

Analiza Impactului
la proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea Regulamentului cu
privire la organizarea și funcționarea Biroului de Investigare a Accidentelor și
Incidentelor în Transporturi

Titlul analizei impactului	Analiza de Impact la proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.
Data:	2022
Autoritatea administrației publice (autor):	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Subdiviziunea:	Serviciul transport naval
Persoana responsabilă și datele de contact:	Adela Cazacu, tel. (022) 250-615 e-mail: adela.cazacu@midr.gov.md

Compartimentele analizei impactului

1. Definirea problemei

a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate

Statul trebuie să mențină un nivel general ridicat de siguranță în transporturi și trebuie să depună toate eforturile pentru a reduce numărul de accidente și incidente în transporturi. Siguranța vieților omenești, a pasagerilor, bunurilor, infrastructurii de transport precum și protecția mediului înconjurător pot fi îmbunătățite prin efectuarea unor investigații tehnice, care să identifice circumstanțele și cauzele accidentelor și incidentelor în transporturi. Ținând seama de faptul că efectuarea promptă a unor investigații tehnice în caz de accidente, incidente îmbunătățește siguranța în domeniul transporturilor, întrucât contribuie la prevenirea repetării unor astfel de accidente care constituie situații de urgență și extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată, se necesită elaborarea proiectului hotărârii de Guvern privind aprobarea Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.

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

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

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

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

- Austria: Federal Security Investigation Office (SUB);
- Belgia: Investigation Body for railway accidents and incidents, Air Accident Investigation Unit, Federal Bureau for the Investigation of Maritime Accidents (OFEAN);
- Bulgaria: The Aircraft, Maritime and Railway Accident Investigation Directorate (AMRAID);
- Croația: Air, Maritime and Railway Traffic Accident Investigation Agency (AIA);
- Cehia: Rail Safety Inspection Office;
- Danemarca: The Accident Investigation Board (AIB);
- Estonia: Estonian Safety Investigation Bureau (ESIB);
- Finlanda: Safety Investigation Authority (SIA);
- Franța: French Land Transport Accident Investigation Bureau (BEA-TT);

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

Cu toate acestea, în Republica Moldova nu există capacități independente de investigare a evenimentelor în transporturi din punct de vedere al siguranței, care ar avea scopul prevenirii acestora. De regulă, la investigarea unui eveniment participă organul de urmărire penală, care are misiunea de a stabili vinovatul de producerea evenimentului, nu și cauza.

De aici și necesitatea creării unei structuri independente față de oricare operator de transport, care să organizeze investigația tehnică privind siguranța evenimentelor în transporturi, în scopul determinării cauzelor și circumstanțelor în care s-au produs și de a emite recomandări de siguranță, pentru prevenirea acestora în viitor.

În context, conform art. 21 lit. c) din Legea nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, *Guvernul urmează să aprobe regulamentul de organizare și funcționare al Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi, precum și structura și efectivul-limită ale Biroului.*

În concluzie, prin prezentul proiect urmează a fi soluționată problema cu privire la inexistența unei capacități de investigare independente din punct de vedere al 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

Misiunea statului și a legiuitorului în raport cu activitățile de transport, care au un grad sporit de risc pentru siguranța și sănătatea populației și integritatea și protejarea infrastructurii și a mediului, este stabilirea unor cerințe și reguli pe care trebuie să le respecte și după care trebuie să se ghideze entitățile din domeniul transportului.

Actualmente, Republica Moldova se confruntă cu o dinamică în creștere a evenimentelor care vizează direct siguranța în transporturi, iar conjunctura actuală impune îmbunătățirea siguranței în transportul aerian, feroviar și naval prin investigarea cauzelor producerii evenimentelor într-un mod obiectiv, imparțial și transparent, evitarea conflictelor de interese între părțile implicate în cazul unui eveniment în transport, precum și elaborarea unor recomandări de siguranță pentru evitarea producerii în viitor a unor evenimente similare.

De lipsa unei capacități de investigare din punct de vedere al siguranței se confruntă și sunt afectați direct operatorii de transport din domeniul aerian, feroviar și naval, administratorii de infrastructură aeroportuară, feroviară sau portuară, organizații de producere/întreținere, autoritățile de siguranță în transporturi, autorități de reglementare, personal de specialitate și nu în ultimul rând societatea civilă.

În ciuda tuturor eforturilor depuse, la moment, investigațiile tehnice privind siguranța nu sunt efectuate de către investigatori competenți în investigarea de accidente și incidente în transporturi, care să dețină calificarea necesară și experiența practică în domeniul transportului aerian, feroviar și naval.

În domeniul aviației, potrivit art. 46 alin. (1) din Codul aerian nr. 301/2017, *organul central de specialitate în domeniul aviației civile este autoritatea de stat pentru reglementarea și organizarea investigării tehnice a accidentelor și a incidentelor din aviația civilă, precum și pentru organizarea sistemului de raportare obligatorie și voluntară a evenimentelor de aviație*. Aliniatul (2) al aceluiași articol prevede că, *desfășurarea activităților privind investigația tehnică a accidentelor și a incidentelor din aviația civilă se face în conformitate cu legislația cu privire la investigația accidentelor și a incidentelor în transporturi*.

Respectiv, acest fapt este în contradicție cu regulile organismelor internaționale, or autoritatea de investigare a accidentelor trebuie să fie un organism independent în luarea deciziilor față de orice operator de transport, autoritate de reglementare sau autoritate de siguranță și trebuie să activeze separat de organul central de specialitate.

În domeniul naval conform prevederilor din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999, nu există un organism, care ar avea desemnate atribuții pentru investigarea accidentelor și incidentelor, or art. 6 alin. (3) din Codul navigației maritime comerciale prevede expres că, *organul central de specialitate la propunerea Agenției Navale emite reglementări specifice privind raportarea și investigarea tehnică a evenimentelor de transport naval*. Astfel, legiuitorul a prevăzut doar procedura ce ține de elaborarea și promovarea politicii în domeniul transportului naval și în domeniul de investigație tehnică în cazul accidentelor și incidentelor navale, însă nu a prevăzut nici o normă prin care ar acorda împuterniciri unui organism pentru a investiga incidentele și accidente care au loc în domeniul respectiv.

În conformitate cu prevederile Codului transportului feroviar nr. 309/2003, investigarea accidentelor și incidentelor care au loc la Calea Ferată se efectuează de către o subdiviziune din cadrul Căii Ferate responsabilă pentru securitatea circulației. Așa deci, art. 14 alin. (3) din Codul transportului feroviar stipulează că, *în transportul feroviar activează un serviciu special care exercită controlul siguranței circulației, precum și subdiviziuni de intervenție și repunere în funcțiune care lichidează consecințele accidentelor de cale ferată. Regulamentele de funcționare a acestor subdiviziuni, precum și modul de clasificare, de cercetare din oficiu și de ținere a evidenței încălcărilor regulilor de siguranță a circulației, se aprobă de către organul de specialitate al administrației publice centrale*.

Subdiviziunea este responsabilă de controlul siguranței, însă acest fapt nu garantează respectarea cerințelor tehnice ce privește siguranța și nici nu investighează accidente și incidente din punct de vedere tehnic, la fel nu se emit propuneri și recomandări de siguranță în urma unor investigații, motiv pentru care rămâne riscul producerii repetate a unor accidente sau incidente similare.

De aici și necesitatea creării unei structuri independente față de oricare operator de transport, care să ducă o investigație transparentă, să elaboreze și să emită recomandări privind siguranța bazându-se pe concluziile desprinse în timpul investigațiilor tehnice, cu scopul de a preveni producerea pe viitor a evenimentelor în transport, precum și pentru a asigura siguranța în transport.

În același context menționăm că, Republica Moldova prin ratificarea Acordului de Asociere cu Uniunea Europeană s-a angajat să coopereze cu Uniunea Europeană în privința elaborării unei politici naționale durabile în domeniul transporturilor, cuprinzând toate modurile de transport, atât din țară, cât și conexiunile cu Uniunea și țările vecine, pentru a asigura sisteme de transport eficiente, cu funcționalitate sigură și cu un înalt nivel de securitate pentru beneficiari.

Pentru realizarea angajamentelor, Republica Moldova va trebui să implementeze prevederile a 51 de directive și recomandări, iar aproximarea legislației se referă la condițiile tehnice și de securitate, accesul la piață și infrastructură.

În partea ce ține de siguranța în transporturi, prin adoptarea Legii nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, au fost transpuse parțial Directiva UE/2016/798 privind siguranța feroviară, Directiva 2009/18/CE 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 Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului și Regulamentul UE/996/2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE. Directivele și Regulamentul menționat supra, dictează exigența Republicii Moldova de a asigura un înalt nivel general de siguranță în transportul aerian, feroviar și naval, de a reduce numărul de accidente și incidente și de a efectua cu promptitudine investigații privind siguranța în ceea ce privește accidentele și incidentele survenite în transport pentru a îmbunătăți siguranța și a contribui la prevenirea apariției de accidente și incidente.

În concluzie menționăm că, justificarea necesității schimbării situației curente din domeniul transportului privind lipsa unei autorități independente și competente în investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi survine de la entitățile afectate din domeniul aerian, feroviar și naval, a societății civile cât și din executarea prevederilor Legii nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, și nu în ultimul rând și din angajamentele asumate în urma ratificării Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte.

c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei

Problema cu privire la organizarea Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi a apărut urmare a lipsei capacităților independente ale statului de investigare a evenimentelor în transporturi din punct de vedere al siguranței, care ar avea scopul prevenirii acestora.

Practicile actuale de investigare a evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval, sunt în mare parte cauzate de un complex de factori, care au la bază deficiențele cadrului legislativ și abordările care nu sunt reglementate de cadrul normativ.

Printre cauzele care au dus direct la apariția problemei sunt:

- lipsa unui sistem de management al siguranței în transportul aerian, feroviar și naval;
- lipsa capacității statului de a investiga independent accidentele/incidentele în transport;
- lipsa investigării cauzelor producerii evenimentelor în transport într-un mod obiectiv, imparțial și transparent;
- în cadrul unei investigații nu se determină factorii care au declanșat evenimentul în transporturi, dar a vinovatului producerii accidentului/incidentului;
- urmare a investigațiilor tehnice nu se elaborează recomandări de siguranță pentru evitarea producerii în viitoare a unor evenimente similare;

În consecința aprobării Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi, toate cauzele enumerate supra vor fi înlăturate, astfel încât Republica Moldova să dețină capacitatea de a investiga evenimentele din transportul aerian, feroviar și naval, fără a stabili vinovăția sau răspunderea civilă, administrativă, contravențională sau penală a făptuitorului, de a îmbunătăți siguranța în transporturi, de a preveni producerea unor evenimente similare celor investigate garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor, de a emite recomandări privind siguranța în vederea prevenirii unor evenimente în transport.

d) Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție

De-a lungul ultimilor ani, politicile din domeniul transportului au menirea să contribuie la îmbunătățirea semnificativă a standardelor de siguranță. Transportul și siguranța sunt concepte ce nu pot fi separate. În cazul în care nu ar exista norme stricte care să reglementeze și să garanteze un nivel ridicat de siguranță sectorul transportului nu s-ar afla într-o dezvoltare continuă.

În ciuda tuturor eforturilor depuse, sectorul transportului aerian, feroviar și naval încă se confruntă cu numeroase provocări în ceea ce privește siguranța. Astfel, pe parcursul ultimilor ani siguranța în transporturi a avut o tendință negativă, fapt confirmat prin datele prezentate de către autoritățile administrative din domeniul transportului aerian, feroviar și naval.

Așa deci, pe domeniul aviației civile în ultimii 7 ani, numărul evenimentelor înregistrate au crescut considerabil, dacă în anul 2015 evenimentele înregistrate dintre care fac parte accidentele, deficiențele tehnice, coliziuni cu pasăre, atac cu laser, abateri de la proceduri operaționale standard și alte evenimente

care reprezintă un nivel scăzut al riscurilor sau nu au efect asupra siguranței zborurilor, erau în număr de 112, atunci în anul 2017 au fost în număr de 122, iar în anul 2021 au fost înregistrate 234 evenimente. Pe parcursul anului 2021 din totalul evenimentelor înregistrate, 53 au avut loc din cauza deficiențelor tehnice, 51 din motivul abaterilor de la procedurile operaționale standard, iar 37 evenimente s-au produs din motivul coliziunii cu pasăre. În anul 2019, cele mai multe evenimente care au avut efect asupra siguranței zborurilor, în număr de 54 au avut loc din cauza coliziunii cu pasăre, iar în 2017 cele mai multe evenimente înregistrate în număr de 36, au fost cele care reprezintă un nivel scăzut al riscurilor sau nu au avut efect asupra siguranței zborurilor.

Accidentele și incidentele feroviare care au avut loc pe liniile ferate naționale în perioada anilor 2017-2021, au fost în număr total de 479, dintre care în anul 2017 au fost înregistrate 104 evenimente, în 2019 au avut loc 99 accidente/incidente, iar în anul 2021 au fost înregistrate 45 de evenimente. Din numărul total de evenimente înregistrat pe domeniul feroviar în perioada ultimilor 5 ani, 222 au avut loc din cauza deteriorării locomotivei cu solicitarea locomotivei de ajutor în trenul marfar, 91 evenimente au avut loc din cauza defecțiunilor liniilor de cale ferată, materialului rulant feroviar, instalațiilor de semnalizare, centralizare și blocare, a telecomunicațiilor, rețelilor de contact, de alimentare cu energie electrică și altor mijloace tehnice, în rezultatul cărora a fost admisă reținerea trenului pe una din liniile căii ferate sau în stație peste timpul prevăzut de graficul de circulație cu 1 oră și mai mult, un eveniment a avut loc din cauza tamponării trenului cu mijloace de transport auto sau alte mijloace autopropulsate, produsă din culpa feroviarilor, iar altele 9 au avut loc din cauza atacării false a acului de macaz.

Pe domeniul naval în perioada anilor 2018-2021 au survenit 15 accidente și 18 incidente, dintre care 2 au avut loc în anul 2018 în Complexul Portuar Giurgiulești, iar 5 accidente au survenit cu navele înregistrate sub pavilionul Republicii Moldova care navigau pe căile navigabile externe, pe când incidente au fost în număr de 5 cu navele aflate sub pavilionul moldovenesc. În anul 2020 au avut loc 2 accidente cu navele înregistrate sub pavilion Republicii Moldova, iar incidente nu au fost înregistrate, pe când în 2021 s-au produs 3 accidente cu navele aflate sub pavilion moldovenesc, un incident în Complexul Portuar Giurgiulești și 7 incidente s-au înregistrat cu navele sub pavilion moldovenesc.

Totodată, informația mai detaliată privind evenimentele care au fost înregistrate în transporturi se regăsește în tabelele de mai jos, după cum urmează.

Numărul total de evenimente pe fiecare an în parte, înregistrate pe domeniul aviației civile, grupate după numărul de accidente și tipul celorlalte evenimente cu excepția accidentelor

<i>Anul</i>	<i>Total evenimente înregistrate</i>	<i>Accidente</i>	<i>Deficiențe tehnice</i>	<i>Coliziuni cu pasăre</i>	<i>Atac cu laser</i>	<i>Abateri de la Proceduri operaționale standard*</i>	<i>Alte evenimente**</i>
2021	234	2	53	37	16	51	75
2020	151	1	25	21	12	58	34
2019	250	0	40	54	20	44	92
2018	117	1	19	19	33	21	24
2017	122	1	18	23	27	17	36
2016	119	2	16	31	16	29	25
2015	112	2	18	13	28	23	28

Notă:

* Procedurile operaționale standard se referă la procedurile stricte care acoperă fiecare aspect legat de operarea aeronavei de către echipajul de bord;

** Alte evenimente se referă la erori în interacțiunea cu serviciile de navigație aeriană și în managementul traficului aerian, evenimente legate de aerodromuri și servicii la sol, evenimente de securitate, pasageri cu necesități medicale etc. De regulă, evenimentele respective prezintă un nivel scăzut al riscurilor sau nu au efect asupra siguranței zborurilor.

Numărul total de evenimente pe fiecare an în parte, înregistrate pe domeniul feroviar, grupate după tipul de accidente

Anul	Total evenimente înregistrate	Deteriorarea locomotivei	Defecțiunea liniilor de cale ferată	Deraierea materialului rulant	Tamponarea trenurilor de marfă cu alt material rulant	Atacare falsă a acului de macaz	Detașarea vagoanelor din trenul de călători
2021	45	18	2	6	0	1	1
2020	78	48	7	2	1	2	1
2019	99	43	19	5	1	1	1
2018	153	71	38	9	1	3	0
2017	104	42	25	9	2	2	2

Numărul total de evenimente pe fiecare an în parte, înregistrate pe domeniul naval, grupate după numărul de accidente/incidente

Anul	Total evenimente înregistrate	Nr. de accidente	Nr. de incidente
2021	11	0 port/3 pavilion	1 port/7 pavilion
2020	2	0 port/2 pavilion	0 port/0 pavilion
2019	8	0 port/3 pavilion	1 port/4 pavilion
2018	12	2 port/5 pavilion	0 port/5 pavilion

Transporturile sunt un segment strategic al economiei, iar sistemele de transport adecvate reprezintă o piatră de temelie a integrării europene. Cu toate acestea, pe parcursul ultimilor ani, conform datelor indicate supra, se constată o creștere a evenimentelor în domeniul aerian, feroviar și naval, astfel, siguranța în domeniul transportului având o tendință negativă, iar în lipsa unei intervenții, riscul majorării accidentelor și incidentelor se află într-o evoluție continuă.

Așa deci, în cazul în care nu se intervine pe domeniu, urmează să ne confruntăm cu riscurile existente care se află în ascensiune continuă, iar printre ele se află riscuri legate de pierderi de vieți omenești, deteriorarea infrastructurii aeroportuare, feroviare și portuare, deteriorarea bunurilor și mărfurilor transportate prin intermediul transportului aerian, feroviar și naval, deteriorarea mijloacelor de transport, creșterea costurilor ce țin de înlăturarea pagubelor cauzate urmare unui eveniment în transport, cât și scăderea nivelului de încredere a călătorilor în transporturi.

În contextul prevenirii comiterii evenimentelor în transport, diminuării gravității consecințelor acestora, înlăturării cauzelor și condițiilor în care acestea s-au produs, verificării stării tehnice a unităților de transport de tip aerian, feroviar și naval în privința corespunderii lor cu normele de siguranță rutieră, v-a funcționa Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.

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

Cadrul normativ aplicabil Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi este transpus în Legea 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi.

Concomitent, conform Capitolului 15 (Transporturi) din Titlul IV al Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, ratificat prin Legea nr. 112/2014, Republica Moldova și-

a asumat angajamentul privind includerea în mod progresiv a acquis-ului relevant al Uniunii Europene în legislația națională.

Ca urmare, a fost adoptată Legea 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, prin care se realizează:

- transpunerea parțială a Directivei 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;
- transpunerea parțială a Regulamentului (UE) nr.996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE (text cu relevanță pentru 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;
- transpunerea art.1 lit.(e), art.2 alin.(1), art.3 pct.2, 3, 7, 10–15 și 21, art.20–23, art.24 alin.(1)–(3), art.25 și art.26 din Directiva 2016/798/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (revizuire) (text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 138 din 26 mai 2016.

Totodată, conform prevederilor Legii nr. 213/2021 scopul acesteia constă în prevenirea producerii evenimentelor în transport, îmbunătățirea siguranței în domeniile transportului aerian, feroviar și naval, garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor, de asemenea stabilește norme privind disponibilitatea în timp util a informațiilor referitoare la toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul unei aeronave, unei nave sau al unui material rulant implicat într-un eveniment de transport.

În același timp, cadrul juridic menționat prevede crearea unei autorități de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi, care își va exercita funcțiile și atribuțiile în baza regulamentului aprobat de Guvern.

Urmare celor expuse, precum și în scopul aplicării de către Republica Moldova a prevederilor Directivei 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009, Regulamentului (UE) nr.996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010, art.1 lit.(e), art.2 alin.(1), art.3 pct.2, 3, 7, 10–15 și 21, art.20–23, art.24 alin.(1)–(3), art.25 și art.26 din Directiva 2016/798/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 și Legii nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, a fost elaborat proiectul de hotărâre de Guvern privind aprobarea Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.

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)

Unul dintre obiectivele principale ale proiectului este de a preveni producerea evenimentelor în transport, îmbunătățind siguranța în domeniile transportului aerian, feroviar și naval, garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor.

Concomitent obiectivului principal se propun a fi atinse și următoarele obiective:

- a) investigarea cauzelor producerii evenimentelor într-un mod obiectiv, imparțial și transparent;
- b) identificarea și stabilirea cauzelor care au dus la declanșarea evenimentului în transport în urma investigației tehnice, nu și a culpei sau a vinovăției;
- c) reducerea prejudiciilor atât pe dimensiunea sănătății și vieții omenești, a mediului ambiant cât și prejudiciilor de ordin financiar urmare a deteriorării infrastructurii aeroportuare, feroviare și portuare;
- d) elaborarea recomandărilor privind siguranța în vederea prevenirii unor evenimente similare în transport și urmărirea modului de implementare a acestora;
- e) crearea unui sistem de management al siguranței în transporturi;
- f) monitorizarea aplicării cerințelor de siguranță în domeniul transportului aerian, feroviar și naval;

g) racordarea legislației interne a Republicii Moldova la cea a Uniunii Europene.

Luând în considerare obiectivele expuse mai sus, se urmărește scopul final de a efectua o investigație metodică în timp util care să nu se oprească la probele imediate și care să cerceteze elementele subdiacente susceptibile de a cauza și alte evenimente pe viitor. Prin urmare, investigația poate fi văzută ca un mijloc de a identifica nu numai cauzele imediate, ci și problemele care apar într-un context general, începând cu reglementarea și politicile, până la implementarea acestora.

Respectiv, în urma îndeplinirii obiectivelor trasate, efectul constituirii Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi va determina o siguranță mai bună în transport. Siguranța în transporturi impune Biroul să dezvolte sistemul de gestionare a siguranței astfel încât domeniul aerian, feroviar și naval să poată atinge cel puțin obiectivele comune de siguranță cu cele din comunitatea europeană și să respecte normele naționale de siguranță.

3. Identificarea opțiunilor

a) Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție

I – „a nu face nimic”.

Diferența în ceea ce privește reglementarea siguranței în transporturi în Uniunea Europeană și diferitele cerințe naționale de siguranță sunt principalele motive, care stau la baza stării actuale a domeniului transportului aerian, feroviar și naval.

În acest context, trebuie de subliniat că pe parcursul ultimilor ani în domeniul transporturilor continuă să se întâmple diferite evenimente care au loc unele din cauza deficiențelor tehnice, coliziuni cu păsări, deteriorare de locomotive, defecțiunea liniilor de cale ferată, deraierea materialului rulant sau alte cauze. În acest sens, rolul statului este de a crea o autoritate administrativă care să desfășoare acțiuni de investigare a accidentelor/incidentelor și de a face analize și studii asupra cauzelor și circumstanțelor care au condus la producerea acestora.

În cazul lipsei de intervenție, în sensul „a nu face nimic”, nu va exista etapa de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței în domeniul transportului. În același timp, nu va exista mecanismul de prevenire a producerii unor accidente sau incidente care au avut loc în condiții similare. Acțiunile de investigare care urmează a fi întreprinse de către Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi au ca rezultat final recomandări de siguranță, care reprezintă propuneri pentru îmbunătățirea siguranței în transport.

În același timp, lipsa unei intervenții presupune creșterea riscurilor legate de pierderea vieților omenești, deteriorarea infrastructurii aeroportuare, feroviare și portuare, poluarea mediului ambiant în urma transportării mărfurilor periculoase și nu în ultimul rând creșterea costurilor ce țin de înlăturarea pagubelor cauzate ca urmare a producerii accidentelor/incidentelor în transport.

b) Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicând cum acestea ținesc cauzele problemei, cu indicarea noutăților și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate

II. - opțiunea “*elaborarea și aprobarea proiectului hotărârii de Guvern cu privire la Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi*”

Proiectul vine cu următoarele prevederi, și anume se propune spre aprobare:

- 1) Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi;
- 2) Structura Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi;
- 3) Organigrama Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi;
- 4) Efectivul-limită al Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.

Cele mai importante prevederi vizează activitatea Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi, o autoritate nouă în Republica Moldova, atribuțiile căreia sunt o noutate, care nu au fost executate de alte autorități de stat.

Biroul are misiunea să organizeze investigații tehnice privind siguranța cu scopul de a determina cauzele și circumstanțele în care s-au produs evenimentele în transport și de a emite recomandări privind siguranța.

Biroul realizează funcții în următoarele domenii:

1) în domeniul aviației civile:

a) investigația accidentelor aeronautice, incidentelor aeronautice și incidentelor aeronautice grave produse pe teritoriul Republicii Moldova;

b) investigația accidentelor aeronautice, incidentelor aeronautice și incidentelor aeronautice grave cu implicarea unor aeronave înmatriculate în Republica Moldova;

c) în alte cazuri stabilite de lege;

2) în domeniul transportului feroviar:

a) investigația incidentelor feroviare, accidentelor feroviare și accidentelor feroviare grave produse pe teritoriul Republicii Moldova;

b) investigația accidentelor feroviare grave cu implicarea materialului rulant înregistrat sau întreținut de o întreprindere feroviară autorizată în Republica Moldova;

3) în domeniul transportului naval:

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

b) investigația accidentelor navale care implică nave aflate sub pavilionul Republicii Moldova;

c) investigația accidentelor navale care implică interese majore ale Republicii Moldova.

Biroul va avea următoarele competențe:

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

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

3) elaborează programul de perfecționare a calificării profesionale a personalului propriu;

4) elaborează și prezintă spre promovare organului central de specialitate în domeniul transportului (în continuare – *Minister*) proiecte de reglementări legate de investigația tehnică privind siguranța;

5) comunică organizațiilor internaționale de profil date și informații cu privire la investigațiile tehnice privind siguranța, conform cerințelor internaționale recunoscute și asumate de Republica Moldova;

6) întocmește rapoarte preliminare și finale asupra rezultatelor investigațiilor tehnice privind siguranța și le transmite părților implicate, celor cu responsabilități în materie de siguranță și celor interesate;

7) face publice rapoartele finale în conformitate cu art. 17 din Legea nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi;

8) emite recomandări privind siguranța în vederea prevenirii unor evenimente similare în transport și urmărește modul de implementare a acestora;

9) colaborează cu alte organisme și instituții pentru efectuarea unor analize, expertize tehnice, teste și a altor operațiuni cu scopul de a determina cauzele producerii evenimentului în transport.

Totodată, Biroul este investit cu următoarele drepturi:

1) să elaboreze și să prezinte organului central de specialitate din domeniu spre aprobare și promovare regulamente, instrucțiuni și propuneri privind perfecționarea cadrului normativ în vigoare din domeniul său de activitate;

2) să aprobe instrucțiuni, regulamente, metodologii și cerințe tehnice privind subiectele ce țin de competența sa;

3) să colaboreze cu autoritățile publice, organele abilitate cu funcții de control, organizațiile necomerciale și organizațiile internaționale;

4) să participe la negocierile interguvernamentale privind subiectele ce țin de competența sa;

5) să posede, să utilizeze și să administreze patrimoniul, în conformitate cu scopurile de activitate ale Biroului și prevederile cadrului normativ;

6) să asigure reprezentarea Republicii Moldova în organizațiile internaționale de profil, în condițiile actelor normative;

7) să coopereze și să încheie acorduri tehnice cu autoritățile de profil al altor state cu scopul de a îmbunătăți siguranța în transporturi și să prevadă cele mai bune modalități de cooperare, care să permită:

- a) asigurarea asistenței tehnice reciproce și a expertizei necesare îndeplinirii unor sarcini comune;
- b) coordonarea măsurilor de urgență;
- c) folosirea în comun a spațiilor și a echipamentelor tehnice, a mijloacelor de transport, a componentelor sau părților acestora și a altor obiecte utile investigației tehnice privind siguranța, inclusiv a aparatelor de înregistrare de bord, a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului (în continuare – *înregistratoare*);
- d) obținerea și utilizarea în comun a informațiilor relevante pentru analiza datelor și elaborarea recomandărilor privind siguranța;
- e) elaborarea unor metode comune de investigație tehnică privind siguranța;
- f) stabilirea unor principii comune de monitorizare a respectării recomandărilor privind siguranța și de adaptare a metodelor de investigație tehnică privind siguranța la progresul tehnic și științific;
- g) stabilirea unor norme de confidențialitate cu respectarea reglementărilor naționale privind declarațiile martorilor, prelucrarea datelor și informațiilor prevăzute la art.16 din Legea nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi;
- h) organizarea unor activități specifice de formare profesională a investigatorilor.
- 8) să promoveze activ colaborarea între autoritățile responsabile de investigațiile tehnice privind siguranța și autoritățile naționale și/sau supranaționale civile responsabile de supravegherea transporturilor;
- 9) să solicite și să primească, în condițiile legii și în scopul exercitării funcțiilor sale, informații de la autoritățile publice centrale, autoritățile administrației publice locale, organizații și instituții, agenți economici care activează în domenii ce țin de competența sa;
- 10) să exercite și alte drepturi în temeiul actelor normative ce reglementează relațiile din domeniile de activitate încredințate.

c) Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare

Urmare a examinării problemei, riscuri relevante care pot cauza eșecul opțiunii recomandate nu au fost identificate. Respectiv, nu sunt identificate nici opțiuni alternative.

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 cazul aplicării opțiunii “a nu face nimic” survin efecte negative:

- legate de pierderi de vieți omenești cauzate de evenimentele în transporturi;
- 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.

b¹) 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

Costurile:

Proiectul Hotărîrii de Guvern privind aprobarea Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi presupune cheltuieli din partea statului în valoare de circa 5 milioane de lei per an.

Beneficiile:

În urma aprobării proiectului va fi creat Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi, care are drept scop să organizeze investigații tehnice privind siguranța cu scopul de a determina cauzele și circumstanțele în care s-au produs evenimentele în transport și de a emite recomandări privind siguranța. Acesta acționează ca o autoritate de siguranță în transportul aerian, feroviar și naval, emite recomandări privind siguranța în vederea prevenirii unor evenimente similare în transport și urmărește modul de implementare a acestora.

b²) 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

-	
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	
Soluția propusă nu prezintă riscuri majore sau evidente de a eșua. Riscurile cele mai evidente se raportează la modul de punere în aplicare și implementare a prevederilor proiectului propus. În cazul în care procesul de implementare nu va fi desfășurat corespunzător și nu vor fi puse în aplicare unele mecanisme sau procese, atunci prevederile corespunzătoare din hotărâre nu vor avea efectul scontat.	
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 sînt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi	
-	
Concluzie	
e) Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați	
Urmare a analizării opțiunilor prezentate, se recomandă aprobarea proiectului Hotărârii Guvernului privind aprobarea Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.	
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 sînt necesare	
Pentru implementarea opțiunii recomandate va fi creat Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.	
b) Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea	
În calitate de indicatori de performanță pot fi: - numărul de investigații tehnice efectuate; - numărul de recomandări emise privind siguranța în vederea prevenirii unor evenimente similare în transport; - numărul actelor normative emise și aprobate; - numărul de acorduri tehnice încheiate cu autoritățile de profil ale altor state cu scopul de a îmbunătăți siguranța.	
c) Identificați peste cît timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea	
Impactul constituirii și evaluarea performanței Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi, urmează a fi realizate după un an de la data aprobării proiectului de hotărâre respectiv, în baza indicatorilor stabiliți supra la lit.b) pct.5.	
6. Consultarea	
a) Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă	
- Cancelaria de Stat; - Ministerul Finanțelor; - Autoritatea Aeronautică Civilă din Republica Moldova; - Î.S. “Calea Ferată din Moldova”; - Agenția Navală a Republicii Moldova.	
b) Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților	
Proiectul a fost plasat pe portalul guvernamental (www.particip.gov.md) precum și pe pagina – web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.	
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)	

Opinia autorităților publice și altor subiecți interesați va fi obținută ca urmare a înaintării proiectului spre avizare, respectiv procesul consultării publice. Obiecțiile și propunerile recepționate vor fi reflectate în Sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiect.

Anexă

Tabel pentru identificarea impacturilor

Categorie de impact	Punctaj atribuit		
	Opțiunea propusă	Opțiunea alternativă 1	Opțiunea alternativă 2
Economic			
costurile desfășurării afacerilor	+1	0	0
povara administrativă	0	0	0
fluxurile comerciale și investiționale	+1	0	0
competitivitatea afacerilor	+1	0	0
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	+1	0	0
concurența pe piață	+3	0	0
activitatea de inovare și cercetare	0	0	0
veniturile și cheltuielile publice	+2	0	0
cadrul instituțional al autorităților publice	+3	0	0
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	+2	0	0
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	+1	0	0
situația social-economică în anumite regiuni	0	0	0
situația macroeconomică	+1	0	0
alte aspecte economice	0	0	0
Social			
gradul de ocupare a forței de muncă	+1	0	0
nivelul de salarizare	0	0	0
condițiile și organizarea muncii	+1	0	0
sănătatea și securitatea muncii	+1	0	0
formarea profesională	+1	0	0
inegalitatea și distribuția veniturilor	0	0	0
nivelul veniturilor populației	0	0	0
nivelul sărăciei	0	0	0
accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	0	0	0
diversitatea culturală și lingvistică	0	0	0
partidele politice și organizațiile civice	0	0	0
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	+1	0	0
modul sănătos de viață al populației	0	0	0
nivelul criminalității și securității publice	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor educaționale	+1	0	0
accesul și calitatea serviciilor medicale	0	0	0

accesul și calitatea serviciilor publice administrative	+1	0	0
nivelul și calitatea educației populației	0	0	0
conservarea patrimoniului cultural	0	0	0
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale	0	0	0
accesul și participarea populației în activități sportive	0	0	0
discriminarea	0	0	0
alte aspecte sociale	0	0	0
De mediu			
clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	+1	0	0
calitatea aerului	+1	0	0
calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	0	0	0
biodiversitatea	0	0	0
flora	0	0	0
fauna	0	0	0
peisajele naturale	0	0	0
starea și resursele solului	0	0	0
producerea și reciclarea deșeurilor	0	0	0
utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile	0	0	0
consumul și producția durabilă	0	0	0
intensitatea energetică	0	0	0
eficiența și performanța energetică	0	0	0
bunăstarea animalelor	0	0	0
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	0	0	0
utilizarea terenurilor	0	0	0
alte aspecte de mediu	0	0	0