



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul VII — Nr. 234

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 11 octombrie 1995

SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
	DECRETE	
330.	— Decret privind recunoașterea în funcția de președinte al Uniunii Bisericilor Creștine Baptiste din România a pastorului Vasile Alexandru Taloș.....	1
	ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
305.	— Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Instrucțiunilor privind cercetarea accidentelor și a incidentelor de aviație civilă.....	2-16

DECRETE

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI

DECRET

privind recunoașterea în funcția de președinte al Uniunii Bisericilor Creștine Baptiste din România a pastorului Vasile Alexandru Taloș

În temeiul prevederilor art. 99 alin. (1) din Constituția României și al art. 21 alin. (1) din Decretul nr. 177/1948 pentru regimul general al cultelor religioase din România,

Președintele României d e c r e t e a z ă :

Articol unic. — Pastorul Vasile Alexandru Taloș se recunoaște în funcția de președinte al Uniunii Bisericilor Creștine Baptiste din România.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI

ION ILIESCU

București, 5 octombrie 1995.
Nr. 330.

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

ORDIN pentru aprobarea Instrucțiunilor privind cercetarea accidentelor și a incidentelor de aviație civilă

În baza prevederilor anexei nr. 13 la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională și a Manualului de investigații tehnice asupra accidentelor de aviație (Doc. 6.920) al Organizației Aviației Civile Internaționale,

în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 452 din 29 iulie 1994 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, modificată prin Hotărârea Guvernului nr. 865 din 2 decembrie 1994,

ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Instrucțiunile privind cercetarea accidentelor și a incidentelor de aviație civilă, anexă la prezentul ordin.

Art. 2. — Începând cu data prezentului ordin, regiile autonome, instituțiile publice și societățile comerciale, indiferent de forma juridică și de natura capitalului social, care au obiect de activitate specific aviației civile și sunt autorizate în acest sens de către Ministerul Transporturilor, au obligația ca în maximum două ore de la primirea înștiințării cu privire la producerea unui eveniment de aviație civilă să raporteze toate informațiile existente în acel moment la Ministerul Transporturilor — Inspectoratul aviației civile.

Art. 3. — Inspectoratul aviației civile din cadrul Ministerului Transporturilor va stabili în cel mai scurt timp natura evenimentului (accident sau incident de aviație civilă) și va prezenta propuneri privind comisia de cercetare (scop, componență, competențe, logistică, termene), care vor fi aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.

Art. 4. — Unitatea înregistrată cu incidentul sau accidentul de aviație civilă are următoarele obligații:

— punerea la dispoziția comisiilor de cercetare a tuturor informațiilor existente cu privire la situația respectivă, documentația necesară echipajului aeronavei, precum și altui personal implicat;

— suportarea cheltuielilor de transport, cazare, diurnă, comunicații telefonice și telegrafice, precum și a celor generate de efectuarea expertizelor necesare, efectuate de comisiile de cercetare.

Art. 5. — Comisiile de cercetare își vor desfășura activitatea sub conducerea Inspectoratului aviației civile din cadrul Ministerului Transporturilor.

Inspectorul șef al Inspectoratului aviației civile din cadrul Ministerului Transporturilor are obligația de a-l informa în mod oportun pe secretarul de stat coordonator și pe ministrul transporturilor asupra stadiului investigațiilor și de a aviza rapoartele comisiilor de cercetare, purtând întreaga răspundere pentru activitatea acestora.

Art. 6. — Nerespectarea prevederilor art. 1—4, raportarea eronată, ștergerea urmelor, sustragerea, modificarea sau falsificarea documentelor vor fi sancționate administrativ sau penal, după caz, potrivit legii.

Art. 7. — Anexele nr. 1—3 fac parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 8. — Pe data intrării în vigoare a prezentului ordin orice dispoziții contrare își încetează aplicabilitatea.

Art. 9. — Ordinul se publică în Monitorul Oficial al României.

Ministrul transporturilor,
Aurel Novac

INSTRUCȚIUNI

privind cercetarea accidentelor și a incidentelor de aviație civilă

CAPITOLUL I

Nomenclatorul termenilor folosiți
în normele internaționale

I.1. Termenii de mai jos sunt folosiți în normele internaționale și practicile recomandate în anexa nr. 13 la Convenția de la Chicago și au următorul înțeles:

I. 1.1. *Accident*: un eveniment legat de utilizarea unei aeronave, care se produce între momentul în care orice persoană se îmbarcă la bordul acesteia cu intenția de a efectua un zbor și momentul când toate persoanele sunt debarcate și în cursul căruia:

a) o persoană este rănită grav sau mortal datorită faptului că se găsește:

- în/pe aeronavă; sau
- în contact direct cu aceasta sau cu un obiect care este fixat în aeronavă; sau
- în contact direct cu o parte oarecare a aeronavei, inclusiv cu părțile detașate din aeronavă; sau
- expusă direct suflului reactoarelor.

Se exclud din categoria accidentelor următoarele:

- decesul provenit dintr-o cauză naturală;
- rănirea gravă sau mortală a oricărei persoane care se află la bord, atunci când rezultă dintr-o tentativă de sinucidere;
- rănirea gravă sau mortală provocată de o altă persoană;
- rănirea gravă sau mortală care nu rezultă direct din exploatarea la sol sau în zbor a aeronavei;
- rănirile pasagerilor clandestini care se ascund în afara zonelor care sunt, în mod normal, disponibile pasagerilor și echipajului;

b) aeronava suferă deteriorări sau o ruptură de structură care:

- alterează rezistența structurală, de performanță și de zbor, și care, în mod normal, ar necesita o reparație importantă sau înlocuirea elementelor deteriorate;

c) aeronava a fost distrusă;

d) aeronava a dispărut sau este total inaccesibilă (o aeronavă este considerată dispărută când căutările oficiale s-au încheiat și epava nu a fost localizată);

e) sunt cumulate faptele prevăzute la lit. a), b), c) și d).

Se exclud cazurile când este vorba de o pană de motor sau de aviație, respectiv, atunci când deșeurile sunt în

tată la motor sau la accesoriile sale, sau când este vorba de deteriorări limitate la elice, la extremitățile aripilor, la antene, pneuri, frâne, carenaje sau mici perforații în înveliș.

I. 1.2. *Aeronavă*: orice aparat care se poate susține în atmosferă grație reacțiilor aerului, altele decât reacțiile aerului asupra suprafeței pământului.

I. 1.3. *Cercetarea evenimentului*: activitatea concretă de strângere și analiză a informațiilor, de determinare a cauzelor, emitere a concluziilor și, pe baza lor, stabilirea unor recomandări de securitate a zborurilor, precum și formularea unor propuneri de îmbunătățire a activităților de prevenire a accidentelor și a incidentelor de aviație.

I. 1.4. *Șeful comisiei de cercetare*: persoana însărcinată, pe baza competențelor sale, cu responsabilitatea organizării, conducerii și controlului unei cercetări.

I. 1.5. *Cercetător*: membru al comisiei de cercetare care participă la organizarea și executarea investigațiilor pe domeniul de specialitate și se subordonează șefului acesteia.

I. 1.6. *Activitate legată de executarea unei misiuni de zbor*: ansamblul activităților desfășurate în legătură cu exploatarea, utilizarea și deservirea unei aeronave la sol, pe apă sau în aer, din momentul urcării primului membru al echipajului la bordul aeronavei, pe timpul executării unei misiuni de zbor planificate, și până în momentul coborârii din aeronavă a ultimului membru al echipajului la terminarea misiunii de zbor.

I. 1.7. *Activitate de parașutare*: ansamblul activităților desfășurate în legătură cu utilizarea unei parașute din momentul lansării parașutistului de la bordul aeronavei și până în momentul degajării de parașută, după aterizare sau amerizare.

Această definiție nu se referă la salturile cu parașuta executate pentru salvare, în cazuri de forță majoră.

I. 1.8. *Cauză*: acțiune(i), omisiune(i), eveniment(e), condiție(i) sau orice combinație a acestor diverse elemente care duc la producerea unui accident sau incident.

I. 1.9. *Consilier*: persoană numită de un stat pe baza calificărilor sale, cu scopul de a ajuta pe reprezentantul său acreditat la o cercetare.

I. 1.10. *Constructor*: organismul economic (societate comercială, regie autonomă, societate pe acțiuni etc.) care se ocupă de proiectarea și construcția de aeronave.

I. 1.11. *Expert*: persoană care are o înaltă calificare profesională în domeniu (recunoscută de către o instituție internă sau externă competentă)

I. 1.12. *Eveniment*: întâmplare importantă având drept cauze acțiuni omenești, funcționarea defectuoasă a tehnicii sau fenomene naturale care aduc sau sunt susceptibile să aducă atingere securității și siguranței transporturilor aeriene civile, au determinat sau au fost susceptibile să determine întreruperea transportului aerian, producerea unor pagube materiale, pierderea de vieți omenești sau vătămarea integrității corporale ori a sănătății unor persoane.

I. 1.13. *Incident*: un eveniment, altul decât accidentul, asociat cu utilizarea unei aeronave care afectează sau ar putea afecta securitatea exploatarea acesteia la sol sau în zbor.

I. 1.14. *Înregistrator de bord*: orice tip de aparat care este instalat la bordul unei aeronave și care stochează date privind convorbirile radio și evoluția aeronavei în vederea facilitării cercetării asupra accidentului sau incidentului.

I. 1.15. *Operator*: persoană, organizație sau instituție autorizată conform legislației în vigoare.

I. 1.16. *Premisă*: apariția factorilor (tehnici, de mediu, de pilotaj, de conducere și dirijare etc.) care amenință securitatea zborului aeronavei, pasagerilor și echipajului sau al parașutiștilor, obligând echipajul și personalul de conducere și de dirijare de la sol să execute acțiuni în afara celor prevăzute în procedurile normale de operare pentru rezolvarea situației.

I. 1.17. *Rănire gravă*: o rană suferită de o persoană în cursul unui accident și care:

a) dacă în primele 7 (șapte) zile de la data la care a suferit rănirea necesită spitalizare pentru o perioadă mai mare de 48 de ore;

b) are ca rezultat o fractură de os, cu excepția fracturilor simple la degete sau la nas (dacă nu au ca rezultat o modificare a funcției sau o deformare — de exemplu: deviație de sept);

c) implică ruperi, sfâșieri care sunt cauza unor hemoragii grave, leziuni ale nervilor, mușchilor sau tendoanelor;

d) implică leziunea unui organ intern;

e) implică arsuri de gradul II sau III sau arsuri care afectează mai mult de 5% din suprafața corpului.

În cazul personalului propriu se va proceda conform Legii nr. 5/1965.

I. 1.18. *Rană mortală*: orice rană care atrage după sine moartea în următoarele 30 de zile de la data accidentului.

I. 1.19. *Raport preliminar*: comunicare folosită pentru difuzarea promptă a datelor obținute în timpul primelor faze ale cercetării.

I. 1.20. *Recomandare*: concluzia specialistului (construcător, furnizor) referitoare la accident sau incident.

I. 1.21. *Reprezentant acreditat*: o persoană desemnată de un stat, pe baza calificărilor sale, pentru a participa la o cercetare condusă de un alt stat.

I. 1.22. *Măsuri pentru prevenire*: propunerea formulată de serviciul de cercetări aeronautice, pe baza informațiilor rezultate din cercetare, în vederea prevenirii accidentelor și incidentelor.

CAPITOLUL II

Clasificarea accidentelor și a incidentelor de aviație civilă

II. 1. Orice fapt care decurge din activitățile legate de executarea unei activități de zbor sau de parașutare — definite la pct. I.1.6. și I.1.7. — și care are ca urmare moartea, vătămarea integrității corporale sau a sănătății uneia sau a mai multor persoane, ori care duce la distrugerea sau degradarea aeronavei, se numește, în funcție de gravitatea consecințelor, *accident sau incident de aviație civilă*.

II. 2. În baza definițiilor cuprinse în cap. I, în funcție de urmările lor, accidentele și incidentele de aviație civilă sunt clasificate astfel:

II.2.1. Accidente de aviație civilă

II.2.1.1. *Avarie* — când s-a produs degradarea aeronavei sau a unor părți componente ale acesteia, necesitând cheltuieli de reparație cuprinse între 10% din valoarea reală și 60% din valoarea inițială a aeronavei.

II.2.1.2. *Rupere* — când s-a produs degradarea sau distrugerea aeronavei, necesitând cheltuieli de reparație ce depășesc 60% din valoarea inițială a acesteia.

II.2.1.3. *Accident grav* — atunci când s-a produs:

a) moartea unei (unor) persoane, ce poate fi însoțită sau nu de degradarea aeronavei;

b) rănirea gravă a unei (unor) persoane, conform definiției date la pct. I.1.15.

II.2.1.4. *Catastrofă* — când s-a produs moartea uneia sau a mai multor persoane, însoțită de distrugerea aeronavei.

II.2.2. Incidente de aviație civilă

Incidentele de aviație civilă pot avea ca urmare:

a) vătămarea ușoară a uneia sau a mai multor persoane, provocându-se o incapacitate temporară de muncă de cel mult 48 de ore din momentul producerii incidentului;

b) degradarea unor părți componente ale aeronavei, valoarea cheltuielilor necesare reparării nedepășind 10% din valoarea reală a aeronavei;

c) cumularea consecințelor prevăzute la lit. a) și b).

II.3. Pentru ca moartea, vătămarea integrității corporale sau a sănătății unei (unor) persoane să fie considerate ca accident trebuie ca respectiva (ele) persoană (e) să se afle într-una dintre situațiile prevăzute la pct. I.1.1. sau ca moartea sau vătămarea corporală să fie provocată de:

- defectarea aeronavei, a instalațiilor și sistemelor speciale ale acesteia ori a obiectelor fixate de acestea;
 - acțiunile incorecte ale echipajului aeronavei sau ale personalului de la sol cu sarcini de dirijare a zborului ori de deservire a aeronavei sau pasagerilor;
 - condițiile meteorologice periculoase apărute pe timpul zborului;
 - lipsa unor mijloace corespunzătoare de salvare și supraviețuire ce trebuiau prevăzute la bordul aeronavei.
- II.4. Moartea, rănirea gravă sau vătămarea ușoară a uneia sau a mai multor persoane, precum și distrugerea sau degradarea de aeronave, produse în afara activităților definite la pct. I.1.6 și I.1.7, nu fac obiectul prezentelor instrucțiuni.

CAPITOLUL III

Organizarea activității de cercetare a accidentelor și incidentelor de aviație civilă

III.1. Competențe privind numirea comisiei de cercetare

Accidentele și incidentele de aviație civilă produse în spațiul aerian și pe teritoriul României cu aeronave românești și străine și cu aeronave românești în spațiul aerian și pe teritoriul altor state se cercetează de către o comisie numită pentru fiecare caz în parte.

Comisia se numește de către ministrul transporturilor, la propunerea inspectorului șef al Inspectoratului aviației civile.

III.2. Componenta comisiei de cercetare

Comisia de cercetare este compusă din:

- șeful comisiei;
- cercetători și experți, conform prevederilor anexei nr. 13 la Convenția de la Chicago;
- secretarul comisiei.

III.3. Din comisia de cercetare trebuie să facă parte un număr suficient de experți care să acopere toate domeniile de activitate implicate și care să determine cel puțin existența minimă a premiselor de elucidare a cauzelor și a împrejurărilor în care s-a produs accidentul sau incidentul de aviație civilă.

Comisia de cercetare poate fi completată, în cazul în care în timpul anchetei acest fapt devine necesar, și cu alți specialiști sau experți care nu au fost numiți inițial. Completarea comisiei poate fi făcută de Inspectoratul aviației civile, la propunerea șefului comisiei de cercetare, cu aprobarea ministrului transporturilor.

III.4. Din comisia de cercetare nu pot face parte persoanele răspunzătoare sau cele posibil implicate în producerea accidentului sau a incidentului de aviație civilă, persoanele legate afectiv de membrii echipajului sau de pasageri care au fost la bordul aeronavei.

III.5. Comisia de cercetare a accidentului sau a incidentului de aviație civilă se compune, de regulă, din următoarele subcomisii:

- subcomisia de zbor;
- subcomisia tehnică;
- subcomisia administrativă.

III.5.1. Subcomisia de zbor va cuprinde specialiști și experți în: metodica și securitatea zborului, probleme de dirijare și navigație aeriană, mijloace de transmisiuni și protecție a navigației aeriene, asigurarea meteorologică a zborului, decodificarea și prelucrarea datelor preluate de la înregistratoarele automate ale parametrilor de la bord și ale convorbirilor radio.

III.5.2. Subcomisia tehnică va cuprinde specialiști și experți în: aerodinamică, celulă și instalații de forță, electromecanică și automatizări de bord, instalații și aparatură radioelectronică de bord, mijloace de salvare etc.

III.5.3. Subcomisia administrativă va cuprinde specialiști în probleme de: căutare-salvare, logistică, medicină, sociologie și psihologie aeronautică, finanțe-contabilitate, precum și un jurist.

III.6. În comisia de cercetare pot fi solicitați și specialiști din partea instituțiilor de proiectare și construcție de aeronave.

Comisia de cercetare poate avea în componența sa, după caz, specialiști sau experți de la instituțiile de cercetare-proiectare, instituțiile de învățământ superior sau de la agenții economice — constructori sau reparatori de tehnică de aviație.

CAPITOLUL IV

Scopul cercetării accidentelor și a incidentelor de aviație civilă

IV.1. Obiectivul principal al cercetării unui accident sau incident de aviație civilă îl constituie stabilirea:

- cauzelor și împrejurărilor care au favorizat și au determinat producerea accidentului sau a incidentului de aviație civilă;
- faptelor, condițiilor și circumstanțelor în legătură cu moartea, rănirea, supraviețuirea persoanelor de la bordul aeronavei în cauză, precum și cu comportamentul și rezistența aeronavei supuse evenimentului de zbor;
- recomandărilor și măsurilor ce se impun pentru prevenirea producerii unor cazuri similare.

IV.2. Comisia de cercetare este singurul organ tehnic de specialitate autorizat pentru desfășurarea cercetării, fiind neutră din toate punctele de vedere față de organele implicate direct sau indirect în evenimentul de aviație civilă cercetat. Aceasta colaborează cu alte organe abilitate prin lege,

care întreprind la rândul lor cercetări în vederea stabilirii responsabilităților, însă desfășoară lucrări și încheie documente separate.

IV.3. Cercetările care se fac de către comisia de cercetare nu urmăresc stabilirea responsabilităților și vinovățiilor și nici aplicarea sancțiunilor, sarcini ce revin altor organe abilitate în acest sens prin lege.

IV.4. Comisia de cercetare nu trebuie să fie influențată în ceea ce privește caracterul, modul de desfășurare și durata lucrărilor sau formularea concluziilor și a propunerilor sale.

Pentru atingerea obiectivului final, comisia de cercetare, la nivelul său, trebuie să se comporte față de persoanele cercetate astfel încât acestea să nu caute să ascundă adevărul de teama unor acuzații ce li se pot aduce față de accidentul sau incidentul de aviație civilă produs.

IV.5. Pentru evitarea limitării cauzalității producerii unui eveniment de zbor numai în sfera sistemului de exploatare la sol și în zbor, comisia de cercetare are capacitatea de a-și extinde investigațiile, în limitele obiectivului cercetat, și în alte sisteme definite de factorii economici, de conducere, proiectare și fabricație, educație etc.

În cazul în care comisia de cercetare nu poate stabili cu certitudine cauza determinantă a accidentului sau a incidentului de aviație civilă sau când probele materiale sunt inexistente, neputându-se obține minimul de informații necesare elaborării uneia sau mai multor ipoteze ce pot fi cel puțin parțial probate, comisia de cercetare poate propune, spre aprobare, organismului care a numit-o una dintre formulările: „cauză determinantă“, „cauza cea mai probabilă“ sau „cauză neelucidată“.

În urma uneia dintre formulări, comisia de cercetare își poate încheia activitatea referitoare la accidentul sau incidentul respectiv.

CAPITOLUL V

Atribuțiile comisiei de cercetare

V.1. Șeful comisiei de cercetare poartă întreaga răspundere pentru desfășurarea în mod obiectiv, complet și nepărtinitor, a cercetărilor, pentru stabilirea corectă a cauzelor reale ale producerii evenimentului și are următoarele atribuții:

- stabilește componența subcomisiilor de zbor, tehnică, administrativă și șefii acestora;
- face instructajul membrilor comisiei de cercetare;
- întocmește planul de lucru al comisiei de cercetare și aprobă planurile de lucru ale subcomisiilor;
- solicită eşaloanelor cu care colaborează punerea la dispoziția comisiei a mijloacelor materiale și umane necesare desfășurării în bune condiții a activității;
- urmărește păstrarea confidențialității lucrărilor comisiei de cercetare;

— propune ministrului transporturilor oprirea activității de zbor la aeronavele de același tip (cu aeronava cercetată) pe o perioadă determinată și elaborează recomandările de prevenire a altor evenimente din cauze similare;

— solicită, dacă este cazul, completarea comisiei de cercetare și cu alți specialiști;

— întocmește, pe baza primelor cercetări, raportul preliminar asupra accidentului sau incidentului de aviație civilă produs și-l înaintează inspectorului șef al Inspectoratului aviației civile;

— solicită rapoarte și informații intermediare de la șefii subcomisiilor sau de la membrii acestora;

— în condiții speciale, poate solicita colaborarea cu specialiști ai altor organe pentru bunul mers al cercetării;

— ia măsuri pentru păstrarea, în deplină siguranță, a documentației referitoare la eveniment;

— hotărăște modul prin care sunt puși la dispoziția membrilor comisiei de cercetare martorii, precum și programul acestora, locul unde pot fi găsiți, persoanele cu care aceștia pot lua legătura pe timpul cercetării și timpul cât aceștia sunt la dispoziția comisiei;

— verifică autenticitatea documentelor și a materialelor referitoare la eveniment;

— convoacă, ori de câte ori este nevoie, întreaga comisie de cercetare pentru a lucra sau a lua unele hotărâri în plen;

— întocmește, împreună cu membrii comisiei de cercetare, raportul final al cercetării, precum și rezultatul acesteia, din care se va trimite câte un exemplar spre informare organelor interesate.

V.2. Șefii subcomisiilor și membrii acestora sunt obligați să dea dovadă de profesionalism, obiectivitate, disciplină și au următoarele atribuții:

— să respecte programul de lucru al comisiei de cercetare și al subcomisiei de specialitate din care fac parte;

— să se documenteze asupra informațiilor inițiale referitoare la modul de organizare, pregătire și executare a misiunii de zbor cu aeronava cu care s-a produs accidentul sau incidentul de aviație civilă;

— să păstreze confidențialitatea cercetărilor și să manipuleze, în limita reglementărilor, documentele și materialele referitoare la eveniment;

— să solicite operatorului și deținătorului aeronavei punerea la dispoziție a tuturor datelor despre eveniment, împrejurările producerii acestuia, persoanele implicate, tehnica și materialele utilizate pe timpul activității de zbor și să verifice autenticitatea și obiectivitatea lor;

— să solicite completarea subcomisiilor cu alți specialiști neprevăzuți inițial, dacă în timpul cercetării apar ca necesari;

— să facă propuneri pentru bunul mers al cercetării;

— să participe la ascultarea martorilor și să solicite ca aceștia să le fie puși la dispoziție ori de câte ori este nevoie pentru elucidarea anumitor aspecte apărute pe parcursul cercetării;

— să participe, în funcție de specialitatea pe care o dețin, la expertizele ce se execută asupra diferitelor componente ale aeronavei implicate în eveniment, la probele, simulările sau reconstituirile ce se fac în sprijinul elucidării cauzelor care au contribuit la producerea accidentului sau a incidentului de aviație civilă cercetat;

— să participe la ascultarea tuturor materialelor înregistrate, la interpretarea datelor extrase de pe materialele de control obiectiv etc.;

— să solicite, să studieze și să compare date și materiale referitoare la accidente și incidente asemănătoare, produse anterior, precum și la antecedentele personalului implicat.

CAPITOLUL VI

Metodica de cercetare a accidentelor și a incidentelor de aviație civilă

VI.1. Comisia de cercetare urmează, de regulă, următoarea procedură de lucru:

a) la primirea ordinului de cercetare, șeful comisiei de cercetare întrunește pe membrii acesteia, le aduce la cunoștință ordinul de constituire, componența inițială a comisiei și împărțirea acesteia pe grupe de lucru, natura cercetării, primele date cunoscute asupra împrejurărilor în care s-a produs accidentul sau incidentul de aviație civilă și urmările acestuia;

b) numărul și componența grupelor de lucru, pe specialități, se stabilesc de către șeful comisiei de cercetare în urma primelor informații deținute asupra accidentului sau a incidentului de aviație civilă. Aceste grupe de lucru pot fi pentru:

- zbor și navigație;
- meteorologie, dirijarea circulației aeriene;
- strângerea declarațiilor;
- descifrarea înregistrărilor făcute la sol și la bord;
- motor, celulă, instalații, aparatură, agregate și sisteme;
- medicină aeronautică și factori umani;
- analiza funcționării sistemului de căutare și de salvare;

c) deplasarea la locul accidentului sau al incidentului de aviație civilă se va face în cel mai scurt timp, de către întreaga comisie de cercetare, potrivit dispozițiilor organizatorice ale șefului acesteia;

d) la locul accidentului sau al incidentului de aviație civilă, după o primă orientare, șeful comisiei de cercetare indică sarcinile de îndeplinire de către grupele de lucru. La fiecare,

numărul și componența grupelor de lucru stabilite inițial vor putea fi modificate;

e) șeful comisiei de cercetare stabilește planul de lucru al acesteia care, acționând pe grupe, trebuie să se întrunească la scurte intervale de timp pentru a examina stadiul lucrărilor și a se informa reciproc asupra constatărilor. Șeful comisiei de cercetare trebuie să vegheze să nu se acorde o importanță excesivă unui aspect izolat al accidentului sau incidentului de aviație civilă, în detrimentul celorlalte aspecte și ca fiecare constatare de bază să fie verificată prin mai multe metode și, dacă este posibil, de către mai multe grupe de lucru;

f) șeful comisiei de cercetare trebuie să ia măsuri pentru sigilarea și ridicarea benzilor magnetice de imprimare a convorbirilor dintre organele de trafic și dintre acestea și echipajul aeronavei, a înregistratoarelor de bord, precum și pentru ridicarea buletinelor de analiză a sângelui celor implicați. Interpretarea convorbirilor înregistrate pe benzile magnetice se va face numai în prezența șefului comisiei de cercetare (sau a unui alt membru al acesteia desemnat) care va certifica exactitatea interpretării;

g) cercetarea preliminară de către întreaga comisie de cercetare (sau după caz, la aprecierea șefului acesteia, de către o parte a ei) a locului unde a avut loc accidentul sau incidentul de aviație civilă, în scopul depistării probelor de la fața locului, care vor sta la baza lucrărilor pe subcomisii și a luării măsurilor cât mai rapide de evacuare a cadavrelor. Excepție fac cazurile când ridicarea cadavrelor apare ca necesară pentru salvarea de vieți omenești, evacuarea răniților, conservarea probelor necesare cercetării, localizarea și stingerea incendiilor, prevenirea exploziilor, deblocarea căilor de circulație publică și păstrarea sau restabilirea ordinii și securității publice. În astfel de cazuri, schimbarea locului se va face în prezența și cu încuviințarea procurorului, cu toată precauția, în vederea conservării probelor, luându-se, totodată, măsurile necesare (foto, schițe, demarcări, acoperiri etc.) pentru a se putea reconstitui în cadrul cercetării starea inițială în care se găsea aeronava, urmele lăsate, încărcătura sau corpurile celor decedați;

h) în funcție de datele concrete avute la dispoziție pentru desfășurarea în continuare a cercetării, șeful comisiei de cercetare poate aprecia dacă vor fi îndepărtate sau vor rămâne în continuare la dispoziția subcomisiilor aeronava (epava), precum și celelalte urme datorate evenimentului produs. În cazul în care aceste elemente rămân în continuare la dispoziția subcomisiilor, locul va fi asigurat cu pază înarmată până la îndepărtarea totală a lor, dar numai după îndeplinirea prevederilor lit. n) a acestui punct;

i) ascultă raportul directorului (șefului) unității care a luat primele măsuri înainte de sosirea comisiei de cercetare și rapoartele membrilor echipajului (dacă este posibil) asupra

misiunii și celor petrecute la bord și la sol, legate de producerea accidentului sau incidentului de aviație civilă;

j) audierea preliminară a supraviețuitorilor și a martorilor oculari;

k) stabilirea preliminară (dacă este posibil) a evoluțiilor finale ale aeronavei;

l) stabilirea preliminară a elementelor zborului de la decolare până la momentul producerii accidentului sau incidentului de aviație civilă, pe baza datelor de conducere a zborului, a documentelor de pregătire, organizare și executare a zborului, existente;

m) stabilirea preliminară (dacă la acel moment existau elementele necesare) a modului de acțiune a echipajului;

n) efectuarea primelor investigații tehnice la fața locului, care, în principal, se vor baza pe executarea următoarelor operațiuni:

— elaborarea datelor asupra locului unde s-a produs accidentul sau incidentul de aviație civilă (coordonatele și altitudinea locului, trasate, eventual, pe o hartă la scară mare, topografia sa etc.);

— executarea de fotografii aeriene/terestre și înregistrări video la locul accidentului sau incidentului de aviație civilă, care să cuprindă imagini ale urmelor și amprentelor pe sol și imagini de detaliu asupra instrumentelor de bord, poziției comenzilor în postul de pilotaj, poziției robinetelor de carburant, poziției verinelor hidraulice, poziției diverselor comutatoare, rupturilor sau deformațiilor suspecte, grupului motor și poziției levierelor de comandă, scaunelor și centurilor de siguranță;

— realizarea schemelor de împrăștiere a aeronavei și a amprentelor de pe sol, de evidențiere a elementelor de zbor, (unghiuri, viteze, direcție de zbor etc.);

— ruperea și, eventual, recuperarea epavei (când accidentul sau incidentul de aviație civilă s-a produs într-un loc greu accesibil).

VI.2. Lucrările de rutină pe subcomisii cuprind, în principal, următoarele activități:

VI.2.1. Subcomisia de zbor, pe timpul desfășurării activității sale, supune cercetării, în principal, următoarele elemente:

— datele despre echipaj (se referă și la antecedente);

— misiunea de zbor dată echipajului;

— nivelul de pregătire a echipajului și dacă misiunea încredințată a corespuns acestui nivel de pregătire;

— respectarea metodicii de pregătire a echipajului, întreprinderile de zbor ale acestuia în ultimele 6 luni și natura acestor întreprinderi;

— controalele executate asupra pregătirii teoretice și practice a echipajului, datele și rezultatele acestora

— modul de pregătire a misiunii și controlul executat asupra acestei pregătiri;

— modul de încărcare a aeronavei, respectarea centrului, fixarea încărcăturii, respectarea greutății maxime admise, precum și a altor reguli stabilite în executarea transportului de persoane și materiale;

— respectarea baremului maxim de ore de zbor (lansări) admise echipajului, zilnic, lunare și anuale;

— modul cum a fost dirijat și condus zborul în cauză și în ce măsură s-a asigurat securitatea acestuia de către organele de dirijare;

— date despre condițiile meteorologice;

— date despre sistemul de comunicații;

— date despre sistemul de navigație aeriană;

— concluzii în urma prelucrării datelor preluate de la înregistratoarele de bord;

— date despre performanțele aeronavei;

— date despre respectarea prevederilor manualului de zbor și a consemnelor de navigabilitate;

— analizează filmul înregistratoarelor de bord ale aeronavei și benzile înregistratoare a convorbirilor;

— datele despre traiectoria finală;

— datele despre derularea zborului;

— funcționarea mijloacelor terestre de protecție a navigației aeriene și de telecomunicații.

Subcomisia de zbor va întocmi raportul său bazat pe investigarea elementelor de mai sus, care va fi parte componentă a dosarului de cercetare.

VI.2.2. Subcomisia tehnică, pe timpul desfășurării activității sale, supune investigării, în principal, următoarele elemente:

— datele despre aeronavă, motor și instalațiile aferente (resurse, controale periodice, schimbări de agregate etc.);

— cercetează locul accidentului sau incidentului de aviație civilă și caută piesele detașate de aeronavă (se cercetează toate piesele și agregatele care pot servi ca dovezi în determinarea cauzei accidentului sau a incidentului respectiv);

— analizează situația pe teren a părților componente ale aeronavei și ale motorului;

— verifică poziția flapsurilor, frânelor aerodinamice, trimerelor, manetelor, robinetelor, întrerupătoarelor și determină influența posibilă a acestora la producerea accidentului sau a incidentului de aviație civilă;

— cercetează aspectul exterior al părților deteriorate ale aeronavei și ale motorului:

- părțile componente ale aeronavei, întregi și parțiale;

- tipurile de rupturi;
- celula, inclusiv trenul de aterizare și comenzile de zbor;
- eventualele rupturi la oboseală;
- eventualele rupturi statice;
- rezultatele probelor de laborator;
- elicele;
- starea de funcționare a motorului în momentul producerii accidentului sau a incidentului de aviație civilă;
- eficacitatea instalațiilor de stins incendii;
- rezultatele analizei de laborator a unor eșantioane de ulei și de combustibil prelevate;
- sistemele: hidraulice, electrice, de presurizare și climatizare, de protecție contra givrajului;
- instrumentele de bord, echipamentele de radio-navigație;
- starea circuitelor de comandă zbor, a pilotului automat, a sistemului antiincendiu și de oxigen;

— analizează filmul înregistratoarelor de bord ale aeronavei și benzile înregistratoare ale convorbirilor;

— verifică și analizează cadranele aparatelor de bord ale căror indicații, în unele cazuri, rămân fixate în poziția în care se găseau în momentul impactului aeronavei cu solul;

— stabilește cantitatea de combustibil, oxigen, ulei, starea sistemelor și a agregatelor, pieselor și comenzilor și a celorlalte instalații a căror defecțiune atrage după sine imposibilitatea executării în siguranță a zborului de către echipaj;

— încearcă, dacă este posibil, funcționarea agregatelor și instalațiilor speciale, a motorului etc;

— verifică dacă obiectele (încărcătura) din aeronavă au avut influență asupra producerii accidentului sau a incidentului de aviație civilă;

— verifică datele referitoare la orele de zbor și reparațiile executate la celulă, motor și agregate și stabilește dacă la producerea accidentului sau a incidentului de aviație civilă acestea erau în limitele resurselor stabilite prin instrucțiuni;

— analizează starea și întreținerea aeronavei înainte de zbor;

— cercetează cazurile tipice de defecțiuni care s-au produs la tipul respectiv de aeronavă și măsurile luate (în măsura în care există documentația necesară).

În mod obligatoriu, subcomisia tehnică analizează și probe de laborator.

Subcomisia tehnică va întocmi raportul său bazat pe investigarea elementelor de mai sus, care va fi parte componentă a dosarului de cercetare.

VI.2.3. Subcomisia administrativă, pe timpul desfășurării activității sale, supune investigării, în principal, următoarele elemente:

- calitatea lucrărilor de salvare;
- logistica zborului;
- expertiza toxicologică a echipajului (cadavrelor);
- consemnările asupra stării sociologice, fizice și psihice a personalului implicat;
- respectarea normelor de odihnă, hrănire și zbor;
- asigurarea cu aerodromuri de rezervă și de ajutor;
- lichidarea urmelor la locul accidentului sau al incidentului de aviație civilă;
- stabilirea pagubelor reale datorate accidentului sau incidentului de aviație civilă;
- stabilirea implicațiilor legale ale evenimentului;
- datele despre instalațiile și serviciile de aerodrom.

Subcomisia administrativă va întocmi raportul său bazat pe investigarea elementelor de mai sus, care va fi parte componentă a dosarului de cercetare.

VI.2.4. Lucrările finale de întocmire a documentelor se fac în plenul comisiei de cercetare și cuprind, în principal, următoarele activități:

a) studierea rapoartelor celor trei subcomisii și încorporarea lor în dosarul de cercetare;

b) formularea împrejurărilor în care s-a produs accidentul sau incidentul de zbor cercetat, precum și a cauzelor care l-au determinat (cauza poate fi categorisită în funcție de rezultatele cercetării sub formă de „cauză determinantă“, „cauza cea mai probabilă“ sau „cauză neelucidată“);

c) elaborarea raportului final al comisiei de cercetare și încorporarea sa în dosarul de cercetare;

d) elaborarea și înaintarea, spre aprobare, ministrului transporturilor a recomandărilor referitoare la măsurile de prevenire a unor incidente și accidente similare;

e) analizarea accidentului și a incidentului de aviație civilă la eșaloanele și cu persoanele interesate;

f) raportul final și stabilirea destinatarilor acestuia.

Pe lângă activitățile prevăzute mai sus, comisia de cercetare studiază, analizează orice alt aspect al accidentului sau al incidentului de aviație civilă care poate duce la elucidarea cauzelor acestuia. În toate cazurile de accident, comisia de cercetare va cere executarea controlului medical al membrilor echipajului la Institutul de Medicină Aeronautică. Controlul medical este obligatoriu și în cazul incidentelor, pentru membrii echipajului care au suferit traumatisme.

Comisia de cercetare trebuie să folosească expertize și probe de laborator efectuate de specialiști sau de instituții specializate din țară și/sau din străinătate.

CAPITOLUL VII

**Primele măsuri ce se iau de către conducerea unității
de care aparțin aeronava și echipajul implicat
în accidentul sau incidentul de aviație civilă**

Conducerea unității deținătoare a aeronavei și a echipajului implicat în accidentul sau incidentul de aviație civilă produs trebuie să ia urgent următoarele măsuri:

— în scopul protejării probelor și a locului faptei se va folosi o singură cale de acces în zona accidentului sau incidentului, precum și limitarea numărului persoanelor ce pătrund în zonă, până la sosirea organelor de cercetare;

— asigură, prin toate mijloacele, buna cooperare cu personalul civil sau cu cadrele de poliție care au ajuns la locul accidentului sau incidentului;

— asigură transportarea imediată a persoanelor care necesită îngrijiri medicale la cel mai apropiat centru medical;

— asigură protejarea epavei împotriva riscurilor de incendiu și a unor condiții de amplificare a distrugerilor;

— raportează accidentul sau incidentul inspectorului șef al Inspectoratului aviației civile, precum și organelor Procuraturii în maximum 2 ore, comunicând primele detalii referitoare la producerea lui; asigură un sistem de comunicații permanent între cei de la locul accidentului sau al incidentului, unitate și Inspectoratul aviației civile;

— verifică și, dacă este cazul, ia măsurile ce se impun pentru protecția unor eventuale materiale explozive, radioactive etc. care se aflau la bordul aeronavei;

— asigură paza aeronavei (epavei) și protecția zonei respective cu gardă înarmată;

— conservă toate probele și indiciile referitoare la producerea accidentului sau incidentului prin fotografierea, filmarea, protejarea resturilor epavei etc. Sunt interzise alterarea sau înlăturarea probelor (rămășițelor), schimbarea poziției etc. până la venirea comisiei de cercetare;

— reține numele și adresele tuturor martorilor a căror depoziție poate fi utilă;

— pregătește raportul cu unele date preliminare referitoare la condițiile în care a fost pregătit, organizat și executat zborul în cauză, precum și mijloacele necesare deplasării la locul accidentului sau incidentului, ascultării benzilor magnetice, interpretării înregistrărilor de bord etc.

CAPITOLUL VIII

**Principii generale privind executarea cercetării
accidentelor și incidentelor de aviație civilă cu aeronave
străine pe teritoriul și în spațiul aerian al României
și cu aeronave românești în afara granițelor naționale**

VIII.1. În cazul producerii unui accident sau incident de aviație civilă cu aeronave străine pe teritoriul și în spațiul aerian al României, de regulă, se aplică recomandările cuprinse în anexa nr. 13 la Convenția de la Chicago, completate cu prevederile convenției bilaterale, dacă există, cu statul proprietar (utilizator) al aeronavei, iar în lipsa acesteia, părțile implicate vor conveni asupra modului în care să se desfășoare cercetarea.

VIII.2. Statul pe al cărui teritoriu s-a produs accidentul sau incidentul de aviație civilă, de regulă, va deschide o investigație asupra împrejurărilor producerii acestuia.

Acest stat va fi, de asemenea, răspunzător pentru conducerea investigației, dar poate delega în totalitate sau în parte această conducere statului unde este înmatriculată aeronava. În orice caz, statul pe la cărui teritoriu s-a produs accidentul sau incidentul va folosi orice mijloace pentru a facilita investigația.

VIII.3. Când accidentul sau incidentul de aviație civilă s-a produs pe teritoriul unui stat cu care România nu are încheiată convenție bilaterală, statul de înmatriculare a aeronavei se va strădui să înceapă și să conducă o investigație în colaborare cu statul pe al cărui teritoriu s-a produs accidentul sau incidentul, iar dacă nu se poate asigura colaborarea, va conduce el însuși o investigație cu informațiile de care dispune.

VIII.4. Statul român, prin organele abilitate ale Ministerului Transporturilor, în cazul producerii unui accident sau incident de aviație civilă pe teritoriul României, va lua următoarele măsuri:

— numește comisia de cercetare;

— asigură de urgență îngrijirea medicală a persoanelor cu afecțiuni datorate accidentului sau incidentului;

— asigură păstrarea probelor și indiciilor, a pazei aeronavei (epavei) și a conținutului său pe tot timpul cât va fi necesar pentru începerea și efectuarea anchetei;

— asigură protecția împotriva incendiului, a limitării pagubelor, a distrugerilor și a furturilor;

— va trimite o notificare, în cel mai scurt timp posibil și pe cele mai adecvate și rapide mijloace disponibile, către statul de înmatriculare, către cel care exploatează aeronava și către cel care a construit-o. Notificarea va cuprinde:

- * abreviația de identificare ACCID;
- * tipul, modul, naționalitatea și înmatricularea aeronavei;
- * numele proprietarului, a celui care exploatează aeronava și a celui care a închiriat-o, dacă este cazul;
- * data și ora (GMT) a accidentului sau incidentului;
- * ultimul punct de decolare și punctul de aterizare prevăzut al aeronavei;
- * poziția aeronavei, cu referință la câteva puncte geografice de reper ușor de identificat, latitudinea și longitudinea;
- * numărul membrilor echipajului și al pasagerilor, precum și numărul morților și al celor grav răniți de la bord, cât și cel al altor persoane decedate sau grav rănite ca urmare a accidentului;
- * natura accidentului și gradul de deteriorare a aeronavei, în măsura în care se cunoaște;
- * indicația privind măsura în care investigația va fi condusă de către statul pe teritoriul căruia s-a produs accidentul sau dacă această competență va fi delegată;
- * caracteristicile fizice ale zonei accidentului;
- * identificarea serviciului care face notificarea (autoritatea de origine).

La primirea notificării (conform prevederilor și practicilor recomandate în anexa nr. 13 la Convenția de la Chicago), organele abilitate ale statului de înmatriculare și ale statului care exploatează aeronava vor furniza, cât de curând posibil, organului care a făcut notificarea accidentului sau a incidentului de aviație civilă toate informațiile utile pe care le dețin privind aeronava și membrii echipajului de conducere implicați în accidentul sau incidentul respectiv.

Organul desemnat al fiecărui stat va informa, de asemenea, organul desemnat cu aeronautica civilă a statului pe al cărui teritoriu s-a produs accidentul sau incidentul de aviație civilă dacă intenționează să fie reprezentat la investigație și, în acest caz, va indica data probabilă a sosirii reprezentantului său acreditat.

Nu este necesar să se aștepte sosirea unui reprezentant acreditat pentru strângerea și înregistrarea informațiilor.

VIII.5. Atunci când un stat este interesat în mod deosebit de un accident sau de un incident de aviație civilă, indiferent de locul acestuia, pentru că printre morți se găsesc cetățeni de-ai săi, se recomandă ca acest stat, la cererea sa, să fie autorizat de statul care conduce investigația să desemneze un expert care să participe la investigație pentru a facilita obținerea unor informații de bază

Se recomandă ca dreptul de a participa la cercetare al acestui expert să se limiteze la:

- a) vizitarea locului unde s-a produs accidentul sau incidentul;
- b) accesul liber la toate informațiile utile;
- c) furnizarea asistenței și informațiilor privind identificarea victimelor;
- d) primirea unei copii de pe raportul final.

VIII.6. În lipsa unei convenții între România și statul implicat, privind cercetarea evenimentelor de aviație civilă, activitatea comisiei de cercetare se poate desfășura în baza următoarelor recomandări (dacă sunt agreeate de ambele părți):

— comisia de cercetare trebuie să se compună din grupe de investigare naționale formate din experți, observatori tehnici și medicali, în funcție de necesitățile fiecărei țări implicate;

— statul proprietar (utilizator) al aeronavei asigură, de regulă, nucleul comisiei de cercetare;

— în funcție de înțelegerea dintre părți, statul pe al cărui teritoriu sau spațiu aerian în care s-a produs accidentul sau incidentul de aviație civilă poate asigura un grup de cercetare ai cărui componenți vor fi desemnați ca membri sau observatori ai comisiei de cercetare și/sau să execute o cercetare separată, conform reglementărilor proprii;

— statul proprietar (utilizator) al aeronavei implicate în evenimentul aviatic poate să asigure un grup de cercetare ai cărui componenți vor fi desemnați ca membri sau observatori ai comisiei de cercetare și/sau să execute o cercetare separată, conform reglementărilor proprii;

— dacă aeronava (epava) se găsește în totalitate sau parțial într-o zonă în care statul pe teritoriul căruia s-a produs evenimentul o consideră cu acces interzis, acesta va asigura transportul aeronavei (epavei) într-un loc în care accesul va fi permis;

— orice convenție încheiată între statele implicate constituie baza legală a desfășurării cercetării accidentului sau incidentului de aviație civilă produs în condițiile prezentului capitol.

VIII.7. Cercetarea evenimentelor de aviație produse cu aeronave românești în afara granițelor naționale se desfășoară conform prevederilor pct. VIII.2.

CAPITOLUL IX

Documentele ce se întocmesc în urma cercetării. Modul de întocmire a acestor documente, precum și de ținere a evidenței accidentelor și a incidentelor de aviație civilă

IX.1. În conformitate cu prevederile legislației române, precum și cu recomandările cap. 6 al anexei nr. 13 la Convenția

de la Chicago, rezultatele cercetării unui accident sau unui incident de aviație civilă se fac cunoscute prin următoarele documente:

- a) raportul preliminar;
- b) raportul final (dosarul de cercetare).

IX.2. Raportul preliminar are ca scop informarea preliminară și operativă a Ministerului Transporturilor, care a numit comisia de cercetare, asupra primelor indicii referitoare la accidentul sau incidentul de aviație civilă cercetat. În funcție de informațiile primite, autoritatea respectivă hotărăște măsurile imediate referitoare la continuarea sau oprirea zborului la tipul respectiv de aeronavă, activități legate de pregătirea personalului navigant, tehnic și de asigurare a zborurilor, informarea preliminară a altor instituții sau organisme despre condițiile în care s-a produs evenimentul de zbor.

Informarea mass media se face de către organele abilitate ale autorității respective (Ministerul Transporturilor).

IX.3.1. Raportul preliminar are, în principiu, următorul conținut:

- data și ora la care s-a produs accidentul sau incidentul de aviație civilă;
- locul (coordonate, altitudine) unde a avut loc evenimentul;
- natura zborului (antrenament, transport etc.);
- aeronava (tip, constructor, înmatriculare);
- proprietarul sau unitatea exploatatoare a aeronavei;
- ocupanții aeronavei (echipaj, pasageri) și starea în care au fost găsiți;
- pagube estimative (la aeronavă, încărcătură, terți);
- rezumatul pe scurt al accidentului sau al incidentului de aviație civilă în baza datelor inițiale avute la dispoziție (condițiile în care s-a produs, elemente de pregătire în zbor etc.);
- eventuale recomandări preliminare în vederea luării unor măsuri urgente pe linie de securitate a zborurilor.

IX.3.2. Raportul preliminar se întocmește de către șeful comisiei de cercetare și se înaintează organului care a numit comisia, într-un interval de timp de 5—30 de zile calendaristice de la data producerii accidentului sau incidentului de aviație civilă.

IX.4. Dosarul de cercetare are ca scop prelucrarea și analiza tuturor datelor cunoscute și depistate pe parcursul desfășurării cercetării, în vederea formulării cât mai concrete a cauzelor și a condițiilor determinate de producerea accidentului sau a incidentului de aviație civilă, și a elaborării măsurilor de îmbunătățire a activităților de prevenire a lor și a recomandărilor de securitate a zborului.

IX.5. Dosarul de cercetare are, în principal, următorul conținut:

- raportul final, care este o sinteză a tuturor datelor și informațiilor rezultate pe parcursul desfășurării cercetării;
- materialele anexate la raportul subcomisiilor (fotografii, casete video, documente care atestă organizarea, pregătirea și executarea zborului, pregătirea personalului navigant și nenavigant implicat, buletine meteorologice, analize și probe de laborator, declarații ale martorilor, expertize etc.).

IX.6. Dosarul de cercetare se întocmește în 3 (trei) exemplare, care, după aprobarea celui care a numit comisia de cercetare, se vor distribui astfel:

- exemplarul nr. 1 — la Inspectoratul aviației civile;
- exemplarul nr. 2 — la Parchetul teritorial;
- exemplarul nr. 3 — la operatorul aerian care s-a înregistrat cu evenimentul respectiv.

IX.7. Documentele care formează dosarul de cercetare se vor semna astfel:

- raportul final se semnează de către președintele comisiei de cercetare și de către președinții celor 3 subcomisii;
- rapoartele subcomisiilor se semnează de către președinții acestora și de către toți membrii lor;
- anexele, indiferent de natura lor, semnate de către organele sau persoanele care le întocmesc, vor fi certificate în mod obligatoriu de către președintele comisiei de cercetare.

IX.8. Dosarul de cercetare nu are în mod concret un termen de înaintare, el urmând a fi încheiat abia atunci când se poate trage o concluzie clară asupra cauzei care a condus la producerea accidentului sau a incidentului de aviație civilă respectiv.

IX.9. Dosarul de cercetare constituie documentul în baza căruia se stabilește modul de recuperare a pagubelor (conform legislației în vigoare) și de acordare a unor despăgubiri persoanelor implicate în accidentul sau în incidentul de aviație civilă respectiv sau urmașilor legali ai acestora.

IX.10. Rezumatul raportului final are ca scop prezentarea, pe scurt și concret, a datelor, informațiilor și concluziilor raportului final și se transmite conform prevederilor anexei nr. 13 la Convenția de la Chicago.

IX.11. Rezumatul raportului final va fi semnat de către președintele comisiei de cercetare.

IX.12. Eliberarea de copii de pe actele existente la dosarul de cercetare, de extrase, precum și furnizarea de orice relații legate de cazul respectiv, cerute de instituții, organisme, persoane juridice sau fizice, se face numai cu aprobarea inspectorului șef al Inspectoratului aviației civile.

IX.13. Evidența accidentelor și a incidentelor de aviație civilă se ține într-un registru care va cuprinde următoarele rubrici:

1. numărul curent;
2. felul accidentului sau al incidentului de aviație civilă;

3. data și locul producerii acestora;
4. tipul aeronavei, înmatricularea, unitatea căreia îi aparține sau care o exploatează;
5. numele, prenumele și funcția membrilor echipajului;
6. urmări asupra:
 - echipajului;
 - pasagerilor;
 - aeronavei;
7. descrierea sumară a accidentului sau a incidentului de aviație civilă;
8. cauzele producerii acestuia;
9. măsurile luate;
10. documentele încheiate și numărul de înregistrare.

CAPITOLUL X

Dispoziții finale

X.1. Neraportarea ierarhică și la termen a oricărui accident sau incident de aviație civilă sau raportarea eronată a

împrejurărilor și cauzelor acestuia, ștergerea urmelor, modificarea documentelor sau orice alte acte și fapte referitoare la accidente și incidentele de aviație civilă se sancționează, potrivit legii, disciplinar, administrativ, civil sau penal, după caz.

X.2. Pe timpul cercetării, unitățile de aviație civilă sunt obligate să pună la dispoziția comisiei de cercetare toate informațiile deținute asupra împrejurărilor în care s-a produs accidentul sau incidentul de aviație civilă și să dea tot concursul pentru desfășurarea în cele mai bune condiții a acestei activități.

X.3. În cazul apariției unor elemente noi în legătură cu un accident sau incident de aviație civilă, după ce a fost încheiat dosarul de cercetare, sau în cazul în care apar dubii sau neclarități asupra dosarului de cercetare, autoritatea care a numit comisia de cercetare poate să ordone reanchetarea cazului, numind pentru aceasta o nouă comisie de cercetare.

ANEXA Nr. 2

TABEL

cu premise și evenimente de aviație civilă care se raportează la Inspectoratul aviației civile din cadrul Ministerului Transporturilor

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Premise, accidente sau incidente de aviație civilă în accepțiunea anexei nr. 1. 2. Premise privind siguranța aviației civile: <ol style="list-style-type: none"> a) zbor neautorizat; b) părăsirea fără aprobare a serviciului de dirijare; c) incendii la obiective ale aviației civile; d) distrugeri sau avarii cu scoaterea temporară din serviciu: <ul style="list-style-type: none"> — stații de radiolocație și de dirijare a aeronavelor; — autostații radio de putere mijlocie și mare; — instalații de alimentare cu energie electrică sau de producere a acesteia în caz de avarie. 3. Evenimente privind securitatea aeronautică (acte ilicite îndreptate împotriva aviației civile): <ol style="list-style-type: none"> a) deturnarea aeronavei; b) sechestrarea aeronavei; c) sabotarea aeronavei; | <ol style="list-style-type: none"> d) acte de violență cu arme, dispozitive sau substanțe care sunt de natură să provoace răni grave sau moartea; e) sustrageri sau pierderi, sub orice formă, de armament și muniție; f) atac cu bombă: <ul style="list-style-type: none"> — la aeronavă; — asupra facilităților aeroportuare; — asupra instalațiilor tehnice sau de dirijare; g) amenințare cu bombă: <ul style="list-style-type: none"> — reală — cu șantaj; — falsă — cu intenție. 4. Întreruperea continuității activității de aviație civilă: <ol style="list-style-type: none"> a) imposibilitatea efectuării traficului aerian din motive naturale: <ul style="list-style-type: none"> — calamități naturale; — căderi masive de zăpadă; b) imposibilitatea efectuării traficului aerian din vina personalului (grave) |
|--|--|

M O D E L

de raport telefonic (telegrafic) pentru premise, accidente sau incidente de aviație civilă

Nota telefonică nr..... din.....

1. Specificarea evenimentului (premisă, accident sau incident)

.....

2. Unitatea de aviație civilă (deținătoare sau care a închiriat aeronava)

.....

3. Data și ora producerii evenimentului

.....

4. Locul producerii evenimentului

.....

5. Date despre aeronavă (aeronave), tipul, modelul, naționalitatea, înmatricularea

.....

.....

6. Date despre echipaj (numele, prenumele, funcția la bord)

.....

.....

7. Date despre pasageri (dacă este cazul)

.....

8. Descrierea cât mai amănunțit posibil a modului în care s-a produs evenimentul

.....

.....

.....

9. Evaluarea preliminară a consecințelor (aeronavă, echipaj, pasageri)

.....

.....

10. Măsuri imediate întreprinse pentru înlăturarea consecințelor evenimentului

.....

.....

11. Organele de constatare și de cercetare care au intervenit la fața locului (poliție, procuratură etc.)

.....

12. Semnează (numele, prenumele, funcția)

.....

13. Primit la (data/ora)

.....

ce este (numele, prenumele, funcția)

M O D E L**de raport telefonic (telegrafic) pentru evenimente
privind siguranța aviației civile și pentru întreruperea activității de aviație civilă**

Nota telefonică nr..... din.....

1. Unitatea de aviație civilă

.....
.....

2. Data și ora producerii evenimentului

.....

3. Locul producerii evenimentului

.....
.....
.....

4. Descrierea cât mai amănunțit posibil a modului în care s-a produs evenimentul

.....
.....
.....

5. Evaluarea preliminară a consecințelor evenimentului

.....
.....
.....

6. Aprecieri preliminare privind cauzele care au provocat evenimentul și persoanele implicate

.....
.....
.....

7. Măsuri imediate întreprinse pentru înlăturarea consecințelor evenimentului

.....
.....

8. Organele de constatare și de cercetare care au intervenit la fața locului (poliție, procuratură etc.)

.....

9. Semnează (numele, prenumele, funcția)

.....

10. Primit la (data/ora)

.....

de către (numele, prenumele, funcția)

.....

M O D E L

de raport telefonic (telegrafic) pentru acte de intervenție ilicită

1. Unitatea de aviație sau operatorul aerian care transmite nota telefonică

.....

2. Natura actului ilicit

.....

3. Data și ora producerii evenimentului

.....

4. Locul producerii evenimentului

.....

5. Date despre obiectivul supus actului ilicit (aeronavă, aeroport, instalații aeroportuare etc.)

.....

6. Descrierea cât mai amănunțit posibil a modului în care s-a produs evenimentul

.....

.....

7. Evaluarea preliminară a consecințelor

.....

.....

8. Măsuri imediate întreprinse pentru înlăturarea consecințelor evenimentului

.....

.....

9. Organele de constatare și de cercetare care au intervenit la fața locului

.....

10. Semnează (numele, prenumele, funcția)

.....

11. Primit la (data/ora)

.....

de către (numele, prenumele, funcția)

.....

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, Str. Izvor nr. 2-4 — Palatul Parlamentului, sectorul 5, București,
 cont nr. 30.98.12.301 B.C.R. — S.M.B.

Adresa pentru publicitate : Serviciul relații cu publicul și agenții economici, București,
 Str. Blanduziei nr. 1, sectorul 2, telefon 211.57.30.

Tiparul : Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, telefon 668.55.58.