială un raport referitor la investigațiile tehnice privind siguranța desfășurate în anul precedent, inclusiv recomandările de siguranță emise și acțiunile întreprinse în vederea implementării recomandărilor. Articolul 4. Organizarea și structura Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (10) Investigatorii-șefi exercită conducerea direcțiilor de profil din cadrul Biroului. Pentru ocuparea funcției de investigator-șef, participantul trebuie să întrunească următoarele cerințe suplimentare: a) aerian – persoană cu experiență de cel puțin 3 ani de pilot și inginer aeronautic;				
--	--	--	--	--	--

direct, fie prin intermediul cooperării menționate la articolul 6, fie prin acorduri cu alte autorități naționale sau entități, personal calificat și facilități adecvate, inclusiv birouri și hangare în care să se poată păstra și examina aeronava, conținutul și resturile acesteia.					
Art. 5. Obligația de a efectua o investigație (1) Orice accident sau incident grav de aviație civilă care implică alte aeronave decât cele menționate în anexa II la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației face obiectul unei investigații privind siguranța în statul membru pe teritoriul căruia s-a produs accidentul sau incidentul grav. (2) În cazul în care o aeronavă de alt tip decât cele menționate în anexa II la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 înregistrată într-un stat membru este implicată într-un accident sau incident grav, iar locul în care s-a produs accidentul sau incidentul nu poate fi stabilit cu precizie ca situându-se pe teritoriul unui stat, investigația privind siguranța este efectuată de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța din statul membru de înregistrare. (3) Amploarea investigațiilor privind siguranța menționate la alineatele (1), (2) și (4) și procedura care trebuie urmată pentru efectuarea acestora sunt determinate de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța, luând în considerare învățămintele pe care se așteaptă să le tragă din respectivele investigații, care să contribuie la îmbunătățirea siguranței aviației, inclusiv în cazul aeronavelor a căror masă maximă la decolare este mai mică sau egală cu 2 250 kg. (4) Autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța pot decide să investigheze și alte incidente decât cele menționate la alineatele (1) și (2), precum și incidente grave sau accidente care implică alte tipuri de aeronave, în conformitate cu legislația națională a statelor membre, atunci când se așteaptă ca, în urma acestor investigații, să tragă învățăminte în materie de siguranță. (5) Investigațiile privind siguranța menționate la alineatele (1), (2) și (4) nu urmăresc în niciun caz să stabilească a cui este culpa sau răspunderea. Acestea sunt independente, distincte de orice proceduri judiciare sau administrative destinate stabilirii culpei sau răspunderii și nu aduc atingere acestor proceduri.	Articolul 3. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (1) Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (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. Articolul 13. Procedura, modul și termenele de investigație (3) În cazul care locul în care s-a produs evenimentul în transport nu poate fi stabilit cu precizie ca situându-se pe teritoriul frontierei Republicii Moldova, Biroul convine cu autoritatea de siguranță relevantă a statului la frontiera în care s-a produs evenimentul în transport, asupra desfășurării în cooperare a investigației privind siguranța. (9) Investigația tehnică privind siguranța se efectuează în mod independent de urmărirea penală sau procedura disciplinară. Identificarea persoanei vinovate, stabilirea vinovăției precum și aplicarea sancțiunilor țin de competența organelor judiciare.	Parțial compatibil		Aliniatele (1)-(2) au fost adaptate la nivelul național. Alin. (3) va fi transpus prin act subordonat intern.	MEI Valentin Toncoglaz
Art. 6. Cooperarea între autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța (1) O autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța dintr-un stat membru poate solicita sprijinul autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța din alte state membre. Atunci când, în urma unei solicitări, o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța acceptă să acorde sprijin, acesta se acordă, pe cât posibil, în mod gratuit. (2) O autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța poate să delege unei alte autorități responsabile de investigațiile privind siguranța, de comun acord cu aceasta, sarcina de a efectua o investigație a unui incident grav sau accident și facilitează procesul de investigare realizat de respectiva autoritate.	Articolul 13. Procedura, modul și termenele de investigație (14) 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 experților sau de a efectua inspecții tehnice sau analize. Articolul 25. Cooperarea internațională (8) Biroul poate să delege unei alte autorități specializate cu care deține acord conform alin. (1) al prezentului articol, sarcina de a efectua o investigație tehnică privind siguranța unui eveniment în transport și să faciliteze procesul realizat de respectiva autoritate, dacă aceasta poate asigura procesul dat cu respectarea prevederilor prezentei legi.	Parțial compatibil		Prevederile articolului au fost adaptate la nivelul național	MEI Valentin Toncoglaz
Art. 7. Rețeaua europeană a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța		Incompatibil		Prevederi ca nu sunt	MEI

aviației civile (1) Statele membre se asigură că autoritățile lor naționale responsabile de investigațiile privind siguranța constituie între ele o rețea europeană a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile („rețeaua”), formată din directorii autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța din toate statele membre și/sau, în cazul autorităților multimodale, din directorii departamentelor de aviație ale acestora sau din reprezentanții acestora, inclusiv un președinte ales din rândul acestora pentru un mandat de trei ani. În strânsă colaborare cu membrii rețelei, președintele întocmește programul de lucru anual al rețelei, în conformitate cu obiectivele și responsabilitățile prevăzute la alineatele (2) și (3). Comisia transmite programul de lucru Parlamentului European și Consiliului. Președintele întocmește și agenda reuniunilor rețelei. (2) Rețeaua vizează ameliorarea continuă a calității investigațiilor desfășurate de autoritățile responsabile pentru investigațiile privind siguranța și consolidarea independenței acestora. Aceasta încurajează, îndeosebi, respectarea unor standarde înalte în domeniul metodelor de investigare și al formării investigatorilor. (3) Pentru a atinge obiectivele stabilite la alineatul (2), rețeaua are în special următoarele responsabilități: (a) pregătirea de recomandări și acordarea de consultanță instituțiilor Uniunii în legătură cu toate aspectele legate de elaborarea și punerea în aplicare a politicilor și normelor Uniunii privind investigațiile în domeniul siguranței și prevenirea accidentelor și incidentelor; (b) promovarea schimbului de informații utile pentru îmbunătățirea siguranței aviației și promovarea activă a colaborării structurate între autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța aviației, Comisie, AESA și autoritățile naționale aeronautice civile; (c) coordonarea și organizarea, atunci când este necesar, de evaluări inter pares, activități de formare relevante și programe de dezvoltare a abilităților pentru investigatori; (d) promovarea celor mai bune practici în ceea ce privește investigarea privind siguranța în vederea elaborării unei metodologii comune la nivelul Uniunii pentru investigațiile privind siguranța și întocmirea unui catalog al acestor practici; (e) consolidarea capacităților de investigație ale autorităților responsabile pentru investigațiile privind siguranța, în special prin dezvoltarea și gestionarea unui cadru care să permită folosirea în comun a resurselor; (f) acordarea, la cererea autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța în scopul aplicării articolului 6, de asistență adecvată, inclusiv, dar fără a se limita la acestea, o listă a investigatorilor, echipamente și structuri disponibile în celelalte state membre pentru utilizarea potențială de către autoritatea care efectuează o investigație; (g) accesul la informațiile incluse în baza de date la care se face referire la articolul 18 și analiza recomandărilor privind siguranța cuprinse în aceasta în vederea identificării recomandărilor importante privind siguranța care au relevanță la nivelul Uniunii. (4) Comisia informează periodic Parlamentul European și Consiliul cu privire la activitățile rețelei. Parlamentul European este informat, de asemenea, ori de câte ori Consiliul sau Comisia adresează cereri rețelei.				aplicabile pentru R. Moldova. Cooperarea internațională a Biroului este prevăzută la art. 25 al actului național. Prevederi detaliate privind cooperarea cu alte instituții similare vor constitui obiectul Acordurilor prevăzute la art. 25 din actul național.	Valentin Toncoglaz
---	--	--	--	---	---------------------------

(5) Membrii rețelei nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni de la vreun organism care ar putea compromite statutul independent al investigațiilor privind siguranța. (6) Atunci când este oportun, AESA este invitată ca observator la reuniunile rețelei. Rețeaua poate de asemenea invita la reuniunile sale observatori din partea autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța din țări terțe și alți experți relevanți. (7) Comisia este implicată îndeaproape în activitatea rețelei și primește asistența necesară de la rețea cu privire la aspectele relevante legate de elaborarea politicii și a reglementărilor Uniunii în domeniul investigării și prevenirii accidentelor de aviație civilă. Comisia furnizează rețelei asistența necesară, inclusiv, dar fără a se limita la aceasta, asistență pentru pregătirea și organizarea reuniunilor sale, precum și pentru publicarea rapoartelor anuale privind activitățile rețelei. Comisia transmite raportul anual Parlamentului European și Consiliului.					
Art. 8. Participarea AESA și a autorităților aeronautice civile la investigațiile privind siguranța (1) Cu condiția respectării cerinței evitării oricărui conflict de interese, autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța invită AESA și autoritățile naționale aeronautice civile din statele membre vizate, în limitele competențelor lor respective, să numească un reprezentant care să participe: (a) în calitate de consilier al investigatorului-șef, la orice investigație privind siguranța în conformitate cu articolul 5 alineatele (1) și (2) efectuată pe teritoriul unui stat membru sau în locul menționat la articolul 5 alineatul (2) sub autoritatea și la discreția investigatorului-șef; (b) în calitate de consultant numit în temeiul prezentului regulament în scopul de a oferi asistență reprezentantului acreditat/reprezentanților acreditați al/ai statelor membre la orice investigație privind siguranța efectuată într-o țară terță, la care o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța este invitată să desemneze un reprezentant acreditat în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate aplicabile în domeniul investigării accidentelor și incidentelor aviatice sub supravegherea reprezentantului acreditat. (2) Participanții la care se face referire la alineatul (1) au dreptul, în special: (a) de a vizita locul accidentului și de a examina resturile aeronavei; (b) de a sugera subiecte pentru interogare și de a obține informații de la martori; (c) de a primi copii ale tuturor documentelor pertinente și de a obține informații factice relevante; (d) de a participa la citirea înregistrărilor, cu excepția înregistrărilor de voce sau imagini din cabina de pilotaj; (e) de a participa la activitățile de investigare din afara locului accidentului, precum examinările componentelor, teste și simulări, ședințele de informare tehnică și întâlnirile referitoare la stadiul investigației, cu excepția cazului în care acestea sunt legate de stabilirea cauzelor sau de formularea de recomandări privind siguranța.	Articolul 25. Cooperarea internațională (6) Cu condiția respectării cerinței evitării oricărui conflict de interese, Biroul solicită instituțiilor de proiectare, de producere și certificare, înregistrare, precum și autoritatea de siguranță, certificare și supraveghere a Republicii Moldova, în limitele competențelor lor respective, să numească unul sau mai mulți reprezentanți care să participe: a) în calitate de consilier al investigatorului-șef, la orice eveniment supus investigării de către Birou, efectuată pe teritoriul Republicii Moldova; b) în calitate de consultant numit în temeiul prezentei legi în scopul de a oferi asistență reprezentantului acreditat/reprezentanților acreditați a Republicii Moldova la orice investigație tehnică privind siguranța efectuată pe teritoriul unui alt stat la care Biroul urmează să desemneze un reprezentant acreditat în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate aplicabile în domeniul investigării tehnice privind siguranța sub supravegherea reprezentantului acreditat.				MEI Valentin Toncogla

(3) AESA și autoritățile naționale aeronautice civile sprijină investigația la care participă punând la dispoziția autorității responsabile de investigațiile privind siguranța care se ocupă de respectiva investigație informațiile, consultanții și echipamentele solicitate.					
Art. 9. Obligația de a notifica accidentele și incidentele grave (1) Orice persoană implicată care are informații privind existența unui incident grav sau accident trebuie să notifice fără întârziere autoritatea competentă responsabilă de investigațiile privind siguranța din statul membru pe teritoriul căruia a avut loc incidentul grav sau accidentul. (2) Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța informează fără întârziere Comisia, AESA, Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), statele membre și țările terțe vizate în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate cu privire la toate incidentele grave și accidentele care i-au fost notificate.	Articolul 9. Raportarea obligatorie (2) Orice persoana juridică sau fizică care a constatat sau care posedă informații despre producerea unui eveniment are obligația de a informa imediat Serviciul 112. Articolul 13. Procedura, modul și termenele de investigație (8) În termen de șapte zile de la începerea investigației tehnice, Biroul trebuie să informeze într-un mod deschis, despre tipul de eveniment în transport și consecințele acestora, numărul de persoane decedate sau/și rănite, precum și valoarea daunelor, Guvernul, Ministerul Economiei și Infrastructurii, Procuratura Generală, Ministerul Afacerilor Interne, autoritatea de certificare a statului de supraveghere și de reședință a operatorului de transport; autoritatea de înmatriculare, certificare a mijlocului de transport și organizația de întreținere, statul național al cetățenilor implicați în evenimentul de transport, alte persoane sau entități, state care au un interes direct și obiectiv la investigația tehnică privind siguranța a evenimentului în transport.				MEI Valentin Toncoglaz
Art. 10. Participarea statelor membre la investigațiile privind siguranța (1) După primirea din alt stat membru sau din altă țară terță a notificării privind producerea unui accident sau incident grav, statul de înregistrare, statul operator, statul proiectant și statul fabricant informează, cât de curând posibil, statul membru sau țara terță pe teritoriul căreia s-a produs accidentul sau incidentul grav dacă intenționează să numească un reprezentant acreditat în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate. În cazul numirii unui astfel de reprezentant acreditat, numele și datele sale de contact se furnizează, de asemenea, precum și data prevăzută pentru sosirea sa, în cazul în care reprezentantul acreditat intenționează să se deplaseze în țara care a trimis notificarea. (2) Reprezentanții acreditați ai statului proiectant sunt numiți de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța a statului membru pe teritoriul căruia se situează sediul principal al titularului certificatului de tip de aeronavă sau grup motopropulsor.	Articolul 25. Cooperarea internațională (8) În cazul producerii unui eveniment în transport pe teritoriul Republicii Moldova și în urma recepționării notificării, statul de înregistrare, statul operator, statul proiectant și statul fabricant informează cât de curând posibil Biroul dacă intenționează să numească un reprezentant acreditat în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate.				
Art. 11. Statutul investigatorilor în domeniul siguranței (1) La numirea de către o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța și fără a aduce atingere vreunei anchete judiciare, investigatorul-șef are autoritatea de a lua măsurile necesare pentru a răspunde cerințelor investigației privind siguranța. (2) Fără a aduce atingere obligațiilor de confidențialitate în temeiul actelor juridice ale Uniunii sau al legislației naționale, investigatorul-șef are, în special, dreptul: (a) de a avea acces imediat, fără restricții și piedici la locul incidentului sau accidentului, precum și la aeronavă, la conținutul sau resturile acesteia;	Articolul 8. Drepturile investigatorilor (2) Fără a aduce atingere legislației procesual penale, investigatorul-șef are autoritatea de a lua toate măsurile prevăzute la alin. (1), pentru a efectua în modul stabilit investigația tehnică privind siguranța. (1) În concordanță cu prezenta lege și, dacă este cazul, în cooperare cu organele de urmărire penală, investigatorilor li se acordă dreptul cât se poate de repede: a) acces ori de câte ori va fi necesar la locul producerii evenimentului în transport, mijlocului de transport, conținutul, resturile acestuia sau la oricare alte acte sau obiecte conexe;				MEI Valentin Toncoglaz

(b) de a asigura listarea imediată a dovezilor și îndepărtarea controlată a rămășițelor sau componentelor pentru a fi examinate sau analizate; (c) de a avea acces imediat la înregistratoarele de zbor, la conținutul acestora și la orice alte înregistrări relevante, precum și de a prelua controlul asupra acestora; (d) de a solicita și contribui la o autopsie completă a corpurilor persoanelor rănite mortal și de a avea acces imediat la rezultatele acestei examinări sau ale testelor efectuate pe probe prelevate; (e) de a solicita examinarea medicală a persoanelor implicate în operarea aeronavei sau de a solicita efectuarea de teste pe probe prelevate de la aceste persoane și de a avea acces imediat la rezultatele acestor examinări sau teste; (f) de a convoca și examina martorii, precum și de a le solicita acestora să furnizeze sau să prezinte informații sau dovezi relevante pentru desfășurarea investigației privind siguranța; (g) de a avea acces liber la orice informații sau înregistrări pertinente deținute de proprietarul, titularul certificatului de tip de aeronavă, organizația de întreținere responsabilă, organizația de instruire, operatorul sau fabricantul aeronavei, de autoritățile responsabile pentru aviația civilă, AESA și de furnizorii de servicii de navigație aeriană sau de administratorii aerodromului. (3) Investigatorul-șef extinde drepturile enumerate la alineatul (2) la experții și consultanții săi, precum și la reprezentanții acreditați și la experții și consultanții acestora, în măsura necesară pentru ca aceștia să poată participa efectiv la investigația privind siguranța. Respectivetele drepturi nu aduc atingere drepturilor investigatorilor și experților desemnați de autoritatea responsabilă de ancheta judiciară. (4) 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 investigatorului-șef sau a reprezentantului acreditat.	b) listarea probelor și îndepărtarea controlată a rămășițelor sau componentelor acestora pentru a fi examinate sau analizate; c) acces la aparatele de înregistrare de bord, echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de a verifica funcționarea sistemului de semnalizare și control al traficului, parametrilor de navigație (denumit în continuare VDR/S-VDR), precum și de a prelua controlul asupra acestora, încărcăturilor, obiectelor, condiție ori circumstanță, precum și să copieze și să utilizeze informațiile și datele respective; e) de a solicita examinarea medicală a persoanelor implicate la eveniment, efectuarea de teste asupra probelor prelevate de la aceste persoane și de a avea acces imediat la rezultatele lor; h) 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 absența oricărei persoane ale cărei interese s-ar putea considera că împiedică investigația tehnică privind siguranța; i) accesul liber la orice informație sau înregistrare relevantă deținută de administratorul de infrastructură feroviară, operatorul feroviar, aerian sau naval și de autoritatea de siguranță, alte autorități cu competențe relevante 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, conținutul instalațiilor de înregistrare precum și la declarații referitoare la frâne (sistemul de frânare), forme de avertizare, rapoarte despre părțile componente ale unității de transport și documentele ce atestă starea tehnică a acestora; (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.				
Art. 12. Coordonarea investigațiilor (1) Atunci când se întreprinde și o anchetă judiciară, investigatorul-șef primește o notificare cu privire la acest lucru. Într-un astfel de caz, investigatorul-șef asigură trasabilitatea și păstrează în custodie înregistratoarele de zbor și orice element de probă. Autoritatea judiciară poate să numească un funcționar din cadrul său să însoțească respectivele înregistratoare de zbor sau elemente de probă până la locul în care se face citirea sau prelucrarea acestora. Dacă examinarea sau analizarea acestor elemente de probă le-ar putea modifica, altera sau distruge este necesar acordul prealabil al autorităților judiciare, fără a aduce atingere legislației naționale. În cazul în care acest	Articolul 14. Coordonarea investigațiilor (1) Procuratura Generală, ministerul Afacerilor Interne și Biroul vor încheia un acord privind desfășurarea urmăririi penale în paralel cu investigația tehnică privind siguranța. Prevederile acordului se vor aplica în toate situațiile de producere a unui eveniment în transporturi. Acordul trebuie să prevadă criteriile indicate la alin. (6).				MEI Valentin Toncoglaz

acord nu se obține în conformitate cu acordurile încheiate în avans menționate la alineatul (3) într-un interval de timp rezonabil și nu mai târziu de două săptămâni de la cerere, acest lucru nu îl împiedică pe investigatorul-șef să efectueze examinarea sau analiza. În cazul în care autoritatea judiciară are dreptul de a reține anumite probe, investigatorul-șef are acces și poate utiliza imediat și în mod nelimitat probele respective. (2) 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 dreptul național, cum ar fi legislația națională în domeniul investigațiilor privind accidente, a avut loc în legătură cu incidentul grav sau accidentul, investigatorul-șef informează imediat autoritățile competente în acest sens. Sub rezerva articolului 14, informațiile pertinente culese în cadrul investigației privind siguranța se comunică imediat autorităților respective și, la cerere, pot fi transmise și materialele relevante acestor autorități. Comunicarea informațiilor și materialelor respective nu aduce atingere dreptului autorității responsabile de investigațiile privind siguranța de a continua investigația privind siguranța, în coordonare cu autoritățile cărora este posibil să li se fi transferat controlul asupra locului accidentului. (3) Statele membre se asigură că autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța, pe de o parte, și autoritățile care vor fi probabil implicate în activitățile legate de investigațiile privind siguranța, cum ar fi autoritățile judiciare, autoritățile aeronautice civile și autoritățile de căutare și salvare, pe de altă parte, cooperează între ele prin intermediul unor acorduri încheiate în avans. Aceste acorduri respectă independența autorității responsabile de investigațiile privind siguranța și permit ca investigația tehnică să se desfășoare cu grijă și eficient. Acordurile încheiate în avans acoperă următoarele subiecte: (a) accesul la locul accidentului; (b) conservarea probelor și accesul la acestea; (c) informările inițiale și cele de pe parcurs cu privire la stadiul fiecărei proceduri; (d) schimbul de informații; (e) utilizarea corespunzătoare a informațiilor privind siguranța; (f) soluționarea conflictelor. Statele membre comunică Comisiei respectivele acorduri, care le transmite mai departe spre informare președintelui rețelei, Parlamentului European și Consiliului.	(6) Fără a aduce atingere legislației naționale aplicabile Biroul și organul de urmărire penală, Inspectoratul General pentru Situații de Urgență al Ministerului Afacerilor Interne, precum și Autoritatea de Siguranță vor încheia acorduri în avans destinate 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. Acordurile trebuie să prevadă: a) accesul la locul evenimentului; b) conservarea probelor și accesul la acestea; c) schimbul de informații la stadiul fiecărei proceduri de investigare; d) utilizarea corespunzătoare a informațiilor privind siguranța; e) soluționarea conflictelor de competență sau de altă natură.				
Art. 13. Conservarea probelor (1) Statul membru pe teritoriul căruia s-a produs incidentul grav sau accidentul 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 păstra în custodie sigură aeronava, conținutul și resturile acesteia atâta timp cât ar putea fi necesar pentru investigația privind siguranța. 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, jefuirii și deteriorării. (2) Până la sosirea investigatorilor în domeniul siguranței, se interzice oricărei persoane	Articolul 15. Conservarea probelor (1) Toate probele trebuie protejate și păstrate în custodie sigură, inclusiv mijloacele de transport, părțile componente, conținutul și resturile acesteia atâta timp cât este necesar pentru investigația tehnică privind siguranța evenimentelor în transport, urmăririi penale și intereselor justiției. (5) Până la sosirea investigatorilor, se interzice altor persoane				MEI Valentin Toncoglaz

modificarea situației de la locul accidentului, prelevarea de probe din acesta, mișcarea, mutarea sau îndepărtarea aeronavei, a conținutului sau resturilor acesteia ori prelevarea de probe din aeronavă, conținutul sau resturile acesteia, cu excepția cazurilor în care o astfel de acțiune ar fi necesară din motive de siguranță sau pentru a acorda ajutor persoanelor rănite sau cu permisiunea explicită a autorităților care au controlul asupra locului accidentului și, atunci când este posibil, în urma consultării autorității responsabile de investigația privind siguranța.	decât celor autorizate potrivit legii modificarea, prelevarea de probe de la locul accidentului sau incidentului, mișcarea, mutarea sau îndepărtarea mijlocului de transport, a conținutului sau resturilor acestuia ori cu excepția cazurilor în care o astfel de acțiune ar fi necesară din motive de siguranță sau pentru a acorda ajutor persoanelor rănite sau cu permisiunea explicită a autorităților care au controlul asupra locului evenimentului în transporturi și, atunci când este posibil, în urma consultării Biroului.				
(3) Orice persoană implicată ia toate măsurile necesare în vederea conservării documentelor, materialelor sau înregistrărilor legate de eveniment, în special pentru a preveni ștergerea înregistrărilor conversațiilor și alarmelor după zbor.	(6) Orice persoană implicată întreprinde măsurile necesare în vederea conservării documentelor, materialelor sau înregistrărilor legate de eveniment, în special pentru a preveni ștergerea înregistrărilor conversațiilor și alarmelor.				
Art. 14. Protecția informațiilor sensibile privind siguranța (1) Următoarele înregistrări nu se pun la dispoziție și nu se utilizează în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța: (a) toate declarațiile făcute de persoane la autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța în cursul investigației privind siguranța; (b) înregistrările care dezvăluie identitatea persoanelor care au adus probe în cadrul investigației privind siguranța; (c) informațiile culese de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care au un caracter deosebit de sensibil și personal, inclusiv informațiile privind sănătatea persoanelor; (d) documentele întocmite ulterior pe parcursul investigației, precum note, proiecte, opinii scrise de investigatori, opinii exprimate în cadrul analizării informațiilor, inclusiv a informațiilor provenite de la înregistratoarele de zbor; (e) informațiile și probele furnizate de investigatori din alte state membre sau țări terțe în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate, în cazul în care autoritatea lor responsabilă de investigațiile privind siguranța solicită acest lucru; (f) proiectele de rapoarte preliminare sau finale sau declarații provizorii; (g) înregistrările audio și video din cabina de pilotaj, împreună cu transcrierile acestora, precum și înregistrările audio din interiorul unităților de control al traficului aerian, asigurându-se că informațiile nerelevante pentru investigația privind siguranța, îndeosebi informațiile legate de viața privată a persoanelor, sunt protejate în mod corespunzător, fără a aduce atingere dispozițiilor de la alineatul (3).	Articolul 16. Protecția informațiilor (3) Următoarele informații se utilizează doar de membrii comisiei de investigație tehnică privind siguranța și după caz, membrii comisiei interne prevăzută la art. 14 și nu se utilizează în alte scopuri decât cele prevăzute de prezenta lege: a) declarațiile persoanelor în cadrul investigației tehnice privind siguranța în aviația civilă, transportul feroviar și naval; b) înregistrările care dezvăluie identitatea persoanelor care au adus probe în cadrul investigației tehnice privind siguranța; c) informațiile colectate de Birou care au un caracter personal, inclusiv informațiile privind sănătatea persoanelor; d) documentele întocmite ulterior pe parcursul investigației tehnice privind siguranța precum: note, proiecte, opinii scrise ale investigatorului sau altor persoane, opinii exprimate în cadrul analizării informațiilor, inclusiv a informațiilor provenite de la înregistratoare; e) informații și probe furnizate de investigatorii organelor competente al statelor terțe în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate, în cazul în care Biroul solicită acest lucru; f) proiecte de rapoarte preliminare sau finale, declarații provizorii, rapoarte și concluzii elaborate pentru uz intern; g) înregistrări audio și video din cabina de pilotaj, bordul unei nave, aeronave, locomotive, vagon; înregistrări provenite de la/și din interiorul unităților de control al traficului aerian, orice altă înregistrare scrisă, audio sau electronică împreună cu transcrierile acestora, asigurându-se că informațiile lipsite de relevanță pentru investigația tehnică privind siguranța și în mod special informațiile legate de viața privată a persoanelor care, sunt protejate în mod corespunzător, cu respectarea dispozițiilor prevăzute la art. 18 alin. (1);				MEI Valentin Toncoglaz

(2) Următoarele înregistrări nu se pun la dispoziție și nu se utilizează în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța sau în alte scopuri care vizează îmbunătățirea siguranței aviației: (a) toate comunicările dintre persoanele care au fost implicate în operarea aeronavei; (b) înregistrările scrise sau electronice și transcrierile înregistrărilor provenite de la unitățile de control al traficului aerian, inclusiv rapoartele și concluziile elaborate pentru uz intern; (c) notele de însoțire pentru transmiterea de recomandări privind siguranța de la autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța către adresant, în cazul în care autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care emite recomandarea solicită acest lucru; (d) rapoartele cu privire la evenimente prezentate în temeiul Directivei 2003/42/CE. Datele înregistratorului de zbor nu se pun la dispoziție și nu se utilizează în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța, de aeronavigabilitate sau de întreținere, cu excepția cazului în care se maschează identitatea persoanelor din respectivele date sau sunt comunicate prin proceduri securizate. (3) Sub rezerva alineatelor (1) și (2), autoritatea judiciară sau autoritatea competentă să decidă cu privire la divulgarea informațiilor din înregistrări în conformitate cu dreptul intern poate decide că beneficiile divulgării informațiilor din înregistrările menționate la alineatele (1) și (2) în orice alte scopuri permise de lege sunt mai mari decât impactul negativ la nivel național și internațional pe care o astfel de acțiune l-ar avea asupra respectivei investigații privind siguranța sau asupra uneia viitoare. Statele membre pot decide limitarea cazurilor în care poate fi adoptată o astfel de decizie privind divulgarea, respectând în același timp actele juridice ale Uniunii. Comunicarea către un alt stat membru a înregistrărilor menționate la alineatele (1) și (2) în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța și, în plus în ceea ce privește alineatul (2), în alte scopuri decât cele care urmăresc îmbunătățirea siguranței aviației poate fi autorizată în măsura permisă de dreptul intern al statului membru care efectuează comunicarea. Prelucrarea sau divulgarea unor înregistrări primite prin intermediul unei astfel de comunicări de către autoritățile statului membru destinat este permisă numai după consultarea prealabilă a statului membru care efectuează comunicarea și sub rezerva dreptului intern al statului membru destinat. (4) Se pot divulga exclusiv datele strict necesare pentru scopurile menționate la alineatul (3).	h) toate tipurile de comunicare între persoanele care au fost implicate în operarea mijlocului de transport; i) note de însoțire pentru transmiterea de recomandări privind siguranța de la Birou către adresant; j) rapoarte cu privire la evenimente în transport. (5) Prin derogare de la alin. (1-3) al prezentului articol, la solicitarea în scris a instanțelor de judecată Biroul va asigura prezentarea înregistrărilor și informațiilor acumulate.				
Art. 15. Comunicarea informațiilor (1) Personalul autorității responsabile de investigațiile privind siguranța care efectuează investigația sau orice altă persoană căreia i se solicită participarea sau contribuția la o investigație privind siguranța trebuie să respecte normele aplicabile privind secretul profesional, inclusiv în privința păstrării anonimatului persoanelor implicate într-un accident sau incident, în conformitate cu legislația aplicabilă. (2) Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute la articolele 16 și 17, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care se ocupă de o astfel de investigație	Articolul 17. Informațiile utilizate în scopul investigației tehnice privind siguranța (3) Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute la articolele 19 și 20, Biroul comunică informațiile pe care le consideră pertinente				MEI Valentin Toncoglaz

comunică informațiile pe care le consideră pertinente pentru prevenirea unui accident sau incident grav persoanelor responsabile de producerea sau întreținerea aeronavelor sau a echipamentelor de aeronave și persoanelor fizice sau entităților juridice responsabile de operarea aeronavelor sau de pregătirea personalului. (3) Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute la articolele 16 și 17, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care efectuează investigația și reprezentantul acreditat/reprezentanții acreditați la care se face referire la articolul 8 comunică AESA și autorităților naționale aeronautice civile informațiile faptice pertinente obținute în timpul investigației privind siguranța, cu excepția informațiilor menționate la articolul 14 alineatul (1) sau a informațiilor care generează un conflict de interese. Informațiile primite de AESA și de autoritățile naționale aeronautice civile sunt protejate în conformitate cu articolul 14 și cu actele juridice ale Uniunii și cele naționale aplicabile. (4) Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care efectuează investigația este autorizată să informeze victimele și rudele acestora sau asociațiile lor ori să facă publice orice informații referitoare la observațiile faptice, la procedurile investigației privind siguranța, precum și eventualele rapoarte sau concluzii preliminare și/sau recomandări privind siguranța, cu condiția ca aceste informații să nu compromită obiectivele investigației privind siguranța și să respecte pe deplin legislația aplicabilă privind protecția datelor personale. (5) Înainte de a face publice informațiile menționate la alineatul (4), autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care efectuează investigația transmite informațiile respective victimelor și rudelor acestora sau asociațiilor acestora, într-un mod care să nu compromită obiectivele investigației privind siguranța.	pentru prevenirea unui eveniment persoanelor responsabile de producerea, întreținerea echipamentelor și mijloacelor de transport, sau persoanelor fizice sau entităților juridice responsabile de operarea mijloacelor de transport sau de pregătirea personalului.				
Art. 16. Raportul investigației (1) Fiecare investigație privind siguranța se încheie cu un raport întocmit într-o formă corespunzătoare tipului și gravității accidentului sau incidentului grav. Acest raport precizează că unicul obiectiv al investigației privind siguranța este prevenirea accidentelor și incidentelor viitoare, fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea. În funcție de caz, raportul conține recomandări privind siguranța. (2) Raportul protejează anonimitatea oricărei persoane implicate în accident sau în incidentul grav. (3) În cazul în care investigațiile privind siguranța generează rapoarte înainte de încheierea investigației, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța poate să solicite înainte de publicarea acestora comentarii din partea autorităților în cauză, inclusiv de la AESA, și, prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip de aeronavă, fabricantului sau operatorului în cauză. Acestea au obligația de a respecta secretul profesional în ceea ce privește conținutul respectivei consultări. (4) Înainte de publicarea raportului final, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța solicită comentarii din partea autorităților în cauză, inclusiv din partea AESA, și, prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip de aeronavă, a fabricantului sau a operatorului în cauză. Acestea au obligația de a respecta secretul profesional în ceea ce privește conținutul respectivei consultări. Atunci când solicită aceste comentarii, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța respectă standardele internaționale și practicile recomandate.	Articolul 19. Raportul investigației tehnice privind siguranța (2) Investigația tehnică privind siguranța se încheie cu un raport final prezentat în forma stabilită de Birou care, se aprobă de către investigatorul-șef și se expediază entităților interesate. Raportul va conține obligatoriu informații despre: (13) Biroul va publica raportul de investigație tehnică privind siguranța evenimentelor în transport, depersonalizat. (3) În cazul în care investigațiile tehnice privind siguranța generează rapoarte înainte de finalizarea acesteia, Biroul poate solicita, înainte de publicare, comentarii din partea autorităților indicate la alin. 11 lit. a) al prezentului articol, și prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip de aeronavă, fabricantului sau operatorului de transport în cauză. (4) Înainte de a publica raportul final, Biroul va solicita comentarii din partea autorităților prevăzute la alin. (11) lit. a) al prezentului articol, inclusiv din partea, statelor de proiectare, producere, înregistrare sau emiterie al certificatului de tip și, prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip, a fabricantului sau a operatorului de transport în cauză. În cazul în care au fost solicitate comentarii, Biroul va respecta standardele internaționale și practicile recomandate. În toate situațiile,				MEI Valentin Toncoglaz

(5) Informațiile vizate la articolul 14 se includ într-un raport doar în cazul în care sunt relevante pentru analiza accidentului sau a incidentului grav. Nu se divulgă informațiile sau elementele de informații care nu prezintă interes pentru această analiză. (6) Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța face public raportul final în cel mai scurt timp și, dacă este posibil, în termen de 12 luni de la data accidentului sau a incidentului grav. (7) În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța publică o declarație provizorie cel puțin la fiecare comemorare a accidentului sau a incidentului grav, în care oferă detalii cu privire la stadiul investigației și la eventualele probleme ridicate în domeniul siguranței. (8) Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța transmite o copie a raportului final și a recomandărilor privind siguranța cât mai repede posibil: (a) autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța și autorităților aeronautice civile ale statelor în cauză, precum și OACI, în conformitate cu standardele internaționale și cu practicile recomandate; (b) destinatarilor recomandărilor privind siguranța incluse în raport; (c) Comisiei și AESA, cu excepția cazului în care raportul este disponibil publicului prin intermediul mijloacelor electronice de comunicare, caz în care autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța trebuie doar să le notifice în mod corespunzător.	autoritățile menționate la alin. (3) și (4) au obligația de a respecta secretul profesional în ceea ce privește conținutul respectivei consultări. (6) Biroul va publica raportul final pe pagina web oficială al Biroul în cel mai scurt timp dar nu mai târziu de 12 luni de la data începerii investigației privind siguranța. În cazuri excepționale, în afara controlului obiectiv al Biroul, termenul de publicare a raportului final poate fi extins. (11) În cazul survenirii unui eveniment în transport, Biroul va transmite o copie a raportului final și după caz, a recomandărilor de siguranță, în conformitate cu cerințele internaționale și cu practicile recomandate, cât mai repede posibil: a) autorităților responsabile de investigațiile tehnice privind siguranța și organelor de supraveghere, control și certificare în transportul aerian, feroviar și naval ale statelor în cauză, precum și Organizației Aviației Civile Internaționale, Organizației Maritime Internaționale, Agenției Feroviare Europene după caz; b) destinatarilor recomandărilor privind siguranța incluse în raport;				
Art. 17. Recomandări privind siguranța (1) În orice moment al investigației privind siguranța, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța recomandă, după consultarea corespunzătoare a părților relevante, printr-o scrisoare de transmitere datată adresată autorităților în cauză, inclusiv celor din alte state membre sau țări terțe, orice acțiune despre care consideră că trebuie întreprinsă rapid pentru a consolida siguranța aviației. (2) O autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța poate, de asemenea, emite recomandări privind siguranța pe baza unor studii sau a analizei unei serii de investigații ori a oricăror alte activități efectuate în conformitate cu articolul 4 alineatul (4). (3) O recomandare privind siguranța nu trebuie în niciun caz să creeze prezumția de vinovăție sau răspundere pentru un accident, un incident grav sau un incident.	Articolul 20. Recomandări de siguranță (1) În scopul de a preveni producerea pe viitor a accidentelor și incidentelor precum și pentru a asigura siguranța, Biroul bazându-se pe concluziile desprinse în timpul investigației tehnice privind siguranța, studii sau analize a unei serii de investigații tehnice privind siguranța, elaborează și emite recomandări de siguranță. (6) Recomandarea de siguranță emisă de Birou nu creează în niciun caz o prezumție de vinovăție sau răspundere civilă pentru				MEI Valentin Toncoglaz

Art. 18. Acțiuni subsecvente recomandărilor privind siguranța și baza de date cu recomandări privind siguranța (1) În termen de 90 de zile de la primirea scrisorii de transmitere, destinatarul unei recomandări privind siguranța confirmă primirea acesteia și informează autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care a emis respectiva recomandare 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. (2) În termen de 60 de zile de la primirea răspunsului, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța 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. (3) Fiecare autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța instituie proceduri pentru înregistrarea răspunsurilor la recomandările privind siguranța emise. (4) Destinatarul unei recomandări privind siguranța, inclusiv autoritățile responsabile de siguranța aviației civile la nivelul statelor membre și al Uniunii, instituie proceduri pentru monitorizarea progresului acțiunilor întreprinse ca urmare a recomandărilor privind siguranța primite. (5) Autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța înregistrează în fișierul centralizat creat în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1321/2007 al Comisiei din 12 noiembrie 2007 de stabilire a unor reguli de punere în aplicare pentru înregistrarea, într-un fișier centralizat, a informațiilor privind evenimentele în aviația civilă schimbate în conformitate cu Directiva 2003/42/CE toate recomandările privind siguranța emise în conformitate cu articolul 17 alineatele (1) și (2), precum și răspunsurile la acestea. Autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța înregistrează deopotrivă în fișierul centralizat toate recomandările privind siguranța primite de la țări terțe.	un eveniment în transport produs.				MEI Valentin Toncoglaz
Art. 19. Raportarea evenimentelor (1) AESA și autoritățile competente ale statelor membre cooperează și participă periodic la schimbul și analiza informațiilor care fac obiectul Directivei 2003/42/CE. Respectiva cooperare include accesul online al persoanelor desemnate la informațiile aflate în fișierul centralizat creat în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1321/2007, inclusiv la datele de identificare ale aeronavei care face obiectul unui raport cu privire la un eveniment, ca, de exemplu, dacă sunt cunoscute, seria și numărul de înregistrare. Acest acces nu privește informațiile care identifică operatorul care face obiectul raportului respectiv cu privire la un eveniment. (2) AESA și autoritățile statelor membre menționate la alineatul (1) asigură confidențialitatea acestor informații, în conformitate cu legislația aplicabilă, și restrâng utilizarea acestora la ceea ce este strict necesar pentru a-și îndeplini obligațiile în domeniul siguranței. În acest sens, aceste informații sunt folosite exclusiv pentru analiza tendințelor în domeniul siguranței care pot constitui baza unor recomandări anonime privind siguranța sau aeronavigabilitatea fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea.					MEI Valentin Toncoglaz
Art. 20. Informații despre persoane și mărfuri periculoase aflate la bord	Articolul 23. Informații despre persoane și mărfuri periculoase aflate la bord				MEI Valentin

(1) Companiile aeriene din Uniune care operează zboruri ce sosesc în sau pleacă dintr-un aeroport situat pe teritoriile statelor membre, cărora li se aplică tratatele, precum și companiile aeriene din țări terțe care operează zboruri care pleacă dintr-un astfel de aeroport, instituie proceduri care le permit să furnizeze: (a) cât mai curând posibil și cel târziu în termen de două ore de la notificarea producerii unui accident în care a fost implicată aeronava, o listă validată a tuturor pasagerilor de la bordul respectivei aeronave bazată pe informațiile cele mai fiabile; și (b) imediat după notificarea producerii unui accident în care a fost implicată aeronava, lista mărfurilor periculoase aflate la bord. (2) Listele menționate la alineatul (1) sunt puse la dispoziția autorității responsabile de investigațiile privind siguranța care se ocupă de respectiva investigație privind siguranța, autorității desemnate de fiecare stat membru să asigure legătura cu rudele persoanelor aflate la bord și, dacă este necesar, echipelor medicale care ar putea avea nevoie de aceste informații pentru tratarea victimelor. (3) Pentru a permite informarea rapidă a rudelor pasagerilor cu privire la prezența acestora la bordul avionului implicat într-un accident, companiile aeriene propun călătorilor să indice numele și coordonatele unei persoane care să fie contactată în caz de accident. Companiile aeriene nu pot utiliza aceste informații decât în caz de accident și acestea nu pot fi comunicate unor terți sau utilizate în scopuri comerciale. (4) Numele unei persoane aflate la bord nu este făcut public înainte ca autoritățile competente să informeze rudele persoanei respective. Lista menționată la alineatul (1) litera (a) rămâne confidențială în conformitate cu actele juridice ale Uniunii și cele naționale și numele fiecărei persoane care figurează pe lista respectivă sunt publicate, sub rezerva legislațiilor menționate, numai în cazul în care rudele persoanelor respective aflate la bord nu au ridicat obiecții.	(1) Operatorii de transport aerian, feroviar sau naval din Republica Moldova, precum și al statelor terțe care efectuează operațiuni de transport ce sosesc în/sau pleacă de pe teritoriul Republicii Moldova, instituie proceduri privind furnizarea în termen de două ore de la notificarea producerii 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 prezența acestora la bordul mijlocului de transport implicat într-un accident, operatorii de transport vor recomanda călătorilor să indice numele și coordonatele unei persoane care să fie contactată în caz de accident. Operatorii de transport nu pot utiliza aceste informații decât în caz de accident și acestea nu pot fi comunicate unor terțe persoane sau utilizate în scopuri comerciale. (4) Numele unei persoane aflate la bord nu este făcut public înainte ca autoritățile competente să informeze rudele persoanei respective. Lista menționată la alin. (1) rămâne confidențială iar numele fiecărei persoane care figurează pe lista respectivă va fi publicată numai în cazul în care rudele persoanelor respective aflate la bord nu au obiecții.				Toncoglaz
Art. 21. Asistența acordată victimelor accidentelor aviatice și rudelor acestora (1) Pentru a asigura o reacție generală și armonizată la accidentele petrecute la nivel UE, fiecare stat membru întocmește un plan de urgență în caz de accident survenit în aviația civilă la nivel național. Un astfel de plan de urgență cuprinde, de asemenea, asistența acordată victimelor accidentelor survenite în aviația civilă și rudelor acestora. (2) Statele membre se asigură că toate companiile aeriene înregistrate pe teritoriul lor dispun de un plan de asistență pentru victimele accidentelor survenite în aviația civilă și rudele acestora. Aceste planuri trebuie să țină seama în special de sprijinul psihologic pentru victimele accidentelor survenite în aviația civilă și rudele acestora și trebuie să permită companiei aeriene să facă față unui accident de mare amploare. Statele membre auditează planurile de asistență întocmite de companiile aeriene stabilite pe teritoriul lor. Statele membre încurajează, de asemenea, companiile aeriene din țările terțe care operează în Uniune să adopte un plan similar de asistență pentru victimele accidentelor survenite în aviația civilă și rudele acestora. (3) La producerea unui accident, statul membru care efectuează investigația, statul de înregistrare a companiei aeriene a cărei aeronavă a fost implicată în accident sau statul	Articolul 24. Asistența acordată victimelor evenimentului în transport și rudelor acestora (1) Biroul, autoritățile de certificare, siguranță și supraveghere sectoriale, vor elabora și deține planuri de reacție de urgență la nivel național aprobat de Guvern și coordonate cu Serviciul Protecției Civile și Situațiilor Excepționale al Ministerului Afacerilor Interne în cazul producerii unui eveniment în transport.				MEI Valentin Toncoglaz

membru care avea un număr mare de resortisanți la bordul aeronavei implicate în accident se ocupă de desemnarea unei persoane de legătură care va acționa ca punct de contact și de informare pentru victime și rudele acestora. (4) Un stat membru sau o țară terță interesată în mod special de un accident survenit pe teritoriile statelor membre în care se aplică tratatele, ca urmare a faptului că printre persoanele decedate sau rănite grav se numără cetățeni de-ai săi, poate numi un expert care să aibă dreptul: (a) de a vizita locul accidentului; (b) de a avea acces la informațiile factice pertinente a căror publicare a fost aprobată de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care se ocupă de respectiva investigație și la informațiile referitoare la stadiul respectivei investigații; (c) de a primi o copie a raportului final. (5) Un expert numit în conformitate cu alineatul (4) poate participa, sub rezerva dispozițiilor legale aplicabile în vigoare, la identificarea victimelor și la întâlnirile cu supraviețuitorii din statul său. (6) În conformitate cu articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a transportatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave, și transportatorii aerieni din țările terțe trebuie să îndeplinească obligațiile referitoare la asigurare prevăzute de regulamentul respectiv.					
Art. 22. Accesul la documente și protecția datelor cu caracter personal (1) Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei. (2) Prezentul regulament se aplică în conformitate cu Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date și Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organismele comunitare și privind libera circulație a acestor date.					MEI Valentin Toncoglaz
Art. 23. Sancțiuni Statele membre stabilesc normele referitoare la sancțiunile aplicabile în caz de încălcare a prezentului regulament. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare.					
Art. 24. Modificarea regulamentului Prezentul regulament este revizuit cel târziu până la 3 decembrie 2014. În cazul în care Comisia consideră că prezentul regulament ar trebui să fie modificat, solicită rețelei să emită un aviz preliminar care este înaintat, de asemenea, Parlamentului European, Consiliului, statelor membre și AESA.					
Art. 25. Abrogări					

Directiva 94/56/CE se abrogă în consecință.					
Art. 26. Intrarea în vigoare Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.					
ANEXĂ Listă cu exemple de incidente grave Incidentele enumerate reprezintă exemple tipice de incidente cu privire la care există probabilitatea de a fi incidente grave. Lista nu este exhaustivă, fiind furnizată doar cu titlu indicativ în ceea ce privește definiția de „incident grav”: - o cvasi coliziune care impune o manevră de evitare a coliziunii sau a unei situații periculoase ori cazul în care o acțiune de evitare ar fi fost potrivită; - evitarea în ultimul moment a impactului cu solul în zbor controlat; - decolările întrerupte pe o pistă închisă sau ocupată, pe o bretea, cu excepția operării autorizate a elicopterelor, sau pe o pistă nealocată; - decolările de pe o pistă închisă sau ocupată, de pe o bretea, cu excepția operării autorizate a elicopterelor, sau de pe o pistă nealocată; - aterizările sau tentativele de aterizare pe o pistă închisă sau ocupată, pe o bretea, cu excepția operării autorizate a elicopterelor, sau pe o pistă nealocată; - probleme grave în atingerea performanței estimate în timpul decolării sau urcării inițiale; - incendii și fum în compartimentul călătorilor, în compartimentele de marfă sau incendii la motor, chiar dacă aceste incendii au fost stinse prin utilizarea unor agenți extingători; - evenimente care impun utilizarea de urgență de către echipajul de zbor a instalației de oxigen; - o defecțiune structurală a aeronavei sau dezintegrarea motorului, inclusiv defecțiuni ale motorului cu turbină, care nu sunt clasificate drept accidente; - disfuncționalități multiple ale unui sau mai multor sisteme ale aeronavei care afectează grav operarea acesteia; - incapacitate a echipajului de zbor pe durata zborului; - o cantitate de carburant care impune declararea de către pilot a unei situații de urgență; - deplasările pe pistă clasificate ca gravitate A conform Manualului privind măsurile de prevenire a deplasărilor pe pistă (ICAO Doc. 9870) care cuprinde informații privind clasificările gradelor de gravitate; - incidente la decolare sau la aterizare. Incidente cum ar fi aterizarea scurtă, depășirea pistei sau ieșirea în lateralul pistei; - cedări ale sistemelor, fenomene meteorologice, operarea în afara anvelopei de zbor aprobate sau alte evenimente care ar fi putut cauza dificultăți de control al aeronavei; - cedarea mai multor sisteme din cadrul unui sistem redundant indispensabil pentru ghidarea zborului și pentru navigare.					

TABEL DE CONCORDANȚĂ

la Proiectul de Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi

1	Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cele mai recente amendamente incluse. Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. JO L 138 din 26.05.2016.
2	Titlul proiectului de act normativ național. Legea cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi.
3	Gradul general de compatibilitate. Parțial compatibil.

Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
Art. 1. Obiect Prezenta directivă conține dispoziții pentru asigurarea dezvoltării și ameliorării siguranței sistemului feroviar al Uniunii și a unui acces îmbunătățit pe piață pentru serviciile de transport feroviar, prin: (a) armonizarea structurii de reglementare în statele membre; (b) definirea responsabilităților actorilor din sistemul feroviar al Uniunii; (c) elaborarea de obiective comune de siguranță (OCS) și metode comune de siguranță (MCS) în vederea eliminării treptate a nevoii de norme naționale; (d) stabilirea de principii pentru eliberarea, reînnoirea, modificarea și restricționarea sau revocarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță; (e) cerința instituirii, în fiecare stat membru, a unei autorități naționale de siguranță și a unui organism de investigare a accidentelor și incidentelor; și (f) definirea unor principii comune pentru gestionarea, reglementarea și controlul siguranței feroviare.	Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare (1) Prezenta lege are ca scop prevenirea producerii evenimentelor în transporturi, să îmbunătățească siguranța în domeniul transportului aerian, feroviar și naval garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor. Stabilește norme privind disponibilitatea în timp util a informațiilor referitoare la toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul unei aeronave, nave sau material rulant implicat într-un eveniment de transport. (2) Obiectul legii constă în investigația evenimentelor din transportul aerian, feroviar și naval, fără a stabili vinovăția sau răspunderea făptuitorului, de a îmbunătăți asistența acordată victimelor evenimentului în transport și familiilor acestora.	Parțial compatibil. Din Directivă, a fost exclus textul ”... sistemului feroviar al Uniunii și a unui acces îmbunătățit pe piață pentru serviciile de transport feroviar, prin:...”		Prevederile care se conțin în literele (a)-(f) se vor regăsi în noul Cod al Transportului Feroviar.	MEI Valentin Toncoglaz
Art. 2. Domeniu de aplicare (1) Prezenta directivă se aplică sistemului feroviar din statele membre, care poate fi subdivizat în subsisteme pentru zone structurale și funcționale. Aceasta acoperă cerințele de siguranță pentru sistem ca întreg, inclusiv gestionarea sigură a infrastructurii și a funcționării traficului, precum și interacțiunea dintre întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și alți actori din sectorul feroviar al Uniunii. (2) Prezenta directivă nu se aplică:	Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare (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 și operațională; b) incidentelor, accidentelor și accidentelor feroviare grave produse pe teritoriul Republicii Moldova și a accidentelor feroviare grave produse cu implicarea materialului rulant înregistrat sau întreținut de o întreprindere feroviară autorizată în Republica Moldova. (4) Prezenta lege nu se aplică în cazul evenimentelor în transport	Parțial compatibil. Din directivă a fost exclus: textul ”... se aplică sistemului feroviar din statele membre”; textul ”... Aceasta acoperă cerințele de siguranță pentru sistem ca întreg, inclusiv gestionarea sigură a		Prevederile excluse se vor regăsi în noul Cod al Transportului Feroviar. Textele aliniatele (2)-	MEI Valentin Toncoglaz

(a) metrourilor; (b) tramvaielor și vehiculelor feroviare ușoare, precum și infrastructurii utilizate exclusiv de aceste vehicule; (c) rețelelor care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar al Uniunii și sunt destinate exclusiv exploatării serviciilor de transport de călători locale, urbane sau suburbane, precum și întreprinderilor care operează exclusiv pe aceste rețele. (3) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al măsurilor de punere în aplicare a prezentei directive: (a) infrastructura feroviară privată, inclusiv liniile, 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; (b) infrastructura și vehiculele rezervate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică; (c) 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; și (d) vehicule 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. (4) În pofida alineatului (2), statele membre pot decide să aplice, acolo unde este cazul, dispozițiile prezentei directive în ceea ce privește metroul și alte sisteme locale în conformitate cu dreptul intern.	produse ca urmare acțiunilor militare, război, acte de vandalism, terorism sau implică:	infrastructurii și a funcționării traficului, precum și interacțiunea dintre întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și alți actori din sectorul feroviar al Uniunii.”.		(4) din directivă au fost excluse, pentru că se referă la sisteme de transport pe șine care nu există în Republica Moldova. De asemenea, aceste prevederi se referă la unele aspecte care se vor regăsi în Codul Transportului Feroviar.	
Art. 3. Definiții În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții: 1. „sistem feroviar al Uniunii” înseamnă sistemul feroviar al Uniunii astfel cum este definit la articolul 2 punctul 1 din Directiva (UE) 2016/797; 2. „administrator de infrastructură” înseamnă un administrator de infrastructură astfel cum este definit la articolul 3 punctul 2 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului; 3. „întreprindere feroviară” înseamnă o întreprindere feroviară astfel cum este definită la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2012/34/UE, precum și orice altă întreprindere publică sau privată a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau călători, cu condiția ca tracțiunea să fie asigurată de această întreprindere, inclusiv întreprinderile	Articolul 2. Definiții În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică: <i>administratorul de infrastructură feroviară</i> - orice întreprindere responsabilă, în special, de operarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare pe o rețea, precum și responsabil pentru participarea la dezvoltarea acesteia, în conformitate cu politicile de dezvoltare și finanțare a infrastructurii stabilite de Guvern; <i>operator de transport feroviar</i> - orice întreprindere publică sau privată autorizată în conformitate cu Codul Transportului Feroviar, a cărei activitate de bază constă în furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și/sau călători, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea, inclusiv întreprinderi care asigură doar tracțiunea	Parțial compatibil. Textul prevederii de la pct. 1 din Directivă a fost exclus. Din directivă au fost excluse definițiile de la punctele 1, 4-6, 8, 9, 16-20, 22-33.		Textele excluse se vor regăsi parțial în Codul Transportului Feroviar. Altele decât cele transpuse de Codul Feroviar nu sunt aplicabile pentru sistemul feroviar al R. Moldova.	MEI Valentin Toncoglaz

care furnizează numai tracțiunea; 4. „specificație tehnică de interoperabilitate (STI)” înseamnă o specificație adoptată în conformitate cu Directiva (UE) 2016/797, care include fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar al Uniunii; 5. „obiective comune de siguranță (OCS)” înseamnă nivelurile minime de siguranță care trebuie atinse de sistem în ansamblu și, în cazurile în care acest lucru este fezabil, de diferite părți ale sistemului feroviar al Uniunii (precum sistemul feroviar convențional, sistemul feroviar de mare viteză, tunelurile feroviare lungi sau liniile utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri); 6. „metode comune de siguranță (MCS)” înseamnă metodele prin care se descrie modul de evaluare a nivelurilor de siguranță, a realizării obiectivelor de siguranță și a conformității cu alte cerințe de siguranță; 7. „autoritate națională de siguranță” înseamnă organismul național însărcinat cu atribuțiile referitoare la siguranța feroviară în conformitate cu prezenta directivă sau organismul căruia mai multe state membre i-au încredințat aceste atribuții pentru a asigura un regim de siguranță unificat; 8. „norme naționale” înseamnă toate normele obligatorii adoptate într-un stat membru, indiferent de organismul emitent, care conțin cerințe de siguranță feroviară sau cerințe tehnice, altele decât cele prevăzute de normele Uniunii sau de normele internaționale, și care sunt aplicabile, în cadrul statului membru respectiv, întreprinderilor feroviare, administratorilor de infrastructură sau terților; 9. „sistem de management al siguranței” înseamnă organizarea, măsurile și procedurile stabilite de un administrator de infrastructură sau de o întreprindere feroviară pentru a asigura gestionarea sigură a operațiunilor sale; 10. „investigator-șef” înseamnă o persoană responsabilă de organizarea, desfășurarea și controlul unei investigații; 11. „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; 12. „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; „pagube importante” înseamnă pagube care pot fi evaluate imediat de organismul de	<i>autoritate de siguranță</i> – 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 administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile. <i>investigator-șef</i> – persoană căreia i se atribuie, pe baza calificărilor sale, responsabilitatea de a organiza, efectua și controla o investigație tehnică privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval; <i>accident feroviar</i> – un eveniment brusc nedorit sau neintenționat sau ansamblul unor astfel de evenimente care au consecințe dăunătoare. Accidentele sunt împărțite în următoarele categorii: coliziunile, deraierea, accidentele de trecere la nivel, accidentări ale persoanelor cauzate de materialul rulant în mișcare, incendiile și altele; <i>accident feroviar grav</i> – orice coliziune sau deraiere a trenurilor care are ca rezultat decesul a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube importante a materialului rulant până la excluderea din inventar, a infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau gestionării siguranței;				
--	---	--	--	--	--

investigare la un cost total de cel puțin 2 milioane EUR; 13. „incident” înseamnă orice eveniment, altul decât un accident sau accident grav, care afectează sau ar putea afecta siguranța operațiunilor feroviare; 14. „investigație” 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; 15. „cauze” înseamnă acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții ori o combinație a acestora care au dus la un accident sau incident; 16. „sistem feroviar ușor” înseamnă un sistem de transport feroviar urban și/sau suburban cu o rezistență la șoc de C-III sau C-IV (în conformitate cu EN 15227:2011) și cu o rezistență maximă a vehiculului de 800 kN (forța de compresie longitudinală în zona de cuplare); sistemele feroviare ușoare pot avea o cale dedicată sau pot folosi drumurile publice împreună cu traficul rutier și de obicei nu fac schimb de vehicule cu traficul de călători sau marfă pe distanțe lungi; 17. „organism de evaluare a conformității” înseamnă un organism care a fost notificat sau desemnat pentru a fi responsabil cu activitățile de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție; un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism notificat” ca urmare a notificării de către un stat membru; un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism desemnat” ca urmare a desemnării de către un stat membru; 18. „elemente constitutive de interoperabilitate” înseamnă elementele constitutive de interoperabilitate astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 7 din Directiva (UE) 2016/797; 19. „deținător” înseamnă persoana fizică sau juridică care, fiind proprietarul unui vehicul sau având dreptul de a-l utiliza, exploatează vehiculul ca mijloc de transport și care este înregistrată ca atare într-un registru al vehiculelor menționat la articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797; 20. „entitate responsabilă cu întreținerea (ERI)” înseamnă o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în registrul național al vehiculelor menționat la articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797; 21. „vehicul” înseamnă un vehicul feroviar adecvat pentru circulația pe roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune; un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale; 22. „producător” înseamnă producătorul astfel cum este definit la articolul 2 punctul 36 din Directiva (UE) 2016/797;	<i>incident feroviar</i> – eveniment, altul decât un accident sau accident grav, asociat cu exploatarea trenurilor și afectând siguranța în exploatare; <i>investigație tehnică privind siguranța</i> – acțiune desfășurată în scopul prevenirii evenimentelor în transport care, include colectarea și analizarea informațiilor, elaborarea unor concluzii, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul formularea unor recomandări de siguranță; <i>cauze</i> - înseamnă acțiuni, omisiuni, evenimente, condiții sau o combinație a acestora, care au condus la producerea accidentului sau incidentului; identificarea cauzelor nu presupune atribuirea vinei sau stabilirea răspunderii administrative, civile sau penale; <i>mijloc de transport</i> – orice aparat care se menține în atmosferă ca urmare a reacțiilor 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;				
---	---	--	--	--	--

23. „expeditor” înseamnă o întreprindere care expediază mărfuri fie în nume propriu, fie în numele unui terț; 24. „destinatar” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care primește mărfuri în temeiul unui contract de transport; dacă operațiunea de transport are loc în absența unui contract de transport, orice persoană fizică sau juridică care preia mărfurile la sosire este considerată drept destinatar; 25. „încărcător” înseamnă o întreprindere care încarcă mărfuri ambalate, containere mici sau cisterne portabile în sau pe un vagon sau pe un container ori care încarcă un container, un container pentru vrac, un container de gaz cu elemente multiple sau o cisternă mobilă pe un vagon; 26. „descărcător” înseamnă o întreprindere care descarcă un container, un container pentru vrac, un container de gaz cu elemente multiple sau o cisternă mobilă de pe un vagon, sau orice întreprindere care descarcă mărfuri ambalate, containere mici sau cisterne portabile dintr-un sau de pe un vagon sau container, sau orice întreprindere care descarcă mărfuri dintr-o cisternă (vagon-cisternă, vagon cu cisternă demontabilă, cisternă mobilă sau container cisternă) sau dintr-un vagon-baterie ori dintr-un container de gaz cu elemente multiple, sau dintr-un vagon, un container mare sau mic pentru transport în vrac sau dintr-un container pentru vrac; 27. „încărcător vrac” înseamnă o întreprindere care încarcă mărfuri într-o cisternă (inclusiv un vagon-cisternă, un vagon cu cisternă demontabilă, o cisternă mobilă sau un container-cisternă) pe un vagon, cisternă mare sau mică pentru transport în vrac, vagon-baterie sau containere de gaz cu elemente multiple; 28. „descărcător vrac” înseamnă o întreprindere care descarcă mărfuri dintr-o cisternă (inclusiv un vagon-cisternă, un vagon cu cisternă demontabilă, o cisternă mobilă sau un container-cisternă), un vagon, o cisternă mare sau mică pentru transport în vrac sau dintr-un vagon-baterie sau un container de gaz cu elemente multiple; 29. „transportator” înseamnă o întreprindere care efectuează o operațiune de transport, în temeiul unui contract de transport; 30. „entitate contractantă” înseamnă o entitate publică sau privată care comandă proiectarea și/sau construirea sau reînnoirea sau modernizarea unui subsistem; 31. „tip de operațiune” înseamnă categoria caracterizată prin transportul de călători, incluzând sau excluzând serviciile de mare viteză, transportul de mărfuri, incluzând sau excluzând serviciile de transport de mărfuri periculoase și doar serviciile de manevră; 32. „amplasarea operațiunii” înseamnă amplasarea caracterizată prin numărul de călători și/sau volumul mărfuri și prin dimensiunea unei întreprinderi feroviare, estimată în funcție de numărul de angajați care lucrează în sectorul feroviar (respectiv, o microîntreprindere sau o întreprindere mică, mijlocie sau mare); 33. „zona de funcționare” înseamnă o rețea sau mai multe rețele pe					
--	--	--	--	--	--

teritoriul unuia sau mai multor state membre în care o întreprindere feroviară intenționează să funcționeze.					
Art. 4. Rolul actorilor din sistemul feroviar al Uniunii în dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare (1) În scopul dezvoltării și îmbunătățirii siguranței feroviare, statele membre, în limitele competențelor lor: (a) se asigură că siguranța feroviară este în general menținută și, atunci când este rezonabil din punct de vedere practic, îmbunătățită în mod continuu, ținând cont de dezvoltarea dreptului Uniunii și de normele internaționale și de progresul tehnic și științific și acordând prioritate prevenirii accidentelor; (b) se asigură că legislația aplicabilă este integral pusă în practică, în mod deschis și nediscriminatoriu, susținând dezvoltarea unui sistem unic de transport feroviar european; (c) se asigură că măsurile de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare țin cont de necesitatea unei abordări sistemice; (d) se asigură că responsabilitatea exploatarea sigură a sistemului feroviar al Uniunii și a controlului riscurilor asociate cu acesta aparține administratorilor de infrastructură și întreprinderilor feroviare, fiecareia pentru partea sa de sistem, impunându-le: (i) să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (1) litera (a), dacă este cazul cooperând reciproc; (ii) să aplice normele Uniunii și normele naționale; (iii) să instituie sisteme de management al siguranței în conformitate cu prezenta directivă; (e) fără a aduce atingere răspunderii civile în conformitate cu cerințele legale ale statelor membre, se asigură că fiecare administrator de infrastructură și fiecare întreprindere feroviară este responsabilă de partea sa de sistem și de exploatarea în siguranță a acesteia, inclusiv aprovizionarea cu materiale și contractarea de servicii, față de utilizatori, clienți, lucrătorii implicați și alți actori menționați la alineatul (4); (f) elaborează și publică anual planuri de siguranță care să prevadă măsurile avute în vedere pentru atingerea OCS; și (g) după caz, sprijină agenția în activitatea sa de monitorizare a dezvoltării siguranței feroviare la nivelul Uniunii. (2) Agenția se asigură, în limitele competențelor sale, că siguranța feroviară este în general menținută și, atunci când este rezonabil din punct de vedere practic, îmbunătățită în mod continuu, ținând cont de dezvoltarea dreptului Uniunii și de progresul tehnic și științific și acordând prioritate prevenirii accidentelor grave. (3) Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură:		Incompatibil.		Prevederile articolului vor fi transpuse în Codul Transportului Feroviar.	MEI Valentin Toncoglaz

(a) pun în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (1) litera (a), dacă este cazul cooperând reciproc și cu alți actori; (b) țin cont, în cadrul sistemelor lor de management al siguranței, de riscurile aferente activităților altor actori și ale terților; (c) după caz, impun obligații contractuale celorlalți actori menționați la alineatul (4) care au un impact potențial asupra exploatării în condiții de siguranță a sistemului feroviar al Uniunii să pună în aplicare măsuri de control al riscurilor; și (d) se asigură că măsurile de control al riscurilor sunt puse în practică de contractanții lor prin intermediul aplicării MCS pentru procesele de monitorizare stabilite de MCS cu privire la monitorizarea menționată la articolul 6 alineatul (1) litera (c), și că acest lucru este stipulat în acordurile contractuale care sunt divulgate la cererea agenției sau a autorității naționale de siguranță. (4) Fără a aduce atingere responsabilităților întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură menționate la alineatul (3), entitățile responsabile cu întreținerea și toți ceilalți actori care pot afecta operarea în siguranță a sistemului feroviar al Uniunii, inclusiv producătorii, furnizorii de servicii de întreținere, deținătorii, prestatorii de servicii, entitățile contractante, transportatorii, expeditorii, destinatarii, încărcătorii, descărcătorii, încărcătorii și descărcătorii vrac: (a) pun în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, dacă este cazul în cooperare cu alți actori; (b) se asigură că subsistemele, accesoriile, echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel încât să poată fi exploatate în condiții de siguranță de întreprinderea feroviară și/sau de administratorul de infrastructură în cauză. (5) Întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și orice actor menționat la alineatul (4) care identifică un risc la adresa siguranței, generat de defecțiuni, de neconformități de fabricație sau de funcționarea defectuoasă a echipamentelor tehnice, inclusiv a subsistemelor structurale sau este informat cu privire la un astfel de risc, în limitele competențelor care le revin: (a) iau toate măsurile corective necesare pentru abordarea riscului la adresa siguranței pe care l-au identificat; (b) raportează riscurile respective către părțile relevante implicate, pentru a le permite să ia orice măsuri corective suplimentare sunt necesare în vederea asigurării permanente a performanței în materie de siguranță a sistemului feroviar al Uniunii. Agenția poate institui un instrument care să faciliteze acest schimb de informații între actorii relevanți, ținând seama de respectarea vieții private a utilizatorilor implicați, de rezultatele unei analize costuri beneficii, precum și de aplicațiile IT și de registrele create deja de către agenție. (6) În cazul în care întreprinderile feroviare fac schimb de vehicule, toți					
--	--	--	--	--	--

actorii implicați schimbă între ei toate informațiile relevante pentru exploatarea în condiții de siguranță, inclusiv, dar fără a se limita la, informații privind statutul și istoricul vehiculului în cauză, elementele dosarelor de întreținere în scopul asigurării trasabilității, trasabilitatea operațiunilor de încărcare și avizele de încărcare.					
Art. 5. Indicatori comuni de siguranță (ICS) (1) Pentru a facilita evaluarea atingerii OCS și pentru a permite monitorizarea dezvoltării generale a siguranței feroviare, statele membre colectează informații privind ICS prin rapoarte anuale ale autorităților naționale de siguranță menționate la articolul 19. (2) ICS sunt prevăzuți în anexa I.		Incompatibil.		Prevederile articolului vor fi transpuse în Codul Transportului Feroviar.	MEI Valentin Toncoglaz
Art. 6. Metode comune de siguranță (MCS) (1) MCS descriu modul în care nivelurile de siguranță, atingerea obiectivelor de siguranță, precum și conformitatea cu alte cerințe de siguranță sunt evaluate inclusiv, după caz, prin intermediul unui organism independent de evaluare, prin elaborarea și definirea următoarelor elemente: (a) evaluarea riscului și metodele de evaluare; (b) metodele de evaluare a conformității cu cerințele din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță eliberate în conformitate cu articolele 10 și 12; (c) metodele de supraveghere ce trebuie aplicate de autoritățile naționale de siguranță și metodele de monitorizare ce trebuie aplicate de întreprinderile feroviare, de administratorii de infrastructură și de entitățile responsabile cu întreținerea; (d) metodele de evaluare a nivelului de siguranță și a performanței în materie de siguranță a operatorilor feroviari la nivel național și la nivelul Uniunii; (e) metodele de evaluare a realizării obiectivelor de siguranță la nivel național și la nivelul Uniunii; și (f) orice alte metode care acoperă un proces al sistemului de management al siguranței și care trebuie armonizate la nivelul Uniunii. (2) Comisia acordă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, un mandat agenției pentru elaborarea MCS și a modificărilor acestora și pentru prezentarea de recomandări relevante Comisiei, pe baza unei justificări clare a necesității unor MCS noi sau modificate și a impactului acestora asupra normelor existente și asupra nivelului de siguranță al sistemului feroviar al Uniunii. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 28 alineatul (3). Atunci când comitetul menționat la articolul 28 (denumit în continuare „comitetul”) nu formulează niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) paragraful al treilea din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.		Incompatibil.		Prevederile articolului vor fi transpuse în Codul Transportului Feroviar.	MEI Valentin Toncoglaz

La elaborarea, adoptarea și revizuirea MCS se ține seama de opiniile utilizatorilor, ale autorităților naționale de siguranță și ale părților interesate, inclusiv ale partenerilor sociali, după caz. Recomandările conțin un raport asupra rezultatelor acestei consultări și un raport referitor la impactul MCS noi sau modificate care urmează a fi adoptate. (3) Pe parcursul exercitării mandatului menționat la alineatul (2), comitetul este informat în mod sistematic și cu regularitate de către agenție sau de către Comisie cu privire la lucrările pregătitoare referitoare la MCS. În cursul acestor lucrări, Comisia poate adresa agenției orice recomandare utilă privind MCS, precum și o analiză costuri-beneficii. În special, Comisia poate solicita examinarea de către agenție a unor soluții alternative și prezentarea, în raportul anexat la proiectul de MCS, a evaluării costurilor și beneficiilor respectivelor soluții alternative. Comisia este asistată de comitet pentru atribuțiile menționate la primul paragraf. (4) Comisia examinează recomandarea emisă de agenție cu scopul de a verifica îndeplinirea mandatului menționat la alineatul (2). În cazul în care mandatul nu este îndeplinit, Comisia solicită agenției să își revizuiască recomandarea, indicând punctele din mandat care nu au fost îndeplinite. Din motive justificate, Comisia poate decide să modifice mandatul acordat agenției în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (2). Comisia este asistată de comitet pentru atribuțiile menționate la primul paragraf. (5) MCS se revizuieste la intervale regulate, ținându-se cont de experiența dobândită prin aplicarea lor și de dezvoltarea globală a siguranței feroviare, în vederea menținerii siguranței în general și, în măsura posibilului, a îmbunătățirii permanente a acesteia. (6) Pe baza recomandării emise de agenție și în urma examinării menționate la alineatul (4) din prezentul articol, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27 privind conținutul MCS și al oricăror modificări ale acestora. (7) Statele membre efectuează, fără întârziere, orice modificări necesare ale normele lor naționale ținând cont de adoptarea MCS și de modificările aduse acestora.					
Art. 7. Obiective comune de siguranță (OCS) (1) OCS stabilesc nivelurile minime de siguranță care trebuie atinse de sistem ca întreg și, acolo unde este fezabil, de diferite părți ale sistemului feroviar în fiecare stat membru și în Uniune. OCS pot fi exprimate în criterii de acceptare a riscului sau în niveluri de siguranță vizate și iau în considerare, în special: (a) riscurile individuale referitoare la călători, personal, inclusiv angajații sau contractanții, utilizatorii trecerilor de nivel și alții și, fără să aducă atingere normelor naționale și internaționale existente de răspundere civilă, riscurile individuale legate de intruși;		Incompatibil.		Prevederile articolului vor fi transpuse în Codul Transportului Feroviar.	MEI Valentin Toncoglaz

(b) riscurile societale. (2) Comisia acordă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, un mandat destinat agenției pentru elaborarea OCS și a modificărilor acestora și pentru prezentarea de recomandări relevante Comisiei, pe baza unei justificări clare a necesității unor OCS noi sau modificate și a impactului acestora asupra normelor existente. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 28 alineatul (3). Atunci când comitetul nu formulează niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) paragraful al treilea din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. (3) Pe parcursul exercitării mandatului menționat la alineatul (2), comitetul este informat în mod sistematic și cu regularitate de către agenție sau de către Comisie cu privire la lucrările pregătitoare referitoare la OCS. În cursul acestor lucrări, Comisia poate adresa agenției orice recomandări utile privind OCS, precum și o analiză costuri-beneficii. În special, Comisia poate solicita examinarea de către agenție a unor soluții alternative și prezentarea, în raportul anexat la proiectul de OCS, a evaluării costurilor și beneficiilor respectivelor soluții alternative. Comisia este asistată de comitet pentru atribuțiile menționate la primul paragraf. (4) Comisia examinează recomandarea emisă de agenție cu scopul de a verifica îndeplinirea mandatului menționat la alineatul (2). În cazul în care mandatul nu este îndeplinit, Comisia solicită agenției să își revizuiască recomandarea, indicând punctele din mandat care nu au fost îndeplinite. Din motive justificate, Comisia poate decide să modifice mandatul acordat agenției în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (2). Comisia este asistată de comitet pentru atribuțiile menționate la primul paragraf. (5) OCS se revizuiesc periodic, ținându-se cont de dezvoltarea generală a siguranței feroviare. Acestea reflectă domeniile prioritare în care trebuie îmbunătățite condițiile de siguranță. (6) Pe baza recomandării emise de agenție și în urma examinării menționate la alineatul (4) din prezentul articol, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27 privind conținutul OCS și al oricăror modificări ale acestora. (7) Statele membre aduc toate modificările necesare normelor lor naționale pentru a atinge cel puțin OCS și orice OCS revizuit, în conformitate cu calendarul de punere în aplicare anexat acestora. Aceste modificări sunt luate în considerare în planurile anuale privind siguranța menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (f). Statele membre notifică aceste norme Comisiei în conformitate cu articolul 8.					
Art. 8. Norme naționale în domeniul siguranței		Incompatibil.		Prevederile articolului vor fi transpuse parțial în	MEI

(1) Normele naționale notificate până la 15 iunie 2016 în temeiul Directivei 2004/49/UE se aplică dacă: (a) se încadrează la una dintre categoriile identificate la anexa II; și (b) sunt conforme cu dreptul Uniunii, îndeosebi STI, OCS și MCS; și (c) nu ar duce la discriminarea arbitrară sau la o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre. (2) Până la 16 iunie 2018, statele membre revizuiesc normele naționale menționate la alineatul (1) și abrogă: (a) orice normă națională care nu a fost notificată sau care nu întrunește toate criteriile menționate la alineatul (1); (b) orice normă națională care a devenit redundantă prin prisma dreptului Uniunii, îndeosebi STI, OCS și MCS. În acest scop, statele membre pot utiliza instrumentul de gestionare a normelor menționat la articolul 27 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2016/796 și pot solicita agenției să examineze norme specifice în raport cu criteriile menționate în prezentul alineat. (3) Statele membre pot stabili noi norme naționale în temeiul prezentei directive doar în următoarele cazuri: (a) atunci când normele privind metodele de siguranță existente nu sunt acoperite de un MCS; (b) atunci când normele de exploatare a rețelei feroviare nu sunt încă reglementate de STI; (c) ca măsură preventivă de urgență, în special după producerea unui accident sau a unui incident; (d) atunci când o normă deja notificată trebuie să fie revizuită; (e) atunci când normele referitoare la cerințele pentru personalul care execută sarcini critice în materie de siguranță, inclusiv criteriile de selecție, aptitudinea fizică și psihică și formarea profesională nu sunt încă reglementate de STI sau de Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (1). (4) Înainte de introducerea preconizată a unei noi norme în sistemul juridic național, statele membre transmit proiectul de normă națională agenției și Comisiei pentru examinare, în timp util și în termenele menționate la articolul 25 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2016/796, furnizând justificarea pentru introducerea acesteia, prin intermediul sistemului informatic corespunzător, în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul (UE) 2016/796. Statele membre se asigură că proiectul este suficient de avansat pentru a permite agenției să își desfășoare examinarea în conformitate cu articolul 25 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.				Codul Transportului Feroviar.	Valentin Toncoglaz
--	--	--	--	-------------------------------	--------------------

(5) În cazul măsurilor preventive de urgență, statele membre pot adopta și aplica imediat o nouă normă. Respectiva normă este notificată în conformitate cu articolul 27 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796 și este supusă evaluării agenției, în conformitate cu articolul 26 alineatele (1), (2) și (5) din Regulamentul (UE) 2016/796. (6) Dacă agenției i se aduce la cunoștință că există norme naționale, notificate sau nu, care au devenit redundante sau intră în conflict cu MCS sau cu alte norme de drept al Uniunii, adoptate după aplicarea normei naționale în cauză, se aplică procedura prevăzută la articolul 26 din Regulamentul (UE) 2016/796. (7) Statele membre notifică normele naționale adoptate agenției și Comisiei. Acestea utilizează sistemului informatic corespunzător în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul (UE) 2016/796. Statele membre se asigură că normele naționale existente sunt ușor accesibile, că se regăsesc în domeniul public și că sunt formulate cu o terminologie pe care toate părțile interesate o pot înțelege. Statelor membre li se poate cere să furnizeze informații suplimentare cu privire la normele lor naționale. (8) Statele membre pot decide să nu notifice normele și restricțiile strict locale. În astfel de cazuri, statele membre menționează aceste norme și restricții în registrele de infrastructură menționate la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797 sau indică, în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE, documentul în care sunt publicate aceste norme și restricții. (9) Normele naționale notificate în conformitate cu prezentul articol nu sunt supuse procedurii de notificare prevăzute în Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și Consiliului. (10) Agenția examinează proiectele de norme naționale și normele naționale existente în conformitate cu procedurile prevăzute la articolele 25 și 26 din Regulamentul (UE) 2016/796. (11) Fără a aduce atingere alineatului (8), normele naționale care nu au fost notificate în conformitate cu prezentul articol nu se aplică în sensul prezentei directive.					
Art. 9. Sisteme de management al siguranței (1) Administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare își stabilesc propriile sisteme respective de management al siguranței pentru a se asigura că sistemul feroviar al Uniunii poate atinge cel puțin OCS, că este în conformitate cu cerințele de siguranță descrise în STI, precum și că sunt aplicate părțile relevante din MCS și din normele naționale notificate în conformitate cu articolul 8. (2) Sistemul de management al siguranței este documentat în toate părțile relevante și descrie în special distribuția responsabilităților în cadrul organizației administratorului de infrastructură sau al întreprinderii feroviare. Acesta indică modul în care este asigurat controlul de către conducere la diferite niveluri, modul în care sunt implicați personalul și reprezentanții acestuia la toate nivelurile și modul în care este asigurată		Incompatibil.		Prevederile articolului vor fi transpuse în Codul Transportului Feroviar.	MEI Valentin Toncoglaz

îmbunătățirea continuă a sistemului de management al siguranței. Există un angajament clar de a aplica în mod consecvent cunoștințe și metode privind factorii umani. Prin intermediul sistemului de management al siguranței, administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare promovează o cultură a încrederii și învățării reciproce, în care personalul este încurajat să contribuie la dezvoltarea siguranței, în timp ce este asigurată confidențialitatea. (3) Sistemul de management al siguranței cuprinde următoarele elemente de bază: (a) o politică de siguranță aprobată de directorul general al organizației și comunicată întregului personal; (b) obiective calitative și cantitative ale organizației pentru menținerea și ameliorarea siguranței, precum și planuri și proceduri pentru atingerea acestor obiective; (c) proceduri pentru atingerea standardelor tehnice și operaționale existente, noi și modificate, ori a altor condiții prescriptive stabilite în STI, în normele naționale de siguranță prevăzute la articolul 8 și în anexa II, alte norme relevante sau decizii ale autorităților; (d) proceduri pentru asigurarea conformității cu standardele și alte condiții prescriptive pe durata întregului ciclu de viață al echipamentelor și operațiunilor; (e) proceduri și metode pentru identificarea riscurilor, pentru efectuarea evaluării riscurilor și pentru punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor, ori de câte ori o schimbare a condițiilor de exploatare sau introducerea unui material nou generează noi riscuri pentru infrastructură sau pentru interfața om-mașină-organizație; (f) asigurarea unor programe pentru formarea personalului și a unor sisteme pentru a asigura menținerea competenței personalului, precum și îndeplinirea corespunzătoare a atribuțiilor, inclusiv măsuri care vizează aptitudinea fizică și psihică; (g) măsuri pentru furnizarea unor informații suficiente în cadrul organizației și, după caz, între organizații ale sistemului feroviar; (h) proceduri și formate pentru documentarea informațiilor de siguranță și desemnarea procedurii pentru controlul configurării informațiilor de siguranță vitale; (i) proceduri pentru asigurarea raportării, investigării și analizării accidentelor, incidentelor, incidentelor evitate la limită și a altor evenimente periculoase, precum și pentru luarea măsurilor preventive necesare; (j) asigurarea unor planuri de acțiune, sisteme de alertă și informații în caz de urgență, convenite cu autoritățile publice corespunzătoare; și (k) dispoziții pentru auditarea internă repetată a sistemului de management al siguranței. Administratorii de infrastructură și					
---	--	--	--	--	--

întreprinderile feroviare includ orice alt element necesar pentru a acoperi riscurile în materie de siguranță, în conformitate cu evaluarea riscurilor care decurg din propria lor activitate. (4) Sistemul de management al siguranței este adaptat la categoria, amploarea, zona de funcționare și alte condiții ale activității desfășurate. Acesta asigură controlul tuturor riscurilor asociate cu activitatea administratorului de infrastructură sau a întreprinderii feroviare, inclusiv furnizarea de lucrări de întreținere, fără a aduce atingere articolului 14, și material și utilizarea contractanților. Fără a aduce atingere normelor existente de răspundere civilă interne și internaționale, sistemul de management al siguranței ia de asemenea în considerare, în cazurile în care acest lucru este adecvat și rezonabil, riscurile ce decurg din activitățile altor actori menționați la articolul 4. (5) Sistemul de management al siguranței al unui administrator de infrastructură ia în considerare efectele operațiunilor diferitelor întreprinderi feroviare asupra rețelei și prevede ca toate întreprinderile feroviare să funcționeze în conformitate cu STI și normele naționale și în condițiile stabilite în certificatul lor de siguranță. Sistemul de management al siguranței este dezvoltat în scopul de a coordona procedurile de urgență ale administratorului de infrastructură cu toate întreprinderile feroviare care funcționează pe infrastructura sa și cu serviciile de urgență, astfel încât să faciliteze intervenția rapidă a serviciilor de salvare, precum și cu orice altă parte care ar putea fi implicată într-o situație de urgență. Pentru infrastructura transfrontalieră, cooperarea între administratorii de infrastructură relevanți facilitează coordonarea și pregătirea necesară a serviciilor de urgență competente de ambele părți ale frontierei. În urma unui accident grav, întreprinderea feroviară furnizează asistență victimelor, ajutându-le în procedurile privind plângerile în temeiul dreptului Uniunii, în special Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului, fără a aduce atingere obligațiilor care revin altor părți. O astfel de asistență utilizează canalele de comunicare cu familiile victimelor și include sprijin psihologic pentru victimele accidentului și familiile acestora. (6) Până la data de 31 mai a fiecărui an, toți administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare prezintă autorității naționale de siguranță un raport de siguranță referitor la anul calendaristic precedent. Raportul de siguranță conține: (a) informații privind modul în care sunt atinse obiectivele de siguranță ale organizației și rezultatele planului de siguranță; (b) un raport cu privire la dezvoltarea indicatorilor de siguranță naționali și a ICS menționați la articolul 5, în măsura în care este relevant pentru organizația raportoare; (c) rezultatele auditurilor de siguranță interne; (d) observații privind defecțiunile și deficiențele de funcționare ale operațiunilor feroviare și gestionării infrastructurii care ar putea fi					
---	--	--	--	--	--

relevante pentru autoritatea națională de siguranță, inclusiv un rezumat al informațiilor furnizate de actorii relevanți, în conformitate cu articolul 4 alineatul (5) litera (b); și (e) un raport privind aplicarea MCS relevante. (7) Pe baza informațiilor furnizate de autoritățile naționale de siguranță în conformitate cu articolele 17 și 19, agenția poate adresa Comisiei o recomandare de MCS care să vizeze elemente ale sistemului de management al siguranței care trebuie să fie armonizat la nivelul Uniunii, inclusiv prin intermediul standardelor armonizate, după cum se menționează la articolul 6 alineatul (1) litera (f). În acest caz se aplică articolul 6 alineatul (2).					
Art. 10. Certificatul unic de siguranță (1) Fără a aduce atingere alineatului (9), accesul la infrastructura feroviară se acordă exclusiv întreprinderilor feroviare care dețin certificatul unic de siguranță eliberat de agenție în conformitate cu alineatele (5)-(7) sau de o autoritate națională de siguranță în conformitate cu alineatul (8). Obiectivul certificatului unic de siguranță este de a dovedi că întreprinderea feroviară în cauză și-a instituit propriul sistem de management al siguranței și că este capabilă să desfășoare operațiuni în condiții de siguranță în zona de funcționare preconizată. (2) În cererea de eliberare a certificatului unic de siguranță, întreprinderea feroviară precizează tipul și amploarea operațiunilor feroviare vizate și zona de funcționare preconizată. (3) Cererea de certificat unic de siguranță trebuie să fie însoțită de un dosar cuprinzând documente care dovedesc că: (a) întreprinderea feroviară și-a instituit propriul sistem de management al siguranței în conformitate cu articolul 9 și că întrunește cerințele stabilite în STI, MCS și OCS și în alte texte de lege în materie pentru a controla riscurile și pentru a presta servicii de transport în cadrul rețelei în condiții de siguranță; și (b) întreprinderea feroviară, dacă este cazul, îndeplinește cerințele prevăzute de normele naționale relevante notificate în conformitate cu articolul 8. Cererea respectivă și informații cu privire la toate cererile, etapele procedurilor relevante și rezultatul acestora, precum și, dacă este cazul, cererile și deciziile comisiei pentru soluționarea contestațiilor se transmit prin intermediul ghișeului unic menționat la articolul 12 din Regulamentul (UE) 2016/796. (4) Agenția sau, în cazurile prevăzute la alineatul (8), autoritatea națională de siguranță eliberează certificatul unic siguranță unic sau informează solicitantul cu privire la avizul său negativ într-un termen prestabilit și rezonabil și, în orice caz, nu mai târziu de patru luni după ce toate informațiile necesare și toate informațiile suplimentare cerute au		Incompatibil.		Prevederile articolului vor fi transpuse în Codul Transportului Feroviar.	MEI Valentin Toncoglaz

fost transmise de către solicitant. Agenția sau, în cazurile prevăzute la alineatul (8), autoritatea națională de siguranță aplică modalitățile practice privind procedura de certificare, care urmează să fie instituite într-un act de punere în aplicare menționat la alineatul (10). (5) Agenția eliberează un certificat unic de siguranță întreprinderilor feroviare care își au zona de funcționare într-unul sau în mai multe state membre. Pentru a elibera un astfel de certificat, agenția: (a) evaluează elementele prevăzute la alineatul (3) litera (a); și (b) transmite imediat dosarul integral al întreprinderii feroviare către autoritățile naționale de siguranță vizate de zona de funcționare preconizată pentru evaluarea elementelor prevăzute la alineatul (3) litera (b). În cadrul evaluărilor menționate, agenția sau autoritățile naționale de siguranță sunt autorizate să efectueze vizite și inspecții la sediile întreprinderii feroviare, precum și audituri, și pot solicita informații suplimentare relevante. Agenția și autoritățile naționale de siguranță coordonează organizarea acestor vizite, audituri și inspecții. (6) În termen de o lună de la primirea cererii de eliberare a certificatului unic de siguranță, agenția informează întreprinderea feroviară că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora. Pentru a evalua măsura în care dosarul este complet, relevant și coerent, agenția poate evalua totodată elementele stabilite la alineatul (3) litera (b). Înainte de a lua decizia privitoare la eliberarea certificatului unic de siguranță, agenția ține seama integral de evaluările de la alineatul (5). Agenția își asumă responsabilitatea deplină pentru certificatele unice de siguranță pe care le eliberează. (7) În cazul în care agenția nu este de acord cu o evaluare negativă desfășurată de una sau mai multe autorități naționale de siguranță în temeiul alineatului (5) litera (b), aceasta informează autoritatea sau autoritățile respective, prezentând motivele dezacordului său. Agenția și autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță cooperează în vederea ajungerii la o evaluare reciproc acceptabilă. După caz, agenția și autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță pot decide implicarea întreprinderii feroviare. Dacă nu se ajunge la o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care agenția a informat autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță cu privire la dezacordul său, agenția își adoptă decizia finală, cu excepția cazului în care autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță au transmis chestiunea în vederea arbitrajului către comisia pentru soluționarea contestațiilor instituită în temeiul articolului 55 din Regulamentul (UE) 2016/796. Comisia pentru soluționarea contestațiilor decide asupra confirmării proiectului de decizie a agenției în termen de o lună de la depunerea cererii din partea autorității sau autorităților naționale de siguranță. În cazul în care comisia pentru soluționarea contestațiilor este de acord cu					
--	--	--	--	--	--

agenția, agenția adoptă imediat o decizie. În cazul în care comisia pentru soluționarea contestațiilor este de acord cu evaluarea negativă a autorității naționale de siguranță, agenția acordă certificatul unic de siguranță cu o zonă de funcționare care exclude porțiunile din rețea care au primit o evaluare negativă. În cazul în care agenția nu este de acord cu o evaluare pozitivă desfășurată de una sau mai multe autorități naționale în temeiul alineatului (5) litera (b), aceasta informează autoritatea sau autoritățile respective, prezentând motivele dezacordului său. Agenția și autoritatea sau autoritățile de siguranță națională cooperează în vederea ajungerii la o evaluare reciproc acceptabilă. După caz, agenția și autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță pot decide să îl implice pe solicitant. Dacă nu s-a putut ajunge la o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care agenția a informat autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță asupra dezacordului său, agenția își adoptă decizia finală. (8) În cazul în care zona de funcționare se limitează la un singur stat membru, autoritatea națională de siguranță a statului membru respectiv poate elibera un certificat unic de siguranță, pe proprie răspundere și în cazul în care solicitantul cere acest lucru. Pentru a elibera astfel de certificate, autoritatea națională de siguranță evaluează dosarul în funcție de toate elementele menționate la alineatul (3) și aplică modalitățile practice care urmează să fie instituite în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (10). În cadrul evaluărilor de mai sus, autoritatea națională de siguranță este autorizată să efectueze vizite și inspecții la sediile întreprinderii feroviare, precum și audituri. În termen de o lună de la primirea cererii, autoritatea națională de siguranță informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante. Certificatul unic de siguranță este valabil și fără extinderea zonei de funcționare pentru întreprinderile feroviare care oferă călătorii în stațiile statelor membre învecinate cu caracteristici similare ale rețelelor și cu norme de exploatare similare, atunci când respectivele stații sunt aproape de frontieră, în urma consultării autorităților de siguranță naționale competente. Consultarea poate avea loc pentru fiecare caz în parte sau poate fi stabilită în contextul unui acord transfrontalier între statele membre sau între autoritățile naționale de siguranță. Autoritatea națională de siguranță își asumă responsabilitatea deplină pentru toate certificatele unice de siguranță eliberate. (9) Un stat membru poate permite operatorilor din țările terțe să ajungă la o stație de pe teritoriul său desemnată pentru operațiuni transfrontaliere și aproape de frontiera statului membru respectiv fără a solicita un certificat unic de siguranță, cu condiția garantării unui nivel corespunzător de siguranță prin intermediul: (a) unui acord transfrontalier între statul membru în cauză și țara terță învecinată; sau (b) unor acorduri contractuale între operatorul din țara terță și întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură care deține un certificat unic de siguranță sau o autorizație de siguranță pentru a funcționa pe rețeaua respectivă, cu condiția ca aspectele legate de					
--	--	--	--	--	--

siguranță din respectivele acorduri să se reflecte în mod corespunzător în sistemul acestora de management al siguranței. (10) Până la 16 iunie 2018, Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, modalități practice care specifică: (a) modul în care cerințele pentru certificatul unic de siguranță prevăzute în prezentul articol trebuie îndeplinite de solicitant și lista documentelor necesare; (b) detaliile procesului de certificare, cum ar fi etapele procedurale și intervalele de timp pentru fiecare etapă a procesului; (c) modul în care cerințele prevăzute în prezentul articol trebuie îndeplinite de agenție și de autoritatea națională de siguranță pe parcursul diferitelor etape ale cererii și procesului de autorizare și certificare, inclusiv în cadrul evaluării dosarelor solicitanților; și (d) perioada de valabilitate a certificatelor unice de siguranță eliberate de agenție sau de autoritățile naționale de siguranță, în special în cazul actualizărilor oricăror certificate unice de siguranță ce rezultă din modificările aduse categoriei, amplitudinii și zonei de funcționare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 28 alineatul (3). Acestea țin seama de experiența acumulată pe parcursul punerii în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1158/2010 al Comisiei și de experiența dobândită în cursul elaborării acordurilor de cooperare menționate la articolul 11 alineatul (1). (11) Certificatele unice de siguranță precizează categoria și amploarea operațiunilor feroviare vizate, precum și zona de funcționare. Un certificat unic de siguranță poate, de asemenea, să vizeze liniile deținute de întreprinderea feroviară dacă sunt incluse în sistemul de management al siguranței al acesteia. (12) Orice decizie prin care se refuză eliberarea unui certificat unic de siguranță sau se exclude o porțiune din rețea în conformitate cu evaluarea negativă menționată la alineatul (7) se justifică în mod corespunzător. În termen de o lună de la primirea deciziei, solicitantul poate cere agenției sau autorității naționale de siguranță, după caz, să își revizuiască decizia. Agenția sau autoritatea națională de siguranță are la dispoziție două luni de la data primirii cererii de revizuire pentru a își confirma sau revoca decizia. În cazul în care decizia negativă a agenției este confirmată, solicitantul o poate contesta în fața comisiei pentru soluționarea contestațiilor desemnate în temeiul articolului 55 din Regulamentul (UE) 2016/796. În cazul în care decizia negativă a unei autorități naționale de siguranță este confirmată, solicitantul o poate contesta în fața unui organism pentru soluționarea contestațiilor în conformitate cu dreptul intern. Statele membre pot desemna organismul de reglementare menționat la articolul 56 din Directiva 2012/34/UE pentru aplicarea acestei proceduri de contestare. În acest caz se aplică articolul 18 alineatul (3) din prezenta					
---	--	--	--	--	--

directivă. (13) Un certificat unic de siguranță, eliberat fie de agenție, fie de autoritatea națională de siguranță în temeiul prezentului articol, este reînnoit la cererea întreprinderii feroviare la intervale care nu depășesc cinci ani. Acesta este actualizat în întregime sau parțial la fiecare modificare substanțială a tipului sau amplitudinii operațiunii. (14) În cazul în care un solicitant deține deja un certificat unic de siguranță eliberat în conformitate cu alineatele (5)-(7) și dorește să își extindă zona de funcționare sau în cazul în care deține deja un certificat unic de siguranță eliberat în conformitate cu alineatul (8) și dorește să își extindă zona de funcționare la un alt stat membru, acesta adaugă la dosar documentele relevante menționate la alineatul (3) privind zona de funcționare suplimentară. Întreprinderea feroviară transmite dosarul agenției, care, după îndeplinirea procedurilor prevăzute la alineatele (4)-(7), eliberează un certificat unic de siguranță actualizat care acoperă zona de funcționare extinsă. În acest caz, numai autoritățile naționale de siguranță vizate de extinderea operațiunii sunt consultate pentru evaluarea dosarului astfel cum se prevede la alineatul (3) litera (b). În cazul în care întreprinderea feroviară deține un certificat unic de siguranță în conformitate cu alineatul (8) și dorește să își extindă zona de funcționare în interiorul statului membru respectiv, aceasta adaugă la dosar documentele relevante menționate la alineatul (3) privind zona de funcționare suplimentară. Solicitantul transmite dosarul prin intermediul ghișei unice menționate la articolul 12 din Regulamentul (UE) 2016/796 autorității naționale de siguranță, care, după îndeplinirea procedurilor prevăzute la alineatul (8), eliberează un certificat unic de siguranță actualizat care acoperă zona de funcționare extinsă. (15) Agenția și autoritățile naționale de siguranță competente pot cere ca certificatele unice de siguranță eliberate de acestea să fie revizuite în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței. (16) Agenția informează autoritățile naționale de siguranță competente fără întârziere și, în orice caz, în termen de două săptămâni, cu privire la eliberarea unui certificat unic de siguranță. Agenția informează imediat autoritățile naționale de siguranță competente în cazul reînnoirii, modificării sau revocării unui certificat unic de siguranță. Aceasta menționează denumirea și adresa întreprinderii feroviare, data eliberării, categoria, amplitudinea, valabilitatea și zona de funcționare a certificatului unic de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale. În cazul certificatelor unice de siguranță eliberate de autoritățile naționale de siguranță, aceleași informații sunt furnizate agenției de către autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță competente, în același termen.					
Art. 11. Cooperarea dintre agenție și autoritățile naționale de siguranță în ceea ce privește eliberarea certificatelor unice de siguranță (1) În sensul articolului 10 alineatele (5) și (6) din prezenta directivă, agenția și autoritățile naționale de siguranță încheie acorduri de cooperare în conformitate cu articolul 76 din Regulamentul (UE) 2016/796. Aceste acorduri de cooperare iau forma unor acorduri specifice sau a unor		Incompatibil.		Prevederile articolului vor fi transpuse în Codul Transportului Feroviar.	MEI Valentin Toncoglar

acorduri-cadru și implică una sau mai multe autorități naționale de siguranță. Aceste acorduri de cooperare conțin o descriere detaliată a atribuțiilor și condițiilor pentru rezultate, a termenelor pentru realizarea acestora și a repartizării taxelor care trebuie plătite de solicitant. (2) Acordurile de cooperare pot include totodată acorduri de cooperare specifice în cazul rețelelor care necesită competențe specifice din motive geografice sau istorice, în vederea reducerii sarcinii administrative și a costurilor suportate de solicitant. În cazul în care aceste rețele sunt izolate de restul sistemului feroviar al Uniunii, astfel de acorduri de cooperare specifice pot include posibilitatea delegării atribuțiilor către autoritățile naționale de siguranță competente, atunci când acest lucru este necesar pentru a asigura alocarea eficientă și proporțională a resurselor pentru certificare. Aceste acorduri de cooperare sunt instituite înainte ca agenția să îndeplinească atribuțiile de certificare în conformitate cu articolul 31 alineatul (3). (3) În cazul acelor state membre ale căror rețele feroviare au un ecartament de cale ferată diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii și dispun de aceleași cerințe tehnice și operaționale cu țările terțe vecine, pe lângă acordurile de cooperare menționate la alineatul (2), toate autoritățile naționale de siguranță în cauză din respectivele state membre încheie cu agenția un acord multilateral care cuprinde condiții menite să faciliteze extinderea zonei de funcționare a certificatelor de siguranță în statele membre în cauză, după caz.					
Art. 12. Autorizația de siguranță a administratorilor de infrastructură (1) Pentru a i se permite să gestioneze și să exploateze o infrastructură feroviară, administratorul de infrastructură trebuie să obțină o autorizație de siguranță din partea autorității naționale de siguranță din statul membru în care se găsește infrastructura feroviară. Autorizația de siguranță conține o autorizație confirmând acceptarea sistemului de management al siguranței al administratorului de infrastructură, astfel cum se prevede la articolul 9, și include procedurile și dispozițiile pentru îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru proiectarea, întreținerea și exploatarea sigură a infrastructurii feroviare, incluzând, dacă este cazul, întreținerea și exploatarea sistemului de control al traficului și de semnalizare. Autoritatea națională de siguranță explică cerințele pentru autorizațiile de siguranță și documentele necesare, după caz, sub forma unui document de îndrumare pentru depunerea de cereri. (2) Autorizația de siguranță este valabilă timp de cinci ani și poate fi reînnoită la cererea administratorului de infrastructură. Aceasta este revizuită în întregime sau parțial oricând au loc modificări substanțiale ale infrastructurii, ale subsistemelor de semnalizare sau energie sau ale principiilor de exploatare sau întreținere a infrastructurii. Administratorul de infrastructură informează fără întârziere autoritatea națională de siguranță cu privire la toate aceste modificări. Autoritatea națională de siguranță poate cere ca autorizația de siguranță		Incompatibil.		Prevederile articolului vor fi transpuse parțial în Codul Transportului Feroviar.	MEI Valentin Toncogla

să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței. (3) Autoritatea națională de siguranță ia fără întârziere o decizie cu privire la cererea pentru obținerea autorizației de siguranță și, în orice caz, nu mai târziu de patru luni după ce toate informațiile necesare și orice informații suplimentare solicitate au fost transmise de către solicitant. (4) Autoritatea națională de siguranță informează agenția imediat și în orice caz în termen de două săptămâni cu privire la autorizațiile de siguranță care au fost eliberate, reînnoite, modificate sau revocate. Aceasta menționează denumirea și adresa administratorului de infrastructură, data eliberării, domeniul de aplicare și perioada de valabilitate a certificatului de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale. (5) În cazul infrastructurii transfrontaliere, autoritățile naționale de siguranță competente cooperează pentru a elibera autorizații de siguranță.					
Art. 13. Acces la serviciile de formare (1) Statele membre se asigură că întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură și personalul acestora care execută sarcini critice în materie de siguranță beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la spațiile și echipamentele de formare pentru mecanicii de locomotivă și însoțitorii de tren, atunci când această formare este necesară pentru exploatarea serviciilor din rețeaua proprie. Serviciile de formare includ formarea privind cunoștințele necesare despre rute, normele și procedurile de exploatare, sistemul de semnalizare și de control și comandă, precum și procedurile de urgență aplicate pe rutele exploatare. Dacă serviciile de formare nu includ examinări și acordarea de certificate, statele membre se asigură că personalul întreprinderilor feroviare și administratorii de infrastructură au acces la asemenea certificate. Autoritatea națională de siguranță se asigură că serviciile de formare îndeplinesc cerințele stabilite în Directiva 2007/59/CE și, respectiv, în STI sau normele naționale menționate la articolul 8 alineatul (3) litera (e) din prezenta directivă. (2) Dacă serviciile de formare sunt disponibile numai prin intermediul unei singure întreprinderi feroviare sau al administratorului de infrastructură, statele membre se asigură că acestea sunt puse la dispoziția altor întreprinderi feroviare la un preț rezonabil și nediscriminatoriu, care este raportat la cost și care poate include o marjă de profit. (3) La recrutarea de noi mecanici de locomotivă, de personal însoțitor la bordul trenurilor și de personal care execută sarcini critice în materie de siguranță, întreprinderile feroviare pot lua în considerare orice formare, calificări și experiență dobândite anterior la alte întreprinderi feroviare. În acest scop, acești membri ai personalului sunt îndreptățiți să aibă acces la toate documentele care le atestă formarea, calificările și experiența, să obțină copii ale acestora și să le comunice.		Incompatibil.		Prevederile articolului vor fi transpuse parțial în Codul Transportului Feroviar.	MEI Valentin Toncoglaz

(4) Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură sunt răspunzători de nivelul formării și de calificările personalului lor care desfășoară activități critice legate de siguranță.					
Art. 14. Întreținerea vehiculelor (1) Fiecărui vehicul, anterior utilizării sale în rețea, i se atribuie o entitate responsabilă cu întreținerea, iar entitatea respectivă este înregistrată în registrul vehiculelor în conformitate cu articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797. (2) Fără a aduce atingere responsabilității întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură în ceea ce privește exploatarea în siguranță a unui tren, astfel cum este prevăzută la articolul 4, entitatea responsabilă cu întreținerea se asigură că vehiculele de a căror întreținere răspunde se află în stare de funcționare în condiții de siguranță. În acest scop, entitatea responsabilă cu întreținerea instituie un sistem de întreținere pentru vehiculele respective și, prin intermediul acestui sistem: (a) se asigură că vehiculele sunt întreținute în conformitate cu dosarul de întreținere al fiecărui vehicul și cu cerințele în vigoare, inclusiv cu normele de întreținere și cu prevederile STI relevante; (b) pune în aplicare metodele necesare de evaluare a riscurilor menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (a), dacă este cazul în cooperare cu alți actori; (c) se asigură că măsurile de control al riscurilor sunt puse în practică de contractanți prin aplicarea MCS pentru procesele de monitorizare menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (c) și că acest lucru este stipulat în acordurile contractuale care sunt divulgate la cererea agenției sau a autorității naționale de siguranță; și (d) asigură trasabilitatea activităților de întreținere. (3) Sistemul de întreținere este alcătuit din următoarele funcții: (a) o funcție de gestionare, care supervizează și coordonează funcțiile de întreținere menționate la literele (b)-(d) și asigură starea de siguranță a vehiculului în sistemul feroviar; (b) o funcție de dezvoltare a întreținerii, care este responsabilă de gestionarea documentației referitoare la întreținere, inclusiv gestionarea configurării, pe baza datelor de proiectare și de funcționare, precum și pe baza prestațiilor și a experienței dobândite; (c) o funcție de management al întreținerii parcului, care gestionează retragerea vehiculului în vederea întreținerii și repunerea în funcțiune a acestuia după întreținere; (d) o funcție de efectuare a întreținerii, care asigură întreținerea tehnică necesară a unui vehicul sau a unor părți ale acestuia, inclusiv furnizarea documentației de redare în exploatare. Entitatea responsabilă cu întreținerea desfășoară ea însăși funcția de		Incompatibil.		Prevederile articolului vor fi transpuse parțial în Codul Transportului Feroviar.	MEI Valentin Toncoglaz

gestionare, dar poate externaliza funcțiile de întreținere menționate la literalele (b)-(d) sau o parte a acestor funcții, atribuindu-le altor părți contractante, precum ateliere de întreținere. Entitatea responsabilă cu întreținerea se asigură că toate funcțiile menționate la literalele (a)-(d) respectă cerințele și criteriile de evaluare prevăzute în anexa III. Atelierele de întreținere aplică secțiunile relevante din anexa III, astfel cum au fost identificate în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul alineatului (8) litera (a), care corespund funcțiilor și activităților care urmează să fie certificate. (4) În cazul vagoanelor de marfă și după adoptarea actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (8) litera (b), în cazul altor vehicule, fiecare entitate responsabilă cu întreținerea este certificată și i se acordă un certificat de entitate responsabilă cu întreținerea de către un organism acreditat sau recunoscut sau de către o autoritate națională de siguranță în conformitate cu următoarele condiții: (a) procesele de acreditare și de recunoaștere a proceselor de certificare se bazează pe criterii de independență, competență și imparțialitate; (b) sistemul de certificare furnizează dovezi că o entitate responsabilă cu întreținerea a instituit sistemul de întreținere menit să asigure starea de funcționare în condiții de siguranță a oricărui vehicul de a cărui întreținere răspunde; (c) certificarea entității responsabile cu întreținerea se bazează pe o evaluare a capacității entității responsabile cu întreținerea de a îndeplini cerințele relevante, precum și criteriile de evaluare stabilite în anexa III, și de a le aplica în mod consecvent. Certificarea include un sistem de supraveghere pentru a asigura îndeplinirea în continuare a cerințelor respective și a criteriilor de evaluare după emiterea certificatului de entitate responsabilă cu întreținerea; (d) certificarea atelierelor de întreținere se bazează pe conformitatea cu secțiunile relevante din anexa III, aplicate funcțiilor corespunzătoare și activităților care urmează să fie certificate. În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este un administrator de infrastructură sau o întreprindere feroviară, respectarea condițiilor prevăzute la primul paragraf poate fi verificată de către autoritatea națională de siguranță în conformitate cu procedurile menționate la articolul 10 sau 12 și poate fi confirmată în certificatele eliberate în conformitate cu respectivele proceduri. (5) Certificatele eliberate în conformitate cu alineatul (4) sunt valabile pe întreg teritoriul Uniunii. (6) Pe baza recomandării agenției, Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate privind condițiile de certificare menționate la alineatul (4) primul paragraf a entității responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă, inclusiv cerințele prevăzute în anexa III, în conformitate cu MCS și cu STI relevante, și,					
--	--	--	--	--	--

atunci când este necesar, modifică aceste dispoziții. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 28 alineatul (3). Sistemul de certificare aplicabil vagoanelor de marfă, adoptat prin Regulamentul (UE) nr. 445/2011 al Comisiei, continuă să se aplice atât timp cât actul de punere în aplicare menționat la prezentul alineat se aplică. (7) Până la 16 iunie 2018, agenția evaluează sistemul de certificare a entității responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă, ia în considerare utilitatea extinderii acestui sistem la toate vehiculele, precum și certificarea obligatorie a atelierelor de întreținere, și îi transmite Comisiei raportul său. (8) Pe baza evaluării efectuate de agenție în temeiul alineatului (7), Comisia adoptă, dacă este cazul, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, și modifică ulterior, atunci când este necesar, dispoziții detaliate care să identifice care dintre cerințele stabilite în anexa III se aplică în scopul: (a) funcțiilor de întreținere îndeplinite de către atelierelor de întreținere, inclusiv dispoziții detaliate menite să asigure punerea în aplicare uniformă a certificării atelierelor de întreținere, în conformitate cu MCS și cu STI relevante; (b) certificării entităților responsabile cu întreținerea altor vehicule decât vagoanele de marfă, pe baza caracteristicilor tehnice ale acestor vehicule, inclusiv dispoziții detaliate menite să asigure punerea în aplicarea uniformă a condițiilor de certificare a entității responsabile cu întreținerea altor vehicule decât vagoanele de marfă, în conformitate cu MCS și cu STI relevante. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 28 alineatul (3).					
Art. 15. Derogări de la sistemul de certificare a entităților responsabile cu întreținerea (1) Statele membre își pot îndeplini obligația de a identifica entitatea responsabilă cu întreținerea prin intermediul unor măsuri alternative cu privire la sistemul de întreținere stabilit la articolul 14, în următoarele cazuri: (a) vehicule înregistrate într-o țară terță și întreținute în conformitate cu legislația țării respective; (b) vehicule care sunt folosite în rețele sau pe linii cu ecartament diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii și pentru care îndeplinirea cerințelor prevăzute la articolul 14 alineatul (2) este asigurată prin acorduri internaționale cu țări terțe; (c) vagoane de marfă și vagoane de călători care sunt utilizate în comun cu țări terțe, al căror ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare		Incompatibil.		Prevederile articolului vor fi transpuse parțial în Codul Transportului Feroviar.	MEI Valentin Toncoglaș

principale din cadrul Uniunii; (d) vehicule utilizate pe rețelele menționate la articolul 2 alineatul (3) și echipamentul militar și de transport special care necesită un permis ad-hoc de la autoritatea națională de siguranță ce trebuie emis înainte de intrarea în utilizare. În acest caz se acordă derogări pentru perioade de cel mult cinci ani. (2) Măsurile alternative menționate la alineatul (1) se pun în aplicare prin derogări ce sunt acordate de autoritatea națională de siguranță competentă sau de agenție: (a) la înregistrarea vehiculelor în temeiul articolului 47 din Directiva (UE) 2016/797, în ceea ce privește identificarea entității responsabile cu întreținerea; (b) la eliberarea certificatelor unice de siguranță și a autorizațiilor de siguranță către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură în temeiul articolelor 10 și 12 din prezenta directivă, în ceea ce privește identificarea sau certificarea entității responsabile cu întreținerea. (3) Derogările sunt identificate și motivate în raportul anual privind siguranța menționat la articolul 19. Atunci când se pare că se asumă riscuri nejustificate în ceea ce privește siguranța în cadrul sistemului feroviar al Uniunii, agenția informează imediat Comisia despre acest fapt. Comisia contactează părțile în cauză și, unde este cazul, solicită statelor membre în cauză să își retragă decizia de derogare.					
Art. 16. Atribuții (1) Fiecare stat membru instituie o autoritate națională de siguranță. Statele membre se asigură că autoritatea națională de siguranță dispune de capacitatea organizațională internă și externă necesară în materie de resurse umane și materiale. Autoritatea respectivă este independentă în organizarea, structura juridică și procesul decizional de orice întreprindere feroviară, administrator de infrastructură, solicitant sau entitate contractantă și de orice entitate care atribuie contracte de servicii publice. Autoritatea respectivă poate fi un departament din ministerul național care răspunde de transporturi, cu condiția ca independența acesteia să fie garantată. (2) Autorității naționale de siguranță i se încredințează cel puțin următoarele atribuții: (a) să autorizeze punerea în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură, care constituie sistemul feroviar al Uniunii în conformitate cu articolul 18 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797; (b) să elibereze, să reînnoiască, să modifice și să revoce autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor, în conformitate cu articolul 21 alineatul (8) din Directiva (UE) 2016/797; (c) să sprijine agenția în eliberarea, reînnoirea, modificarea și revocarea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor în conformitate cu		Incompatibil.		Prevederile articolului vor fi transpuse în Codul Transportului Feroviar.	MEI Valentin Toncoglaz

articolul 21 alineatul (5) din Directiva (UE) 2016/797 și ale autorizațiilor de tip ale vehiculelor în conformitate cu articolul 24 din Directiva (UE) 2016/797; (d) să supravegheze pe teritoriul său conformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate cu cerințele esențiale, în conformitate cu articolul 8 din Directiva (UE) 2016/797; (e) să asigure faptul că i s-a atribuit un număr de vehicul în conformitate cu articolul 46 din Directiva (UE) 2016/797, fără a aduce atingere articolului 47 alineatul (4) din directiva respectivă; (f) să sprijine agenția în eliberarea, reînnoirea, modificarea sau revocarea certificatelor unice de siguranță acordate în conformitate cu articolul 10 alineatul (5); (g) să elibereze, să reînnoiască, să modifice și să revoce certificatele unice de siguranță acordate în conformitate cu articolul 10 alineatul (8); (h) să elibereze, să reînnoiască, să modifice și să revoce autorizațiile naționale de siguranță acordate în conformitate cu articolul 12; (i) să monitorizeze, să promoveze și, dacă este cazul, să aplice și să actualizeze cadrul de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme naționale; (j) să supravegheze întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură, în conformitate cu articolul 17; (k) după caz și în conformitate cu dreptul intern, să elibereze, să reînnoiască, să modifice și să revoce permisele de mecanici de locomotivă, în conformitate cu Directiva 2007/59/CE; (l) după caz și în conformitate cu dreptul intern, să elibereze, să reînnoiască, să modifice și să revoce certificatele acordate entităților responsabile cu întreținerea. (3) Atribuțiile prevăzute la alineatul (2) nu pot fi transferate sau subcontractate către niciun administrator de infrastructură și către nicio întreprindere feroviară sau entitate contractantă.					
Art. 17. Supraveghere (1) Autoritățile naționale de siguranță supraveghează respectarea continuă a obligației legale impuse întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură de a utiliza un sistem de management al siguranței, astfel cum este menționat la articolul 9. În acest scop, autoritățile naționale de siguranță aplică principiile enunțate în MCS pentru supraveghere relevante menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (c), garantând faptul că activitățile de supraveghere includ, în special, verificarea aplicării de către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură: (a) a sistemului de management al siguranței, pentru a-i monitoriza		Incompatibil.		Prevederile articolului vor fi transpuse parțial în Codul Transportului Feroviar.	MEI Valentin Toncogla

eficacitatea; (b) a elementelor individuale sau parțiale ale sistemului de management al siguranței, inclusiv activitățile operaționale, furnizarea întreținerii și a materialelor și utilizarea contractanților pentru a monitoriza eficacitatea acestora; și (c) a MCS relevante menționate la articolul 6. Activitățile de supraveghere aferente prezentei litere se aplică de asemenea entităților responsabile cu întreținerea, atunci când este cazul. (2) Întreprinderile feroviare informează autoritățile naționale de siguranță relevante, cu cel puțin două luni înainte de începerea oricărei noi operațiuni de transport feroviar, pentru a le permite acestora să își planifice activitățile de supraveghere. De asemenea, întreprinderile feroviare prezintă o defalcare a categoriilor de personal și a tipurilor de vehicule. (3) Deținătorul unui certificat unic de siguranță informează imediat autoritățile naționale de siguranță competente cu privire la orice modificare majoră a informațiilor menționate la alineatul (2). (4) Monitorizarea respectării normelor aplicabile privind timpul de lucru, de conducere și de odihnă pentru mecanicii de locomotivă este asigurată de către autoritățile competente desemnate de statele membre. Atunci când monitorizarea respectării normelor nu este asigurată de autoritățile naționale de siguranță, autoritățile competente cooperează cu autoritățile naționale de siguranță, cu scopul de a permite autorităților naționale de siguranță să își îndeplinească rolul de supraveghere a siguranței feroviare. (5) În cazul în care constată că deținătorul unui certificat unic de siguranță nu mai îndeplinește condițiile pentru certificare, autoritatea națională de siguranță solicită agenției restricționarea sau revocarea certificatului respectiv. Agenția informează imediat toate autoritățile naționale de siguranță competente. Dacă agenția decide să restricționeze sau să revoce certificatul unic de siguranță, aceasta prezintă motivele care stau la baza deciziei sale. În cazul unui dezacord între agenție și autoritatea națională de siguranță, se aplică procedura de arbitraj menționată la articolul 10 alineatul (7). În cazul în care, în urma unei astfel de proceduri de arbitraj, certificatul unic de siguranță nu este nici restricționat, nici revocat, măsurile de siguranță temporare menționate la alineatul (6) din prezentul articol se suspendă. În cazul în care autoritatea națională de siguranță este cea care a eliberat certificatul unic de siguranță în conformitate cu articolul 10 alineatul (8), aceasta poate restricționa sau revoca certificatul, prezentând motivele care stau la baza deciziei sale, și informează agenția în acest sens. Deținătorul unui certificat unic de siguranță al cărui certificat a fost restricționat sau revocat fie de către agenție, fie de către autoritatea națională de siguranță, are dreptul de a contesta în conformitate cu articolul 10 alineatul (12). (6) În cazul în care, în cursul supravegherii, o autoritate națională de					
---	--	--	--	--	--

siguranță identifică un risc grav la adresa siguranței, aceasta poate aplica în orice moment măsuri de siguranță temporare, inclusiv restricționarea sau suspendarea imediată a operațiunilor relevante. În cazul în care certificatul unic de siguranță a fost eliberat de agenție, autoritatea națională de siguranță informează imediat agenția cu privire la acest lucru și furnizează documentele justificative care au stat la baza deciziei sale. În cazul în care agenția constată că deținătorul unui certificat unic de siguranță nu mai îndeplinește condițiile de certificare, aceasta restricționează sau revocă de îndată certificatul respectiv. În cazul în care agenția constată că măsurile aplicate de autoritatea națională de siguranță sunt disproporționate, îi poate solicita autorității respective să retragă sau să adapteze măsurile în cauză. Agenția și autoritatea națională de siguranță cooperează pentru a ajunge la o soluție reciproc acceptabilă. Dacă este cazul, acest proces implică și întreprinderea feroviară. Dacă această din urmă procedură nu are succes, decizia autorității de siguranță națională de aplicare a măsurilor temporare rămâne în vigoare. Decizia autorității naționale de siguranță referitoare la măsurile de siguranță temporare face obiectul controlului jurisdicțional național menționat la articolul 18 alineatul (3). În acest caz, măsurile de siguranță temporare se pot aplica până la încheierea controlului jurisdicțional, fără a aduce atingere alineatului (5). În cazul în care durata unei măsuri temporare depășește trei luni, autoritatea națională de siguranță îi solicită agenției restricționarea sau revocarea certificatului unic de siguranță și se aplică procedura prevăzută la alineatul (5). (7) Autoritatea națională de siguranță supraveghează subsistemele de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură și se asigură că acestea respectă cerințele esențiale. În cazul infrastructurilor transfrontaliere, aceasta își va efectua activitățile de supraveghere în cooperare cu alte autorități naționale de siguranță competente. Dacă autoritatea națională de siguranță constată că un administrator de infrastructură nu mai îndeplinește condițiile pentru autorizația sa de siguranță, aceasta restricționează sau revocă autorizația respectivă, prezentând motivele care stau la baza deciziei sale. (8) Atunci când supraveghează eficacitatea sistemelor de management al siguranței ale administratorilor de infrastructură și ale întreprinderilor feroviare, autoritățile naționale de siguranță pot lua în considerare performanța în materie de siguranță a actorilor menționați la articolul 4 alineatul (4) din prezenta directivă și, după caz, a centrelor de formare menționate în Directiva 2007/59/CE, în măsura în care activitățile lor au un impact asupra siguranței feroviare. Prezentul alineat se aplică fără a aduce atingere responsabilității întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură menționate la articolul 4 alineatul (3) din prezenta directivă. (9) Autoritățile naționale de siguranță ale statelor membre în care o întreprindere feroviară își desfășoară activitatea cooperează pentru a-și coordona activitățile de supraveghere privind întreprinderea feroviară					
---	--	--	--	--	--

respectivă, pentru a se asigura că informațiile esențiale referitoare la o anume întreprindere feroviară sunt partajate, în special în ceea ce privește riscurile cunoscute și performanța în materie de siguranță. Autoritatea națională de siguranță partajează de asemenea informațiile cu alte autorități naționale competente și cu agenția în cazul în care constată că întreprinderea feroviară nu ia măsurile necesare de control al riscurilor. Cooperarea respectivă asigură faptul că supravegherea este suficient de extinsă și că se evită dublarea inspecțiilor și a auditurilor. Autoritățile naționale de siguranță pot elabora un plan comun de supraveghere pentru a asigura faptul că auditurile și alte inspecții au loc periodic, ținând seama de tipul și amploarea operațiunilor de transport din fiecare stat membru vizat. Agenția sprijină aceste activități de coordonare prin elaborarea de orientări. (10) Autoritățile naționale de siguranță pot transmite notificări pentru a avertiza administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare în caz de nerespectare a obligațiilor acestora stabilite la alineatul (1). (11) Autoritățile naționale de siguranță utilizează informațiile colectate de agenție în timpul evaluării dosarului menționat la articolul 10 alineatul (5) litera (a) pentru supravegherea unei întreprinderi feroviare după eliberarea certificatului său unic de siguranță. Autoritățile naționale de siguranță utilizează informațiile colectate în procesul autorizării de siguranță în conformitate cu articolul 12 în scopul supravegherii administratorului de infrastructură. (12) În scopul reînnoirii certificatelor unice de siguranță, agenția sau autoritățile naționale de siguranță competente în cazul unui certificat de siguranță eliberat în conformitate cu articolul 10 alineatul (8) utilizează informațiile colectate în timpul activităților de supraveghere. În scopul reînnoirii autorizațiilor de siguranță, autoritățile naționale de siguranță utilizează și informațiile colectate în timpul activităților lor de supraveghere. (13) Agenția și autoritățile naționale de siguranță iau măsurile necesare în vederea coordonării și a asigurării schimbului complet de informații menționate la alineatele (10), (11) și (12).					
Art. 18. Principii decizionale (1) Agenția, atunci când examinează cererile de eliberare a certificatului unic de siguranță în conformitate cu articolul 10 alineatul (1), și autoritățile naționale de siguranță își îndeplinesc atribuțiile în mod deschis, nediscriminatoriu și transparent. În special, acestea permit tuturor părților interesate să fie ascultate și își motivează deciziile. Ele răspund prompt la cereri și solicitări, comunică imediat cererile lor de informații și adoptă toate deciziile în termen de patru luni de la furnizarea tuturor informațiilor relevante de către solicitant. Acestea pot cere în orice moment asistența tehnică a administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare sau a altor organisme calificate, în cursul îndeplinirii atribuțiilor menționate la articolul 16.		Incompatibil.		Prevederi neaplicabile sistemului de transport feroviar al R. Moldova.	MEI Valentin Toncoglaz

În procesul elaborării cadrului de reglementare național, autoritățile naționale de siguranță consultă toți actorii și părțile interesate, inclusiv administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare, producătorii și furnizorii de întreținere, utilizatorii și reprezentanții personalului. (2) Autoritățile naționale de siguranță sunt libere să desfășoare toate inspecțiile, auditurile și investigațiile necesare pentru îndeplinirea atribuțiilor lor și li se acordă acces la toate documentele și incintele, la instalațiile și echipamentele relevante ale administratorilor de infrastructură și ale întreprinderilor feroviare și, după caz, ale oricărui actor menționat la articolul 4. Agenția are aceleași drepturi în raport cu întreprinderile feroviare atunci când își exercită atribuțiile de certificare de siguranță în conformitate cu articolul 10 alineatul (5). (3) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că deciziile luate de autoritățile naționale de siguranță sunt supuse controlului jurisdicțional. (4) Autoritățile naționale de siguranță desfășoară un schimb activ de opinii și experiență, în special în interiorul rețelei instituite de agenție pentru armonizarea criteriilor decizionale la nivelul Uniunii.					
Art. 19. Raportul anual Autoritățile naționale de siguranță publică un raport anual privind activitățile acestora în anul precedent și îl trimite agenției până la 30 septembrie. Raportul cuprinde informații privind următoarele: (a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o agregare la nivelul statelor membre a ICS, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1); (b) modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară; (c) dezvoltarea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță; (d) rezultate și experiență referitoare la supravegherea administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare, inclusiv numărul și rezultatul inspecțiilor și al auditurilor; (e) derogările adoptate în conformitate cu articolul 15; și (f) experiența întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură cu privire la aplicarea MCS relevante.		Incompatibil.		Prevederile articolului vor fi transpuse parțial în Codul Transportului Feroviar.	MEI Valentin Toncoglaș
Art. 20. Obligația de a investiga (1) Statele membre se asigură că organismul de investigare menționat la articolul 22 desfășoară o investigație după orice accident grav pe sistemul feroviar al Uniunii. Obiectivul investigației este îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor, unde este posibil.	Articolul 3. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (1) Biroul de Investigare a Accidentelor în Transportul Aerian, Feroviar și 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	Compatibil. Din alin. (1) al directivei a fost exclus textul ”... Statele membre se asigură că organismul de investigare menționat la articolul 22 desfășoară o investigație după orice		A fost exclus textul care se referă exclusiv la sistemul feroviar al UE.	MEI Valentin Toncoglaș

(2) De asemenea, organismul de investigare menționat la articolul 22 poate investiga 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 al Uniunii. Organismul de investigare poate decide dacă se întreprinde o investigație a unui asemenea accident sau incident. La luarea deciziei sale acesta ține cont de următoarele: (a) gravitatea accidentului sau incidentului; (b) dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întregul sistem; (c) impactul său asupra siguranței feroviare; și (d) cereri ale administratorilor de infrastructură, ale întreprinderilor feroviare, ale autorității naționale de siguranță sau ale statelor membre. (3) Amploarea investigațiilor și procedura de urmat în desfășurarea acestor investigații este determinată de organismul de investigare, ținând cont de articolele 21 și 23 și în funcție de lecțiile care se preconizează a fi învățate în urma accidentului sau incidentului pentru îmbunătățirea siguranței. (4) Investigația nu are ca obiect în niciun caz stabilirea vinovăției sau a răspunderii.	determinării cauzelor și circumstanțelor în care s-au produs acestea și de a emite recomandări de siguranță. Articolul 13. Procedura, modul și termenele de investigație (2) Biroul decide fără întârziere și, în orice caz, cel târziu în termen de două luni de la primirea notificării cu privire la evenimentul în transport, dacă să lanseze sau nu o investigație. (3) La luarea deciziei privind lansarea unei investigații privind siguranța, Biroul va ține cont de următoarele: a) gravitatea evenimentului în transport; b) dacă face parte dintr-o serie de evenimente în transport, relevante pentru întregul sistem de transport; c) impactul evenimentului în transport asupra siguranței; d) cereri ale operatorilor de transport, administratorilor de infrastructură, ale autorității naționale de siguranță sau ale statelor terțe. (9) Investigația tehnică privind siguranța se efectuează în mod independent de urmărirea penală sau procedura disciplinară. Identificarea persoanei vinovate, stabilirea vinovăției precum și aplicarea sancțiunilor țin de competența organelor judiciare.	accident grav pe sistemul feroviar al Uniunii.”			
Art.21. Statutul investigației (1) Statele membre definesc, în cadrul sistemului lor juridic, regimul juridic al investigației care permite investigatorilor-șefi să își îndeplinească atribuțiile în modul cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință. (2) În conformitate cu legislația națională, statele membre asigură cooperarea deplină a autorităților responsabile de orice anchetă judiciară și garantează că investigatorilor li se acordă, de îndată ce este posibil, acces la informațiile și probele relevante pentru investigație. În special, investigatorilor li se acordă: (a) acces imediat la locul accidentului sau incidentului, precum și la materialul rulant implicat, infrastructura aferentă și instalațiile de control al traficului și de semnalizare; (b) dreptul de a întocmi imediat o listă a probelor și la îndepărtarea	Articolul 8. Drepturile investigatorilor (1) În concordanță cu prezenta lege și, dacă este cazul, în cooperare cu organele de urmărire penală, investigatorilor li se acordă dreptul cât se poate de repede: a) acces ori de câte ori va fi necesar la locul producerii evenimentului în transport, mijlocului de transport, conținutul, resturile acestuia sau la oricare alte acte sau obiecte conexe; b) listarea probelor și îndepărtarea controlată a rămășițelor sau	Compatibil.			MEI Valentin Toncogla

controlată a epavelor, instalațiilor sau componentelor de infrastructură în vederea examinării sau analizei; (c) accesul nerestricționat și utilizarea conținutului aparatelor de înregistrare de bord și a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului; (d) accesul la rezultatele examinării corpurilor victimelor; (e) accesul la rezultatele examinării personalului trenului și a altui personal feroviar implicat în accident sau incident; (f) posibilitatea chestionării personalului feroviar implicat în accident sau incident și a altor martori; și (g) accesul la orice informații relevante sau înregistrări deținute de administratorul de infrastructură, întreprinderile feroviare, entitățile responsabile cu întreținerea și autoritatea națională de siguranță. (3) Agenția cooperează cu organismul de investigare atunci când investigația implică vehicule autorizate de agenție sau întreprinderi feroviare certificate de agenție. Agenția transmite într-un timp cât mai scurt toate informațiile sau înregistrările solicitate organismului de investigare și furnizează explicații, atunci când i se solicită acest lucru. (4) Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară.	componentelor acestora pentru a fi examinate sau analizate; c) acces la aparatele de înregistrare de bord, echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de a verifica funcționarea sistemului de semnalizare și control al traficului, parametrilor de navigație (denumit în continuare VDR/S-VDR), precum și de a prelua controlul asupra acestora, încărcăturilor, obiectelor, condiție ori circumstanță, precum și să copieze și să utilizeze informațiile și datele respective; d) 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; f) acces la alte rezultatele decât cele prevăzute la lit. d) și e); g) chestionării personalului aerian, feroviar sau naval implicat în evenimentul de transport și a altor martori; i) accesul liber la orice informație sau înregistrare relevantă deținută de administratorul de infrastructură feroviară, operatorul feroviar, aerian sau naval și de autoritatea de siguranță, alte autorități cu competențe relevante 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, conținutul instalațiilor de înregistrare precum și la declarații referitoare la frâne (sistemul de frânare), forme de avertizare, rapoarte despre părțile componente ale unității de transport și documentele ce atestă starea tehnică a acestora; Articolul 13. Procedura, modul și termenele de investigație (13) Biroul cooperează cu Autoritatea de siguranță atunci când investigația implică mijloace de transport sau operatori de transport certificați de Autoritatea de siguranță. Autoritatea de siguranță transmite într-un timp cât mai scurt toate informațiile solicitate Biroului și furnizează explicații, atunci când i se cere acest lucru. Articolul 13. Procedura, modul și termenele de investigație (9) Investigația tehnică privind siguranța se efectuează în mod independent de urmărirea penală sau procedura disciplinară. Identificarea persoanei vinovate, stabilirea vinovăției precum și aplicarea sancțiunilor țin de competența organelor judiciare.				
Art. 22. Organismul de investigare (1) Fiecare stat membru se asigură că investigarea accidentelor și incidentelor menționate la articolul 20 se desfășoară de către un organism permanent, care include cel puțin un investigator capabil să îndeplinească funcția de investigator șef în cazul unui accident sau incident.	Articolul 3. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (1) Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (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.	Parțial compatibil. Prevederile de la alin. (7) au fost excluse parțial.		Prevederile excluse nu sunt aplicabile sistemului de transport feroviar al R. Moldova.	MEI Valentin Toncogla

Organismul respectiv este independent în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor de orice administrator de infrastructură, întreprindere feroviară, 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 încredințate organismului de investigare. În plus, acesta este independent din punct de vedere funcțional de autoritatea națională de siguranță, de agenție și de orice autoritate de reglementare a căilor ferate. (2) Organismul de investigare își îndeplinește atribuțiile în mod independent de alte entități menționate la alineatul (1) și este în măsură să obțină suficiente resurse în acest sens. Investigatorii săi beneficiază de un statut care le oferă garanția de independență necesară. (3) Statele membre prevăd că întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și, după caz, autoritatea națională de siguranță sunt obligate să notifice imediat organismului de investigare accidentele și incidentele menționate la articolul 20 și să furnizeze toate informațiile disponibile. După caz, această notificare ar trebui actualizată imediat ce informațiile lipsă devin disponibile. Organismul de investigare 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 să lanseze sau nu o investigație. (4) Organismul de investigare poate combina atribuțiile în temeiul prezentei directive cu activitatea de investigare a altor evenimente decât accidentele și incidentele feroviare, în măsura în care aceste alte investigații nu îi periclitează independența. (5) Dacă este necesar, și cu condiția să nu se aducă atingere independenței organismului de investigare prevăzute la alineatul (1), organismul de investigare poate cere asistența organismelor de investigare din alte state membre sau din partea agenției pentru oferirea de competențe sau pentru desfășurarea de inspecții tehnice, analize sau evaluări. (6) Statele membre pot încredința organismului de investigare atribuția referitoare la desfășurarea investigațiilor privind accidente și incidente feroviare altele decât cele menționate la articolul 20. (7) Organismele de investigare desfășoară un schimb activ de opinii și experiență în scopul elaborării unor metode comune de investigare,	Articolul 4. Organizarea și structura Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (9) Participanții la ocuparea funcției de investigator și investigator-șef vor avea studii superioare în domeniul care constituie obiect al investigației. Articolul 3. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (2) Biroul este independent în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor de orice operator de transport, administrator de infrastructură, autoritate de siguranță, autoritate de reglementare, organism de tarificare, organism de evaluare a conformității, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile Biroului. Articolul 8. Drepturile investigatorilor (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 (6) Operatorul de transport și administratorul de infrastructură stabilesc proceduri de raportare și înregistrare a evenimentului în transport. Raportul prevăzut la alin. (3) va conține obligatoriu informații despre: Articolul 13. Procedura, modul și termenele de investigație (2) Biroul decide fără întârziere și, în orice caz, cel târziu în termen de două luni de la primirea notificării cu privire la evenimentul în transport, dacă să lanseze sau nu o investigație. (14) 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 experților sau de a efectua inspecții tehnice sau analize. Articolul 6. Atribuțiile Biroului de investigare a accidentelor în Transporturi			Biroul investighează evenimentele în transportul feroviar, dar și aerian sau naval. În atribuțiile sale, Biroul are sarcina de a investiga inclusiv evenimentele în transportul aerian și naval.	
--	---	--	--	--	--

elaborării unor principii comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific. Fără a aduce atingere alineatului (1), agenția sprijină organismele de investigare în îndeplinirea acestei atribuții în conformitate cu articolul 38 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796. Organismele de investigare instituie, cu sprijinul agenției în conformitate cu articolul 38 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796, un program de evaluare <i>inter pares</i> la care toate organismele de investigare sunt încurajate să participe în scopul monitorizării eficacității și independenței acestora. Cu sprijinul secretariatului menționat la articolul 38 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796, organismele de investigare publică: (a) programul comun de evaluare <i>inter pares</i> și criteriile de evaluare; și (b) un raport anual cu privire la program, evidențiind punctele forte identificate și sugestiile de îmbunătățire. Rapoartele de evaluare <i>inter pares</i> sunt furnizate tuturor organismelor de investigare și agenției. Rapoartele respective sunt publicate pe bază de voluntariat.	(1) Biroul are următoarele atribuții generale: l) cooperează cu autoritățile de profil al statelor terțe în scopul finalizării investigației tehnice privind siguranța, după caz, în scopul elaborării unor metode comune de investigație, stabilirea unor principii comune pentru urmărirea modului de implementare a recomandărilor de siguranță și pentru a le adapta evoluțiilor tehnico-științifice în domeniu.				
Art. 23. Procedura de investigare (1) Un accident sau incident prevăzut la articolul 20 este investigat de organismul de investigare al statului membru în care a avut loc. Dacă nu este posibil să se stabilească în care stat membru a avut loc sau dacă a avut loc la sau aproape de o instalație de frontieră între două state membre, organismele de investigare relevante convin care dintre acestea desfășoară investigația sau convin să o desfășoare în cooperare. Celuilalt organism de investigare i se permite în primul caz să participe la investigație și să aibă acces la toate rezultatele acesteia. Organismele de investigare din alte state membre sunt invitate, după caz, să participe la o investigație atunci când: (a) o întreprindere feroviară stabilită și licențiată într-unul din respectivele state membre este implicată în accident sau incident; sau (b) un vehicul înmatriculat sau întreținut într-unul din respectivele state membre este implicat în accident sau incident. Organismelor de investigare din statele membre invitate li se conferă competențele necesare pentru a le permite, atunci când li se solicită, să ofere asistență în colectarea probelor pentru un organism de investigare din alt stat membru. Organismelor de investigare din statele membre invitate li se oferă acces	Articolul 13. Procedura, modul și termenii de investigație (4) În cazul care locul în care s-a produs evenimentul în transport nu poate fi stabilit cu precizie ca situându-se pe teritoriul frontierei Republicii Moldova, Biroul convine cu autoritatea de investigații relevantă a statului la frontiera în care s-a produs evenimentul în transport, asupra desfășurării în cooperare a investigației privind siguranța. (14) 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 experților sau de a efectua inspecții tehnice sau analize. Articolul 25. Cooperarea internațională (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 desfășurarea investigației. Reprezentanților statelor interesate li se va oferi dreptul de a vizita locul evenimentului în transport, de a accesa informații referitor la etapele și rezultatele investigației tehnice, inclusive raportul final.	Parțial compatibil.		Prevederile excluse sunt aplicabile pentru statele UE.	MEI Valentin Toncoglaz

la informațiile și probele necesare pentru a le permite să participe în mod eficace la investigație, în condițiile respectării corespunzătoare a dreptului intern referitor la procedurile judiciare. Prezentul alineat nu împiedică statele membre să convină ca organismele competente să desfășoare investigații în cooperare, în alte împrejurări. (2) Pentru fiecare accident sau incident, organismul responsabil de investigare asigură mijloacele corespunzătoare, cuprinzând competențele operaționale și tehnice necesare pentru desfășurarea investigației. Competențele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul organismului, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului care urmează să fie investigat. (3) Investigația se desfășoară într-un mod cât mai deschis, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să partajeze rezultatele. Administratorul de infrastructură și întreprinderile feroviare relevante, autoritatea națională de siguranță, agenția, 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. Organismul de investigare ia act, de asemenea, de nevoile rezonabile ale victimelor și ale rudelor acestora și le informează periodic cu privire la stadiul investigației. (4) Organismul de investigare își încheie examinările la locul accidentului 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.	Articolul 13. Procedura, modul și termenele de investigație (12) În termen de șapte zile de la începerea investigației tehnice, Biroul trebuie să informeze într-un mod deschis, despre tipul de eveniment în transport și consecințele acestora, numărul de persoane decedate sau/și rănite, precum și valoarea daunelor, Guvernul, Ministerul Economiei și Infrastructurii, Procuratura Generală, Ministerul Afacerilor Interne, autoritatea de certificare a statului de supraveghere și de reședință a operatorului de transport; autoritatea de înmatriculare, certificare a mijlocului de transport și organizația de întreținere, statul național al cetățenilor implicați în evenimentul de transport, alte persoane sau entități, state care au un interes direct și obiectiv la investigația tehnică privind siguranța a evenimentului în transport. (11) În funcție de gravitatea evenimentului în transport produs, Biroul își încheie examinările la locul producerii evenimentului în cel mai scurt timp posibil pentru a permite administratorului de infrastructură feroviară, operatorului de aerodrom, operatorului portului maritim și/sau fluvial, operatorului portuar să refacă infrastructura și să o deschidă circulației.				
Art. 24. Rapoarte (1) O investigație a unui accident sau incident menționat la articolul 20 face obiectul unor rapoarte într-o formă corespunzătoare tipului și gravității accidentului sau incidentului și relevanței constatărilor investigației. Rapoartele descriu obiectivele investigației menționate la articolul 20 alineatul (1) și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță. (2) Organismul de investigare publică raportul final în cel mai scurt timp posibil și în mod normal cel târziu la 12 luni de la data evenimentului. În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, organismul de investigare publică o declarație intermediară cel puțin la fiecare dată a comemorării accidentului, în care să ofere detalii cu privire la stadiul investigației și la problemele ridicate în domeniul siguranței. Raportul, inclusiv recomandările de siguranță, este comunicat părților relevante menționate la articolul 23 alineatul (3) și organismelor și părților în cauză din alte state membre. Luând în considerare experiența dobândită de organismele de investigare, Comisia stabilește, prin intermediul actelor de punere în aplicare,	Articolul 19. Raportul investigației tehnice privind siguranța (1) O investigație tehnică privind siguranța prevăzută la art. 1 face obiectul unor rapoarte într-o formă corespunzătoare tipului și gravității accidentului sau incidentului și relevanței constatărilor investigației. Rapoartele descriu obiectivele investigațiilor prevăzute la art. 3 alin. (1) și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță. (7) Biroul va publica raportul final pe pagina web oficială al Biroul în cel mai scurt timp dar nu mai târziu de 12 luni de la data începerii investigației privind siguranța. În cazuri excepționale, în afara controlului obiectiv al Biroului, termenul de publicare a raportului final poate fi extins.	Parțial compatibil.		Prevederile ce se referă la conținutul și formatul rapoartelor vor transpuse prin acte interne subordonate.	MEI Valentin Toncoglaz

structura pe care rapoartele de investigare a accidentelor și incidentelor trebuie să o urmeze cât mai îndeaproape. Această structură a rapoartelor include următoarele elemente: (a) o descriere a evenimentului și a circumstanțelor acestuia; (b) 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; (c) analize și concluzii cu privire la cauzele evenimentului, inclusiv factorii care au contribuit la eveniment legați de: (i) acțiunile întreprinse de persoanele implicate; (ii) starea materialului rulant sau a instalațiilor tehnice; (iii) competențele personalului, proceduri și întreținere; (iv) condițiile cadrului de reglementare; și (v) aplicarea sistemului de management al siguranței. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 28 alineatul (3). (3) Anual până la 30 septembrie, organismul de investigare publică un raport anual descriind investigațiile desfășurate în anul precedent, recomandările de siguranță emise și măsurile luate în conformitate cu recomandările emise anterior.	Articolul 7. Raportarea activităților (1) Biroul publică anual, până la 1 iulie, pe pagina web oficială un raport referitor la investigațiile tehnice privind siguranța desfășurate în anul precedent, inclusiv recomandările de siguranță emise și acțiunile întreprinse în vederea implementării recomandărilor.				
Art. 25. Informații care se trimit agenției (1) În termen șapte zile de la decizia de deschidere a unei investigații, organismul de investigare informează agenția 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. (2) Organismul de investigare trimite agenției o copie a raportului final prevăzut la articolul 24 alineatul (2) și a raportului anual prevăzut la articolul 24 alineatul (3).		Incompatibil.		Prevederi neaplicabile pentru R. Moldova.	
Art. 26. Recomandări de siguranță (1) Recomandarea de siguranță emisă de un organ de investigare nu creează în niciun caz o prezumție de vinovăție sau răspundere civilă pentru un accident sau incident. (2) Recomandările sunt adresate autorității naționale de siguranță și, atunci când este necesar din cauza caracterului recomandării, agenției, altor organisme sau autorități din statul membru în cauză sau altor state membre. Statele membre, autoritățile lor naționale de siguranță și agenția, în limitele competențelor lor, iau măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de organismele de investigare sunt luate în considerare și, dacă este cazul, urmate.	Articolul 20. Recomandări de siguranță (6) Recomandarea de siguranță emisă de Birou nu creează în niciun caz o prezumție de vinovăție sau răspundere civilă pentru un eveniment în transport produs. (3) Biroul emite recomandări de siguranță în orice fază a investigației tehnice privind siguranța, după consultarea corespunzătoare a părților relevante (operatorilor de transport, subiecți ai investigației tehnice privind siguranța, entităților care au fost implicate în lucrările de lichidare a consecințelor evenimentelor în transporturi, etc.) și altor organisme sau autorități din statele terțe și în toate cazurile, autorităților naționale de certificare și supraveghere, Guvernului, Ministerului	Compatibil.		Prevederile alin. (2) cu referire expedierea recomandărilor statelor membre UE sau Agenției Feroviare Europene, au fost adaptate la situația națională.	MEI Valentin Toncoglaz

(3) Agenția, autoritatea națională de siguranță și alte autorități sau organisme ori, dacă este cazul, alte state membre cărora li s-au adresat recomandări raportează cel puțin periodic organismului de investigare cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a unei anumite recomandări.	Economiei și Infrastructurii printr-o scrisoare de transmitere datată cu privire la orice acțiune pe care o consideră că trebuie întreprinsă în vederea consolidării siguranței în domeniul aviației civile, transportului feroviar sau naval. (5) Biroul și autoritățile de siguranță monitorizează punerea în aplicare a recomandărilor privind siguranța și instituie proceduri pentru monitorizarea progresului acțiunilor întreprinse ca urmare a recomandărilor primite.				
Art. 27. Exercitarea delegării de competențe (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol. (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 6 alineatul (6) și la articolul 7 alineatul (6) se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani începând de la 15 iunie 2016. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade. (3) Este deosebit de important ca Comisia să își urmeze practica obișnuită și să desfășoare consultări cu experți, inclusiv cu experți ai statelor membre, înainte de a adopta respectivele acte delegate. (4) Delegarea de competențe menționată la articolul 6 alineatul (6) și la articolul 7 alineatul (6) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în respectiva decizie. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Decizia nu aduce atingere validității actelor delegate care sunt deja în vigoare. (5) Imediat ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului. (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 6 alineatul (6) și al articolului 7 alineatul (6) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu a formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea actului respectiv către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.		Incompatibil.		Prevederi neaplicabile pentru R. Moldova.	
Art. 28. Procedura comitetului (1) Comisia este asistată de comitetul menționat la articolul 51 din Directiva (UE) 2016/797. Comitetul respectiv este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.		Incompatibil.		Prevederi neaplicabile pentru R. Moldova.	

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. (3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. Atunci când comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) paragraful al treilea din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.					
Art. 29. Raport și alte acțiuni la nivelul Uniunii (1) Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive, până la 16 iunie 2021 și o dată la cinci ani după primul raport, în special pentru a monitoriza eficacitatea măsurilor privind eliberarea certificatelor unice de siguranță. Raportul este însoțit, dacă este necesar, de propuneri pentru alte acțiuni la nivelul Uniunii. (2) Agenția evaluează evoluțiile în ceea ce privește o cultură a siguranței, inclusiv raportarea evenimentelor. Aceasta transmite Comisiei, până la 16 iunie 2024, un raport care cuprinde, după caz, îmbunătățirile care trebuie aduse sistemului. Comisia ia măsurile corespunzătoare pe baza acestor recomandări și propune modificări la prezenta directivă, dacă este necesar. (3) Până la 16 decembrie 2017, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind acțiunile întreprinse în vederea atingerii următoarelor obiective: (a) obligativitatea pentru producători de a marca printr-un cod de identificare componentele critice pentru siguranță care circulă pe rețelele feroviare europene asigurând faptul că codul de identificare identifică cu precizie componenta, numele producătorului și datele de producție semnificative; (b) trasabilitatea deplină a componentelor critice pentru siguranță, trasabilitatea activităților de întreținere a acestora și identificarea duratei lor de exploatare; și (c) identificarea principiilor comune obligatorii pentru întreținerea componentelor respective.		Incompatibil.		Prevederi neaplicabile pentru R. Moldova.	
Art. 30. Sancțiuni Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea dispozițiilor interne adoptate în temeiul prezentei directive și iau toate măsurile necesare pentru asigurarea punerii în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale, nediscriminatorii și disuasive. Statele membre notifică Comisiei aceste norme până la data specificată în articolul 33 alineatul (1) și îi notifică fără întârziere orice modificare care le afectează.		Incompatibil.		Prevederi neaplicabile pentru R. Moldova.	
Art. 31. Dispoziții tranzitorii		Incompatibil.		Prevederi neaplicabile pentru R. Moldova.	

(1) Anexa V la Directiva 2004/49/CE se aplică până la data aplicării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 24 alineatul (2) din prezenta directivă. (2) Fără a aduce atingere alineatului (3) din prezentul articol, întreprinderile feroviare care trebuie să fie certificate între 15 iunie 2016 și 16 iunie 2019 intră sub incidența Directivei 2004/49/CE. Aceste certificate de siguranță sunt valabile până la data expirării lor. (3) Cel mai târziu începând cu 16 iunie 2019, agenția îndeplinește atribuțiile de certificare în temeiul articolului 10, în ceea ce privește zonele de operare din statele membre care nu au notificat agenția sau Comisia în conformitate cu articolul 33 alineatul (2). Prin derogare de la articolul 10, autoritățile naționale de siguranță din statele membre care au notificat agenția și Comisia în temeiul articolului 33 alineatul (2) pot continua să elibereze certificate în conformitate cu Directiva 2004/49/CE până la 16 iunie 2020.					
Art. 32. Recomandări și avize ale agenției Agenția furnizează recomandări și avize în conformitate cu articolul 13 din Regulamentul (UE) 2016/796 în scopul aplicării prezentei directive. Aceste recomandări și avize pot fi luate în considerare atunci când Uniunea adoptă acte juridice în temeiul prezentei directive.		Incompatibil.		Prevederi neaplicabile pentru R. Moldova.	
Art. 33. Transpunere (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma articolelor 2, 3, 4, articolelor 8-11, articolului 12 alineatul (5), articolului 15 alineatul (3), articolelor 16-19, articolului 21 alineatul (2), articolului 22 alineatele (3) și (7), articolului 23 alineatul (3), articolului 24 alineatul (2), articolului 26 alineatul (3) și anexelor II și III până la 16 iunie 2019. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele respectivelor dispoziții. (2) Statele membre pot prelungi perioada de transpunere menționată la alineatul (1) cu un an. În acest scop, până la 16 decembrie 2018, statele membre care nu asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative în termenul de transpunere menționat la alineatul (1) notifică acest lucru agenției și Comisiei și prezintă motivele unei astfel de prelungiri. (3) Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Acestea conțin, de asemenea, o mențiune care precizează că trimerile din actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare la directiva abrogată prin prezenta directivă se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă. Statele membre stabilesc modalitatea în care se fac aceste trimiteri și formularea acestei mențiuni. (4) Obligația de a transpune și de a aplica prezenta directivă nu se aplică Ciprului și Maltei atât timp cât pe teritoriile lor nu există un sistem feroviar. Cu toate acestea, imediat ce o entitate publică sau privată depune o cerere		Incompatibil.		Prevederi neaplicabile pentru R. Moldova.	

oficială de construire a unei linii de cale ferată care să fie exploatată de una sau de mai multe întreprinderi feroviare, statele membre în cauză instituie măsuri pentru a pune în aplicare prezenta directivă, în termen de doi ani de la primirea cererii.					
Art. 34. Abrogare Directiva 2004/49/CE, astfel cum a fost modificată prin directivele enumerate în anexa IV partea A, se abrogă de la 16 iunie 2020, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în dreptul intern și aplicarea directivelor menționate în anexa IV partea B. Trimiterile la directiva abrogată se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa V.		Incompatibil.		Prevederi neaplicabile pentru R. Moldova.	
Art. 35. Intrarea în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.		Incompatibil.		Prevederi neaplicabile pentru R. Moldova.	
Art. 36. Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre.		Incompatibil.		Prevederi neaplicabile pentru R. Moldova.	
ANEXA I Indicatorii comuni de siguranță (ICS) se raportează anual de către autoritățile naționale de siguranță. Dacă sunt descoperite noi fapte sau erori după prezentarea raportului, indicatorii pentru un anumit an sunt modificați sau corecți de autoritatea națională de siguranță cu prima ocazie convenabilă și cel târziu în următorul raport anual. Definițiile comune ale ICS și metodele comune de calcul al impactului economic al accidentelor figurează în apendice. 1. Indicatori referitori la accidente 1.1. Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de accidente grave și o defalcare pe următoarele tipuri de accidente: - coliziune de tren cu vehicul feroviar; - coliziune de tren cu obstacol aflat în spațiul gabaritului de liberă trecere; - deraiere de tren; - accident la trecere la nivel, inclusiv accident la trecere la nivel în care sunt implicați pietoni, și o defalcare pe cele cinci tipuri de treceri la nivel definite la punctul 6.2; - accidentare de persoane care implică material rulant în mișcare, cu excepția sinuciderilor și a tentativelor de sinucidere; - incendiu al materialului rulant; - alte accidente. Fiecare accident grav este raportat la tipul de accident primar, chiar dacă consecințele accidentului secundar sunt mai grave (de exemplu, un incendiu în urma unei deraieri).		Parțial compatibil.		Prevederile Anexei vor fi transpuse ulterior creării Autorității de Siguranță (Feroviară).	MEI Valentin Toncoglaz

1.2. Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de persoane grav rănite și ucise pe tip de accident, împărțit în următoarele categorii: - călător (de asemenea, în raport cu numărul total de călători-kilometri și de tren de călători-kilometri); - angajat sau contractant; - utilizator al trecerii la nivel; - intrus; - altă persoană de pe un peron; - altă persoană care nu este pe un peron. 2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de accidente care implică transportul de mărfuri periculoase pe calea ferată, împărțit în următoarele categorii: - accident care implică cel puțin un vehicul feroviar transportând mărfuri periculoase, astfel cum este definit în apendice; - numărul accidentelor de acest fel în care se eliberează substanțe periculoase. 3. Indicatori referitori la sinucideri Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de sinucideri și de tentative de sinucidere. 4. Indicatori referitori la elementele precursore ale accidentelor Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de elemente precursore ale accidentelor și o defalcare pe următoarele tipuri de elemente precursore: - șină ruptă; - deformare și aliniere defectuoasă a șinelor; - defecțiune de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului; - depășirea unui semnal de pericol cu depășirea unui punct de pericol; - depășirea unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol; - ruptură de roată la materialul rulant în funcțiune; - ruptură de osie la materialul rulant în funcțiune. Toate elementele precursore trebuie raportate, atât cele care conduc la accidente, cât și cele care nu conduc la accidente. (Un element precursor care conduce la un accident grav se raportează și la rubrica indicatorilor referitori la elementele precursore; un element precursor care nu conduce la un accident grav se raportează doar la rubrica indicatorilor referitori la elementele precursore.) 5. Indicatori pentru calculul impactului economic al accidentelor Cuantum total și relativ (pe tren-kilometru), exprimat în euro, pentru: - numărul deceselor și al vătămarilor grave multiplicat cu valoarea prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave (Value of Preventing a Casualty – VPC); - costul pagubelor cauzate mediului înconjurător; - costul pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii; - costul întârzierilor cauzate de accidente. Autoritățile naționale de siguranță raportează impactul economic al					
--	--	--	--	--	--

accidentelor grave. VPC este valoarea pe care societatea o atribuie prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave și nu reprezintă, ca atare, o referință pentru despăgubirile acordate între părțile implicate în accidente. 6. Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acesteia 6.1. Procentaj de linii dotate cu sisteme de protecție a trenurilor (TPS) în funcțiune și procentaj de tren-kilometri parcurși utilizându-se TPS la bord, aceste sisteme oferind: - avertizare; - avertizare și oprire automată; - avertizare și oprire automată și supraveghere discretă a vitezei; - avertizare și oprire automată și supraveghere continuă a vitezei. 6.2. Număr de treceri la nivel (total, pe kilometru de linie și pe kilometru de lungime desfășurată) pentru următoarele cinci tipuri: (a) trecere la nivel pasivă; (b) trecere la nivel activă: (i) manuală; (ii) automată cu sistem de avertizare a utilizatorilor; (iii) automată cu sistem de protecție a utilizatorilor; (iv) cu protecție pe partea căii ferate.					
APENDICE 1. Indicatori referitori la accidente 1.1. „accident grav” înseamnă orice accident care implică cel puțin un vehicul feroviar în mișcare și care provoacă moartea sau rănirea gravă a cel puțin unei persoane ori pagube semnificative materialului rulant, șinelor, altor instalații sau mediului ori perturbări considerabile ale traficului, cu excepția accidentelor din ateliere, antrepozite și depouri; 1.2. „pagube semnificative cauzate materialului rulant, șinelor, altor instalații sau mediului” înseamnă pagube echivalente cu cel puțin 150 000 EUR; 1.3. „perturbări considerabile ale traficului” înseamnă suspendarea serviciilor de transport feroviar pe o linie principală de cale ferată pentru cel puțin șase ore; 1.4. „tren” înseamnă unul sau mai multe vehicule feroviare remorcate de una sau mai multe locomotive sau automotoare ori un automotor care circulă singur, rulând sub un anumit număr sau cu o denumire specifică de la un punct fix inițial la un punct fix final, inclusiv o locomotivă ușoară, adică o locomotivă care circulă singură; 1.5. „coliziune de tren cu vehicul feroviar” înseamnă coliziunea frontală, din spate sau laterală între partea unui tren și partea altui tren sau vehicul feroviar sau material rulant pentru manevre; 1.6. „coliziune de tren cu obstacol aflat în spațiul gabaritului de liberă trecere” înseamnă o coliziune între o parte a unui tren și obiecte fixate sau aflate temporar pe sau în apropierea șinei (cu excepția cazurilor în		Parțial compatibil.		Prevederile Anexei vor fi transpuse ulterior creării Autorității de Siguranță (Feroviară).	MEI Valentin Toncoglaz

care se află la trecerile la nivel, dacă au fost pierdute de un vehicul sau de un utilizator care a folosit trecerea), inclusiv coliziunea cu liniile aeriene de contact; 1.7. „deraiere de tren” înseamnă orice situație în care cel puțin una dintre roțile trenului părăsește șinele; 1.8. „accident la trecere la nivel” înseamnă orice accident la trecerile la nivel care implică cel puțin un vehicul feroviar și unul sau mai multe vehicule care utilizează trecerea, alți utilizatori ai trecerii, precum pietonii sau obiecte aflate temporar pe calea ferată sau lângă aceasta, care au fost pierdute de un vehicul sau de un utilizator care a folosit trecerea; 1.9. „accidentare de persoane care implică material rulant în mișcare” înseamnă accidentări ale uneia sau mai multor persoane care sunt lovite de un vehicul feroviar sau de un obiect atașat la vehiculul respectiv ori care s-a desprins din vehiculul respectiv; aceasta include persoanele care cad din vehicule feroviare, precum și persoanele care cad sau sunt lovite de obiecte detașate în timpul călătoriei la bordul vehiculelor; 1.10. „incendiu al materialului rulant” înseamnă un incendiu sau o explozie care are loc într-un vehicul feroviar (inclusiv încărcătura acestuia) atunci când acesta se deplasează între gara de plecare și destinație, inclusiv în timpul staționării în gara de plecare, la destinație sau în timpul opririlor intermediare, precum și în timpul operațiunilor de triaj; 1.11. „alte accidente” înseamnă orice accident, altul decât o coliziune de tren cu vehicul feroviar, o coliziune de tren cu obstacol aflat în spațiul gabaritului de liberă trecere, o deraiere de tren, un accident la trecere la nivel, accidentarea unei persoane care implică material rulant în mișcare sau un incendiu al materialului rulant; 1.12. „călător” înseamnă orice persoană, cu excepția membrilor personalului trenului, care efectuează o călătorie pe calea ferată, inclusiv un călător care încearcă să se îmbarce într-un tren în mișcare sau să coboare dintr-un tren în mișcare, doar pentru statisticile privind accidentele; 1.13. „angajat sau contractant” înseamnă orice persoană al cărei loc de muncă este legat de căile ferate și care este în exercițiul funcțiunii în momentul accidentului, inclusiv personalul contractanților, contractanții care desfășoară o activitate independentă, personalul trenului și persoanele care manipulează materialul rulant și instalațiile de infrastructură; 1.14. „utilizator al trecerii la nivel” înseamnă orice persoană care utilizează o trecere la nivel pentru a traversa linia de cale ferată cu orice mijloace de transport sau pe jos; 1.15. „intrus” înseamnă orice persoană prezentă în incinta instalațiilor feroviare în care prezența acesteia este interzisă, cu excepția utilizatorilor trecerilor la nivel; 1.16. „altă persoană de pe un peron” înseamnă orice persoană de pe un					
---	--	--	--	--	--

peron care nu este definită ca „călător”, „angajat sau contractant”, „utilizator al trecerii la nivel”, „altă persoană care nu este pe peron” sau „intrus”; 1.17. „altă persoană care nu este pe un peron” înseamnă orice persoană care nu este pe peron și care nu este definită ca „călător”, „angajat sau contractant”, „utilizator al trecerii la nivel”, „altă persoană de pe peron” sau „intrus”; 1.18. „deces (persoană ucisă)” înseamnă orice persoană ucisă pe loc sau care decedează în cel mult 30 de zile în urma unui accident, cu excepția sinuciderilor; 1.19. „vătămare gravă (persoană grav rănită)” înseamnă orice persoană rănită care a fost spitalizată mai mult de 24 de ore în urma unui accident, cu excepția tentativelor de sinucidere. 2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase 2.1. „accident care implică transportul de mărfuri periculoase” înseamnă orice accident sau incident care face obiectul raportării în conformitate cu RID/ADR, secțiunea 1.8.5; 2.2. „mărfuri periculoase” înseamnă acele substanțe și articole al căror transport este interzis de RID sau este autorizat numai în condițiile prevăzute în RID. 3. Indicatori referitori la sinucideri 3.1. „sinucidere” înseamnă un act săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări care conduc la deces, înregistrat și clasificat ca atare de autoritatea națională competentă; 3.2. „tentativă de sinucidere” înseamnă un act săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări care conduce la vătămări grave. 4. Indicatori referitori la elementele precursore ale accidentelor 4.1. „șină ruptă” înseamnă orice șină care este separată în două sau mai multe părți, sau orice șină din care s-a detașat o bucată de metal, creând pe suprafața de rulare o întrerupere a cărei lungime depășește 50 mm și a cărei adâncime depășește 10 mm; 4.2. „deformare sau aliniere defectuoasă a șinelor” înseamnă orice defecțiune legată de continuitatea și geometria șinei de cale ferată, care necesită scoaterea din funcțiune a șinei sau restricționarea imediată a vitezei permise; 4.3. „defecțiune de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului” înseamnă orice defecțiune tehnică a unui sistem de semnalizare (a infrastructurii sau a materialului rulant) care conduce la semnalizarea unor informații mai puțin restrictive decât cele cerute; 4.4. „depășirea unui semnal de pericol cu depășirea unui punct de					
---	--	--	--	--	--

pericol” înseamnă orice situație în care orice parte a unui tren depășește limitele deplasării autorizate și se deplasează dincolo de punctul de pericol; 4.5. „depășirea unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol” înseamnă orice situație în care orice parte a unui tren depășește limitele deplasării autorizate, dar nu se deplasează dincolo de punctul de pericol. Deplasarea neautorizată, astfel cum se menționează la punctele 4.4 și 4.5 de mai sus, înseamnă depășirea: - unui semnal luminos de cale sau a unui semafor semnalizând pericolul sau a unui ordin de oprire în cazul în care sistemul de protecție a trenului (TPS) nu este operațional; - limitei unei deplasări autorizate din motive de siguranță, prevăzute în cadrul unui TPS; - unui punct comunicat prin autorizare verbală sau scrisă, care figurează în regulamente; - panourilor de oprire (nu se includ opritoarele de linie fixe) sau a semnalelor manuale. Nu se includ cazurile în care un vehicul fără nicio unitate de tracțiune atașată sau un tren fără personal depășește un semnal de pericol. Nu se includ nici cazurile în care, indiferent de motiv, semnalul de pericol nu este activat în timp util pentru a permite mecanicului să oprească trenul în fața semnalului. Autoritățile naționale de siguranță pot prezenta rapoarte separate pentru cei patru indicatori de deplasare neautorizată menționați la liniuțele de la punctul de față și raportează cel puțin un indicator agregat care conține date cu privire la toți cei patru indicatori; 4.6. „ruptură de roată la materialul rulant în funcțiune” înseamnă o ruptură care afectează roata și care creează un risc de accident (deraiere sau coliziune); 4.7. „ruptură de osie la materialul rulant în funcțiune” înseamnă o ruptură care afectează osia și care creează un risc de accident (deraiere sau coliziune). 5. Metode comune de calcul al impactului economic al accidentelor 5.1. Valoarea prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave (VPC) se compune din: (1) valoarea siguranței în sine: valorile disponibilității de a plăti (Willingness to Pay – WTP), bazate pe studii privind preferințele declarate, realizate în statele membre unde se aplică valorile respective; (2) costurile economice directe și indirecte: valorile costurilor estimate în statul membru, care includ: - costuri medicale și de reabilitare; - cheltuieli de judecată, cheltuieli cu poliția, costurile investigațiilor private privind accidente, cheltuieli cu serviciile de urgență și costurile administrative ale asigurărilor;					
--	--	--	--	--	--

- pierderi de producție: valoarea pentru societate a bunurilor și a serviciilor care ar fi putut fi produse de persoana respectivă, dacă accidentul nu ar fi avut loc. Pentru a calcula costurile legate de victime, decesele și vătămările grave sunt considerate separat (VPC diferit pentru decese și vătămări grave). 5.2. Principii comune de evaluare a valorii siguranței în sine și a costurilor economice directe și/sau indirecte: În ceea ce privește valoarea siguranței în sine, evaluarea gradului de adecvare a estimărilor disponibile se bazează pe următoarele considerente: - estimările se referă la un sistem de evaluare a diminuării riscului de mortalitate din sectorul transportului și urmează o abordare WTP bazată pe metodele fondate pe preferințele declarate; - eșantionul respondenților utilizat pentru valori este reprezentativ pentru populația vizată. Eșantionul trebuie să reflecte, în special, distribuția pe grupe de vârstă și venit, precum și alte caracteristici socioeconomice și/sau demografice relevante ale populației; - metoda de extragere a valorilor WTP: ancheta trebuie astfel concepută încât întrebările să fie clare și semnificative pentru respondenți. Costurile economice directe și indirecte sunt evaluate pe baza costurilor reale suportate de societate. 5.3. Definiții 5.3.1. „Costul pagubelor cauzate mediului înconjurător” înseamnă costurile care trebuie suportate de întreprinderile feroviare și de administratorii de infrastructură, evaluate pe baza experienței lor, pentru a readuce zona afectată la starea sa de dinaintea accidentului feroviar. 5.3.2. „Costul pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii” înseamnă costul furnizării unui nou material rulant sau a unei noi infrastructuri, cu aceleași funcționalități și parametri tehnici ca și cele care au fost deteriorate astfel încât nu sunt reparabile, precum și costul readucerii în starea de dinaintea accidentului a materialului rulant și a infrastructurii reparabile, care urmează să fie estimat de întreprinderile feroviare și de administratorii de infrastructură pe baza experienței lor, inclusiv costurile legate de închirierea de material rulant, ca urmare a indisponibilității vehiculelor deteriorate. 5.3.3. „Costul întârzierilor cauzate de accidente” înseamnă valoarea monetară a întârzierilor suferite de utilizatorii transportului feroviar (călători și clienți ai serviciilor de transport de marfă) ca urmare a accidentelor, calculată pe baza modelului următor: VT = valoarea monetară a timpului câștigat pe durata călătoriei Valoarea timpului pentru un călător al unui tren (o oră) $VT_p = [VT \text{ a călătorilor care se deplasează în interes de serviciu}] * [\text{Procentul mediu de călători care se deplasează în interes de serviciu pe an}] + [VT \text{ a călătorilor care nu se deplasează în interes de}$					
---	--	--	--	--	--

serviciu]*[Procentul mediu de călători care nu se deplasează în interes de serviciu pe an] VT_p este măsurată în EUR pe călător pe oră „Călător care se deplasează în interes de serviciu” înseamnă un călător care călătorește în legătură cu activitățile sale profesionale, cu excepția navetei. Valoarea timpului pentru un tren de marfă (o oră) $VT_F = [VT \text{ a trenurilor de marfă}] * [(tonă \cdot km) / (tren \cdot km)]$ VT_F este măsurată în EUR pe tonă de marfă pe oră Cantitatea medie în tone de marfă transportată per tren într-un an = $(tonă \cdot km) / (tren \cdot km)$ CM = Costul unui minut de întârziere a trenului Tren de călători $CMP = K1 * (VT_p / 60) * [(călător \cdot km) / (tren \cdot km)]$ Numărul mediu de călători per tren într-un an = $(călător \cdot km) / (tren \cdot km)$ Tren de marfă $CM_F = K2 * (VT_F / 60)$ Factorii K1 și K2 sunt cuprinși între valoarea timpului și valoarea întârzierii, astfel cum sunt estimate de studiile privind preferințele declarate, pentru a se ține cont de faptul că timpul pierdut ca urmare a întârzierilor este perceput în mod semnificativ mai negativ decât durata normală a călătoriei. Costul întârzierii datorate unui accident = $CM_p * (\text{minutele de întârziere ale trenurilor de călători}) + CM_F * (\text{minutele de întârziere ale trenurilor de marfă})$ Domeniul de aplicare al modelului Costul întârzierilor se calculează pentru accidente grave, după cum urmează: - întârzierile reale pe liniile de cale ferată pe care s-au produs accidentele, măsurate la gara terminus; - întârzierile reale sau, dacă nu este posibil, întârzierile estimate pe celelalte linii afectate. 6. Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acesteia 6.1. „sistem de protecție a trenurilor (TPS)” înseamnă un sistem care contribuie la respectarea semnalelor și a restricțiilor de viteză; 6.2. „sisteme la bord” înseamnă sisteme care ajută mecanicul de locomotivă să respecte semnalizarea de cale și semnalizarea în cabină,					
---	--	--	--	--	--

asigurând astfel protecție în punctele de pericol și respectarea limitelor de viteză. TPS la bord sunt descrise după cum urmează: (a) avertizare, care oferă avertizare automată mecanicului de locomotivă; (b) avertizare și oprire automată, care oferă avertizare automată mecanicului de locomotivă și oprire automată la trecerea pe lângă un semnal de pericol; (c) avertizare și oprire automată și supraveghere discretă a vitezei, care oferă protecție în punctele de pericol; în acest caz, „supravegherea discretă a vitezei” înseamnă supravegherea vitezei în anumite locații (zone cu restricție de viteză) la apropierea de un semnal; (d) avertizare și oprire automată și supraveghere continuă a vitezei, care oferă protecție în punctele de pericol și supravegherea continuă a limitelor de viteză ale liniei; în acest caz, „supravegherea continuă a vitezei” înseamnă indicarea și aplicarea continue, pe toate tronsoanele de linie, a vitezei maxime permise. Tipul (d) este considerat un sistem de protecție automată a trenurilor (<i>Automatic Train Protection – ATP</i>); 6.3. „trecere la nivel” înseamnă orice intersecție la nivel între un drum sau un pasaj și o cale ferată, autorizată de administratorul de infrastructură și deschisă publicului sau utilizatorilor privați. Sunt excluse pasajele între peroanele din gări, precum și pasajele peste șine destinate utilizării exclusive de către angajați; 6.4. „drum” înseamnă, pentru statisticile privind accidentele feroviare, orice drum public sau privat, stradă sau autostradă, inclusiv căile pietonale și piste pentru biciclete adiacente; 6.5. „pasaj” înseamnă orice rută, alta decât un drum, care servește la trecerea persoanelor, a animalelor, a vehiculelor sau a utilajelor; 6.6. „trecere la nivel pasivă” înseamnă o trecere la nivel fără niciun sistem de avertizare sau protecție activat atunci când trecerea nu poate fi folosită de utilizatori în condiții de siguranță; 6.7. „trecere la nivel activă” înseamnă o trecere la nivel ai cărei utilizatori sunt protejați sau avertizați de apropierea trenului prin activarea unor dispozitive atunci când trecerea nu poate fi folosită de aceștia în condiții de siguranță. - Protejarea prin utilizarea unor dispozitive fizice include: - bariere sau semibariere; - porți. - Avertizarea prin utilizarea unor echipamente fixe instalate la trecerea la nivel: - semnale vizuale: lumini; - dispozitive de avertizare sonoră: clopote, sirene, claxoane etc. Trecerile la nivel active se clasifică în: (a) manuală: o trecere la nivel în cazul căreia dispozitivele de protecție sau de avertizare a utilizatorului sunt activate manual de un angajat al					
--	--	--	--	--	--

companiei de căi ferate; (b) automată cu avertizarea utilizatorului: o trecere la nivel în cazul căreia dispozitivul de avertizare a utilizatorului este activat la apropierea trenului; (c) automată cu protejarea utilizatorului: o trecere la nivel în cazul căreia dispozitivul de protecție a utilizatorului este activat la apropierea trenului. Această categorie include o trecere la nivel care dispune atât de dispozitive de protecție, cât și de dispozitive de avertizare a utilizatorului; (d) cu protecție pe partea căii ferate: o trecere la nivel în cazul căreia un semnal sau un alt sistem de protecție a trenului îi permite acestuia să înainteze numai atunci când trecerea la nivel este protejată integral pe partea utilizatorilor și nu mai este posibilă pătrunderea acestora. 7. Definițiile bazelor de etalonare 7.1. „tren-km” înseamnă unitatea de măsură care reprezintă deplasarea unui tren pe o distanță de un kilometru. Distanța utilizată este distanța parcursă efectiv, dacă este cunoscută, în caz contrar fiind utilizată distanța standard a rețelei între origine și destinație. Este luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării raportoare; 7.2. „călător-km” înseamnă unitatea de măsură reprezentând transportul unui călător pe calea ferată pe o distanță de un kilometru. Este luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării raportoare; 7.3. „km de linie” înseamnă lungimea măsurată în kilometri a rețelei feroviare a statelor membre, a cărei sferă de cuprindere este prevăzută la articolul 2. Pentru liniile de cale ferată cu mai multe fire este luată în considerare numai distanța între origine și destinație; 7.4. „lungimea desfășurată” înseamnă lungimea măsurată în kilometri a rețelei feroviare a statelor membre, a cărei sferă de cuprindere este prevăzută la articolul 2. Este luat în calcul fiecare fir al liniilor de cale ferată cu mai multe fire.					
ANEXA II NOTIFICAREA NORMELOR NAȚIONALE DE SIGURANȚĂ Normele naționale de siguranță notificate în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (a) includ: 1. norme privind obiectivele de siguranță și metodele de siguranță interne existente; 2. norme privind cerințele pentru sistemele de management al siguranței și certificarea de siguranță a întreprinderilor feroviare; 3. norme comune de exploatare a rețelei feroviare care nu sunt acoperite încă de STI, inclusiv norme referitoare la sistemul de semnalizare și management al traficului; 4. norme de stabilire a unor cerințe privind normele interne suplimentare de exploatare (norme ale societăților) care trebuie stabilite de administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare; 5. norme referitoare la cerințele privind personalul care execută sarcini critice în materie de siguranță, inclusiv criterii de selecție, aptitudinea medicală și formare și certificare profesională, în măsura în care nu sunt încă acoperite de STI; 6. norme privind investigarea accidentelor și incidentelor.		Parțial compatibil.		Prevederile Anexei vor fi transpuse ulterior creării Autorității de Siguranță (Feroviară).	MEI Valentin Toncoglaz

ANEXA III CERINȚE ȘI CRITERII DE EVALUARE PENTRU ORGANIZAȚIILE CARE SOLICITĂ UN CERTIFICAT DE ENTITATE RESPONSABILĂ CU ÎNTREȚINEREA SAU UN CERTIFICAT ÎN CEEA CE PRIVEȘTE FUNCȚIILE DE ÎNTREȚINERE EXTERNALIZATE DE O ENTITATE RESPONSABILĂ CU ÎNTREȚINEREA Modul de gestionare a organizației trebuie să fie documentat în toate părțile relevante; acesta descrie, în special, repartizarea responsabilităților în cadrul organizației și în relația cu subcontractanții. Acesta prezintă modul în care se asigură controlul din partea conducerii la diferite niveluri, modul în care sunt implicați personalul și reprezentanții acestuia la toate nivelurile și modul în care se asigură îmbunătățirea continuă. Următoarele cerințe de bază, care urmează să fie îndeplinite de către organizație în mod direct sau prin intermediul aranjamentelor contractuale, se aplică celor patru funcții ale unei entități responsabile cu întreținerea: 1. spirit de conducere – angajamentul față de dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemului de întreținere al organizației și față de îmbunătățirea continuă a eficacității acestuia; 2. evaluarea riscurilor – o abordare structurată pentru evaluarea riscurilor legate de întreținerea vehiculelor, inclusiv a riscurilor generate direct de procesele operaționale și de activitățile altor organizații sau persoane, precum și pentru identificarea măsurilor adecvate de control al riscurilor; 3. monitorizare – o abordare structurată pentru a garanta faptul că sunt instituite măsuri de control al riscurilor, care funcționează corect și îndeplinesc obiectivele organizației; 4. îmbunătățire continuă – o abordare structurată pentru a analiza informațiile colectate în urma monitorizării regulate, a auditurilor sau din alte surse relevante și pentru a utiliza rezultatele în vederea tragerii de învățăminte și a adoptării unor măsuri preventive sau corective în scopul menținerii sau îmbunătățirii nivelului de siguranță; 5. structură și responsabilitate – o abordare structurată pentru definirea responsabilităților persoanelor și echipelor în scopul îndeplinirii certe a obiectivelor de siguranță ale organizației; 6. gestionarea competențelor – o abordare structurată pentru a garanta faptul că angajații au competențele necesare pentru îndeplinirea obiectivelor organizației în mod sigur, eficace și eficient în toate circumstanțele; 7. Informare – o abordare structurată pentru a garanta faptul că informațiile importante sunt disponibile pentru cei care analizează și iau decizii la toate nivelurile organizației și pentru a garanta exhaustivitatea și adecvarea informațiilor; 8. Documentare – o abordare structurată pentru a se asigura trasabilitatea tuturor informațiilor relevante; 9. activități de contractare – o abordare structurată pentru a garanta faptul că activitățile subcontractate sunt gestionate în mod adecvat, astfel încât să fie îndeplinite obiectivele organizației și să fie acoperite toate competențele și cerințele; 10. activități de întreținere – o abordare structurată pentru a se asigura:		Parțial compatibil.		Prevederile Anexei vor fi transpuse ulterior creării Autorității de Siguranță (Feroviară).	MEI Valentin Toncoglaz
---	--	----------------------------	--	---	--------------------------------------

- faptul că toate activitățile de întreținere care afectează siguranța și componentele critice pentru siguranță sunt identificate și gestionate corect și faptul că toate modificările necesare la activitățile de întreținere care afectează siguranța sunt identificate, gestionate în mod adecvat pe baza experienței dobândite și a aplicării metodelor comune de siguranță pentru evaluarea riscului în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) litera (a) și documentate în mod corespunzător; - conformitatea cu cerințele esențiale în materie de interoperabilitate; - punerea în funcțiune și verificarea infrastructurilor, echipamentelor și uneltelor de întreținere concepute în mod special și necesare pentru efectuarea întreținerii; - analiza documentației inițiale referitoare la vehicul în vederea furnizării primului dosar de întreținere și a asigurării punerii sale corecte în aplicare prin elaborarea comenzilor de întreținere; - faptul că componentele (inclusiv piesele de schimb) și materialele sunt utilizate în conformitate cu specificațiile comenzilor de întreținere și ale documentației oferite de furnizor; faptul că acestea sunt depozitate, manipulate și transportate în mod corespunzător, conform specificațiilor din comenzile de întreținere și din documentația oferită de furnizor, și respectă normele naționale și internaționale relevante, precum și cerințele comenzilor de întreținere relevante; - faptul că se stabilesc, se identifică, se furnizează, se înregistrează și se asigură disponibilitatea spațiilor, echipamentelor și uneltelor adecvate care să permită efectuarea serviciilor de întreținere în conformitate cu comenzile de întreținere și cu alte specificații aplicabile, garantându-se efectuarea în siguranță a întreținerii, ergonomia și protecția sănătății; - faptul că organizația dispune de procese pentru a se asigura că echipamentele sale de măsurare, toate spațiile, echipamentele și uneltele sunt utilizate, calibrate, păstrate și întreținute în mod corect, conform unor procese documentate; 11. activități de control – o abordare structurată pentru a se asigura: - faptul că vehiculele sunt scoase din funcțiune pentru întreținere programată, condițională sau corectivă în timp util sau atunci când se identifică defecte sau alte necesități; - măsurile necesare de control al calității; - întreținere și faptul că se emite notificarea de repunere în funcțiune care include eventualele restricții de utilizare; - faptul că posibilele cazuri de neconformitate în aplicarea sistemului de gestionare, care ar putea provoca accidente, incidente, incidente evitate la limită și alte evenimente periculoase sunt raportate, investigate și analizate, precum și faptul că se iau măsurile preventive necesare în conformitate cu metoda comună de siguranță pentru monitorizare prevăzută la articolul 6 alineatul (1) litera (c); - procesul periodic de auditare internă și de monitorizare în conformitate cu metoda comună de siguranță pentru monitorizare prevăzută la articolul 6 alineatul (1) litera (c).					
---	--	--	--	--	--

TABEL DE CONCORDANȚĂ

la Proiectul de Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi

1	Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cele mai recente amendamente incluse. Directiva nr. 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene JO nr. L 131 din 28.05. 2009.
2	Titlul proiectului de act normativ național. Legea cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi.
3	Gradul general de compatibilitate. Parțial compatibil.

Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
Art. 1. Obiectul (1) Obiectivul prezentei directive îl reprezintă îmbunătățirea siguranței maritime și prevenirea poluării cauzate de nave, reducându-se astfel riscul unor accidente maritime pe viitor, prin următoarele măsuri: (a) facilitarea efectuării prompte a unor investigații privind siguranța și a unei examinări corespunzătoare a accidentelor și incidentelor maritime în scopul determinării cauzelor acestora; și (b) asigurarea unei comunicări precise și în timp util a rezultatelor investigațiilor privind siguranța, precum și a unor propuneri de remediere a situației. (2) Investigațiile reglementate de prezenta directivă nu au ca obiect stabilirea răspunderii sau a culpei. Cu toate acestea, statele membre iau măsurile necesare astfel încât organul sau organismul de anchetă (denumit în continuare „organul de anchetă”) să nu efectueze rapoarte incomplete privind cauzele accidentului sau incidentului maritim datorită faptului că răspunderea sau culpa s-ar putea deduce din constatările investigației.	Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare (1) Prezenta lege are ca scop prevenirea producerii evenimentelor în transporturi, să îmbunătățească siguranța în domeniul transportului aerian, feroviar și naval garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor. Stabilește norme privind disponibilitatea în timp util a informațiilor referitoare la toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul unei aeronave, nave sau material rulant implicat într-un eveniment de transport. (2) Obiectul legii constă în investigația evenimentelor din transportul aerian, feroviar și naval, fără a stabili vinovăția sau răspunderea făptuitorului, de a îmbunătăți asistența acordată victimelor evenimentului în transport și familiilor acestora.	Compatibil.			MEI Valentin Toncoglaz
Art. 2. Domeniul de aplicare (1) Prezenta directivă se aplică în cazul accidentelor și incidentelor maritime care: (a) implică nave aflate sub pavilionul unuia dintre statele membre; sau (b) se produc în apele teritoriale și apele interioare ale statelor membre, astfel cum sunt definite în UNCLOS; sau (c) implică alte interese majore ale statelor membre (2) Prezenta directivă nu se aplică în cazul accidentelor și incidentelor maritime care implică numai:	Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare (3) Prevederile prezentei legi se aplică: 3) în domeniul transportului naval: a) accidentelor, accidentelor grave și accidentelor foarte grave produse în apele teritoriale și pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova; b) implică o navă înregistrată în Registrul de Stat al Navelor al Republicii Moldova; c) implică interese majore ale Republicii Moldova. (4) Prezenta lege nu se aplică în cazul evenimentelor în transport produse ca urmare acțiunilor militare, război, acte de vandalism, terorism sau implică:	Parțial compatibil.		Prevederea lit. b) nu este aplicabilă R. Moldova.	MEI Valentin Toncoglaz

(a) nave de război și militare sau alte nave care aparțin sau sunt în exploatarea unui stat membru și sunt folosite exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale; (b) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, nave din lemn construite cu metode rudimentare, iahturi sau ambarcațiuni de agrement neimplicate în activități comerciale, cu excepția cazurilor în care acestea au sau vor avea un echipaj și transportă sau vor transporta mai mult de 12 pasageri în scopuri comerciale; (c) nave de navigație interioară care operează pe căi navigabile interioare; (d) nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri; (e) platforme fixe de foraj în larg.	b) 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 ambarcațiuni de agrement neimplicată în activitate comercială cu excepția cazurilor în care acestea au un echipaj și transportă mai mult de 12 pasageri în scopuri comerciale, o navă de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, o platformă fixă de foraj marin.				
Art. 3. Definiții În înțelesul prezentei directive: 1. „Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime” înseamnă Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime, anexat la Rezoluția A.849(20) a Adunării OMI din 27 noiembrie 1997, în versiunea sa actualizată; 2. următorii termeni se înțeleg în conformitate cu definițiile conținute de Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime: (a) „accident maritim”; (b) „accident foarte grav”; (c) „incident maritim”; (d) „investigații privind siguranța în caz de accidente și incidente maritime”; (e) „stat care conduce investigația”; (f) „stat interesat în mod deosebit”; 3. termenul „accident grav” se înțelege în conformitate cu definiția actualizată din Circulara MSC-MEPC.3/Circ.3 a Comitetului OMI pentru siguranță maritimă și a Comitetului OMI pentru protecția mediului marin din 18 decembrie 2008; 4. „Linii directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim” înseamnă liniile directoare astfel cum sunt anexate la Rezoluția LEG. 3(91) a Comitetului juridic al OMI din 27 aprilie 2006 și aprobate de organul de conducere al Organizației Internaționale a Muncii în cadrul celei de a 296-a reuniuni ale sale din 12- 16 iunie 2006;	Articolul 2. Definiții În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică: <i>eveniment în transport</i> – 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; <i>accident naval</i> – eveniment sau o succesiune de evenimente care, au avut loc în legătură directă cu operarea unei nave și a produs următoarele consecințe negative: a) moartea sau rănirea gravă a unei persoane; b) dispariția unei persoane de pe o navă; c) pierderea sau abandonul unei nave; d) eșuarea, scoaterea din funcțiune sau implicarea într-o coliziune a unei nave; e) pagube materiale la infrastructura maritimă care, ar pune în pericol siguranța unei persoane sau nave; sau f) pagube materiale la o navă; g) poluare a mediului rezultate din avarierea unei sau a mai multor nave. <i>accident naval grav</i> – accident cu implicarea unei nave care, implică foc, explozie, coliziune, eșuare, contact cu una din următoarele consecințe grave: a) fisuri sau defecțiuni ale corpului navei care, au cauzat oprirea motorului principal; b) avarii extinse ale suprastructurii navei, avarii grave ale structurii navei cum ar fi penetrarea corpului navei sub linia de plutire și au condus la imposibilitatea de a continua voiajul, c) avarie care necesită remorcarea navei sau intervenția de pe uscat; <i>accident naval foarte grav</i> – accident naval care implică distrugerea totală a unei nave sau decesul cel puțin al unei persoane.	Compatibil.		Definițiile au fost adaptate la situația națională.	MEI Valentin Toncoglaz

5. termenii „navă de tip feribot ro-ro” și „navă de pasageri de mare viteză” se înțeleg în conformitate cu definițiile de la articolul 2 din Directiva 1999/35/CE; 6. termenul „înregistrator de date privind voiajul” (denumit în continuare „VDR”) se înțelege în conformitate cu definiția din Rezoluțiile A.861(20) a Adunării OMI și Rezoluția MSC.163(78) a Comitetului OMI pentru siguranța maritimă; 7. „recomandare privind siguranța” înseamnă orice propunere, inclusiv în scopul înregistrării și controlului, efectuată de: (a) organul de anchetă al statului care desfășoară sau conduce investigațiile privind siguranța pe baza informațiilor rezultate din investigația în cauză; sau, după caz, (b) Comisie, acționând pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor investigațiilor privind siguranța desfășurate.	<i>recomandare privind siguranța</i> - înseamnă o propunere a unei autorități responsabile de investigațiile privind siguranța, pe baza informațiilor rezultate dintr-o investigație privind siguranța sau din alte surse, precum studiile în materie de siguranță, formulată cu intenția de a preveni accidentele și incidentele;				
Art. 4. Statutul investigațiilor privind siguranța (1) Statele membre definesc, în conformitate cu propriile sisteme juridice interne, statutul juridic al investigațiilor privind siguranța astfel încât respectivele investigații să poată fi efectuate cât mai rapid și mai eficient cu putință. Statele membre se asigură că, în conformitate cu legislația lor și, dacă este necesar, în colaborare cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, investigațiile privind siguranța: (a) sunt independente de orice anchete penale sau alte investigații desfășurate în paralel pentru stabilirea răspunderii sau a culpei; și (b) nu sunt împiedicate, suspendate sau întârziate în mod nejustificat din cauza unor astfel de anchete. (2) Normele care urmează a fi instituite de către statele membre includ dispoziții care să permită, conform cadrului de cooperare permanentă menționat la articolul 10: (a) cooperarea și asistența reciprocă în cadrul investigațiilor privind siguranța desfășurate de alte state membre sau delegarea către un alt stat membru a sarcinii de a desfășura astfel de investigații, în conformitate cu articolul 7; și (b) coordonarea activităților organelor lor de anchetă, în măsura în care este necesar pentru îndeplinirea obiectivelor prezentei directive.	Articolul 3. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (1) Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (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. Articolul 13. Procedura, modul și termenele de investigație (9) Investigația tehnică privind siguranța se efectuează în mod independent de urmărirea penală sau procedura disciplinară. Identificarea persoanei vinovate, stabilirea vinovăției precum și aplicarea sancțiunilor țin de competența organelor judiciare. Articolul 25. Cooperarea internațională (1) Pentru îndeplinirea obiectivelor, Biroul poate încheia acorduri tehnice cu organe similare din state terțe.	Parțial compatibil.		Alin. (2) a fost adaptat la nivelul național.	MEI Valentin Toncoglaz
Art. 5. Obligația de a desfășura investigații (1) Fiecare stat membru se asigură că are loc o investigație privind siguranța, desfășurată de organul de anchetă menționat la articolul 8 în urma unor accidente maritime foarte grave:	Articolul 3. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (1) Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (denumit în continuare Birou) este o autoritate administrativă, aflată în subordinea Guvernului, desemnată să	Parțial compatibil.		Prevederile excluse din directivă nu sunt aplicabile pentru R. Moldova.	MEI Valentin Toncoglaz

(a) care implică o navă aflată sub pavilionul său, indiferent de locul accidentului; sau (b) care se produc în apele sale teritoriale sau interne, astfel cum sunt definite în UNCLOS, indiferent de pavilionul navei sau navelor implicate în accident; sau (c) care implică un interes deosebit al statului membru în cauză, indiferent de locul accidentului și de pavilionul navei sau navelor implicate. (2) De asemenea, în cazul unor accidente grave, organul de anchetă realizează o evaluare preliminară pentru a decide dacă se va efectua sau nu o investigație privind siguranța. În cazul în care organul de anchetă decide să nu efectueze o investigație privind siguranța, motivele pe care se întemeiază o astfel de decizie se înregistrează și se notifică în conformitate cu articolul 17 alineatul (3). În orice alte cazuri de accidente sau incidente maritime, organul de anchetă decide dacă se va efectua sau nu o investigație privind siguranța. La luarea deciziilor menționate la primul și la al doilea paragraf, organul de anchetă ia în considerare gravitatea accidentului sau incidentului maritim, tipul de navă și/sau încărcătura în cauză și rolul pe care rezultatele investigației privind siguranța îl pot avea în prevenirea accidentelor și incidentelor pe viitor. (3) Domeniul de aplicare și modalitățile practice de desfășurare a investigațiilor privind siguranța sunt determinate de organul de anchetă al statului membru care conduce investigația, în cooperare cu organele similare ale celorlalte state interesate în mod deosebit, în maniera care pare cea mai potrivită pentru îndeplinirea obiectivului prezentei directive și în vederea prevenirii unor accidente și incidente pe viitor. (4) În desfășurarea investigațiilor privind siguranța, organul de anchetă urmează metodologia comună de investigare a accidentelor și incidentelor maritime elaborată în temeiul articolului 2 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 1406/2002. Organele de anchetă se pot îndepărta de la metodologia respectivă în anumite cazuri în care respectiva abordare se justifică din perspectiva necesității, în conformitate cu opinia lor profesională, și atunci când este necesar pentru atingerea obiectivelor investigației. Comisia adoptă sau modifică metodologia în vederea atingerii obiectivelor prezentei directive, luând în considerare orice concluzii relevante la care s-a ajuns ca urmare a investigațiilor privind siguranța. Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale din prezenta directivă, printre altele, prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 19 alineatul (3). (5) O investigație privind siguranța se inițiază cât mai curând posibil după producerea accidentului sau incidentului maritim și, în orice caz, nu mai târziu de două luni de la producerea acestuia.	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. b) implică o navă înregistrată în Registrul de Stat al Navelor al Republicii Moldova; c) implică interese majore ale Republicii Moldova. Articolul 19. Raportul investigației tehnice privind siguranța (2) În termen de 10 zile de la începerea investigației privind producerea unui eveniment în transporturi, Biroul va elabora un raport preliminar. Articolul 13. Procedura, modul și termenele de investigație (3) La luarea deciziei privind lansarea unei investigații privind siguranța, Biroul va ține cont de următoarele: a) gravitatea evenimentului în transport; b) dacă face parte dintr-o serie de evenimente în transport, relevante pentru întregul sistem de transport; c) impactul evenimentului în transport asupra siguranței; d) cereri ale operatorilor de transport, administratorilor de infrastructură, ale autorității naționale de siguranță sau ale statelor terțe. Articolul 25. Cooperarea internațională (1) Pentru îndeplinirea obiectivelor, Biroul poate încheia acorduri tehnice cu organe similare din state terțe. Articolul 13. Procedura, modul și termenele de investigație (2) Biroul decide fără întârziere și, în orice caz, cel târziu în				
--	--	--	--	--	--

	termen de două luni de la primirea notificării cu privire la evenimentul în transport, dacă să lanseze sau nu o investigație.				
Art. 6. Obligația de notificare Un stat membru prevede, în cadrul sistemului său juridic intern, informarea fără întârziere a organului său de anchetă, de către autoritățile competente și/sau de către părțile implicate, privind producerea oricăror accidente sau incidente care intră în sfera de aplicare a prezentei directive.	Articolul 9. Raportarea obligatorie (2) Orice persoana juridică sau fizică care a constatat sau care posedă informații despre producerea unui eveniment are obligația de a informa imediat Serviciul 112. (3) Biroul cooperează cu Serviciul 112 în scopul raportării evenimentelor în transport.	Compatibil			MEI Valentin Toncoglaz
Art. 7. Conducerea de investigații privind siguranța și participarea la acestea (1) În principiu, orice accident sau incident maritim face obiectul unei singure investigații desfășurate de către un stat membru sau de către un stat membru care conduce investigația cu participarea oricărui alt stat membru interesat în mod deosebit. În cazul unor investigații privind siguranța în care sunt implicate două sau mai multe state membre, statele membre în cauză cooperează în consecință pentru a decide rapid și de comun acord, care este statul membru care să conducă investigațiile. Acestea depun toate eforturile pentru a ajunge la un acord asupra procedurilor de investigare. În cadrul acestui acord, alte state interesate în mod deosebit au aceleași drepturi și acces la martori și la dovezi în mod egal cu statul membru care conduce investigația privind siguranța. Statele respective au, de asemenea, dreptul de a le fi luat în considerare punctul de vedere de către statul membru care conduce investigațiile. Desfășurarea de investigații privind siguranța în paralel asupra aceluiași accident sau incident maritim se limitează în mod strict la situații excepționale. În astfel de situații, statele membre notifică Comisiei motivele care au stat la baza desfășurării unor astfel de investigații în paralel. Statele membre care desfășoară investigații în paralel cooperează între ele. În special organele de anchetă implicate fac schimb de informații pertinente culese pe parcursul investigațiilor, în special pentru a ajunge la concluzii comune, în măsura în care acest lucru este posibil. Statele membre se abțin, de asemenea, de la adoptarea oricărei măsuri care ar putea împiedica, suspenda sau întârzia în mod nejustificat desfășurarea unei investigații privind siguranța care intră în sfera de aplicare a prezentei directive. (2) Fără a aduce atingere alineatului (1), fiecare stat membru păstrează responsabilitatea desfășurării investigației privind siguranța și a coordonării cu alte state membre interesate în mod deosebit, până în momentul stabilirii de comun acord a statului care să conducă investigația. (3) Fără a aduce atingere obligațiilor asumate în temeiul prezentei directive și al dreptului internațional, un stat membru poate, de la caz la caz, să delege în baza unui acord Reciproc către alt stat membru sarcina de a conduce o investigație privind siguranța sau de a îndeplini sarcini precise în cadrul desfășurării unei astfel de investigații. (4) În cazul în care o navă de tip feribot ro-ro sau o navă de pasageri de mare viteză este	Articolul 13. Procedura, modul și termenele de investigație (1) Toate evenimentele descrise la art. 1 alin. (3) urmează a fi investigate de către Birou, în conformitate cu prevederile prezentei legi. (14) 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 experților sau de a efectua inspecții tehnice sau analize. (4) În cazul care locul în care s-a produs evenimentul în transport nu poate fi stabilit cu precizie ca situându-se pe teritoriul frontierei Republicii Moldova, Biroul convine cu autoritatea de investigații relevantă a statului la frontiera în care s-a produs evenimentul în transport, asupra desfășurării în cooperare a investigației privind siguranța.	Parțial compatibil.		Prevederile excluse nu sunt aplicabile pentru R. Moldova.	MEI Valentin Toncoglaz
	Articolul 25. Cooperarea internațională (8) Biroul poate să delege unei alte autorități specializate cu care deține acord conform alin. (1) al prezentului articol, sarcina de a efectua o investigație tehnică privind siguranța unui eveniment în transport și să faciliteze procesul realizat de respectiva autoritate, dacă aceasta poate asigura procesul dat cu respectarea prevederilor prezentei legi.				

implicată într-un accident sau incident maritim, investigația privind siguranța este lansată de către statul membru în ale cărui ape teritoriale sau interioare, astfel cum sunt definite în UNCLOS, s-a produs accidentul sau incidentul sau, dacă acesta se produce în alte ape, de către ultimul stat membru prin apele căruia a trecut nava de tip feribot ro-ro sau nava de pasageri. Statul respectiv răspunde de investigația privind siguranța și de coordonarea cu alte state membre interesate în mod deosebit, până în momentul în care se stabilește de comun acord statul care să conducă investigațiile.					
Art. 8. Organe de anchetă (1) Statele membre se asigură că investigațiile privind siguranța sunt efectuate sub responsabilitatea unui organ permanent și imparțial de anchetă care dispune de competențele necesare, și de către anchetatori având calificări corespunzătoare, competenți în chestiunile legate de accidente și incidente maritime. În vederea desfășurării de investigații obiective privind siguranța, organul de anchetă este independent din punct de vedere organizațional, juridic și al luării deciziilor față de orice parte ale cărei interese ar putea veni în conflict cu sarcina ce i-a fost încredințată. Statele membre fără ieșire la mare care nu posedă nave sau ambarcațiuni care navighează sub pavilionul lor stabilesc un punct central de cooperare în cadrul investigațiilor, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (c). (2) Organul de anchetă ia măsurile necesare pentru a se asigura că anchetatorii au cunoștințe și experiență practică în domeniile relevante pentru sarcinile lor de investigare normale. În plus, organul de anchetă asigură accesul prompt la informații de specialitate, în cazul în care este necesar. (3) Activitățile încredințate organului de anchetă pot fi extinse la culegerea și analiza informațiilor privind siguranța maritimă, în special în scopuri preventive, în măsura în care aceste activități nu aduc atingere independenței acestuia și nu determină asumarea de responsabilități în probleme de reglementare, administrative sau de standardizare. (4) Statele membre, acționând în cadrul propriilor sisteme juridice, iau măsurile necesare pentru ca anchetatorilor din cadrul organelor lor de anchetă sau al oricărui alt organ de anchetă căruia i-au delegat sarcina de investigare privind siguranța, iar atunci când este cazul, în cooperare cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, să li se pună la dispoziție toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației privind siguranța și, prin urmare, să fie autorizați: (a) să aibă liber acces la orice zonă relevantă sau la locul accidentului, precum și la orice	Articolul 3. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (1) Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (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 independent în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor de orice operator de transport, administrator de infrastructură, autoritate de siguranță, autoritate de reglementare, organism de tarificare, organism de evaluare a conformității, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile Biroului. (10) Investigatorii-șefi exercită conducerea direcțiilor de profil din cadrul Biroului. Pentru ocuparea funcției de investigator-șef, participantul trebuie să întrunească următoarele cerințe suplimentare: a) aerian – persoană cu experiență de cel puțin 3 ani de pilot și inginer aeronautic; b) naval – persoană cu experiență de cel puțin de 3 ani în conducerea și exploatarea navei maritime comerciale, inginer sau mecanic naval; și c) feroviar – persoană cu experiență de cel puțin 3 ani de inginer mecanic în domeniul feroviar. Articolul 8. Drepturile investigatorilor (1) În concordanță cu prezenta lege și, dacă este cazul, în cooperare cu organele de urmărire penală, investigatorilor li se acordă dreptul cât se poate de repede: a) acces ori de câte ori va fi necesar la locul producerii	Compatibil			MEI Valentin Toncoglaz

navă, epavă sau structură, inclusiv la încărcătură, echipament sau resturi; (b) să asigure alcătuirea imediată a unei liste de probe, precum și căutarea și înlăturarea controlată a epavei, a resturilor sau a altor componente sau substanțe, în vederea examinării sau analizării acestora; (c) să solicite examinarea sau analiza elementelor enunțate la litera (b) și să aibă acces liber la rezultatele examinării sau analizei respective; (d) să aibă acces liber la toate informațiile utile și datele înregistrate, inclusiv la datele VDR, legate de navă, voiaj, încărcătură, echipaj sau orice altă persoană, obiect, condiție sau circumstanță, precum și să copieze și să utilizeze informațiile și datele respective; (e) să aibă acces liber la rezultatele examinării corpurilor victimelor sau ale testelor realizate asupra probelor prelevate de la acestea; (f) să solicite și să aibă acces liber la rezultatele examinărilor asupra persoanelor implicate în manevrarea navei sau asupra oricărei alte persoane implicate sau ale testelor efectuate asupra probelor care provin de la persoanele respective; (g) să examineze martorii în absența oricărei persoane ale cărei interese s-ar putea considera că împiedică investigația privind siguranța; (h) să obțină registrele de control și orice altă informație relevantă deținută de statul de pavilion, armatori, societăți de clasificare sau orice altă parte implicată, ori de câte ori părțile respective sau reprezentanții lor sunt stabiliți în statul membru; (i) să solicite asistență autorităților competente din statele respective, inclusiv inspectorilor statului de pavilion și ai statului portului, ofițerilor pazei de coastă, operatorilor serviciului de trafic naval, echipelor responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, piloților sau personalului altor servicii portuare sau maritime. (5) Organul de anchetă este autorizat să acționeze de îndată ce este informat cu privire la un accident, indiferent de moment și să obțină suficiente resurse pentru a-și îndeplini funcțiile în mod independent. Anchetatorilor săi li se acordă un statut prin care să le fie garantată independența.	evenimentului în transport, mijlocului de transport, conținutul, resturile acestuia sau la oricare alte acte sau obiecte conexe; b) listarea probelor și îndepărtarea controlată a rămășițelor sau componentelor acestora pentru a fi examinate sau analizate; c) acces la aparatele de înregistrare de bord, echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de a verifica funcționarea sistemului de semnalizare și control al traficului, parametrilor de navigație (denumit în continuare VDR/S-VDR), precum și de a prelua controlul asupra acestora, încărcăturilor, obiectelor, condiție ori circumstanță, precum și să copieze și să utilizeze informațiile și datele respective; d) 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; g) chestionării personalului aerian, feroviar sau naval implicat în evenimentul de transport și a altor martori; h) 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 absența oricărei persoane ale cărei interese s-ar putea considera că împiedică investigația tehnică privind siguranța; i) accesul liber la orice informație sau înregistrare relevantă deținută de administratorul de infrastructură feroviară, operatorul feroviar, aerian sau naval și de autoritatea de siguranță, alte autorități cu competențe relevante 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, conținutul instalațiilor de înregistrare precum și la declarații referitoare la frâne (sistemul de frânare), forme de avertizare, rapoarte despre părțile componente ale unității de transport și documentele ce atestă starea tehnică a acestora; Articolul 13. Procedura, modul și termenele de investigație (2) Biroul decide fără întârziere și, în orice caz, cel târziu în termen de două luni de la primirea notificării cu privire la evenimentul în transport, dacă să lanseze sau nu o investigație. Articolul 8. Drepturile investigatorilor (2) Fără a aduce atingere legislației procesual penale, investigatorul-șef are autoritatea de a lua toate măsurile prevăzute la alin. (1), pentru a efectua în modul stabilit investigația tehnică privind siguranța.				
--	---	--	--	--	--

(6) Organul de anchetă poate îmbina sarcinile pe care i le atribuie prezenta directivă cu activitatea de investigare legată de alte evenimente decât accidentele maritime, cu condiția ca astfel de investigații să nu îi pună în pericol independența. Art. 9. Confidențialitatea Fără a aduce atingere Directivei 95/46/CE, statele membre, acționând în cadrul sistemelor lor juridice, se asigură că următoarele informații nu sunt disponibile decât în scopurile investigației privind siguranța, cu excepția cazurilor în care autoritatea competentă din statul membru respectiv hotărăște că există un interes public prioritar în favoarea divulgării următoarelor: (a) orice declarații ale martorilor, precum și alte declarații, procese-verbale și note înregistrate sau primite de către organul de anchetă în cursul investigațiilor privind siguranța; (b) informații care dezvăluie identitatea persoanelor care au furnizat probe în contextul investigației privind siguranța; (c) informații privind persoanele implicate în accidentul sau incidentul maritim, care sunt deosebit de sensibile sau de natură privată, inclusiv informațiile privind sănătatea acestora.	(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.				
Art. 10. Cadrul de cooperare permanentă (1) Statele membre stabilesc, în strânsă colaborare cu Comisia, un cadru de cooperare permanentă care să permită organelor lor de anchetă privind siguranța să coopereze între ele, în măsura necesară atingerii obiectivului prezentei directive. (2) În ceea ce privește regulamentul de procedură al cadrului de cooperare permanentă și modalitățile de organizare impuse de acesta se ia o decizie în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 19 alineatul (2). (3) În interiorul cadrului de cooperare permanentă, organele de anchetă ale statelor membre stabilesc, de comun acord, în special cele mai bune modalități de cooperare în următoarele scopuri: (a) pentru a permite organelor de anchetă să folosească în comun aparatura, spațiile și echipamentul necesar investigațiilor de natură tehnică asupra epavei și echipamentului navei și asupra altor obiecte utile investigației privind siguranța, inclusiv extragerea și analiza informațiilor din VDR și din alte dispozitive electronice; (b) pentru a-și oferi reciproc asistență sau expertiză tehnică, necesare pentru a îndeplini anumite sarcini; (c) pentru a obține și utiliza în comun informațiile relevante pentru analiza datelor privind accidentele și pentru a face recomandările adecvate privind siguranța la nivel comunitar;	Articolul 16. Protecția informațiilor (3) Următoarele informații se utilizează doar de membrii comisiei de investigație tehnică privind siguranța și nu se utilizează în alte scopuri decât cele prevăzute de prezenta lege: a) declarațiile persoanelor în cadrul investigației tehnice privind siguranța în aviația civilă, transportul feroviar și naval; b) înregistrările care dezvăluie identitatea persoanelor care au adus probe în cadrul investigației tehnice privind siguranța; c) informațiile colectate de Birou care au un caracter personal, inclusiv informațiile privind sănătatea persoanelor;	Compatibil			MEI Valentin Toncoglaz
(1) Statele membre stabilesc, în strânsă colaborare cu Comisia, un cadru de cooperare permanentă care să permită organelor lor de anchetă privind siguranța să coopereze între ele, în măsura necesară atingerii obiectivului prezentei directive. (2) În ceea ce privește regulamentul de procedură al cadrului de cooperare permanentă și modalitățile de organizare impuse de acesta se ia o decizie în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 19 alineatul (2). (3) În interiorul cadrului de cooperare permanentă, organele de anchetă ale statelor membre stabilesc, de comun acord, în special cele mai bune modalități de cooperare în următoarele scopuri: (a) pentru a permite organelor de anchetă să folosească în comun aparatura, spațiile și echipamentul necesar investigațiilor de natură tehnică asupra epavei și echipamentului navei și asupra altor obiecte utile investigației privind siguranța, inclusiv extragerea și analiza informațiilor din VDR și din alte dispozitive electronice; (b) pentru a-și oferi reciproc asistență sau expertiză tehnică, necesare pentru a îndeplini anumite sarcini; (c) pentru a obține și utiliza în comun informațiile relevante pentru analiza datelor privind accidentele și pentru a face recomandările adecvate privind siguranța la nivel comunitar;	Articolul 25. Cooperarea internațională (1) Pentru îndeplinirea obiectivelor, Biroul poate încheia acorduri tehnice cu organe similare din state terțe. (2) Biroul prevede cele mai bune modalități de cooperare care să permită: a) folosirea în comun a aparatelor, spațiilor și altor echipamente de natură tehnică asupra mijloacelor de transport, componentelor sau părților acestora și asupra altor obiecte utile investigației tehnice privind siguranța, inclusiv extragerea și analiza informațiilor din registratoare și 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;	Parțial compatibil	Prevederea alin. (1) sunt aplicabile statelor UE. Această prevedere a fost adoptată la nivelul național.		MEI Valentin Toncoglaz

(d) pentru a elabora principii comune pentru monitorizarea respectării recomandărilor privind siguranța și pentru adaptarea metodelor de investigare la progresul tehnic și științific; (e) pentru a gestiona în mod adecvat alertele rapide menționate la articolul 16; (f) pentru a institui norme de confidențialitate pentru utilizarea în comun, cu respectarea normelor naționale, a declarațiilor martorilor și pentru prelucrarea datelor și a altor informații prevăzute la articolul 9, inclusiv în relația cu statele terțe; (g) pentru a organiza, în cazul în care este necesar, activități de formare corespunzătoare pentru anchetatori; (h) pentru a promova cooperarea cu organele de anchetă ale țărilor terțe și cu organizațiile internaționale de investigare a accidentelor maritime în domeniile reglementate de prezenta directivă; (i) pentru a pune la dispoziția organelor de anchetă care desfășoară investigațiile privind siguranța orice informații pertinente.	d) stabilirea unor principii comune pentru monitorizarea respectării recomandărilor privind siguranța și pentru adaptarea metodelor de investigație tehnică privind siguranța la progresul tehnic și științific; e) gestionarea în mod adecvat a măsurilor de urgență; f) stabilirea normelor de confidențialitate cu respectarea reglementărilor naționale privind declarațiile martorilor, prelucrarea datelor și altor informații prevăzute la art. 18 al prezentei Legi; g) organizarea activităților 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;				
Art. 11. Cheltuieli (1) În cazul investigațiilor privind siguranța care implică două sau mai multe state membre, activitățile corespunzătoare se efectuează cu titlu gratuit. (2) În cazul în care se solicită asistența unui stat membru care nu este implicat în investigația privind siguranța, statele membre hotărăsc de comun acord asupra rambursării cheltuielilor suportate.		Incompatibil		Prevederi neaplicabile pentru R. Moldova. În cazul în care o investigație implica R. Moldova și un stat terț, modul de rambursare a cheltuielilor va fi specificat conform art. 25 din actul național.	MEI Valentin Toncoglaș
Art. 12. Cooperarea cu țări terțe interesate în mod deosebit (1) Statele membre cooperează, în cea mai mare măsură posibilă, cu alte țări terțe interesate în mod deosebit în cadrul investigațiilor privind siguranța. (2) Țările terțe interesate în mod deosebit sunt autorizate, de comun acord, să participe în cadrul unei investigații privind siguranța conduse de un stat membru în temeiul prezentei directive, în orice stadiu al investigației. (3) Cooperarea unui stat membru în cadrul unei investigații privind siguranța efectuate de către o țară terță interesată în mod deosebit nu aduce atingere modului de desfășurare a investigațiilor privind siguranța și cerințelor de raportare în cadrul acestora prevăzute de prezenta directivă. În cazul în care o țară terță interesată în mod deosebit desfășoară o investigație privind siguranța care implică unul sau mai multe state membre, statele membre pot decide să nu efectueze în paralel investigații privind siguranța, cu condiția ca investigația desfășurată de țara terță să fie efectuată în conformitate cu Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime.	Articolul 25. Cooperarea internațională (1) Pentru îndeplinirea obiectivelor, Biroul poate încheia acorduri tehnice cu organe similare din state terțe.	Parțial compatibil		Prevederile articolului au fost adaptate la nivelul național, similar art. 10 al Directivei.	MEI Valentin Toncoglaș
Art. 13. Protejarea dovezilor Statele membre adoptă măsuri pentru a garanta că părțile implicate în accidente și incidentele care intră în sfera de aplicare a prezentei directive depun toate eforturile	Articolul 15. Conservarea probelor (1) Toate probele trebuie protejate și păstrate în custodie sigură, inclusiv mijloacele de transport, părțile componente, conținutul și	Compatibil			MEI Valentin Toncoglaș

necesare: (a) pentru a proteja toate informațiile provenind din hărțile maritime, jurnalele de bord, înregistrările electronice și magnetice, casetele video, inclusiv informațiile provenind din VDR și din alte dispozitive electronice privind perioada anterioară sau ulterioară accidentului, precum și perioada concomitentă cu acesta; (b) pentru a preveni ștergerea informațiilor respective sau alte modificări ale acestora; (c) pentru a preveni interferența cu orice alt echipament care ar putea fi, în mod rezonabil, considerat util investigării accidentului din punctul de vedere al siguranței; (d) pentru a culege și proteja prompt toate dovezile destinate investigațiilor privind siguranța.	resturile acestora atâta timp cât este necesar pentru investigația tehnică privind siguranța evenimentelor în transport, urmării penale și intereselor justiției. (6) Orice persoană implicată întreprinde măsurile necesare în vederea conservării documentelor, materialelor sau înregistrărilor legate de eveniment, în special pentru a preveni ștergerea înregistrărilor conversațiilor și alarmelor. Comandanții mijlocului de transport implicați în evenimentul de transport sau, în imposibilitate de exercițiu a acestora, locuitorii lor ierarhici au obligația și responsabilitatea să asigure că sunt păstrate în siguranță și că nu se fac niciun fel de modificare, adăugire, înregistrare sau alte acțiuni asupra înscrisurilor privind perioada anterioară ori ulterioară evenimentului în transport, precum și perioada concomitentă cu aceasta, toate probele și documentele probatorii, inclusiv: a) hărțile; b) jurnale de bord; c) înregistrările scrise, electronice și magnetice sau realizate în orice alt mod; d) alte documente sau înregistrări care se consideră că ar putea avea legătură cu evenimentul; (2) Păstrarea probelor care, ar putea fi deplasate, șterse, pierdute sau distruse va include conservarea lor prin mijloace fotografice sau prin alte mijloace asimilate acestora. (7) În aplicarea prevederilor alin. (6) se iau măsuri astfel încât: b) să se prevină interferența cu orice alt echipament care ar putea fi, în mod rezonabil, considerat util investigației privind siguranța.				
Art. 14. Rapoarte privind accidentele (1) Investigațiile privind siguranța desfășurate în temeiul prezentei directive se finalizează cu publicarea unui raport prezentat în forma stabilită de organul de anchetă competent și în conformitate cu secțiunile relevante din anexa I. Organele de anchetă pot decide ca un raport simplificat să fie publicat, în cazul unei investigații privind siguranța care nu privește un accident foarte grav sau, după caz, un accident grav maritim și ale cărei rezultate nu ar putea contribui la prevenirea accidentelor și incidentelor pe viitor. (2) Organele de anchetă depun toate eforturile necesare pentru a pune la dispoziția publicului, și în special sectorului maritim, raportul menționat la alineatul (1), inclusiv concluziile sale și orice eventuale recomandări, în termen de 12 luni de la data accidentului. În cazul în care raportul final nu poate fi elaborat în intervalul de timp menționat, în termen de 12 luni de la data accidentului se publică un raport intermediar. (3) Organul de anchetă din statul membru care conduce investigația trimite Comisiei o copie a raportului final, a celui simplificat sau a celui intermediar. Organul de anchetă ia în considerare eventualele observații tehnice ale Comisiei privind rapoartele finale, care	Articolul 19. Raportul investigației tehnice privind siguranța (2) Investigația tehnică privind siguranța se încheie cu un raport final prezentat în forma stabilită de Birou care, se aprobă de către investigatorul-șef și se expediază entităților interesate. Raportul va conține obligatoriu informații despre: (7) Biroul va publica raportul final pe pagina web oficială al Biroului în cel mai scurt timp dar nu mai târziu de 12 luni de la data începerii investigației privind siguranța. În cazuri excepționale, în afara controlului obiectiv al Biroului, termenul de publicare a raportului final poate fi extins.	Parțial compatibil		Prevederea alin.(2) nu este aplicabilă pentru R. Moldova.	MEI Valentin Toncoglaz

nu privesc fondul constatărilor pentru îmbunătățirea calității raportului, astfel încât să se faciliteze îndeplinirea obiectivului prezentei directive.					
Art. 15. Recomandări privind siguranța (1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura respectarea, în mod adecvat, a recomandărilor privind siguranța ale organelor de anchetă de către destinatarii acestora, precum și, dacă este cazul, monitorizarea corespunzătoare a respectării acestora, în conformitate cu dreptul comunitar și internațional. 2) Dacă este cazul, un organ de anchetă sau Comisia elaborează recomandări privind siguranța pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor generale ale investigațiilor privind siguranța desfășurate. (3) O recomandare privind siguranța nu stabilește, în nici un caz, culpa sau răspunderea pentru un accident.	Articolul 20. Recomandări de siguranță (5) Biroul și autoritățile de siguranță monitorizează punerea în aplicare a recomandărilor privind siguranța și instituie proceduri pentru monitorizarea progresului acțiunilor întreprinse ca urmare a recomandărilor primite. (1) În scopul de a preveni producerea pe viitor a accidentelor și incidentelor precum și pentru a asigura siguranța, Biroul bazându-se pe concluziile desprinse în timpul investigației tehnice privind siguranța, studii sau analize a unei serii de investigații tehnice privind siguranța, elaborează și emite recomandări de siguranță. (7) O recomandare privind siguranța nu stabilește, în nici un caz, culpa sau răspunderea pentru un eveniment în transport produs.	Parțial compatibil		Prevederea alin. (2) nu este aplicabilă pentru R. Moldova, motiv pentru care a fost adaptată la nivelul național.	MEI Valentin Toncoglaz
Art. 16. Sistemul de alertă rapidă Fără a aduce atingere dreptului de a lansa o alertă rapidă, organul de anchetă dintr-un stat membru informează de îndată Comisia, în orice stadiu al investigației privind siguranța, în cazul în care consideră că este necesară adoptarea unor măsuri urgente la nivel comunitar pentru prevenirea riscului de noi accidente. Dacă este necesar, Comisia înaintează o notă de avertizare în atenția autorităților din toate celelalte state membre, a industriei de transport maritim și a oricărei alte părți interesate.	Articolul 21. 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. (14) și (15) al prezentei Legi, la orice stadiu a unei investigații tehnice privind siguranța, adoptarea unor măsuri urgente privind prevenirea riscului de producere de noi evenimente în transporturi;	Parțial compatibil		Prevederea "Dacă este necesar, Comisia înaintează o notă de avertizare în atenția autorităților din toate celelalte state membre, a industriei de transport maritim și a oricărei alte părți interesate." Nu este aplicabilă pentru R. Moldova.	MEI Valentin Toncoglaz
Art. 17. Baza de date europeană privind accidentele maritime (1) Datele privind accidentele și incidentele maritime sunt stocate și analizate cu ajutorul unei baze de date electronice la nivel european, care urmează a fi creată de Comisie și va fi Cunoscută sub numele de Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime (EMCIP). (2) Statele membre comunică Comisiei autoritățile autorizate să acceseze baza de date menționată. (3) Organele de anchetă din statele membre informează Comisia cu privire la accidentele și incidentele maritime, respectând modelul care figurează în anexa II. De asemenea, acestea furnizează Comisiei datele provenite din investigațiile privind siguranța, în conformitate cu sistemul bazei de date EMCIP. (4) Comisia și statele membre elaborează sistemul bazei de date și o metodologie de notificare a datelor într-un termen corespunzător.	Articolul 22. Fișierul centralizat cu privire la informația privind siguranța (1) Biroul ține fișierul național centralizat cu privire la informațiile pertinente privind siguranța și este responsabilă de colectare, evaluare, arhivare, prelucrare, depersonalizare, procesare, stocare și înregistrare a informațiilor în acest sens. (3) Biroul este organul desemnat privind schimbul de informații prin punerea la dispoziția autorităților competente ale altor state a tuturor informațiilor relevante și stocate în fișierul național centralizat.	Parțial compatibil		Prevederile articolului au fost adaptate la nivelul național.	MEI Valentin Toncoglaz
Art. 18. Tratamentul echitabil al navigatorilor Statele membre iau în considerare, în conformitate cu legislația lor națională, dispozițiile relevante ale liniilor directe ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în cazul unui accident maritim în apele aflate sub jurisdicția lor.		Compatibil		Actul național prevede aplicarea metodologiei de investigație care nu contravine liniilor directe ale IMO.	MEI Valentin Toncoglaz

				Astfel, prevederile actului național nu vine să incrimineze căpitanul sau echipajul.	
Art. 19. Comitetul (1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 (1). (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie. Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la două luni. (3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.		Incompatibil		Prevederile acestui articol nu sunt aplicabile pentru R. Moldova	
Art. 20. Competențe de modificare Comisia poate să actualizeze definițiile din prezenta directivă, precum și trimerile la actele comunitare și la instrumentele OMI, în conformitate cu procedura menționată la articolul 18 alineatul (2), în vederea alinierii acestora la măsurile comunitare sau la măsurile OMI care au intrat în vigoare, cu respectarea limitelor impuse de prezenta directivă. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele, prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 19 alineatul (3). În temeiul aceleiași proceduri, Comisia poate, de asemenea, modifica anexele. Modificările aduse Codului OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime pot fi excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive, în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.		Incompatibil		Prevederile acestui articol nu sunt aplicabile pentru R. Moldova	
Art. 21. Măsuri suplimentare Nicio dispoziție a prezentei directive nu împiedică un stat membru să adopte măsuri suplimentare privind siguranța maritimă care nu sunt reglementate de aceasta, cu condiția ca astfel de măsuri să nu încalce prezenta directivă sau să aducă atingere în orice mod îndeplinirii obiectivului acesteia sau să pună în pericol realizarea obiectivului acesteia.		Compatibil		Actul național a fost elaborat în conformitate cu principiile de încadrare a legislației comunitare în sistemul legislativ național.	MEI Valentin Toncoglaș
Art. 22. Sancțiuni Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor interne adoptate în aplicarea prezentei directive și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.		Incompatibil		Prevederile acestui articol nu sunt aplicabile pentru R. Moldova	
Art. 23. Raportul privind punerea în aplicare La fiecare cinci ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport		Incompatibil		Prevederile acestui articol nu sunt aplicabile pentru R. Moldova	

privind punerea în aplicare și conformarea cu prezenta directivă și, după caz, propune măsuri suplimentare în lumina recomandărilor cuprinse în raport.					
Art. 24. Modificări aduse actelor existente (1) Articolul 12 din Directiva 1999/35/CE se elimină. (2) Articolul 11 din Directiva 2002/59/CE se elimină.		Incompatibil		Prevederile acestui articol nu sunt aplicabile pentru R. Moldova	
Art. 25. Transpunerea (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 17 iunie 2011. Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri. (2) Comisiei îi sunt comunicate de statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.		Incompatibil		Prevederile acestui articol nu sunt aplicabile pentru R. Moldova	
Art. 26. Intrarea în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.	Articolul 26. Intrarea în vigoare Prezenta lege intră în vigoare la 6 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.	Parțial compatibil		Prevederile acestui articol nu sunt aplicabile pentru R. Moldova. În actul național, prevederea privind intrarea în vigoare a fost adaptată la nivelul național.	MEI Valentin Toncoglaz
Art. 27. Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre.		Incompatibil		Prevederile acestui articol nu sunt aplicabile pentru R. Moldova.	
Anexa I Conținutul raportului investigației privind siguranța Introducere Această parte definește obiectivul unic al investigației privind siguranța și indică faptul că o recomandare privind siguranța nu dă naștere, în niciun caz, unei prezumții de răspundere sau culpă și că raportul nu a fost întocmit, atât în ceea ce privește conținutul, cât și forma, cu intenția de a fi folosit pentru acțiuni în justiție. (Raportul nu ar trebui să facă nicio referire la vreo depoziție a martorilor și nici să stabilească vreo legătură între persoanele menționate în raport și persoanele care au adus dovezi pe parcursul investigației privind siguranța.) 1.REZUMAT Această parte expune faptele esențiale ale accidentului sau incidentului maritim: când, unde, ce și cum s-a întâmplat; și menționează, de asemenea, dacă în urma accidentului au rezultat decese, vătămări, pagube aduse navei, încărcăturii, unor terțe părți sau mediului. 2.INFORMAȚII FAPTICE Această parte include mai multe subcategorii distincte, care furnizează suficiente informații pe care organul de anchetă le consideră ca fiind factice, conferind consistență analizei și facilitând înțelegerea.		Incompatibil		Anexa va fi transpus printr-un act subordonat legii.	MEI Valentin Toncoglaz

Subcategoriile menționate includ, în special, următoarele informații: 2.1.Informații privind nava Pavilionul/registru de înmatriculare; Datele de identificare; Principalele caracteristici; Armatorul și administratorul; Informații privind construcția; Echipajul minim de siguranță; Încărcătura autorizată. 2.2.Informații privind voiajul Porturile de escală; Tipul voiajului; Informații privind încărcătura; Echipajul. 2.3.Informații privind accidentul sau incidentul maritim Tipul accidentului sau incidentului maritim; Data și ora; Poziția și locul accidentului sau incidentului maritim; Contextul extern și intern; Exploatarea navei și segmentul voiajului; Locul la bord; Informații referitoare la factorul uman; Consecințe (suferite de oameni, navă, încărcătură, mediu și altele). 2.4.Intervenția autorității de coastă și măsuri de urgență Persoanele implicate; Mijloacele folosite Viteza de reacție; Măsurile întreprinse; Rezultatele obținute. 3.EXPUNERE Această parte reconstituie accidentul sau incidentul maritim cu ajutorul unei serii ordonate cronologic de evenimente care au condus la accidentul sau incidentul maritim, s-au desfășurat în timpul sau după accidentul sau incidentul respectiv, precum și rolul fiecărui factor (de exemplu: persoana, materialul, mediul, echipamentul sau agenții externi). Perioada acoperită de expunere depinde de momentul în care s-au produs evenimentele care au contribuit în mod direct la producerea accidentului sau incidentului maritim. Această parte mai include și orice informații relevante asupra investigației privind siguranța efectuate, inclusiv rezultatele examenelor sau testelor. 4.ANALIZĂ Această parte include mai multe subcategorii distincte, care furnizează o analiză a					
--	--	--	--	--	--

fiecărui eveniment legat de accident, însoțită de comentarii referitoare la rezultatele tuturor testelor și examinărilor relevante realizate pe parcursul investigației privind siguranța și la acțiunile privind siguranța care ar fi putut fi deja întreprinse pentru a preveni viitoarele accidente maritime. Aceste subcategorii ar trebui să includă subiecte precum: - contextul și cadrul accidentului; - erorile umane și omisiunile, evenimente implicând materiale periculoase, efectele asupra mediului, avarii ale echipamentelor și factori externi; - factorii contributivi care implică funcții legate de persoane, operațiuni la bord, gestiunea de pe uscat sau influența mediului de reglementare. Analiza și comentariul fac posibilă elaborarea, în cadrul raportului, de concluzii logice care expun toți factorii contributivi, inclusiv cei care implică riscuri pentru care măsurile de protecție existente, care vizează prevenirea evenimentelor care pot conduce la accident și/sau eliminarea sau reducerea consecințelor acestora, sunt considerate a fi inexistente sau neadecvate. 5.CONCLUZII Această parte rezumă factorii contributivi determinați și măsurile de protecție inexistente sau neadecvate (materiale, funcționale, simbolice sau de procedură) față de care ar trebui întreprinse acțiuni privind siguranța pentru a preveni accidentele maritime pe viitor. 6.RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ Dacă este cazul, această parte a raportului conține recomandări de siguranță care decurg din analiză și concluzii și sunt legate de anumite domenii specifice, cum ar fi legislația, concepția, procedurile, inspecția, gestionarea, sănătatea și siguranța la locul de muncă, formarea, reparațiile, întreținerea, asistența pe uscat și măsurile de urgență. Recomandările de siguranță se adresează persoanelor care sunt cel mai bine plasate pentru a le pune în aplicare, cum ar fi armatorii, managerii, organizațiile recunoscute, autoritățile maritime, serviciile de trafic maritim, organele de intervenție în cazuri de urgență, organizațiile maritime internaționale și instituțiile europene, în vederea prevenirii unor viitoare accidente maritime. Această parte include, de asemenea, toate recomandările intermediare privind siguranța care ar fi putut fi făcute sau orice acțiuni privind siguranța care ar fi putut fi întreprinse în cursul investigației privind siguranța. 7.ANEXE Atunci când este cazul, următoarea listă neexhaustivă de informații se atașează la raport, în formă tipărită și/sau în format electronic: - fotografii, imagini video, înregistrări audio, hărți maritime și planuri; - standarde aplicabile; - termeni tehnici și abrevieri utilizate; - studii speciale privind siguranța; - informații diverse.					
Anexa II Informații cuprinse în notificarea privind accidentele și incidentele maritime (Fragment din Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime)		Incompatibil		Anexa va fi transpus printr-un act subordonat legii.	MEI Valentin

Notă: Numerele subliniate indică faptul că informațiile respective ar trebui furnizate pentru fiecare navă în parte, în cazul în care sunt implicate mai multe nave în accidentul sau incidentul maritim respectiv. 01. Statul membru responsabil/persoana de contact 02. Statul membru însărcinat cu investigarea 03. Rolul statutului membru 04. Statul de coastă afectat 05. Numărul de state interesate în mod deosebit 06. Statele interesate în mod deosebit 07. Entitatea care notifică 08. Momentul notificării 09. Data notificării 10. Denumirea navei 11. Numărul/literele distinctive OMI 12. Pavilionul navei 13. Tipul accidentului sau incidentului maritim 14. Tipul navei 15. Data accidentului sau incidentului maritim 16. Ora accidentului sau incidentului maritim 17. Poziția – latitudinea 18. Poziția – longitudinea 19. Locul accidentului sau incidentului maritim 20. Portul de plecare 21. Portul de destinație 22. Sistemul de separare a traficului 23. Segmentul voiajului 24. Exploatarea navei 25. Locul la bord 26. Pierderile de vieți omenești: - Echipaj - Pasageri - Altele 27. Rănirile grave: - Echipaj - Pasageri - Altele 28. Poluarea 29. Pagubele asupra navei 30. Pagubele asupra încărcăturii 31. Alte pagube 32. Scurtă descriere a accidentului sau incidentului maritim 33. Scurtă descriere a motivelor de a nu desfășura o investigație privind siguranța.					Toncoglaz
---	--	--	--	--	-----------



nr. 14/5-7740 din 20.11.2019

Cancelaria de Stat

Prin prezenta, în conformitate cu pct. 179 din Regulamentul Guvernului aprobat prin HG nr. 610/2018, Ministerul Economiei și Infrastructurii solicită înregistrarea proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea proiectului de Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul ședinței secretarilor generali.

CERERE

#	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1	Categoria și denumirea proiectului	PHG pentru aprobarea proiectului de Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi.
2	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Economiei și Infrastructurii.
3	Justificarea depunerii cererii	Necesitatea elaborării Proiectului de lege rezultă din măsurile care se regăsesc în: - Planul de acțiuni privind implementarea Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2020 (HG nr. 827/2013); - Planul național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere RM-UE în perioada 2017-2019 (HG nr. 1472/2016).
4	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Afacerilor Interne; - Procuratura Generală; - Ministerul Justiției; - Ministerul Finanțelor; - Centrul Național Anticorupție; - Autoritatea Aeronautică Civilă; - ÎS MoldATSA;

Digitally signed by Ciomîi Andrei
Date: 2019.11.20 10:57:41 EET
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



		- ÎS Calea Ferată din Moldova; - Agenția Navală; - SRL Avia Invest; - Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene; - Ministerul Apărării; - Confederația Națională a Sindicatelor; - Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului; - Centrul de Implementare a Reformelor.
5	Termenul-limită pentru depunerea avizelor	20 zile
6	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Valentin Toncoglaz Șef Serviciul Cooperare Transport, Direcția Transport, 022 250 549 valentin.toncoglaz@mei.gov.md
7	Anexe	1. Analiza Impactului de Reglementare (27 file); 2. Nota Informativă (5 file); 3. Proiectul hotărârii Guvernului (19 file); 4. Tabelele de concordanță: Regulamentul UE 996/2010 (29 file); Directiva UE 2016/798 (51 file); Directiva 2009/18/CE (16 file).
8	Data și ora depunerii cererii	conform datei semnăturii electronice
9	Semnătura	

Andrei CIORNÎI
Secretar de Stat

Valentin Toncoglaz
250-549
valentin.toncoglaz@mei.gov.md