



Deputat în Parlamentul Republicii Moldova

Amendament la proiectul de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transport (nr. 456 din 19.11.2020)

În conformitate cu art. 59 din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin Legea nr. 797-XIII din 2 aprilie 1996, în urma examinării proiectul de Lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transport (nr. 456 din 19.11.2020), prezint următorul amendament:

1. La Art. 1:

alin. (2) va avea următorul conținut:

„(2) Obiectul prezentei legi este investigația evenimentelor din transportul aerian, feroviar și naval, fără a stabili vinovăția, răspunderea civilă, administrativă, contravențională sau penală a făptuitorului.”;

alin. (3) va avea următorul conținut:

„(3) Prevederile prezentei legi se aplică:

1) în domeniul aviației civile:

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

b) accidentelor, incidentelor 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) sistemului feroviar al Republicii Moldova, care poate fi subdivizat în subsisteme pe domenii de natură structurală și funcțională;

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

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

3) în domeniul transportului naval:

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

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

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

alin. (4) va avea următorul conținut:

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

a) aeronave utilizate de autoritățile vamale, de organele afacerilor interne sau de autorități similare;

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 un echipaj și transportă mai mult de 12 pasageri în scopuri comerciale, nave de pescuit cu o lungime sub 15 metri, platforme fixe de foraj marin.”

2. Art. 2 va avea următorul conținut:

„Articolul 2. Noțiuni

În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni se definesc astfel:

1. eveniment în transport – incident sau accident ce cade sub incidența art. 1 alin. (3), inclusiv: incidentul aeronautic, incidentul aeronautic grav, accidentul aeronautic, incidentul feroviar, accidentul feroviar, accidentul feroviar grav, accidentul naval, accidentul naval grav și accidentul naval foarte grav;

2. incident aeronautic – eveniment asociat cu operarea unei aeronave, altul decât accidentul aeronautic, care afectează sau care ar putea afecta siguranța operării aeronavei;

3. incident aeronautic grav – incident asociat cu operarea unei aeronave, produs în circumstanțe ce indică că a existat o probabilitate mare de producere a unui accident aeronautic, 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, sistemul principal de propulsie fiind oprit;

4. 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 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, sistemul principal de propulsie fiind oprit, în cursul căruia se produc următoarele consecințe negative:

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

a) aflării la bordul aeronavei;

b) contactului nemijlocit cu o parte a aeronavei, inclusiv cu părți care s-au desprins din aceasta;

c) expunerii directe la fluxul de gaze al motorului cu reacție,

cu excepția cazurilor în care leziunile corporale se datorează unor cauze naturale, sunt provocate de persoana însăși ori de alte persoane, sau a cazului în care persoanele rănite sunt călători 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 acesteia 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, la trapele trenului de aterizare, la parbrize, la învelișul aeronavei (precum urme mici de lovituri sau perforații) sau la avarii minore la palele rotorului principal, la palele rotorului de coadă, la trenul de aterizare și la cele cauzate de grindină sau de impactul cu păsări/animale (inclusiv ale perforațiilor radomului);

3) aeronava a dispărut sau este inaccesibilă;

5. incident feroviar – eveniment, altul decât accidentul feroviar sau accidentul feroviar grav, asociat cu exploatarea trenurilor și care afectează sau ar putea afecta siguranța operațiunilor feroviare;

6. accident feroviar – eveniment neprevăzut sau neintenționat ori un lanț de astfel de evenimente care au consecințe dăunătoare; accidentele feroviare se împart în următoarele categorii: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel cu calea ferată, accidentări ale persoanelor provocate de materialul rulant în mișcare, incendii și altele;

7. accident feroviar grav – orice coliziune sau deraiere de trenuri ce are ca rezultat decesul a cel puțin unei persoane sau vătămarea gravă a cinci ori mai multe persoane, sau pagube importante ale materialului rulant (până la excluderea din inventar), ale infrastructurii feroviare sau ale mediului, precum și orice alt accident similar ce are un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței feroviare;

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

a) vătămarea gravă sau medie a integrității corporale ori 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 a unei nave;

f) pagube materiale la o navă;

g) poluarea mediului, rezultată din avarierea uneia sau mai multor nave;

9. accident naval grav – accident ce a avut loc în legătură directă cu operarea unei nave, care implică foc, explozie, coliziune, eșuare, producând una din următoarele consecințe grave:

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

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

c) avarii care necesită remorcarea navei sau o intervenție de pe uscat;

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

11. investigator – persoană care participă la efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval;

12. 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;

13. consultant – persoană numită de un stat în baza calificărilor acesteia, cu scopul de a oferi asistență reprezentantului său acreditat în cadrul unei investigații privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval;

14. reprezentant acreditat – persoană desemnată de un stat, pe baza calificărilor sale, să participe la o investigație tehnică privind siguranța realizată de un alt stat;

15. investigație tehnică privind siguranța – procedură efectuată în scopul prevenirii unor evenimente în transport, care include colectarea și analiza informațiilor, elaborarea unor concluzii, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, formularea unor recomandări privind siguranța;

16. cauze – acțiuni, omisiuni, evenimente, condiții sau o combinație a acestora, care au condus la producerea unui accident sau incident; identificarea cauzelor nu presupune atribuirea vinovăției ori stabilirea răspunderii civile, administrative, contravenționale sau penale;

17. recomandare privind siguranța – propunerea unei autorități naționale sau internaționale responsabile de investigațiile tehnice privind siguranța, formulată pe baza informațiilor rezultate dintr-o investigație tehnică privind siguranța sau din alte surse, precum studii în materie de siguranță, cu intenția de a preveni accidentele și incidentele în transporturi;

18. raport preliminar – mijloc de comunicare folosit pentru distribuirea promptă a datelor obținute în decursul primelor etape ale investigației tehnice privind siguranța. Raportul preliminar nu conține concluzii, dar listează versiunile și cauzele evenimentului în transport;

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

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

21. operator de transport aerian – companie aeriană sau operator de aeronave ori asociație de companii aeriene și operatori de aeronave, sau operator de aerodromuri ori asociație de operatori de aerodromuri;

22. 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 de călători, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea, inclusiv întreprinderile care asigură doar tracțiunea;

23. administratorul infrastructurii feroviare – orice întreprindere responsabilă în special de operarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare pe o rețea, precum și de dezvoltarea acesteia în conformitate cu politicile de dezvoltare și finanțare a infrastructurii feroviare stabilite de Guvern;

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

3. La art. 3:

la alin. (2):

- textul „în luarea deciziilor de orice operator” se substituie cu textul „luarea deciziilor față de orice operator”;

- textul „precum și de orice parte” se substituie cu textul „, precum și față de orice parte”;

la alin. (3):

- cuvântul „investigațiilor” se modifică cu textul „investigațiilor tehnice”, (aplicabil pe tot textul legii).

4. La art. 4:

la alin. (3) lit. b) va avea următorul conținut:

„b)are studii superioare în domeniul transportului aerian, feroviar sau naval;”;

la alin. (4):

- textul „Directorul general al Biroului:” se substituie cu textul „Directorul general al Biroului are următoarele atribuții:”;

- la lit. h) textul „actelor legislative” se substituie cu textul „actelor normative”;

la alin. (11) textul „specialiști în domeniu” se modifică cu textul „specialiști din domenii conexe”.

5. La art. 6:

la alin. (1):

la lit. a) cuvântul „evenimentelor” se exclude;

la lit. b) textul „reprezentantul împuternicit” se substituie cu textul „reprezentantul acreditat”;

la lit. c) textul „a pregătirii de specialitate a personalului propriu” se substituie cu textul „a calificării profesionale a personalului propriu;”;

lit. d) va avea următorul conținut:

„d) elaborează și prezintă pentru promovare organului central de specialitate în domeniul transportului (denumit în continuare Minister), proiecte de reglementări legate de investigația tehnică privind siguranța;”;

la lit. f) textul „evenimentelor în transport” se exclude.

la alin. (2):

se exclude cuvântul „structurate”, iar textul „responsabile de investigațiile privind siguranța evenimentelor în transport și cu” se substituie cu textul „responsabile de investigațiile tehnice privind siguranța și”;

la lit. a) textul „asistenței tehnice reciproce sau” se substituie cu textul „asistenței tehnice reciproce și a”;

la lit. c) textul „și a altor echipamente de natură tehnică asupra” se substituie cu textul „echipamentelor tehnice, a”;

la lit. g) textul „la art. 18” se substituie cu textul „la art. 16”;

lit. h) va avea următorul conținut:

„h) organizarea unor activități specifice de formare profesională a investigato-
rilor.”.

6. La art. 8:

la alin. (1):

după expresia „se efectuează și o urmărire penală”, se adaugă expresia „în pa-
ralex cu investigația tehnică privind siguranța”;

la lit. c) textul „încărcăturilor, obiectelor” se modifică cu textul „inclusiv de a
avea acces la toate datele înregistrate legate de încărcături, obiecte, sau orice per-
soană”;

lit. j) va avea următorul conținut:

„j) de a întocmi diagrame la locul evenimentului în transport, în care va fi des-
cris punctul de plecare, va fi marcată locația aeronavei, a trenului sau a navei, la fel,
vor fi indicate kilometrul și marcate punctele în care a avut loc accidentul sau inciden-
tul;”

la lit. k) după cuvântul „consecințele” se completează cu textul „evenimentului
în transport”;

la lit. l) textul „de semnalizare,” se substituie „a sistemelor de semnalizare,”;

la lit. m) textul „conform art. 14 alin. (7);” se substituie cu textul „cu respecta-
rea măsurilor prevăzute la art. 14 alin. (6);”;

lit. o) va avea următorul conținut:

„o) de a solicita și de a li se acorda asistență în cadrul investigației tehnice
privind siguranța din partea autorităților și instituțiilor publice, din partea operatorilor
de transport, a autorităților de supraveghere și pază a frontierei de stat, a autorităților
responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, a piloților și a personalului servici-
ilor portuare și de transport naval.”.

7. La art. 9:

la alin. (1):

textul „percepute ca fiind” se substituie cu textul „care indică asupra unui”;

textul „Serviciul 112”, să se substituie cu cuvintele „Serviciului național unic
pentru apelurile de urgență 112”.

8. La Art. 10:

alin. (5) va avea următorul conținut:

„(5) Operatorul de transport aerian, feroviar sau naval, în calitate de angajator, asigură în mod obligatoriu efectuarea examenului medical al angajaților implicați într-un eveniment în transport pentru a determina dacă aceștia s-au aflat sub influența alcoolului, a drogurilor, a substanțelor toxice sau psihotrope în conformitate cu actele normative ce reglementează procedurile de testare pentru determinarea alcoolemiei, a consumului de substanțe psihotrope, stupefiante sau toxice.”.

9. La art. 11:

alin.(3), se substituie textul „cel târziu în termen de două luni“ cu textul „în termen de două luni”;

alin. (9) va avea următorul conținut:

„(9) Biroul desfășoară investigația tehnică privind siguranța astfel încât să fie minimizată periclitarea unor activități sau a unor elemente de infrastructură.”;

la alin. (10) textul „statul proiectant, statul fabricant, statele vizate” se modifică cu textul „statul proiectant și statul fabricant al mijlocului de transport, precum și statele vizate de evenimentul în transport”;

alin. (11) va avea următorul conținut:

„(11) În cazul în care un mijloc de transport înmatriculat într-un alt stat este implicat într-un eveniment în transport survenit pe teritoriul Republicii Moldova, sau în cazul în care printre persoanele decedate ori rănite grav într-un eveniment în transport survenit pe teritoriul Republicii Moldova se numără cetățeni ai unui alt stat, 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 avea acces la informațiile referitoare la etapele și rezultatele investigației tehnice privind siguranța, inclusiv la raportul final.”;

la alin. (12) după textul „statul proiectant și statul fabricant” se completează cu textul „al mijlocului de transport”;

alin. (13) lit. b) va avea următorul conținut:

„b) este implicat un alt mijloc de transport decât cele proiectate, produse sau înregistrate în Republica Moldova, în urma căruia a survenit decesul sau vătămarea unui cetățean al Republicii Moldova;”;

alin. (14) va avea următorul conținut:

„(14) Cu condiția respectării cerinței privind evitarea oricărui conflict de interese, Biroul solicită instituțiilor de proiectare, de producere, certificare și de înregistrare a mijloacelor de transport, precum și autorității de siguranță a Republicii

Moldova, în limitele competențelor acestora, să numească unul sau mai mulți reprezentanți pentru a participa:

a) în calitate de consilier al investigatorului-șef, la orice eveniment în transport supus investigației tehnice privind siguranța, efectuată pe teritoriul Republicii Moldova;

b) în calitate de consultant, numit în temeiul prezentei legi, care va oferi asistență reprezentantului acreditat/reprezentanților acreditați ai Republicii Moldova la orice investigație tehnică privind siguranța efectuată pe teritoriul unui alt stat, în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate aplicabile în domeniu.”.

la alin. (15) se exclude sintagma „în mod deschis”.

10. La art. 13:

alin. (1) se exclude textul „ce sosesc în/sau pleacă de”;

alin. (3) se exclude.

11. La art. 14:

alin. (3) textul „în custodie sigură” se substituie cu textul „în custodia Biroului, în condiții de siguranță,”, iar textul „accesului persoanelor neautorizate” se substituie cu textul „împotriva accesului persoanelor neautorizate”;

alin. (5) va avea următorul conținut:

„(5) Până la sosirea organului de urmărire penală și a investigatorilor, operatorul de transport aerian, feroviar sau naval implicat într-un eveniment în transport, proprietarul sau gestionarul terenului pe care s-a produs evenimentul în transport are interdicție de a modifica situația și a preleva probe de la locul evenimentului, de a mișca, muta sau îndepărta mijlocul de transport, conținutul sau resturile acestuia ori de a preleva probe din acesta, cu excepția cazurilor în care astfel de acțiuni ar fi necesare din motive de siguranță ori pentru a acorda ajutor persoanelor rănite sau există o permisiune explicită a autorităților responsabile de a interveni asupra locului evenimentului în transport și, atunci când este posibil, în urma consultării Biroului.”;

alin. (6) va avea următorul conținut:

„Orice persoană implicată într-un eveniment în transport întreprinde măsurile necesare în vederea conservării documentelor, a materialelor sau a înregistrărilor legate de respectivul eveniment în transport, în special pentru a preveni ștergerea înregistrărilor de conversații și alarme. Comandanții mijlocului de transport implicat într-un eveniment în transport sau, în cazul imposibilității de exercițiu a acestora, locțiitorii lor au obligația și responsabilitatea să asigure că sunt păstrate în siguranță toate probele și documentele probatorii și că nu se fac niciun fel de modificări, adăugiri, înregistrări sau alte acțiuni asupra înscrisurilor privind perioada anterioară ori ulterioară evenimentului în transport respectiv, precum și în timpul producerii acestuia, inclusiv:

a) hărțile;

b) jurnalele de bord;

c) înregistrările scrise, electronice și magnetice sau cele realizate în orice alt mod;

d) alte documente sau înregistrări care se consideră că ar putea avea legătură cu evenimentul în transport respectiv. ”;

la alin. (8) lit. c) după textul „iar atunci când se efectuează și o urmărire penală, inclusiv” se substituie cu textul „iar atunci când se efectuează în paralel și o urmărire penală și ”;

la alin. (9) după textul „iar atunci când se efectuează și o urmărire penală” se substituie cu textul „iar atunci când se efectuează în paralel și o urmărire penală”.

12. La art. 15 alin. (4) se textul „a instanțelor de judecată și a organului de urmărire penală” se substituie cu textul „a instanțelor de judecată și/sau a organului de urmărire penală”.

13. La art. 16 alin. (3) se textul „prevăzute la art. 17 și 18” se substituie cu textul „prevăzute la art. 15 și 16”.

14. La art. 17:

la alin. (1) se exclude textul „prevăzută la art. 1” , textul „Rapoartele descriu obiectivele investigațiilor prevăzute la art.” se substituie cu textul „Rapoartele descriu scopul investigației conform art.”, iar cuvântul „culpa” se substituie cu cuvântul „vinovăția”;

la alin.(3):

la lit. a) textul „numele operatorului de transport” se substituie cu textul „denumirea operatorului de transport”

lit. b) textul „și a reprezentanței” se substituie cu textul „și a reprezentanților acreditați”;

la alin. (4) textul „la alin. (12) lit. a)” se substituie cu textul „la alin. (11) lit. a)”;

alin. (5) va avea următorul conținut:

„(5) Înainte de a publica raportul final, Biroul solicită comentarii din partea autorităților prevăzute la alin. (11) lit. a), inclusiv din partea statelor care au proiectat, produs, înregistrat sau emis certificatul de tip al mijlocului de transport și, prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip, din partea fabricantului sau din partea operatorului de transport în cauză. În cazul în care au fost solicitate comentarii, Biroul respectă standardele internaționale și practicile recomandate.”;

la alin. (6) cuvântul „raport” se modifică cu textul „raport final”, iar textul „această analiză” se modifică cu textul „respectiva investigație tehnică privind siguranța.”;

la alin. (7) în fața textului „publică o declarație intermediară” se include cuvântul „Biroul”;

la alin. (11) lit. f) textul „statului victimelor” se substituie cu textul „statului ai cărui cetățeni sunt victimele”.

15. Art. 21 se modifică și se expune în următoarea redacție:

„Până la data intrării în vigoare a prezentei legi, Guvernul:

a) va prezenta Parlamentului propuneri vizând punerea în concordanță a legislației în vigoare cu prezenta lege;

b) va pune în concordanță actele sale normative cu prezenta lege.”

c) va aproba regulamentul de organizare și funcționare, structura și efectivul-limită ale Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor Transporturi.



Radu MARIAN,
Deputat în Parlament