



„UE”

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din _____ 2026

Chișinău

cu privire la aprobarea Regulamentului privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă

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

HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Comisiei din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE, CELEX:31010R0996, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 295 din 12 noiembrie 2010, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (UE) 2024/1230 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 aprilie 2024.

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

PRIM-MINISTRU

Contrasemnează:

Viceprim-ministru, ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale

REGULAMENTUL
privind investigarea și prevenirea
accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă

CAPITOLUL I
DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă (în continuare – Regulament) urmărește să îmbunătățească siguranța aviației garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor privind siguranța în domeniul aviației civile, care au ca unic obiectiv prevenirea unor accidente și incidente viitoare, fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea, inclusiv prin cooperarea cu autoritățile responsabile de investigarea privind siguranța aviației civile.

2. 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.

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

3.1. *accident* - 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:

3.1.1 o persoană este rănită mortal sau grav, ca urmare a faptului că:

3.1.1.1 se afla în aeronavă; sau

3.1.1.2 a intrat în contact direct cu o parte a aeronavei, inclusiv cu părți care s-au desprins din aceasta; sau

3.1.1.3 a fost supusă direct suflului reactoarelor, cu excepția cazului în care rănilor 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

3.1.2 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 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

3.1.3 aeronava a dispărut sau este total inaccesibilă;

3.2. *cauze* - 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;

3.3. *consultant* - persoana numită de un stat, pe baza calificărilor sale, în scopul de a-i oferi asistență reprezentantului său acreditat în cadrul unei investigații privind siguranța;

3.4. *eveniment* - orice eveniment legat de siguranță care pune în pericol sau care, dacă nu este remediat sau abordat, ar putea pune în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau orice altă persoană și include în special accidentele și incidentele grave;

3.5. *factori contributivi* – acțiuni, omisiuni, evenimente, condiții sau o combinație a acestora care, dacă ar fi fost eliminate, evitate sau absente, ar fi redus probabilitatea producerii unui accident sau incident ori ar fi atenuat gravitatea consecințelor acestuia, fără ca identificarea lor să implice atribuirea vinei sau stabilirea răspunderii administrative, civile ori penale, în conformitate cu Anexa 13 la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr. 97/1994 (în continuare – Convenția de la Chicago);

3.6. *incident* - un eveniment, altul decât un accident, asociat cu operarea unei aeronave care afectează sau care ar putea afecta siguranța operării acesteia;

3.7. *incident 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;

3.8. *investigație privind siguranța* - procedură efectuată de o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța în scopul de prevenirea 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;

3.9. *înregistrator de date de zbor* - orice tip de dispozitiv de înregistrare instalat pe o aeronavă în scopul facilitării investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul unor accidente/incidente;

3.10. *operator* - înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave;

3.11. *persoană implicată* - 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 Agenției Europene privind Siguranța Aviației (în continuare - AESA);

3.12. *președintele Comisiei de investigație privind siguranța aviației civile* (în continuare – Comisie) - persoana căreia i se atribuie, pe baza calificărilor sale, responsabilitatea de a organiza, efectua și controla o investigație privind siguranța;

3.13. *raport preliminar* - mijlocul de comunicare folosit pentru diseminarea promptă a datelor obținute în decursul primelor etape ale investigației;

3.14. *rănire mortală* - rănirea unei persoane într-un accident care are ca urmare decesul acesteia în decurs de 30 de zile de la data producerii accidentului;

3.15.1 *rănire gravă* - rănirea unei persoane implicate într-un accident și care presupune una dintre următoarele:

3.15.2 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;

3.15.3 o fractură de os (cu excepția fracturilor superficiale la degete sau la nas);

3.15.4 ruperi sau sfâșieri ale țesuturilor care produc hemoragii grave, leziuni ale nervilor, mușchilor sau tendoanelor;

3.15. leziunea oricărui organ intern;

3.15. arsuri de gradul doi sau trei sau orice arsuri care afectează mai mult de 5 % din suprafața corpului;

3.15.5 expunerea verificată la substanțe infecțioase sau la radiații periculoase;

3.16. *recomandare privind siguranța* - propunerea 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;

3.17. *recomandare de siguranță de interes global (SRGC – Safety Recommendation of Global Concern)* – recomandare de siguranță referitoare la o deficiență sistemică cu probabilitate de recurență, care poate avea consecințe semnificative la nivel global și care necesită acțiuni prompte pentru îmbunătățirea siguranței;

3.18. *reprezentant acreditat* - persoana 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;

3.19. *rude* - 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;

3.20. *standardele internaționale și practicile recomandate* - înseamnă standardele internaționale și practicile recomandate în domeniul investigării accidentelor și incidentelor aviatice adoptate în conformitate cu articolul 37 din Convenția de la Chicago;

3.21. *stat fabricant* – statul care are jurisdicție asupra organizației responsabile de asamblarea finală a aeronavei, a stației pilotului de la distanță, a motorului sau a elicei;

3.22. *stat de înregistrare* - statul unde este înregistrată aeronava (în cazul înregistrării unei aeronave în cadrul unei agenții internaționale de operare, alta decât cea națională, statele care constituie agenția au datoria să își asume obligațiile care, conform Convenției de la Chicago, sunt atașate statului de înregistrare);

3.23. *stat proiectant* – statul care are jurisdicție asupra organizației responsabile cu proiectarea aeronavei;

3.24. *statul pe teritoriul căruia s-a produs evenimentul* – statul pe teritoriul căruia a avut loc un accident sau incident aeronautic;

3.25. *statul operator* – statul unde este localizat sediul principal al operatorului sau dacă nu are astfel de sediu, unde are rezidența permanentă acesta.

CAPITOLUL II DOMENIU DE APLICARE

4. Dispozițiile prezentului Regulament se aplică activităților desfășurate urmare producerii accidentelor și incidentelor grave care implică:

4.1. aeronave pilotate cu echipaj la bord; sau

4.2. aeronave pilotate de la distanță (RPA) certificate și/sau operate în baza unei autorizații a operatorului.

5. Prezentul Regulament se aplică investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul incidentelor grave și accidentelor:

5.1. produse pe teritoriul Republicii Moldova și statelor membre în care se aplică tratatele, în conformitate cu obligațiile internaționale ale statelor membre;

5.2. în care sunt implicate aeronave înmatriculate în Republica Moldova sau operate de o întreprindere rezidentă în Republica Moldova și care s-a produs în afara teritoriului Republicii Moldova în care se aplică tratatele, atunci când aceste investigații nu sunt efectuate de un stat terț;

5.3. în cazul cărora Republica Moldova 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;

5.4. în cazul în care Republica Moldova 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.

6. 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.

7. 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 se decide altfel, în conformitate cu punctul 18.

8. Dispozițiile prezentului Regulament referitoare la statul operator se aplică doar atunci când aeronava este închiriată (leasing), operată prin charter sau schimbată între operatori, iar statul operator nu coincide cu statul de înregistrare și îndeplinește, integral sau parțial, în conformitate cu prezenta anexă, atribuțiile și obligațiile statului de înregistrare.

CAPITOLUL III

BIROUL DE INVESTIGARE A ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR ÎN TRANSPORTURI

9. Investigațiile privind siguranța sunt efectuate sau supravegheate, fără imixtiuni din exterior, de către Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (în continuare – Birou), care efectuează 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.

10. Biroul este independent 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 acestuia sau pot influența obiectivitatea acestuia.

11. 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.

12. Activitățile încredințate Biroului 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.

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

13.1. directorul general Biroului și/sau directorul departamentului de aviație al acestuia 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;

13.2. investigatorii sunt independenți în realizarea investigațiilor privind siguranța;

13.3. biroul se va asigura că are cel puțin un investigator disponibil capabil să exercite funcția de președinte al Comisiei în cazul unui accident major al unei aeronave;

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

13.5. biroul se asigură că are la dispoziția sa, fie direct, fie prin intermediul cooperării menționate în Capitolul V, fie prin acorduri cu alte autorități naționale sau entități, personal calificat și facilități adecvate, inclusiv birouri și hangare în care să poată fi păstrate și examinate aeronava, conținutul și resturile acesteia.

CAPITOLUL IV

OBLIGAȚIA DE A EFECTUA O INVESTIGAȚIE

14. Orice accident sau incident grav produs pe teritoriul Republicii Moldova și care implică aeronave cărora li se aplică prevederile Codului aerian al Republicii Moldova face obiectul unei investigații privind siguranța.

15. În cazul în care o aeronavă careia i se aplică prevederile Codului aerian al Republicii Moldova, înmatriculată în Republica Moldova, este implicată într-un accident sau într-un incident grav, iar locul în care s-a produs accidentul sau incidentul nu poate fi stabilit cu precizie ca fiind teritoriul unui stat, investigația privind siguranța este efectuată de către Birou.

16. Amploarea investigațiilor privind siguranța menționate la punctele 14, 15 și 17 precum și procedura care trebuie urmată pentru efectuarea acestora sunt determinate de către Birou, luând în considerare consecințele accidentului sau ale incidentului grav, precum și învățămintele care se așteaptă a fi trase din respectivele investigații în scopul îmbunătățirii siguranței aviației.

17. Biroul poate decide să investigheze și alte incidente decât cele menționate la punctele 14 și 15, precum și incidente grave sau accidente care implică alte tipuri de aeronave, în conformitate cu legislația națională, atunci când se așteaptă ca, în urma acestor investigații, să se tragă învățăminte în materie de siguranță.

18. Prin derogare de la punctele 14 și 15, Biroul poate decide, în baza unei analize a riscurilor pentru siguranță și a învățămintelor preconizate, să nu demareze o investigație privind siguranța atunci când un accident sau un incident grav privește o aeronavă fără pilot la bord pentru care nu este obligatoriu un certificat sau o declarație, în conformitate cu prevederile Codului aerian al Republicii Moldova, sau privește o aeronavă cu pilot la bord cu o masă maximă la decolare mai mică sau egală cu 2 250 kg și în cazul în care nicio persoană nu a fost rănită mortal sau grav.

19. Investigațiile privind siguranța menționate la punctele 14, 15 și 17 nu urmăresc, în niciun caz, stabilirea culpei sau a răspunderii. Acestea sunt independente și distincte de orice procedură judiciară sau administrativă destinată stabilirii culpei sau răspunderii și nu aduc atingere acestor proceduri.

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

21. În cazul producerii unui accident sau al unui incident grav care implică o aeronavă înregistrată, operată, proiectată sau fabricată în Republica Moldova, dacă statul unde a avut loc

accidentul nu inițiază și nu desfășoară investigația și nu o delegă altui stat sau unei organizații regionale de investigare a accidentelor și incidentelor, Biroul are dreptul să solicite în scris statului respectiv să delege desfășurarea investigației. În cazul în care statul respectiv își exprimă consimțământul expres sau nu răspunde la solicitare în termen de 30 de zile, Biroul va decide asupra inițierii și desfășurării investigației pe baza informațiilor disponibile.

22. Situația de la punctul 21 se aplică și în cazul producerii unui accident sau incident grav care implică o aeronavă operată, proiectată sau fabricată în Republica Moldova, iar statul de înregistrare nu inițiază și nu desfășoară o investigație și nu o delegă unui alt stat sau unei organizații regionale de investigare a accidentelor și incidentelor. Această prevedere este aplicabilă și în cazul în care statul de înregistrare nu este un stat contractant.

23. În cazul în care, după închiderea investigației privind siguranța, apar dovezi noi și semnificative, Biroul va redeschide investigația.

CAPITOLUL V

COOPERAREA ÎNTRE AUTORITĂȚILE RESPONSABILE DE INVESTIGAȚIILE PRIVIND SIGURANȚA

24. Biroul poate solicita sprijinul autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța din alte state. 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.

25. În cazul producerii unui accident sau al unui incident grav care implică o aeronavă înregistrată, operată, proiectată sau fabricată în Republica Moldova, Biroul va acorda tot suportul necesar statului unde a avut loc accidentul sau incidentul grav.

26. Biroul 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 a unui accident și facilitează procesul de investigare realizat de respectiva autoritate.

27. Biroul va coopera cu autoritățile responsabile de investigație pentru a stabili limitările privind divulgarea sau utilizarea informațiilor care se vor aplica înainte ca acestea să fie schimbate între ele în scopul desfășurării unei investigații privind siguranța.

28. În cazul în care Biroul deține date disponibile provenite de la un înregistrator de zbor al unei aeronave implicate într-un accident sau într-un incident grav, acesta:

28.1. va furniza, fără întârziere, statului care desfășoară investigația toate datele disponibile; și

28.2. nu va divulga aceste date fără consimțământul expres al statului care desfășoară investigația.

29. În cazul în care Biroul deține informații relevante privind utilizarea unor facilități sau servicii care au fost sau ar fi fost utilizate, în mod normal, de o aeronavă înainte de producerea unui accident sau a unui incident grav, acesta va furniza aceste informații statului care desfășoară investigația.

30. Atunci când o aeronavă operată sau înregistrată în Republica Moldova, implicată într-un accident sau într-un incident grav, aterizează într-un stat diferit de statul în care a avut loc evenimentul, Biroul va furniza, la cererea statului care desfășoară investigația, înregistrările de la înregistratorul de zbor și, dacă este necesar, înregistratoarele de zbor asociate.

31. Biroul, atunci când o aeronavă operată sau înregistrată în Republica Moldova a fost implicată într-un accident sau într-un incident grav, va furniza, la cererea statului care desfășoară investigația, informații pertinente privind orice organizație ale cărei activități ar fi putut influența, direct sau indirect, operarea aeronavei.

CAPITOLUL VI

PARTICIPAREA AESA ȘI A AUTORITĂȚILOR AERONAUTICE CIVILE LA INVESTIGAȚIILE PRIVIND SIGURANȚA

32. Cu condiția respectării cerinței evitării oricărui conflict de interese, AESA și autoritățile naționale aeronautice civile din statele vizate, în limitele competențelor lor respective, au dreptul să numească un reprezentant care să participe:

32.1. în calitate de consultant al președintelui Comisiei, la orice investigație privind siguranța în conformitate cu punctele 14 și 15 efectuată pe teritoriul Republicii Moldova sau în locul menționat la punctul 15 sub autoritatea și la discreția președintelui Comisiei;

32.2. în calitate de consultant numit în temeiul prezentului Regulament în scopul de a oferi asistență reprezentantului acreditat/reprezentanților acreditați al/ai statelor vizate la orice investigație privind siguranța efectuată de către Birou, 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.

33. Participanții la care se face referire la punctul 32 au dreptul, în special:

33.1. de a vizita locul accidentului și de a examina resturile aeronavei;

33.2. de a sugera subiecte pentru interogare și de a obține informații de la martori;

33.3. de a primi copii ale tuturor documentelor pertinente și de a obține informații factive relevante;

33.4. de a participa la citirea înregistrărilor, cu excepția înregistrărilor de voce sau a imaginilor din cabina de pilotaj;

33.5. 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 a recomandărilor privind siguranța.

34. AESA și autoritățile naționale aeronautice civile sprijină investigația la care participă punând la dispoziția Biroului, în cazul în care acesta conduce o investigație, informațiile, consultanții și echipamentele solicitate.

CAPITOLUL VII

OBLIGAȚIA DE A NOTIFICA ACCIDENTELE ȘI INCIDENTELE GRAVE

35. Orice persoană implicată care are informații privind existența unui incident grav sau a unui accident trebuie să notifice fără întârziere Biroul.

36. Biroul informează fără întârziere 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.

CAPITOLUL VIII

PARTICIPAREA STATELOR TERȚE LA INVESTIGAȚIILE PRIVIND SIGURANȚA

37. După primirea dintr-un stat membru sau din altă țară terță a notificării privind producerea unui accident sau a unui incident grav, cu implicarea unei aeronave înregistrate, operate, proiectate sau fabricate în Republica Moldova, Biroul transmite, cât de curând posibil, statului membru sau țării terțe pe teritoriul căreia s-a produs accidentul sau incidentul grav, toate informațiile relevante aflate la dispoziție privind aeronava și echipajul implicat și 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.

38. În cazul unei aeronave proiectate în Republica Moldova, Biroul numește un reprezentant acreditat în cazul în care sediul principal al titularului certificatului de tip de aeronavă sau grup motopropulsor se află în Republica Moldova.

39. Reprezentanții acreditați și consultanții acestora:

39.1. vor furniza statului care desfășoară investigația toate informațiile relevante aflate la dispoziția lor; și

39.2. nu vor divulga informații privind desfășurarea și concluziile investigației fără consimțământul expres al statului care desfășoară investigația.

40. Un stat care are un interes special într-un accident produs pe teritoriul Republicii Moldova, ca urmare a deceselor sau rănilor grave ale cetățenilor săi, are dreptul să desemneze un expert care va avea următoarele drepturi:

40.1. să viziteze locul accidentului;

40.2. să aibă acces la informațiile relevante de fapt, aprobate pentru publicare de către Birou, precum și la informații privind desfășurarea investigației; și

40.3. să primească o copie a Raportului final.

CAPITOLUL IX

STATUTUL INVESTIGATORILOR ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI

41. La numirea de către Birou, și fără a aduce atingere vreunei anchete judiciare, președintele Comisiei are autoritatea de a lua măsurile necesare pentru a răspunde cerințelor investigației privind siguranța.

42. Fără a aduce atingere obligațiilor de confidențialitate în temeiul actelor juridice ale Uniunii sau al legislației naționale, președintele Comisiei are, în special, dreptul:

42.1. de a avea acces imediat, fără restricții și piedici la locul incidentului sau accidentului, precum și la aeronavă, la conținutul sau resturile acesteia;

42.2. de a asigura listarea imediată a dovezilor și îndepărtarea controlată a rămășițelor sau componentelor pentru a fi examinate sau analizate;

42.3. 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;

42.4. 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;

42.5. de a solicita, prin intermediul autorităților competente, examinarea medicală a persoanelor implicate în operarea aeronavei ori efectuarea de teste pe probe biologice prelevate de la aceste persoane și de a avea acces imediat și nerestricționat la rezultatele acestor examinări sau teste;

42.6. 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;

42.7. 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 Autoritatea Aeronautică Civilă, AESA și de furnizorii de servicii de navigație aeriană sau de administratorii aerodromului.

43. Președintele Comisiei extinde drepturile enumerate la punctul 42 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. Respectivul drepturi

nu aduc atingere drepturilor investigatorilor și experților desemnați de autoritatea responsabilă de ancheta judiciară.

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

CAPITOLUL X COORDONAREA INVESTIGAȚIILOR

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

46. Dacă examinarea sau analizarea acestor elemente de probă le-ar putea modifica, altera sau distruge este necesar acordul prealabil al organului de urmărire penală, fără a aduce atingere legislației naționale. În cazul în care acest acord nu se obține în conformitate cu acordurile încheiate în avans menționate la punctul 49 într-un interval de timp rezonabil și nu mai târziu de două săptămâni de la cerere, acest lucru nu îl împiedică pe președintele Comisiei să efectueze examinarea sau analiza.

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

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

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

50. Acordurile menționate la punctul 49 respectă independența Biroului și permit ca investigația privind siguranța să se desfășoare cu grijă și eficient. Acordurile încheiate în avans acoperă următoarele subiecte:

- 50.1. accesul la locul accidentului;
- 50.2. conservarea probelor și accesul la acestea;
- 50.3. informările inițiale și cele de pe parcurs cu privire la stadiul fiecărei proceduri;
- 50.4. schimbul de informații;
- 50.5. utilizarea corespunzătoare a informațiilor privind siguranța;
- 50.6. soluționarea conflictelor.

CAPITOLUL XI CONSERVAREA PROBELOR

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

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

53. Până la sosirea investigatorilor în domeniul siguranței, se interzice oricărei persoane 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, după consultarea cu Biroul.

54. 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.

55. Dacă Biroul primește o solicitare din partea statului de înregistrare, a statului operator, a statului proiectant sau a statului fabricant ca aeronava, conținutul acesteia și orice alte dovezi să rămână intacte până la inspecția efectuată de un reprezentant acreditat al statului solicitant, Biroul va lua toate măsurile necesare pentru a respecta această solicitare, atât cât este practic rezonabil, fezabil și compatibil cu buna desfășurare a investigației, cu condiția ca aeronava să poată fi mutată în măsura necesară pentru a salva persoane, animale, corespondență și obiecte de valoare, pentru a preveni distrugerea prin incendiu sau alte cauze, sau pentru a elimina orice pericol sau obstacol pentru navigația aeriană, alte mijloace de transport sau pentru public și cu condiția ca acest lucru să nu ducă la întârzierea nejustificată a punerii aeronavei din nou în serviciu, atunci când acest lucru este practicabil.

56. Biroul va elibera din custodie aeronava, conținutul acesteia sau părțile sale imediat ce nu mai sunt necesare pentru investigație, către persoanele desemnate de statul de înregistrare sau statul operator. Dacă accesul la aeronava sau părțile acesteia este inaccesibil, Biroul va asigura mutarea lor într-un loc unde accesul poate fi acordat.

CAPITOLUL XII

PROTECȚIA INFORMAȚIILOR SENSIBILE PRIVIND SIGURANȚA

57. Următoarele înregistrări nu se pun la dispoziție și nu se utilizează în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța:

57.1. toate declarațiile făcute de persoane din cadrul Biroului în cursul investigației privind siguranța;

57.2. înregistrările care dezvăluie identitatea persoanelor care au adus probe în cadrul investigației privind siguranța;

57.3. informațiile culese de Birou care au un caracter deosebit de sensibil și personal, inclusiv informațiile privind sănătatea persoanelor, prelucrate exclusiv în scopul investigării privind siguranța ;

57.4. 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;

57.5. informațiile și probele furnizate de investigatorii 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;

57.6. proiectele de rapoarte preliminare sau finale sau declarații provizorii;

57.7. 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, în special informațiile legate de viața privată a persoanelor, sunt protejate în mod corespunzător, fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctele 60, 61 și 62.

58. 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:

58.1. toate comunicările dintre persoanele care au fost implicate în operarea aeronavei;

58.2. înregistrările scrise sau electronice și transcrierile înregistrărilor provenite de la unitățile de control al traficului aerian, inclusiv rapoartele și concluziile elaborate pentru uz intern;

58.3. notele de însoțire pentru transmiterea de recomandări privind siguranța de la o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța către adresant, în cazul în care autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care emite recomandarea solicită acest lucru;

58.4. rapoartele cu privire la evenimente prezentate în temeiul RAC-RAASEAC.

59. 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.

60. Fără a aduce atingere punctelor 57 și 58, organul de urmărire penală de comun cu judecătorul de instrucție, în conformitate cu legislația națională, poate decide că beneficiile divulgării informațiilor din înregistrările menționate la punctele 57 și 58 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.

61. Comunicarea către un alt stat membru sau stat terț a înregistrărilor menționate la punctele 57 și 58 în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța și, în plus în ceea ce privește punctul 58, în alte scopuri decât cele care urmăresc îmbunătățirea siguranței aviației poate fi autorizată în măsura permisă de legislația națională.

62. Prelucrarea sau divulgarea unor înregistrări primite prin intermediul unei astfel de comunicări de către autoritățile naționale este permisă numai după consultarea prealabilă cu statul care efectuează comunicarea și sub rezerva legislației naționale.

63. Se pot divulga exclusiv datele strict necesare pentru scopurile menționate la punctele 60, 61 și 62.

CAPITOLUL XIII COMUNICAREA INFORMAȚIILOR

64. Personalul din cadrul Biroului care efectuează o investigație 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.

65. Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute în Capitolele XIV și XV, Biroul, în contextul efectuării unei investigații privind siguranța, 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.

66. Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute în Capitolul XIV și XV, Biroul, în contextul efectuării unei investigații privind siguranța, și reprezentantul acreditat/reprezentanții acreditați la care se face referire în Capitolul VI, comunică AESA și autorităților naționale aeronautice civile vizate informațiile factice pertinente obținute în timpul investigației privind siguranța, cu excepția informațiilor menționate la punctul 57 sau a informațiilor care generează un conflict de interese. Informațiile primite de AESA și de autoritățile naționale aeronautice civile sunt protejate în conformitate cu prevederile Capitolului XII și legislația națională aplicabilă.

67. Biroul, în contextul efectuării unei investigații privind siguranța, este autorizat să informeze victimele și rudele acestora sau asociațiile lor ori să facă publice orice informații referitoare la observațiile factice, 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.

68. Înainte de a face publice informațiile menționate la punctul 67, Biroul transmite informațiile respective victimelor și rudelor acestora sau asociațiilor acestora, într-un mod care să nu compromită obiectivele investigației privind siguranța.

CAPITOLUL XIV RAPORTUL INVESTIGAȚIEI

69. Fiecare investigație privind siguranța se încheie cu un raport, aprobat de către Directorul general al Biroului, 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.

70. În termen de 30 zile de la începerea investigației, Biroul va publica, pe pagina sa web oficială, un Raport preliminar scris care să conțină informații obiective și verificate și să indice stadiul investigației.

71. Raportul protejează anonimitatea oricărei persoane implicate în accident sau în incidentul grav.

72. În cazul în care investigațiile privind siguranța generează rapoarte înainte de încheierea investigației, Biroul 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.

73. Înainte de publicarea raportului final, Biroul 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, Biroul respectă standardele internaționale și practicile recomandate.

74. Informațiile vizate în Capitolul XII 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.

75. Biroul 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.

76. În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, Biroul 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.

77. Biroul transmite o copie a raportului final și a recomandărilor privind siguranța cât mai repede posibil:

77.1. 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;

77.2. destinatarilor recomandărilor privind siguranța incluse în raport;

77.3. AESA, cu excepția cazului în care raportul este disponibil publicului prin intermediul mijloacelor electronice de comunicare, caz în care Biroul trebuie doar să le notifice în mod corespunzător.

CAPITOLUL XV RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

78. În orice moment al investigației privind siguranța, Biroul 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 pe care o consideră necesar să fie întreprinsă rapid pentru a consolida siguranța aviației.

79. Biroul 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 punctul 12.

80. 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.

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

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

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

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

84. Destinatarul unei recomandări privind siguranța, inclusiv Autoritatea Aeronautică Civilă, instituie proceduri pentru monitorizarea progresului acțiunilor întreprinse ca urmare a recomandărilor privind siguranța primite.

85. Biroul înregistrează în fișierul centralizat creat în temeiul prevederilor RAC-RAASEAC toate recomandările privind siguranța emise în conformitate cu punctele 78 și 79 precum și răspunsurile la acestea, cât și recomandările privind siguranța primite de la țări terțe.

CAPITOLUL XVII

INFORMAȚII DESPRE PERSOANE ȘI MĂRFURI PERICULOASE AFLATE LA BORD

86. Companiile aeriene naționale care operează zboruri ce sosesc în sau pleacă dintr-un aeroport situat pe teritoriul Republicii Moldova, precum și companiile aeriene din țări terțe care operează zboruri care pleacă dintr-un astfel de aeroport, instituie proceduri care le permit să furnizeze:

86.1. 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 cele mai fiabile informații disponibile; și

86.2. imediat după notificarea producerii unui accident în care a fost implicată aeronava, lista mărfurilor periculoase aflate la bord.

87. Listele menționate la punctul 86 sunt puse la dispoziția Biroului, autorității desemnate de fiecare stat vizat pentru a asigura legătura cu rudele persoanelor aflate la bord și, dacă este necesar, echipelor medicale care ar putea avea nevoie de aceste informații pentru tratarea victimelor.

88. 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.

89. Numele unei persoane aflate la bord nu este făcut public înainte ca autoritățile competente să informeze rudele persoanei respective. Lista menționată la punctul 86.1. rămâne confidențială, iar numele fiecărei persoane care figurează pe lista respectivă sunt publicate, sub rezerva legislațiilor naționale privind protecția datelor cu caracter personal, numai în cazul în care rudele persoanelor respective aflate la bord nu au ridicat obiecții.

CAPITOLUL XVIII

ASISTENȚA ACORDATĂ VICTIMELOR ACCIDENTELOR AVIATICE ȘI RUDELOR ACESTORA

90. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, de comun cu Ministerul Afacerilor Interne vor asigura elaborarea unui 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.

91. Autoritatea Aeronautică Civilă, în procesul de supraveghere a companiilor aeriene naționale, se va asigura că acestea 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.

92. În cazul producerii unui accident investigat de către Birou, precum și în cazul unui accident care implică o aeronavă înregistrată în Republica Moldova sau în care la bordul aeronavei implicate se aflau un număr mare de cetățeni ai Republicii Moldova, Biroul desemnează o persoană de legătură care acționează în calitate de punct de contact și informare pentru victime și pentru rudele acestora.

93. Un stat membru sau o țară terță interesată în mod special de un accident survenit pe teritoriul Republicii Moldova, 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:

93.1. de a vizita locul accidentului;

93.2. de a avea acces la informațiile factice pertinente furnizate Biroului și la informațiile referitoare la stadiul respectivei investigații;

93.3. de a primi o copie a raportului final.

94. Un expert numit în conformitate cu punctul 93 poate participa, sub rezerva dispozițiilor legale aplicabile în vigoare, la identificarea victimelor și la întâlnirile cu supraviețuitorii din statul său.

95. În conformitate cu articolul 3 din Legea nr. 118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave, și transportatorii aerieni din țările terțe trebuie să îndeplinească obligațiile referitoare la asigurare prevăzute de Legea prenotată.

CAPITOLUL XIX

ACCESUL LA DOCUMENTE ȘI PROTECȚIA DATELOR CU CARACTER PERSONAL

96. Prezentul Regulament se aplică în conformitate prevederile Legii nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal.

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă a fost elaborat de către Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi în comun cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ

Proiectul este elaborat în scopul creării unui cadru normativ previzibil, coerent și bine ierarhizat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor din transportul aerian.

Accidentele și incidentele sunt rezultatul unui lanț de factori tehnici, umani și organizaționali, care interacționează într-o succesiune de circumstanțe critice ce conduc la producerea acestora. Scopul Biroului este să analizeze acest lanț și să stabilească care sunt cauzele care au făcut ca acesta să se producă.

Pentru a determina în mod corect cauzele unui eveniment, este necesară o investigație metodică în timp util care să nu se oprească la probele imediate și care să cerceteze elementele subiacente 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.

Interesul statului nu trebuie să se limiteze doar la determinarea culpei, ci și la o investigație privind siguranța independentă, efectuată calificat. Dacă se limitează numai la stabilirea culpei, fără să se determine cauza, există riscul repetării în viitor a unor evenimente similare.

Astfel, când au loc două investigații în paralel, investigația privind siguranța urmărește să stabilească cauza, iar cea penală urmărește să determine culpa. Într-un astfel de caz, este important să se garanteze prin lege că investigatorul și membrii comisiei de investigații vor avea acces la probe relevante stabilirii cauzei și nu a culpei.

Având în vedere dinamica accelerată 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.

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 din Republica Moldova se află într-o etapă de dezvoltare accelerată, marcată atât de apariția unor noi operatori aerieni importanți, cât și de extinderea companiilor low-cost. Această evoluție determină un trafic aerian mult mai intens, o utilizare sporită a infrastructurii aeroportuare și o creștere constantă a numărului de pasageri. În paralel, întregul sector aviatic se diversifică semnificativ prin apariția operatorilor aerieni mici, a companiilor de curierat aerian, a operatorilor privați și a piloților particulari.

Republica Moldova este stat membru al Organizației Aviației Civile Internaționale (ICAO). În conformitate cu Anexa nr. 13 la Convenția ICAO, fiecare stat membru trebuie să dispună de un organism permanent de investigare privind siguranța a evenimentelor din aviație, independent și capabil să-și îndeplinească responsabilitățile privind siguranța aeriană. Ultimul

audit ICAO în Republica Moldova a fost efectuat în anul 2014, în cadrul Programului de audit al siguranței aviației (USOAP). Raportul misiunii a evidențiat neconformități referitoare la cadrul normativ național privind investigarea evenimentelor aviatice. Până la următorul audit (preconizat pentru anul 2021), Republica Moldova trebuie să adopte măsuri corective pentru implementarea cerințelor prevăzute în Anexa nr. 13.

Conform proiectului, Biroul desfășoară investigația privind siguranța independent de investigația penală sau de orice alt tip de investigație. Acesta colectează doar informațiile necesare determinării cauzelor tehnice și factorilor care au contribuit la producerea evenimentului, fără a urmări stabilirea vinovăției.

Investigația penală urmărește identificarea culpei și a elementelor infracționale. Cu toate acestea, stabilirea vinovăției nu conduce întotdeauna la îmbunătățirea siguranței. Investigația privind siguranța nu exclude desfășurarea investigației penale, iar pentru a evita interferențele, Biroul va încheia acorduri prealabile cu organul de urmărire penală privind accesul și modalitatea de colectare a probelor.

Adoptarea proiectului urmărește:

- îmbunătățirea siguranței în transportul aerian;
- prevenirea conflictelor de interese între părțile implicate în investigarea evenimentelor;
- investigarea obiectivă, imparțială și transparentă a cauzelor producerii evenimentelor în aviația civilă;
- identificarea cauzelor tehnice și a factorilor declanșatori, nu a vinovăției persoanelor;
- elaborarea de recomandări de siguranță pentru prevenirea producerii unor evenimente similare;
- crearea cadrului național pentru investigarea accidentelor și incidentelor în transportul aerian;
- armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene.

Rezultatele scontate după adoptarea și implementarea proiectului sunt:

- reducerea pierderilor de vieți omenești cauzate de evenimentele în transportul aerian;
- micșorarea costurilor reparațiilor legate de deteriorare a infrastructurii aeroportuare;
- reducerea costurilor legate de deteriorare a bunurilor și mărfurilor transportate;
- reducerea costurilor legate de deteriorarea mijloacelor de transport;
- sporirea gradului de încredere a călătorilor în transporturi;
- ridicarea imaginii instituțiilor de profil ale statului.

2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

Intervenția în legislația actuală referitoare la investigarea privind siguranța 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).

Prin aprobarea prezentului Proiect se realizează armonizarea cu legislația europeană prin transpunerea 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, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr L 295 din 12 noiembrie 2010.

La moment aceste regulamente sunt transpuse parțial prin Legea 213/2021. Astfel urmare aprobării proiectului se va crea cadru care va descrie procesul de investigare în domeniul transportului aerian.

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

europen efectuarea investigațiilor privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor produse în transportul aerian 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.

Astfel, toate statele UE au organisme de investigare a accidentelor și incidentelor în transportul aerian, cu scopul de a investiga tehnic și de a emite recomandări de siguranță în cazul evenimentelor în transportul aerian.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Prezentul proiect vine să creeze cadrul normativ necesar privind investigarea accidentelor și incidentelor în transportul aerian și întru implementarea Legii privind investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi. La moment prin Legea 213/2021 sunt transpuse doar parțial actele Uniunii Europene referitoare la investigarea accidentelor și incidentelor în domeniul aerian, feroviar și naval. Pentru a crea un cadru legal previzibil și structurat în acest domeniu, fiecare tip de transport va avea un regulament destinat, lucru care va permite o abordare sistemică pentru fiecare din acestea.

Soluția propusă – instituirea unui cadru normativ unitar este justificată de necesitatea alinierii legislației naționale la standardele Uniunii Europene și de eliminarea lacunelor identificate în sistemul actual.

În prezent, investigațiile privind siguranța în domeniul transporturilor sunt reglementate diferențiat, neuniform și incomplet, ceea ce afectează eficiența determinării cauzelor evenimentelor și reduce impactul măsurilor preventive.

Soluția propusă răspunde acestor probleme prin:

1. Introducerea unui cadru procedural coerent și armonizat

Prin reglementarea clară a procedurilor de investigare, colectare a datelor, analiză, raportare și emitere a recomandărilor de siguranță, se va asigura o aplicare uniformă a standardelor, reducerea discrepanțelor și creșterea calității analizelor tehnice.

2. Transpunerea integrală a legislației europene relevante

Implementarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 996/2010 este posibilă doar printr-o intervenție legislativă care să asigure cadrul primar necesar. Soluția propusă creează baza normativă indispensabilă pentru armonizarea completă cu cerințele UE și pentru respectarea angajamentelor asumate prin Acordul de Asociere.

3. Consolidarea capacității statului în domeniul siguranței transportului aerian

Un cadru legislativ modern, corelat cu practicile europene, permite creșterea capacității instituționale în domeniul prevenirii accidentelor, îmbunătățirea analizei riscurilor și formularea de recomandări eficiente pentru reducerea evenimentelor din transporturi.

4. Separarea clară a investigațiilor privind siguranța de cele administrative și judiciare

Această separare asigură obiectivitatea investigațiilor și orientarea lor exclusivă spre identificarea cauzelor tehnice și circumscrierea factorilor care au contribuit la producerea accidentului, fără scopul de a stabili răspunderea penală sau administrativă. Această abordare este o condiție esențială în cadrul normativ european.

5. Asigurarea unui mecanism eficient de prevenție

Recomandările de siguranță rezultate din investigațiile privind siguranța vor permite operatorilor, autorităților și factorilor de decizie să adopte măsuri corective și preventive bazate pe date obiective și analize profesionale, contribuind la reducerea riscurilor și la creșterea siguranței în transporturi.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

Nu au fost analizate opțiuni alternative, întrucât intervenția normativă decurge din angajamentele asumate de Republica Moldova față de Uniunea Europeană în contextul procesului de integrare europeană, precum și din obligațiile asumate prin Acordul de Asociere.

De asemenea, proiectul este necesar pentru realizarea acțiunilor prevăzute în Anexa A la Clusterul 4 al Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Nu are impact asupra sectorului public.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Biroul de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi este finanțat de la bugetul de stat. Costuri suplimentare legate de implementarea proiectului nu sunt necesare, doar cele deja alocate pentru funcționarea Biroului. Costul estimativ pentru asigurarea funcționalității Biroului se ridică la 5 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. 181/2014.

Deși instituirea organismului independent necesită anumite cheltuieli de personal, logistică și formare profesională, costurile sunt justificate de beneficiile pe termen lung privind siguranța și reducerea pagubelor economice rezultante în urma accidentelor.

Pe termen mediu, implementarea recomandărilor de siguranță va genera economii substanțiale prin diminuarea riscurilor operaționale și a incidentelor majore în transporturi.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Implementarea proiectului va genera un impact pozitiv asupra sectorului privat care activează în domeniul transportului aerian, în special asupra operatorilor, agenților economici și furnizorilor de servicii conexe.

1. Îmbunătățirea nivelului de siguranță operațională

Operatorii privați vor beneficia de recomandări de siguranță aplicabile întregului sector, bazate pe investigații privind siguranța independente și profesionale. Acest lucru va contribui la reducerea riscurilor operaționale, la prevenirea accidentelor și la creșterea continuității activităților economice.

2. Creșterea predictibilității și clarității normelor

Prin armonizarea legislației naționale cu standardele UE și prin introducerea unor proceduri clare de investigare privind siguranța, operatorii privați vor avea un cadru de reglementare mai previzibil și mai coerent, care facilitează planificarea investițiilor și gestionarea conformității.

3. Reducerea costurilor asociate accidentelor

Diminuarea numărului și gravității accidentelor va reduce costurile suportate de sectorul privat, inclusiv cele legate de avarii, întreruperea activității, reparații, asigurări sau potențiale despăgubiri. Pe termen lung, investigarea privind siguranța profesionistă va genera economii semnificative pentru operatori.

4. Creșterea competitivității operatorilor

Implementarea recomandărilor de siguranță și alinierea la standardele UE vor contribui la consolidarea imaginii și credibilității operatorilor privați pe piața internă și internațională. Aceștia vor putea concura mai eficient pe piețele externe datorită conformității cu cerințele europene.

5. Lipsa unor obligații administrative suplimentare semnificative

Proiectul nu introduce sarcini administrative directe sau costuri suplimentare majore pentru operatorii privați. Implicarea acestora în procesul de investigare privind siguranța este limitată

la furnizarea de informații relevante sau acces la echipamente, fără a afecta desfășurarea activității curente.

Recomandările de siguranță nu vor avea caracter sancționatoriu și nu vor impune obligații financiare directe, ci vor servi drept instrument preventiv.

6. Beneficii pentru investitori și mediul de afaceri

Crearea unui mediu de transport mai sigur și ajustarea legislației la standardele UE reprezintă un factor esențial pentru atragerea investițiilor private în infrastructură, logistică și servicii conexe, asigurând un climat economic mai stabil și mai competitiv.

4.4. Impactul social

Proiectul nu generează un impact social negativ direct. Dimpotrivă, prin îmbunătățirea nivelului de siguranță în transportul aerian, acesta produce efecte sociale pozitive pe termen lung, inclusiv prin protejarea vieții și sănătății persoanelor.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Prelucrarea datelor cu caracter personal, inclusiv a informațiilor medicale, se va realiza strict în scopul investigării siguranței, cu respectarea legislației naționale privind protecția datelor cu caracter personal și a principiilor de confidențialitate.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu are impact asupra echității și egalității de gen.

4.5. Impactul asupra mediului

Nu are impact asupra mediului

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu sunt.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Aprobarea proiectului va realiza transpunerea 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, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr L 295 din 12 noiembrie 2010.

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Prezentul proiect creează cadrul juridic intern necesar pentru aplicarea efectivă a prevederilor Regulamentului (UE) nr. 996/2010, prin stabilirea procedurilor, competențelor și mecanismelor instituționale de investigare a accidentelor și incidentelor în transportul aerian.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și ale Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării proiectului de act normativ a fost plasat pe pagina particip.gov.md, la link-ul:

<https://particip.gov.md/ro/document/stages/proiectul-hotararii-guvernului-cu-privire-la-aprobarea-regulamentului-privind-investigarea-si-preven/16469>

Proiectul urmează să fie avizat cu Cancelaria de Stat (inclusiv cu Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi), Ministerul Finanțelor, Ministerul Afacerilor Interne, Procuratura Generală.

După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare, după cum urmează:

Expertizare:

- Ministerul Justiției;

- Centrul Național Anticorupție.

7. Concluziile expertizelor

Se va completa ulterior recepționării expertizelor juridice și anticorupție

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Nu necesită a fi modificate sau aprobate careva acte normative.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

TABEL DE CONCORDANȚĂ

<p>1. Titlul actului Uniunii Europene:</p> <p>Regulamentul (UE) 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</p>
<p>2. Titlul actului normativ național:</p> <p>Legea cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă</p>
<p>3. Gradul de compatibilitate</p> <p>Compatibil.</p>
<p>4. Autoritatea/persoana responsabilă</p> <p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale de comun cu Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.</p>
<p>5. Data întocmirii/actualizării</p> <p>mai 2026</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p align="center"><i>Articolul 1</i> Obiect</p>	<p align="center">Capitolul I Dispoziții generale</p>	<p align="center">Compatibil</p>	<p align="center">Lipsă</p>
<p>(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.</p>	<p>Capitolul I (proiect Lege) Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare</p> <p>(1) Prezenta lege are ca scop prevenirea producerii evenimentelor în transporturi prin asigurarea investigării independente a accidentelor și incidentelor, în vederea îmbunătățirii siguranței în domeniile transportului aerian, feroviar și maritim, garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor.</p> <p>(2) Obiectul prezentei legi este investigarea evenimentelor din transportul aerian, feroviar și maritim, cu scop exclusiv de siguranță, fără a stabili vinovăția sau răspunderea civilă, administrativă, contravențională ori penală a persoanelor implicate.</p> <p>Și,</p> <p>Capitolul I (proiect hotărâre de Guvern)</p> <p>1. Regulamentul privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă (în continuare – Regulament) urmărește să îmbunătățească siguranța aviației garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor privind siguranța în domeniul aviației civile, care au ca unic obiectiv prevenirea unor accidente și incidente viitoare, fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea, inclusiv prin cooperarea cu autoritățile responsabile de investigarea privind siguranța aviației civile.</p> <p>2. 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,</p>	<p align="center">Compatibil</p>	<p align="center">Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	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.		Prevedere UE neaplicabilă.	
<i>Articolul 2</i> Definiții		Compatibil	Lipsă
În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:	PHG: 3. În sensul prezentului Regulament, se aplică următoarele noțiuni:	Compatibil	Lipsă
„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: (a) o persoană este rănită mortal sau grav, ca urmare a faptului că: — se afla în aeronavă; sau	3.1. 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: 1) o persoană este rănită mortal sau grav, ca urmare a faptului că: a) se afla în aeronavă; sau b) a intrat în contact direct cu o parte a aeronavei, inclusiv cu părți care s-au desprins din aceasta; sau c) a fost expusă direct suflului reactoarelor, cu excepția cazului în care rănilor 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	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>— a intrat în contact direct cu o parte a aeronavei, inclusiv cu părți care s-au desprins din aceasta; sau</p> <p>— a fost expusă direct suflului reactoarelor, cu excepția cazului în care rănile se datorează unor cauze naturale, sunt autoprovocate sau provocate de alte persoane</p> <p>sau când persoanele rănite sunt pasageri clandestini care se ascund în afara zonelor disponibile în mod normal pasagerilor și echipajului; sau</p> <p>(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</p>	<p>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 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</p> <p>3) aeronava a dispărut sau este total inaccesibilă;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(c) aeronava a dispărut sau este total inaccesibilă;			
„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;	3.18. 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;	Compatibil	Lipsă
„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;	3.3. 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;	Compatibil	Lipsă
„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;	3.2. 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;	Compatibil	Lipsă
„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;	3.14. 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;	Compatibil	Lipsă
„înregistrator de date de zbor” înseamnă orice tip de dispozitiv de înregistrare instalat pe o aeronavă în scopul facilitării	3.9. 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;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul unor accidente/incidente;			
„incident” înseamnă un eveniment, altul decât un accident, asociat cu operarea unei aeronave care afectează sau care ar putea afecta siguranța operării acesteia;	3.6. incident - înseamnă un eveniment, altul decât un accident, asociat cu operarea unei aeronave care afectează sau care ar putea afecta siguranța operării acesteia;	Compatibil	Lipsă
„standardele internaționale și practicile recomandate” înseamnă standardele internaționale și practicile recomandate în domeniul investigării accidentelor și incidentelor aviatice adoptate în conformitate cu articolul 37 din Convenția de la Chicago;	3.20. standardele internaționale și practicile recomandate - înseamnă standardele internaționale și practicile recomandate în domeniul investigării accidentelor și incidentelor aviatice adoptate în conformitate cu articolul 37 din Convenția de la Chicago;	Compatibil	Lipsă
„investigator-șef” înseamnă o persoană căreia i se atribuie, pe baza calificărilor sale, responsabilitatea de a organiza, efectua și controla o investigație privind siguranța;	3.12. președintele Comisiei de investigație privind siguranța aviației civile (în continuare – Comisie) - înseamnă o persoană căreia i se atribuie, pe baza calificărilor sale, responsabilitatea de a organiza, efectua și controla o investigație privind siguranța;	Compatibil	Lipsă
„operator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave;	3.10. operator - înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave;	Compatibil	Lipsă
„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	3.11. 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	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
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;	aeronautice civile; sau personalul Agenției Europene privind Siguranța Aviației (în continuare - AESA);		
„raport preliminar” înseamnă mijlocul de comunicare folosit pentru diseminarea promptă a datelor obținute în decursul primelor etape ale investigației;	3.13. raport preliminar - înseamnă mijlocul de comunicare folosit pentru diseminarea promptă a datelor obținute în decursul primelor etape ale investigației;	Compatibil	Lipsă
„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;	3.19. 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;	Compatibil	Lipsă
„investigație privind siguranța” înseamnă o procedură efectuată de o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța în scopul de prevenirea 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;	3.8. investigație privind siguranța - înseamnă o procedură efectuată de o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța în scopul de prevenirea 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;	Compatibil	Lipsă
„recomandare privind siguranța” înseamnă o propunere a unei autorități responsabile de investigațiile privind siguranța, pe baza	3.16. 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	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
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;	studiile în materie de siguranță, formulată cu intenția de a preveni accidentele și incidentele;		
„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;	3.7. 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;	Compatibil	Lipsă
„rănire gravă” înseamnă rănirea unei persoane implicate într-un accident și care presupune una dintre următoarele: (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);	3.15. rănire gravă - înseamnă rănirea unei persoane implicate într-un accident și care presupune una dintre următoarele: 1) 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; 2) o fractură de os (cu excepția fracturilor superficiale la degete sau la nas);	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>(c) ruperi sau sfâșieri ale țesuturilor care produc hemoragii grave, leziuni ale nervilor, mușchilor sau tendoanelor;</p> <p>(d) leziunea oricărui organ intern;</p> <p>(e) arsuri de gradul doi sau trei sau orice arsuri care afectează mai mult de 5 % din suprafața corpului;</p> <p>(f) expunerea verificată la substanțe infecțioase sau la radiații periculoase;</p>	<p>3) ruperi sau sfâșieri ale țesuturilor care produc hemoragii grave, leziuni ale nervilor, mușchilor sau tendoanelor;</p> <p>4) leziunea oricărui organ intern;</p> <p>5) arsuri de gradul doi sau trei sau orice arsuri care afectează mai mult de 5 % din suprafața corpului;</p> <p>6) expunerea verificată la substanțe infecțioase sau la radiații periculoase;</p>		
<p align="center"><i>Articolul 3</i> Domeniu de aplicare</p>	<p align="center">Capitolul II Domeniu de aplicare</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(1) Prezentul regulament se aplică investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul incidentelor grave și accidentelor:</p> <p>(a) produse pe teritoriile statelor membre în care se aplică tratatele, în conformitate cu obligațiile internaționale ale statelor membre;</p> <p>(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;</p> <p>(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,</p>	<p>PHG: 5. Prezentul Regulament se aplică investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul incidentelor grave și accidentelor:</p> <p>5.1. produse pe teritoriul Republicii Moldova și statelor membre în care se aplică tratatele, în conformitate cu obligațiile internaționale ale statelor membre;</p> <p>5.2. în care sunt implicate aeronave înmatriculate în Republica Moldova sau operate de o întreprindere stabilită în Republica Moldova și care s-a produs în afara teritoriului Republicii Moldova în care se aplică tratatele, atunci când aceste investigații nu sunt efectuate de un stat terț;</p> <p>5.3. în cazul cărora Republica Moldova 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;</p> <p>5.4. în cazul în care Republica Moldova are un interes special, ca urmare a faptului că printre persoanele decedate sau rănite grav se numără cetățeni de-ai săi, i se</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>facilități sau experți la cererea statului care efectuează investigația;</p> <p>(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.</p>	<p>permite, de către statul care realizează investigația, să numească un expert.</p>		
<p>(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.</p>	<p>PHG: 6. 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.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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.</p>	<p>Capitolul I (proiect Lege)</p> <p>Articolul 1</p> <p>(4) Prezenta lege nu se aplică evenimentelor în transport produse ca urmare a unor acțiuni militare, de război, acte de terorism sau care implică:</p> <p>a) aeronave utilizate de autoritățile vamale, de organele afacerilor interne sau de autorități similare;</p> <p>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.</p> <p>Și,</p> <p>Capitolul II (proiect hotărâre de Guvern)</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	7. 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 se decide altfel, în conformitate cu punctul 18.		
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 4</i></p> <p>Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța aviației civile</p>	<p style="text-align: center;">Capitolul III</p> <p style="text-align: center;">Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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 „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.</p>	<p>Capitolul II (proiect Lege) Articolul 3 (1) Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (în continuare – Birou) este o autoritate administrativă centrală, aflată în subordinea Guvernului, desemnată să organizeze investigații 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.</p> <p>Și,</p> <p>Capitolul III (proiect hotărâre de Guvern) 9. Investigațiile privind siguranța sunt efectuate sau supravegheate, fără imixtiuni din exterior, de către Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (în continuare – Birou), care efectuează 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.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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,</p>	<p>Capitolul II (proiect Lege) Articolul 3 (2) Biroul este independent în luarea deciziilor față de orice operator de transport, administrator de infrastructură, autoritate de siguranță, autoritate de reglementare, organism</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>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.</p>	<p>de tarificare, organism de evaluare a conformității, precum și față de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile Biroului.</p> <p>Și,</p> <p>Capitolul III (proiect hotărâre de Guvern)</p> <p>10. Biroul este independent 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 acestuia sau pot influența obiectivitatea acestuia.</p>		
<p>(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.</p>	<p>Capitolul II (proiect Lege)</p> <p>Articolul 3</p> <p>(3) În realizarea investigațiilor privind siguranța, Biroul nu solicită, nici nu acceptă instrucțiuni de la nicio parte externă și are o autoritate absolută în ceea ce privește realizarea investigațiilor privind siguranța.</p> <p>Și,</p> <p>Capitolul III (proiect hotărâre de Guvern)</p> <p>11. 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.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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</p>	<p>PHG: 12. Activitățile încredințate Biroului 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</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>măsura în care aceste activități nu aduc atingere independenței sale și nu implică asumarea de responsabilități în domeniul reglementării, administrativ sau al standardelor.</p>	<p>implică asumarea de responsabilități în domeniul reglementării, administrativ sau al standardelor.</p>		
<p>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:</p> <p>(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;</p> <p>(b) investigatorilor li se acordă un statut care le oferă garanțiile de independență necesare;</p> <p>(c) autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța are cel puțin un investigator disponibil capabil să exercite funcția de investigator-șef în cazul unui accident major al unei aeronave;</p>	<p>LEGE:</p> <p>Art. 7 alin. (1)</p> <p>(1) Investigatorul care participă la o investigație privind siguranța își îndeplinește sarcinile și instrucțiunile în mod independent, conform sarcinii formulate de președintele Comisiei sau de reprezentantul acreditat.</p> <p>Și,</p> <p>PHG</p> <p>13. Biroul, în activitatea sa, dispune de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini sarcinile în mod independent și suficiente resurse pentru a realiza acest lucru. În special:</p> <p>13.1. Directorul Biroului și/sau directorul departamentului de aviație al acestuia 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;</p> <p>13.2. Investigatorii sunt independenți în realizarea investigațiilor privind siguranța;</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>(d) autorității responsabile de investigațiile privind siguranța i se alocă un buget care să îi permită să își îndeplinească funcțiile;</p> <p>(e) autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța are la dispoziția sa, fie 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.</p>	<p>13.3. Biroul se va asigura că are cel puțin un investigator disponibil capabil să exercite funcția de președinte al Comisiei în cazul unui accident major al unei aeronave;</p> <p>13.4. Biroul elaborează anual un proiect de buget care să-i permită să-și îndeplinească funcțiile și îl prezintă administratorului de buget;</p> <p>13.5. Biroul se asigură că are la dispoziția sa, fie direct, fie prin intermediul cooperării menționate în Capitolul V, fie prin acorduri cu alte autorități naționale sau entități, personal calificat și facilități adecvate, inclusiv birouri și hangare în care să poată fi păstrate și examinate aeronava, conținutul și resturile acesteia.</p>		
<p>Articolul 5 Obligația de a efectua o investigație</p>	<p>Capitolul IV Obligația de a efectua o investigație</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>
<p>(1) Orice accident sau orice incident grav care implică aeronave cărora li se aplică Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului (1) face obiectul unei investigații privind siguranța în statul membru pe teritoriul căruia s-a produs accidentul sau incidentul grav.</p>	<p>LEGE: Articolul 1 (3) Prevederile prezentei legi se aplică: 1) în domeniul aviației civile: a) accidentelor aeronautice și incidentelor aeronautice grave produse în spațiul aerian sau pe teritoriul Republicii Moldova; b) accidentelor aeronautice și incidentelor aeronautice grave cu implicarea unor aeronave înregistrate în Republica Moldova sau operate de un operator aerian național; c) în alte cazuri stabilite de lege; Articolul 9. Procedura, modul și termenii investigației privind siguranța (1) Toate evenimentele în transport descrise la art. 1 alin. (3) urmează a fi investigate de către Birou, în conformitate cu prevederile prezentei legi.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	<p>Și,</p> <p>PHG</p> <p>14. Orice accident sau incident grav produs pe teritoriul Republicii Moldova și care implică aeronave cărora li se aplică prevederile Codului aerian al Republicii Moldova face obiectul unei investigații privind siguranța.</p>		
<p>(2) În cazul în care o aeronavă căreia i se aplică Regulamentul (UE) 2018/1139 și care este înmatriculată într-un stat membru este implicată într-un accident sau într-un incident grav, iar locul în care s-a produs accidentul sau incidentul nu poate fi stabilit cu precizie ca fiind teritoriul unui stat, investigația privind siguranța este efectuată de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța din statul membru de înmatriculare.</p>	<p>PHG</p> <p>15. În cazul în care o aeronavă căreia i se aplică prevederile Codului aerian al Republicii Moldova, înmatriculată în Republica Moldova, este implicată într-un accident sau într-un incident grav, iar locul în care s-a produs accidentul sau incidentul nu poate fi stabilit cu precizie ca fiind teritoriul unui stat, investigația privind siguranța este efectuată de către Birou.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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 consecințele accidentului sau ale incidentului grav, precum și învățămintele pe care se așteaptă să le tragă din respectivele investigații în scopul îmbunătățirii siguranței aviației.</p>	<p>PHG</p> <p>16. Amploarea investigațiilor privind siguranța menționate la punctele 14, 15 și 17 precum și procedura care trebuie urmată pentru efectuarea acestora sunt determinate de către Birou, luând în considerare consecințele accidentului sau ale incidentului grav, precum și învățămintele care se așteaptă a fi trase din respectivele investigații în scopul îmbunătățirii siguranței aviației.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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</p>	<p>LEGE:</p> <p>Articolul 1</p> <p>(3) Prevederile prezentei legi se aplică:</p> <p>1) în domeniul aviației civile:</p> <p>a) accidentelor aeronautice și incidentelor aeronautice grave produse în spațiul aerian sau pe teritoriul Republicii Moldova;</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>așteaptă ca, în urma acestor investigații, să se tragă învățăminte în materie de siguranță.</p>	<p>b) accidentelor aeronautice și incidentelor aeronautice grave cu implicarea unor aeronave înregistrate în Republica Moldova sau operate de un operator aerian național; c) în alte cazuri stabilite de lege;</p> <p>și,</p> <p>PHG 17. Biroul poate decide să investigheze și alte incidente decât cele menționate la punctele 14 și 15, precum și incidente grave sau accidente care implică alte tipuri de aeronave, în conformitate cu legislația națională, atunci când se așteaptă ca, în urma acestor investigații, să se tragă învățăminte în materie de siguranță.</p>		
<p>(5) Prin derogare de la alineatele (1) și (2) din prezentul articol, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța poate decide, luând în considerare învățămintele de tras în scopul îmbunătățirii siguranței aviației, să nu demareze o investigație privind siguranța atunci când un accident sau un incident grav privește o aeronavă fără pilot la bord pentru care nu este obligatoriu un certificat sau o declarație în temeiul articolului 56 alineatele (1) și (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau privește o aeronavă cu pilot la bord cu o masă maximă la decolare mai mică de sau egală cu 2 250 kg și în cazul în care nicio persoană nu a fost rănită mortal sau grav.</p>	<p>PHG 18. Prin derogare de la punctele 14 și 15, Biroul poate decide, în baza unei analize a riscurilor pentru siguranță și a învățămintelor preconizate, să nu demareze o investigație privind siguranța atunci când un accident sau un incident grav privește o aeronavă fără pilot la bord pentru care nu este obligatoriu un certificat sau o declarație, în conformitate cu prevederile Codului aerian al Republicii Moldova, sau privește o aeronavă cu pilot la bord cu o masă maximă la decolare mai mică sau egală cu 2 250 kg și în cazul în care nicio persoană nu a fost rănită mortal sau grav.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(6) 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 procedură judiciară sau administrativă destinată</p>	<p>LEGE Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare (2) Obiectul prezentei legi este investigarea evenimentelor din transportul aerian, feroviar și maritim, cu scop exclusiv Articolul 9. Procedura, modul și termenii investigației privind siguranța</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
stabilirii culpei sau răspunderii și nu aduc atingere acestor proceduri.	<p>(2) Investigația privind siguranța se efectuează independent de urmărirea penală sau de procedura disciplinară. Identificarea persoanei vinovate, stabilirea vinovăției, precum și aplicarea sancțiunilor țin de competența organelor judiciare. de siguranță, fără a stabili vinovăția sau răspunderea civilă, administrativă, contravențională ori penală a persoanelor implicate.</p> <p>Și,</p> <p>PHG</p> <p>19. Investigațiile privind siguranța menționate la punctele 14, 15 și 17 nu urmăresc, în niciun caz, stabilirea culpei sau a răspunderii. Acestea sunt independente și distincte de orice procedură judiciară sau administrativă destinată stabilirii culpei sau răspunderii și nu aduc atingere acestor proceduri.</p>		
<p>Articolul 6</p> <p>Cooperarea între autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța</p>	<p>Capitolul V</p> <p>Cooperarea între autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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.</p>	<p>PHG</p> <p>24. Biroul poate solicita sprijinul autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța din alte state. 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.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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</p>	<p>Capitolul IV (proiect Lege)</p> <p>Articolul 9</p> <p>(8) Biroul poate delega, în totalitate sau parțial, autorității specializate a unui alt stat, cu acordul părților, sarcina de a efectua investigația privind siguranța a unui eveniment în transport, în conformitate cu prevederile legislației naționale</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>procesul de investigare realizat de respectiva autoritate.</p>	<p>și a tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.</p> <p>Și,</p> <p>Capitolul V (proiect hotărâre de Guvern) 26. Biroul 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 a unui accident și facilitează procesul de investigare realizat de respectiva autoritate.</p>		
<p>Articolul 7 Rețeaua europeană a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile</p>		Prevedere UE neaplicabilă	
<p>(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.</p> <p>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.</p>		Prevedere UE neaplicabilă	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
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.		Prevedere UE neaplicabilă	
<p>(3) Pentru a atinge obiectivele stabilite la alineatul (2), rețeaua are în special următoarele responsabilități:</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(c) coordonarea și organizarea, atunci când este necesar, de evaluări inter pares, activități de formare relevante și programe de dezvoltare a abilităților pentru investigatori;</p> <p>(d) promovarea celor mai bune practici în ceea ce privește investigarea privind siguranța în vederea elaborării unei metodologii comune la nivelul Uniunii</p>		Prevedere UE neaplicabilă	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>pentru investigațiile privind siguranța și întocmirea unui catalog al acestor practici;</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(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.</p>			
<p>(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.</p>		Prevedere UE neaplicabilă	
<p>(5) Membrii rețelei nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni de la vreun organism care ar putea compromite statutul independent al investigațiilor privind siguranța.</p>		Prevedere UE neaplicabilă	
<p>(6) Atunci când este oportun, AESA este invitată ca observator la reuniunile rețelei.</p>		Prevedere UE neaplicabilă	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>Rețeaua poate de asemenea invita la reuniunile sale observatori din partea autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța din țări terțe și alți experți relevanți.</p>			
<p>(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.</p>		Prevedere UE neaplicabilă	
<p>Articolul 8 Participarea AESA și a autorităților aeronautice civile la investigațiile privind siguranța</p>	<p>Capitolul VI Participarea AESA și a autorităților aeronautice civile la investigațiile privind siguranța</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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</p>	<p>PHG 32. Cu condiția respectării cerinței evitării oricărui conflict de interese, AESA și autoritățile naționale aeronautice civile din statele vizate, în limitele competențelor lor respective, au dreptul să numească un reprezentant care să participe: 32.1. În calitate de consultant al președintelui Comisiei, la orice investigație privind siguranța în conformitate cu punctele 14 și 15 efectuată pe teritoriul Republicii Moldova sau în locul menționat la punctul 15 sub autoritatea și la discreția președintelui Comisiei; 32.2. În calitate de consultant numit în temeiul prezentului Regulament în scopul de a oferi asistență reprezentantului acreditat/reprezentanților acreditați al/ai statelor vizate la</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>(2) sub autoritatea și la discreția investigatorului-șef;</p> <p>(b) în calitate de consultant numit în temeiul prezentului regulament în scopul de a oferi asistență reprezentantului acreditat/reprezentaților 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.</p>	<p>orice investigație privind siguranța efectuată de către Birou, 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.</p>		
<p>(2) Participanții la care se face referire la alineatul (1) au dreptul, în special:</p> <p>(a) de a vizita locul accidentului și de a examina resturile aeronavei;</p> <p>(b) de a sugera subiecte pentru interogare și de a obține informații de la martori;</p> <p>(c) de a primi copii ale tuturor documentelor pertinente și de a obține informații factice relevante;</p> <p>(d) de a participa la citirea înregistrărilor, cu excepția înregistrărilor de voce sau imagini din cabina de pilotaj;</p> <p>(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</p>	<p>PHG</p> <p>33. Participanții la care se face referire la punctul 32 au dreptul, în special:</p> <p>33.1. de a vizita locul accidentului și de a examina resturile aeronavei;</p> <p>33.2. de a sugera subiecte pentru interogare și de a obține informații de la martori;</p> <p>33.3. de a primi copii ale tuturor documentelor pertinente și de a obține informații factice relevante;</p> <p>33.4. de a participa la citirea înregistrărilor, cu excepția înregistrărilor de voce sau a imaginilor din cabina de pilotaj;</p> <p>33.5. 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 a recomandări privind siguranța.</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
stabilirea cauzelor sau de formularea de recomandări privind siguranța.			
(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.	PHG 34. AESA și autoritățile naționale aeronautice civile sprijină investigația la care participă punând la dispoziția Biroului, în cazul în care acesta conduce o investigație, informațiile, consultanții și echipamentele solicitate.	Compatibil	Lipsă
Articolul 9 Obligația de a notifica accidentele și incidentele grave	Capitolul VII Obligația de a notifica accidentele și incidentele grave	Compatibil	Lipsă
(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.	PHG 35. Orice persoană implicată care are informații privind existența unui incident grav sau a unui accident trebuie să notifice fără întârziere Biroul.	Compatibil	Lipsă
(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.	PHG 36. Biroul informează fără întârziere 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.	Compatibil	Lipsă
Articolul 10 Participarea statelor membre la investigațiile privind siguranța	Capitolul VIII Participarea statelor terțe la investigațiile privind siguranța	Compatibil	Lipsă
(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	PHG 37. După primirea dintr-un stat membru sau din altă țară terță a notificării privind producerea unui accident sau a unui incident grav, cu implicarea unei aeronave înregistrate,	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
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.	operate, proiectate sau fabricate în Republica Moldova, Biroul transmite, cât de curând posibil, statului membru sau țării terțe pe teritoriul căreia s-a produs accidentul sau incidentul grav, toate informațiile relevante aflate la dispoziție privind aeronava și echipajul implicat și 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.	PHG 38. În cazul unei aeronave proiectate în Republica Moldova, Biroul numește un reprezentant acreditat în cazul în care sediul principal al titularului certificatului de tip de aeronavă sau grup motopropulsor se află în Republica Moldova.	Compatibil	Lipsă
Articolul 11 Statutul investigatorilor în domeniul siguranței	Capitolul IX Statutul investigatorilor în domeniul siguranței	Compatibil	Lipsă
(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.	PHG 41. La numirea de către Birou, și fără a aduce atingere vreunei anchete judiciare, președintele Comisiei are autoritatea de a lua măsurile necesare pentru a răspunde cerințelor investigației privind siguranța.	Compatibil	Lipsă
(2) Fără a aduce atingere obligațiilor de confidențialitate în temeiul actelor juridice ale Uniunii sau al legislației naționale, investigatorul-șef are, în special, dreptul:	PHG 42. Fără a aduce atingere obligațiilor de confidențialitate în temeiul actelor juridice ale Uniunii sau al legislației naționale, președintele Comisiei are, în special, dreptul:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>(a) de a avea acces imediat, fără restricții și piedici la locul incidentului sau accidentului, precum și la aeronavă, la conținutul sau resturile acesteia;</p> <p>(b) de a asigura listarea imediată a dovezilor și îndepărtarea controlată a rămășițelor sau componentelor pentru a fi examinate sau analizate;</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(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</p>	<p>42.1. de a avea acces imediat, fără restricții și piedici la locul incidentului sau accidentului, precum și la aeronavă, la conținutul sau resturile acesteia;</p> <p>42.2. de a asigura listarea imediată a dovezilor și îndepărtarea controlată a rămășițelor sau componentelor pentru a fi examinate sau analizate;</p> <p>42.3. 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;</p> <p>42.4. 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;</p> <p>42.5. de a solicita, prin intermediul autorităților competente, examinarea medicală a persoanelor implicate în operarea aeronavei ori efectuarea de teste pe probe biologice prelevate de la aceste persoane și de a avea acces imediat și nerestricționat la rezultatele acestor examinări sau teste;</p> <p>42.6. 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;</p> <p>42.7. 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 Autoritatea Aeronautică Civilă, AESA și de furnizorii de servicii de navigație aeriană sau de administratorii aerodromului.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
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. Respectivul drepturi nu aduc atingere drepturilor investigatorilor și experților desemnați de autoritatea responsabilă de ancheta judiciară.	PHG 43. Președintele Comisiei extinde drepturile enumerate la punctul 42 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. Respectivul drepturi nu aduc atingere drepturilor investigatorilor și experților desemnați de autoritatea responsabilă de ancheta judiciară.	Compatibil	Lipsă
(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.	Capitolul III (proiect Lege) Articolul 7 (1) Investigatorul care participă la o investigație privind siguranța își îndeplinește sarcinile și instrucțiunile în mod independent, conform sarcinii formulate de președintele Comisiei sau de reprezentantul acreditat. Și, Capitolul IX (proiect hotărâre de Guvern) 44. Orice persoană care participă la investigații privind siguranța își îndeplinește sarcinile în mod independent și nu solicită sau acceptă instrucțiuni de la o altă persoană, în afara președintelui Comisiei sau a reprezentantului acreditat.	Compatibil	Lipsă
Articolul 12 Coordonarea investigațiilor	CAPITOLUL X COORDONAREA INVESTIGAȚIILOR	Compatibil	Lipsă
(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	Capitolul IV (proiect Lege) Articolul 10 (2) Atunci când se efectuează și o urmărire penală în paralel cu investigația privind siguranța, organul de urmărire penală poate numi un reprezentant care să însoțească	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>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 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.</p>	<p>înregistratoarele și alte elemente de probă asimilate acestora în timpul oricărei deplasări, inclusiv la/de la locul de citire, prelucrare, examinare, analizare, modificare sau alterare a acestora.</p> <p>Și,</p> <p>Capitolul X (proiect hotărâre de Guvern)</p> <p>45. Atunci când se pornește o urmărire penală, Biroul trebuie să fie notificat cu privire la acest lucru. Până la momentul notificării, președintele Comisiei asigură trasabilitatea și păstrează în custodie înregistratoarele de zbor și orice element de probă. Organul de urmărire penală poate să numească un reprezentant din cadrul său să însoțească respectivele înregistratoare de zbor sau elemente de probă până la locul în care se face citirea sau prelucrarea acestora.</p> <p>46. Dacă examinarea sau analizarea acestor elemente de probă le-ar putea modifica, altera sau distruge este necesar acordul prealabil al organului de urmărire penală, fără a aduce atingere legislației naționale. În cazul în care acest acord nu se obține în conformitate cu acordurile încheiate în avans menționate la punctul 49 într-un interval de timp rezonabil și nu mai târziu de două săptămâni de la cerere, acest lucru nu îl împiedică pe președintele Comisiei să efectueze examinarea sau analiza.</p> <p>47. În cazul în care organul de urmărire penală are în custodia sa anumite probe, președintele Comisiei are acces și poate utiliza imediat și în mod nelimitat probele respective.</p>		
<p>(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</p>	<p>PHG</p> <p>48. În cazul în care, pe parcursul investigației privind siguranța, se află sau se suspectează că un act de intervenție ilicită, astfel cum este prevăzut în legislația națională, cum ar fi legislația națională în domeniul investigațiilor privind</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>investigațiilor privind accidentele, 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.</p>	<p>accidentele, a avut loc în legătură cu incidentul grav sau accidentul, președintele Comisiei informează imediat organul de urmărire penală. Sub rezerva prevederilor din Capitolul XII, informațiile pertinente culese în cadrul investigației privind siguranța se comunică imediat organului de urmărire penală și, la cerere, pot fi transmise și materialele relevante acestor autorități. Comunicarea informațiilor și materialelor respective nu aduce atingere dreptului Biroului de a continua investigația privind siguranța, în coordonare cu organul de urmărire penală, căruia i s-ar fi putut transfera controlul asupra locului accidentului.</p>		
<p>(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:</p> <p>(a) accesul la locul accidentului;</p> <p>(b) conservarea probelor și accesul la acestea;</p>	<p>Capitolul IV (proiect Lege) Articolul 10</p> <p>(1) Biroul va încheia acorduri cu Procuratura Generală, cu Inspectoratul General al Poliției, cu Inspectoratul General pentru Situații de Urgență, precum și cu autoritățile de siguranță, privind desfășurarea urmăririi penale în paralel cu investigația privind siguranța și asigurarea examinării sau analizei de către Birou a elementelor de probă, inclusiv în cazul în care acestea ar putea fi modificate, alterate sau distruse.</p> <p>Și,</p> <p>Capitolul X (proiect hotărâre de Guvern) 49. Biroul pe de o parte, și autoritățile care vor fi probabil implicate în activitățile legate de investigațiile privind siguranța, cum ar fi organul de urmărire penală, autoritățile aeronautice civile și autoritățile de căutare și salvare, pe de</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>(c) informările inițiale și cele de pe parcurs cu privire la stadiul fiecărei proceduri;</p> <p>(d) schimbul de informații;</p> <p>(e) utilizarea corespunzătoare a informațiilor privind siguranța;</p> <p>(f) soluționarea conflictelor.</p> <p>Statele membre comunică Comisiei respectivele acorduri, care le transmite mai departe spre informare președintelui rețelei, Parlamentului European și Consiliului.</p>	<p>altă parte, cooperează între ele prin intermediul unor acorduri încheiate în avans.</p> <p>50. Acordurile menționate la punctul 49 respectă independența Biroului și permit ca investigația privind siguranța să se desfășoare cu grijă și eficient. Acordurile încheiate în avans acoperă următoarele subiecte:</p> <p>50.1. accesul la locul accidentului;</p> <p>50.2. conservarea probelor și accesul la acestea;</p> <p>50.3. informările inițiale și cele de pe parcurs cu privire la stadiul fiecărei proceduri;</p> <p>50.4. schimbul de informații;</p> <p>50.5. utilizarea corespunzătoare a informațiilor privind siguranța;</p> <p>50.6. soluționarea conflictelor.</p>		
<p>Articolul 13</p> <p>Conservarea probelor</p>	<p style="text-align: center;">CAPITOLUL XI</p> <p style="text-align: center;">CONSERVAREA PROBELOR</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>
<p>(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.</p>	<p>Capitolul V (proiect Lege)</p> <p>Articolul 12</p> <p>(1) În cazul efectuării unei urmăririi penale, probele sunt ridicate, examinate, atașate și păstrate conform prevederilor Codului de procedură penală, în restul cazurilor, Biroul este obligat să protejeze și să păstreze în condiții de siguranță, în custodia sa, probele, inclusiv mijloacele de transport, părțile componente, conținutul și resturile acestora, atâta timp cât este necesar pentru investigația privind siguranța a evenimentului în transport.</p> <p>(2) Păstrarea probelor în custodia Biroului, în condiții de siguranță, include protecția lor împotriva factorilor naturali sau artificiali ce contribuie la distrugerea lor și împotriva accesului persoanelor neautorizate, pentru a preveni sustragerea, deteriorarea sau alterarea lor.</p> <p>(3) 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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	<p>Și,</p> <p>Capitolul XI (proiect hotărâre de Guvern)</p> <p>51. Biroul sau organul de urmărire penală, în cazul în care are probe în custodia sa, are responsabilitatea de a asigura tratarea în condiții de siguranță a tuturor probelor și de a lua toate măsurile rezonabile pentru a proteja aceste probe și de a păstra în custodie sigură aeronava, conținutul și resturile acesteia, pe durata necesară pentru investigația privind siguranța.</p> <p>52. Protejarea probelor include conservarea, prin mijloace fotografice sau prin alte mijloace, a tuturor probelor care ar putea fi deplasate, șterse, pierdute sau distruse. Păstrarea în custodie sigură include protecția împotriva agravării distrugerii, accesului persoanelor neautorizate, furtului și deteriorării.</p>		
<p>(2) Până la sosirea investigatorilor în domeniul siguranței, se interzice oricărei persoane 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</p>	<p>Capitolul III (proiect Lege)</p> <p>Articolul 8</p> <p>(2) Până la sosirea investigatorilor în domeniul siguranței aviației civile se interzice oricărei persoane 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 cu Biroul.</p> <p>Și,</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>autorității responsabile de investigația privind siguranța.</p>	<p>Capitolul XI (proiect hotărâre de Guvern) 53. Până la sosirea investigatorilor în domeniul siguranței, se interzice oricărei persoane 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, după consultarea cu Biroul.</p>		
<p>(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.</p>	<p>PHG 54. 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.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>Articolul 14 Protecția informațiilor sensibile privind siguranța</p>	<p>CAPITOLUL XII PROTECȚIA INFORMAȚIILOR SENSIBILE PRIVIND SIGURANȚA</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(1) Următoarele înregistrări nu se pun la dispoziție și nu se utilizează în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța:</p> <p>(a) toate declarațiile făcute de persoane la autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța în cursul investigației privind siguranța;</p>	<p>PHG 57. Următoarele înregistrări nu se pun la dispoziție și nu se utilizează în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța:</p> <p>57.1. toate declarațiile făcute de persoane din cadrul Biroului în cursul investigației privind siguranța;</p> <p>57.2. înregistrările care dezvăluie identitatea persoanelor care au adus probe în cadrul investigației privind siguranța;</p> <p>57.3. informațiile culese de Birou care au un caracter deosebit de sensibil și personal, inclusiv informațiile privind sănătatea persoanelor, prelucrate exclusiv în scopul investigării privind siguranța;</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>(b) înregistrările care dezvăluie identitatea persoanelor care au adus probe în cadrul investigației privind siguranța;</p> <p>(c) informațiile culese de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care au un caracter deosebit de sensibil și personal, inclusiv informațiile privind sănătatea persoanelor;</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(f) proiectele de rapoarte preliminare sau finale sau declarații provizorii;</p> <p>(g) înregistrările audio și video din cabina de pilotaj, împreună cu transcrierile acestora, precum și înregistrările audio din interiorul</p>	<p>57.4. 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;</p> <p>57.5. informațiile și probele furnizate de investigatorii 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;</p> <p>57.6. proiectele de rapoarte preliminare sau finale sau declarații provizorii;</p> <p>57.7. 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, în special informațiile legate de viața privată a persoanelor, sunt protejate în mod corespunzător, fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctele 60, 61 și 62.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>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).</p>			
<p>(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:</p> <p>(a) toate comunicările dintre persoanele care au fost implicate în operarea aeronavei;</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p>	<p>PHG</p> <p>58. 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:</p> <p>58.1. toate comunicările dintre persoanele care au fost implicate în operarea aeronavei;</p> <p>58.2. înregistrările scrise sau electronice și transcrierile înregistrărilor provenite de la unitățile de control al traficului aerian, inclusiv rapoartele și concluziile elaborate pentru uz intern;</p> <p>58.3. notele de însoțire pentru transmiterea de recomandări privind siguranța de la o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța către adresant, în cazul în care autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care emite recomandarea solicită acest lucru;</p> <p>58.4. rapoartele cu privire la evenimente prezentate în temeiul RAC-RAASEAC.</p> <p>59. 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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>(d) rapoartele cu privire la evenimente prezentate în temeiul Directivei 2003/42/CE.</p> <p>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.</p>			
<p>(3) În pofida alineatelor (1) și (2), justiția 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.</p> <p>Comunicarea către un alt stat membru a înregistrărilor menționate la alineatele (1) și (2) în alte scopuri decât cele legate de o</p>	<p>PHG</p> <p>60. Fără a aduce atingere punctelor 57 și 58, organul de urmărire penală de comun cu judecătorul de instrucție, în conformitate cu legislația națională, poate decide că beneficiile divulgării informațiilor din înregistrările menționate la punctele 57 și 58 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.</p> <p>61. Comunicarea către un alt stat membru sau stat terț a înregistrărilor menționate la punctele 57 și 58 în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța și, în plus în ceea ce privește punctul 58, în alte scopuri decât cele care urmăresc îmbunătățirea siguranței aviației poate fi autorizată în măsura permisă de legislația națională.</p> <p>62. Prelucrarea sau divulgarea unor înregistrări primite prin intermediul unei astfel de comunicări de către autoritățile naționale este permisă numai după consultarea prealabilă cu</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>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.</p>	<p>statul care efectuează comunicarea și sub rezerva legislației naționale.</p>		
<p>(4) Se pot divulga exclusiv datele strict necesare pentru scopurile menționate la alineatul (3).</p>	<p>PHG 63. Se pot divulga exclusiv datele strict necesare pentru scopurile menționate la punctele 60, 61 și 62.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>
<p>Articolul 15 Comunicarea informațiilor</p>	<p>CAPITOLUL XIII COMUNICAREA INFORMAȚIILOR</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>
<p>(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.</p>	<p>PHG 64. Personalul din cadrul Biroului care efectuează o investigație 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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>(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 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.</p>	<p>PHG 65. Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute în Capitolele XIV și XV, Biroul, în contextul efectuării unei investigații privind siguranța, 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.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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 factice 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.</p>	<p>PHG 66. Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute în Capitolul XIV și XV, Biroul, în contextul efectuării unei investigații privind siguranța, și reprezentantul acreditat/reprezentanții acreditați la care se face referire în Capitolul VI, comunică AESA și autorităților naționale aeronautice civile vizate informațiile factice pertinente obținute în timpul investigației privind siguranța, cu excepția informațiilor menționate la punctul 57 sau a informațiilor care generează un conflict de interese. Informațiile primite de AESA și de autoritățile naționale aeronautice civile sunt protejate în conformitate cu prevederile Capitolului XII și legislația națională aplicabilă.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(4) Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care efectuează investigația</p>	PHG	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
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.	67. Biroul, în contextul efectuării unei investigații privind siguranța, este autorizat 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.	PHG 68. Înainte de a face publice informațiile menționate la punctul 67, Biroul transmite informațiile respective victimelor și rudelor acestora sau asociațiilor acestora, într-un mod care să nu compromită obiectivele investigației privind siguranța.	Compatibil	Lipsă
Articolul 16 Raportul investigației	CAPITOLUL XIV RAPORTUL INVESTIGAȚIEI	Compatibil	Lipsă
(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	Capitolul V (proiect Lege) Articolul 11 (1) Investigația privind siguranța se finalizează prin întocmirea și aprobarea unui raport de investigație privind siguranța, care conține descrierea circumstanțelor producerii evenimentului în transport, constatările investigației, analiza factorilor relevanți, concluziile privind cauzele și factorii contributivi, precum și, după caz, recomandări privind siguranța.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
funcție de caz, raportul conține recomandări privind siguranța.	<p>Și,</p> <p>Capitolul XIV (proiect hotărâre de guvern)</p> <p>69. Fiecare investigație privind siguranța se încheie cu un raport, aprobat de către Directorul general, 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.</p>		
(2) Raportul protejează anonimitatea oricărei persoane implicate în accident sau în incidentul grav.	<p>PHG</p> <p>71. Raportul protejează anonimitatea oricărei persoane implicate în accident sau în incidentul grav.</p>	Compatibil	Lipsă
(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.	<p>PHG</p> <p>72. În cazul în care investigațiile privind siguranța generează rapoarte înainte de încheierea investigației, Biroul 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.</p>	Compatibil	Lipsă
(4) Înainte de publicarea raportului final, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța solicită comentarii din partea autorităților în cauză, inclusiv din	<p>PHG</p> <p>73. Înainte de publicarea raportului final, Biroul solicită comentarii din partea autorităților în cauză, inclusiv din partea AESA, și, prin intermediul acestora, din partea</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>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.</p>	<p>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, Biroul respectă standardele internaționale și practicile recomandate.</p>		
<p>(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.</p>	<p>PHG 74. Informațiile vizate în Capitolul XII 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.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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.</p>	<p>PHG 75. Biroul 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.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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.</p>	<p>PHG 76. În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, Biroul 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.</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>(8) Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța transmite o copie a raportului final și a recomandărilor privind siguranța cât mai repede posibil:</p> <p>(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;</p> <p>(b) destinatarilor recomandărilor privind siguranța incluse în raport;</p> <p>(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.</p>	<p>PHG</p> <p>77. Biroul transmite o copie a raportului final și a recomandărilor privind siguranța cât mai repede posibil:</p> <p>77.1. 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;</p> <p>77.2. destinatarilor recomandărilor privind siguranța incluse în raport;</p> <p>77.3. AESA, cu excepția cazului în care raportul este disponibil publicului prin intermediul mijloacelor electronice de comunicare, caz în care Biroul trebuie doar să le notifice în mod corespunzător.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>Articolul 17</p> <p>Recomandări privind siguranța</p>	<p>CAPITOLUL XV</p> <p>RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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,</p>	<p>Capitolul V (proiect Lege)</p> <p>Articolul 11</p> <p>(4) În cazul în care, pe parcursul investigației privind siguranța, se constată existența unui risc imediat pentru siguranța transporturilor, Biroul poate emite recomandări de siguranță în orice etapă a investigației.</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
orice acțiune despre care consideră că trebuie întreprinsă rapid pentru a consolida siguranța aviației.	<p>Și,</p> <p>Capitolul XV (proiect hotărâre de Guvern) 78. În orice moment al investigației privind siguranța, Biroul 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 pe care o consideră necesar să fie întreprinsă rapid pentru a consolida siguranța aviației.</p>		
(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).	<p>PHG</p> <p>79. Biroul 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 punctul 12.</p>	Compatibil	Lipsă
(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.	<p>Capitolul V (proiect Lege) Articolul 11 (3) Recomandările privind siguranța formulate de Birou nu stabilesc prezumții de vinovăție sau răspundere civilă, contravențională, administrativă ori penală.</p> <p>Și,</p> <p>Capitolul XV (proiect hotărâre de Guvern) 80. 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.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>Articolul 18</p> <p>Acțiuni subsecvente recomandărilor privind siguranța și baza de date cu recomandări privind siguranța</p>	<p>CAPITOLUL XVI ACȚIUNI SUBSECVENTE RECOMANDĂRILOR PRIVIND SIGURANȚA ȘI BAZA DE DATE CU RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>(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.</p>	<p>PHG 81. În termen de 90 de zile de la primirea scrisorii de transmitere, destinatarul unei recomandări privind siguranța confirmă primirea acesteia și informează Biroul cu privire la acțiunile întreprinse sau pe care urmează să le întreprindă și, după caz, cu privire la timpul necesar pentru realizarea acestora și în cazul în care nu urmează să se întreprindă vreo acțiune, motivele pentru aceasta.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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.</p>	<p>PHG 82. În termen de 60 de zile de la primirea răspunsului, Biroul informează respectivul destinatar dacă consideră că răspunsul său este adecvat sau nu și prezintă o justificare în cazul în care nu este de acord cu decizia de a nu lua măsuri.</p>	Compatibil	
<p>(3) Fiecare autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța instituie proceduri pentru înregistrarea răspunsurilor la recomandările privind siguranța emise.</p>	<p>PHG 83. Biroul va institui proceduri pentru înregistrarea răspunsurilor la recomandările privind siguranța emise.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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.</p>	<p>PHG 84. Destinatarul unei recomandări privind siguranța, inclusiv Autoritatea Aeronautică Civilă, instituie proceduri pentru monitorizarea progresului acțiunilor întreprinse ca urmare a recomandărilor privind siguranța primite.</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>(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 (1) 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.</p>	<p>PHG 85. Biroul înregistrează în fișierul centralizat creat în temeiul prevederilor RAC-RAASEAC toate recomandările privind siguranța emise în conformitate cu punctele 78 și 79 precum și răspunsurile la acestea, cât și recomandările privind siguranța primite de la țări terțe.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>Articolul 20 Informații despre persoane și mărfuri periculoase aflate la bord</p>	<p>CAPITOLUL XVII INFORMAȚII DESPRE PERSOANE ȘI MĂRFURI PERICULOASE AFLATE LA BORD</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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:</p> <p>(a) cât mai curând posibil și cel târziu în termen de două ore de la notificarea</p>	<p>PHG 86. Companiile aeriene naționale care operează zboruri ce sosesc în sau pleacă dintr-un aeroport situat pe teritoriile Republicii Moldova, precum și companiile aeriene din țări terțe care operează zboruri care pleacă dintr-un astfel de aeroport, instituie proceduri care le permit să furnizeze:</p> <p>86.1. 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 cele mai fiabile informații disponibile; și</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>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</p> <p>(b) imediat după notificarea producerii unui accident în care a fost implicată aeronava, lista mărfurilor periculoase aflate la bord.</p>	<p>86.2. imediat după notificarea producerii unui accident în care a fost implicată aeronava, lista mărfurilor periculoase aflate la bord.</p>		
<p>(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.</p>	<p>PHG</p> <p>87. Listele menționate la punctul 86 sunt puse la dispoziția Biroului, autorității desemnate de fiecare stat vizat pentru a asigura legătura cu rudele persoanelor aflate la bord și, dacă este necesar, echipelor medicale care ar putea avea nevoie de aceste informații pentru tratarea victimelor.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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.</p>	<p>PHG</p> <p>88. 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.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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)</p>	<p>PHG</p> <p>89. Numele unei persoane aflate la bord nu este făcut public înainte ca autoritățile competente să informeze rudele persoanei respective. Lista menționată la punctul 86.1.</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>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.</p>	<p>rămâne confidențială, iar numele fiecărei persoane care figurează pe lista respectivă sunt publicate, sub rezerva legislațiilor naționale privind protecția datelor cu caracter personal, numai în cazul în care rudele persoanelor respective aflate la bord nu au ridicat obiecții.</p>		
<p>Articolul 21 Asistența acordată victimelor accidentelor aviatice și rudelor acestora</p>	<p>CAPITOLUL XVIII ASISTENȚA ACORDATĂ VICTIMELOR ACCIDENTELOR AVIATICE ȘI RUDELOR ACESTORA</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>
<p>(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.</p>	<p>PHG 90. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale de comun cu Ministerul Afacerilor Interne vor asigura elaborarea unui 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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>
<p>(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</p>	<p>PHG 91. Autoritatea Aeronautică Civilă, în procesul de supraveghere a companiilor aeriene naționale, se va asigura că acestea 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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>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.</p>			
<p>(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 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.</p>	<p>PHG 92. În cazul producerii unui accident investigat de către Birou, precum și în cazul unui accident care implică o aeronavă înregistrată în Republica Moldova sau în care la bordul aeronavei implicate se aflau un număr mare de cetățeni ai Republicii Moldova, Biroul desemnează o persoană de legătură care acționează în calitate de punct de contact și informare pentru victime și pentru rudele acestora.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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:</p> <p>(a) de a vizita locul accidentului;</p> <p>(b) de a avea acces la informațiile factice pertinente a căror publicare a fost aprobată de autoritatea responsabilă de investigațiile</p>	<p>PHG 93. Un stat membru sau o țară terță interesată în mod special de un accident survenit pe teritoriul Republicii Moldova, 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:</p> <p>93.1. de a vizita locul accidentului;</p> <p>93.2. de a avea acces la informațiile factice pertinente furnizate Biroului și la informațiile referitoare la stadiul respectivei investigații;</p> <p>93.3. de a primi o copie a raportului final.</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>privind siguranța care se ocupă de respectiva investigație și la informațiile referitoare la stadiul respectivei investigații;</p> <p>(c) de a primi o copie a raportului final.</p>			
<p>(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.</p>	<p>PHG</p> <p>94. Un expert numit în conformitate cu punctul 93 poate participa, sub rezerva dispozițiilor legale aplicabile în vigoare, la identificarea victimelor și la întâlnirile cu supraviețuitorii din statul său.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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 (1), și transportatorii aerieni din țările terțe trebuie să îndeplinească obligațiile referitoare la asigurare prevăzute de regulamentul respectiv.</p>	<p>PHG</p> <p>95. În conformitate cu articolul 3 din Legea nr. 118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave, și transportatorii aerieni din țările terțe trebuie să îndeplinească obligațiile referitoare la asigurare prevăzute de Legea prenotată.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>Articolul 22</p> <p>Accesul la documente și protecția datelor cu caracter personal</p>	<p>CAPITOLUL XIX</p> <p>ACCESUL LA DOCUMENTE ȘI PROTECȚIA</p> <p>DATELOR CU CARACTER PERSONAL</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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).</p>		Prevedere UE neaplicabilă.	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>(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 (3) 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 (4).</p>	<p>PHG 96. Prezentul Regulament se aplică în conformitate prevederile Legii nr. 131/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>Articolul 23</p> <p>Sanțiuni</p>	<p>Articolul 23</p> <p>Sanțiuni</p>	Prevedere UE neaplicabilă.	
<p>Statele membre stabilesc normele referitoare la sancțiunile aplicabile în caz de încălcare a prezentului regulament. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.</p>		Prevedere UE neaplicabilă.	
<p>Articolul 24</p> <p>Modificarea regulamentului</p>	<p>Articolul 24</p> <p>Modificarea regulamentului</p>	Prevedere UE neaplicabilă.	
<p>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</p>		Prevedere UE neaplicabilă.	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>asemenea, Parlamentului European, Consiliului, statelor membre și AESA.</p>			
<p>Articolul 25 Abrogări</p>	<p>Articolul 25 Abrogări</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	
<p>Directiva 94/56/CE se abrogă în consecință.</p>		<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	
<p>Articolul 26 Intrarea în vigoare</p>	<p>Articolul 26 Intrarea în vigoare</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	
<p>Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.</p> <p>Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.</p>		<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	
<p>ANEXĂ Listă cu exemple de incidente grave</p>	<p>ANEXĂ Listă cu exemple de incidente grave</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>
<p>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”:</p> <p>— o cvasicoliziune care impune o manevră de evitare a coliziunii sau a unei situații</p>	<p>Anexa 1 la PI-SIEA-INV (procedura internă Birou)</p> <p>Listă cu exemple de incidente grave</p> <p>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”:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) o cvasicoliziune 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; 2) evitarea în ultimul moment a impactului cu solul în zbor controlat; 	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>periculoase ori cazul în care o acțiune de evitare ar fi fost potrivită;</p> <p>— evitarea în ultimul moment a impactului cu solul în zbor controlat;</p> <p>— decolările întrerupte pe o pistă închisă sau ocupată, pe o bretea, cu excepția operării autorizate a elicopterelor, sau pe o pistă nealocată;</p> <p>— decolările de pe o pistă închisă sau ocupată, de pe o bretea, cu excepția operării autorizate a elicopterelor, sau de pe o pistă nealocată;</p> <p>— 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;</p> <p>— probleme grave în atingerea performanței estimate în timpul decolării sau urcării inițiale;</p> <p>— 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;</p>	<p>3) decolările întrerupte pe o pistă închisă sau ocupată, pe o bretea, cu excepția operării autorizate a elicopterelor, sau pe o pistă nealocată;</p> <p>4) decolările de pe o pistă închisă sau ocupată, de pe o bretea, cu excepția operării autorizate a elicopterelor, sau de pe o pistă nealocată;</p> <p>5) 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;</p> <p>6) probleme grave în atingerea performanței estimate în timpul decolării sau urcării inițiale;</p> <p>7) 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;</p> <p>8) evenimente care impun utilizarea de urgență de către echipajul de zbor a instalației de oxigen;</p> <p>9) o defecțiune structurală a aeronavei sau dezintegrarea motorului, inclusiv defecțiuni ale motorului cu turbină, care nu sunt clasificate drept accidente;</p> <p>10) disfuncționalități multiple ale unuia sau mai multor sisteme ale aeronavei care afectează grav operarea acesteia;</p> <p>11) incapacitate a echipajului de zbor pe durata zborului;</p> <p>12) o cantitate de carburant care impune declararea de către pilot a unei situații de urgență;</p> <p>13) 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;</p> <p>14) incidente la decolare sau la aterizare. Incidente cum ar fi aterizarea scurtă, depășirea pistei sau ieșirea în lateralul pistei;</p> <p>15) cedări ale sistemelor, fenomene meteorologice, operarea în afara anvelopei de zbor aprobate sau alte</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>— evenimente care impun utilizarea de urgență de către echipajul de zbor a instalației de oxigen;</p> <p>— o defecțiune structurală a aeronavei sau dezintegrarea motorului, inclusiv defecțiuni ale motorului cu turbină, care nu sunt clasificate drept accidente;</p> <p>— disfuncționalități multiple ale unuia sau mai multor sisteme ale aeronavei care afectează grav operarea acesteia;</p> <p>— incapacitate a echipajului de zbor pe durata zborului;</p> <p>— o cantitate de carburant care impune declararea de către pilot a unei situații de urgență;</p> <p>— 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;</p> <p>— incidente la decolare sau la aterizare. Incidente cum ar fi aterizarea scurtă, depășirea pistei sau ieșirea în lateralul pistei;</p>	<p>evenimente care ar fi putut cauza dificultăți de control al aeronavei;</p> <p>16) cedarea mai multor sisteme din cadrul unui sistem redundant indispensabil pentru ghidarea zborului și pentru navigare.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>— 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;</p> <p>— cedarea mai multor sisteme din cadrul unui sistem redundant indispensabil pentru ghidarea zborului și pentru navigare.</p>			



Nr. 08- 2473 din 07.05.2026

Cancelaria de Stat

Prin prezenta, în conformitate cu pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, remitem pentru înregistrare, proiectul de hotărâre de Guvern *cu privire la aprobarea Regulamentului privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă*, care urmează a fi examinat în cadrul următoarei ședințe a secretarilor generali.

CERERE **privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat** **a proiectelor de acte ale Guvernului**

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	proiect de hotărâre de Guvern <i>cu privire la aprobarea Regulamentului privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă</i>
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în comun cu Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul are drept scop asigurarea transpunerii 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
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului	Acțiunea 178, Capitolul 14. Politica de transport din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, modificat prin Hotărârea Guvernului nr. 818/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Cancelaria de Stat (inclusiv cu Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi),

		<ul style="list-style-type: none"> - Ministerul Finanțelor, - Ministerul Afacerilor Interne, - Procuratura Generală, - Centrul de Armonizare a Legislației.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoane responsabile de promovarea proiectului	Alexandru Otgon, șef al Direcției politici în domeniul transportului aerian, tel: 022 250 654, e-mail: alexandru.otgon@midr.gov.md .
8.	Anexe	<ol style="list-style-type: none"> 1. Proiectul hotărârii Guvernului; 2. Nota de fundamentare; 3. Tabel de concordanță.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform semnăturii electronice
10.	Semnătura	(semnat electronic)

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

Ex. Alexandru Otgon, 022-250-654