



GUVERNUL ROMÂNIEI

ORDONANȚĂ

privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă

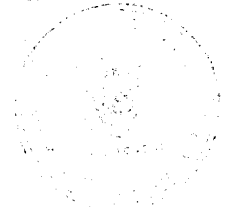
În temeiul art.107 alin.(1) și (3) din Constituția României și al art.1 lit.H pct.3 din Legea nr.140/1999 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

Guvernul României emite următoarea ordonanță:

Cap. I. Dispoziții generale

Art.1.- (1) Prezenta ordonanță se aplică oricărei investigații tehnice a accidentelor și a incidentelor din aviația civilă produse pe teritoriul și în spațiul aerian al României.

(2) Prezenta ordonanță se aplică și oricărei investigații tehnice a accidentelor și a incidentelor din aviația civilă produse în afara teritoriului și spațiului aerian al României, în condiții de reciprocitate și conform reglementărilor internaționale la care România este parte, atunci când:



a) este implicată o aeronavă înregistrată în România, iar statul care are jurisdicția teritorială asupra cazului nu efectuează investigația tehnică;

b) este implicată o aeronavă operată de un operator aerian român, iar statul pe teritoriul căruia s-a produs evenimentul sau statul de înmatriculare al aeronavei nu efectuează investigația tehnică.

(3) Investigația tehnică a accidentelor și a incidentelor grave din aviația civilă este obligatorie. Alte incidente din aviația civilă pot fi investigate tehnic atunci când organismul permanent prevăzut la art.2 alin.(2) apreciază că se pot formula concluzii necesare pentru siguranța zborului.

Art.2.- (1) Ministerul Transporturilor este autoritatea de stat responsabilă cu organizarea, conducerea și controlul activităților de investigație tehnică a accidentelor și a incidentelor de aviație în cazurile prevăzute la art.1.

(2) Ministerul Transporturilor asigură direct sau prin delegare, printr-un organism specializat și permanent, conducerea sau controlul, după caz, a investigațiilor tehnice.

(3) Organismul permanent prevăzut la alin.(2) poate fi asistat, în caz de nevoie, de o comisie de investigație tehnică numită prin ordin al ministrului transporturilor și poate apela la specialiști din domenii conexe.

(4) În cadrul activității de investigație tehnică, organismul permanent și membrii comisiei de investigație tehnică funcționează independent de agenții aeronautici civili responsabili cu pregătirea și licențierea personalului, autorizarea operatorilor aerieni, certificarea, operarea și întreținerea aeronavelor civile, controlul traficului aerian, exploatarea aeroportului și, în general, va acționa independent de orice persoană fizică sau juridică ale căror interese pot intra în conflict cu activitatea desfășurată.



Art.3.- (1) Organismul permanent poate delega efectuarea totală sau parțială a investigației tehnice, organismului echivalent al

unui alt stat, care este parte contractantă la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, semnată la Chicago, la 7 decembrie 1944, cu aprobarea ministrului transporturilor.

(2) Organismul permanent, poate accepta efectuarea totală sau parțială a investigației tehnice în baza unei delegări primite din partea organismului echivalent a unui alt stat, care este parte contractantă la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, semnată la Chicago, la 7 decembrie 1944, cu aprobarea ministrului transporturilor.

Art.4.- În sensul prezentei ordonanțe, termenii utilizați se definesc astfel:

1) Conducătorul investigației: persoana fizică care pe baza calificărilor sale, a primit responsabilitatea de a organiza, conduce și controla o investigație tehnică.

2) Cauze: acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții, precum și/sau orice combinație a acestora, care conduc la un accident sau incident.

3) Incident grav*): un incident ale cărui circumstanțe arată că un accident ar fi fost pe cale de a se produce.

4) Inregistrator de date de zbor: orice tip de dispozitiv de înregistrare instalat pe o aeronavă în scopul sprijinirii investigației tehnice a accidentelor și incidentelor.

5) Investigația tehnică: acțiunea desfășurată în scopul prevenirii accidentelor sau incidentelor, care include colectarea și analiza informațiilor, elaborarea unor concluzii, inclusiv stabilirea cauzelor și, dacă este cazul, stabilirea unor recomandări de siguranță a zborului.

*)-Lista cu exemple de incidente grave este prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezenta ordonanță.



6) Rănire gravă: o rană suferită de o persoană în cursul unui accident și care:

a) în intervalul de 7 zile de la data accidentului a necesitat spitalizarea pentru o perioadă mai mare de 48 de ore;

b) are ca rezultat o fractura de os (cu excepția fracturilor simple la degete sau la nas);

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

d) implică leziunea oricărui organ intern;

e) implică arsuri de gradul doi sau trei, sau orice alte arsuri care acoperă mai mult de 5% din suprafața corpului;

f) rezultă din expunerea la material biologic infecțios sau la radiații periculoase.

7) 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.

8) Recomandări privind siguranța zborului: orice propunere a organismului permanent care efectuează investigația tehnică, bazată pe informații rezultate din investigație, făcută în scopul prevenirii altor accidente și incidente.

Cap. II. Desfășurarea investigației tehnice a accidentelor și incidentelor din aviația civilă

Art.5.- (1) Obiectivul investigației tehnice îl reprezintă prevenirea producerii accidentelor sau incidentelor prin determinarea reală a cauzelor și împrejurărilor care au dus la producerea acestora și stabilirea recomandărilor necesare pentru siguranța zborului.

(2) Investigația tehnică nu urmărește stabilirea de vinovății și responsabilități.



Art.6.- (1) În scopul protejării probelor și a locului accidentului este interzis accesul altor persoane decât al celor autorizate, potrivit legii, precum și orice acțiune asupra aeronavei, epavei, resturilor aeronavei și conținutului acesteia, cu excepția următoarelor cazuri:

(a) când intervenția are ca scop:

- salvarea vieților omenești și a animalelor;
- limitarea distrugerilor datorate incendiului sau altor cauze;
- recuperarea și protejarea materialelor periculoase, trimiterilor poștale și a valorilor transportate de aeronavă;

(b) când intervenția este autorizată de organele judiciare ținându-se seama de propunerile conducătorului investigației tehnice sau, în lipsa acestuia, ale investigatorului aflat la fața locului.

Art.7.- (1) Au obligația să notifice orice accident sau incident grav, următoarele persoane:

a) comandantul aeronavei implicate sau, dacă acesta este decedat sau în imposibilitatea de a notifica, operatorul aeronavei;

b) administratorul aerodromului civil, în cazul în care accidentul sau incidentul grav s-a produs pe aerodrom sau în vecinătatea acestuia.

(2) Notificarea se transmite, prin orice mijloc de comunicație organismului permanent, în cel mult 6 ore de la producerea evenimentului.

(3) Notificarea va conține, pe cât posibil, următoarele informații:

- a) tipul evenimentului: accident sau incident ;
- b) constructorul, modelul, naționalitatea, înmatricularea, numărul de serie al aeronavei;
- c) numele deținătorului, operatorului aeronavei;
- d) numele pilotului comandant;
- e) data și ora producerii accidentului sau incidentului;
- f) ultimul punct de decolare și punctul planificat de aterizare;
- g) poziția aeronavei față de puncte definite geografic, latitudinea și longitudinea;



h) numărul membrilor echipajului și al pasagerilor aflați la bord, decedați sau raniți grav, numărul altor persoane decedate sau rănite grav;

i) descrierea cât mai amănunțită a modului în care s-a produs evenimentul și distrugerile cauzate aeronavei;

j) măsuri imediate întreprinse pentru înlăturarea consecințelor evenimentului, precum și organele de intervenție și salvare, organele de constatare și de cercetare penală sau orice alte organe autorizate, potrivit legii, sesizate și/sau care au intervenit la locul producerii evenimentului;

k) caracteristicile fizice ale locului accidentului sau incidentului, posibilități de acces;

l) identificarea persoanei care transmite notificarea.

Art.8.- Ministerul Transporturilor stabilește criteriile pe baza cărora sunt selecționate persoanele competente pentru activitatea de investigație tehnică. Persoanele astfel selecționate sunt împuternicite și își exercită atribuțiile în baza legitimației speciale, al cărui model și conținut se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.

Art.9.- În vederea efectuării investigației tehnice conducătorul investigației și membrii comisiei de investigație tehnică colaborează cu organele judiciare în situațiile în care acest lucru este necesar, potrivit legii, și au următoarele drepturi:

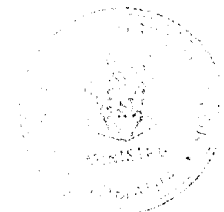
a) acces liber la locul producerii accidentului sau incidentului, la aeronavă, la conținut și la resturile acesteia;

b) inventarierea probelor și controlul îndepărtării componentelor și încărcăturii aeronavei;

c) acces imediat la înregistratoarele de zbor și la conținutul acestora, precum și la orice fel de alte înregistrări;

d) acces imediat la rezultatele examinării victimelor și ale analizelor efectuate pe probe prelevate de la acestea;

e) acces imediat la rezultatele testelor efectuate asupra persoanelor implicate în operarea aeronavei sau a probelor prelevate de la acestea;



f) audierea martorilor;

g) acces liber la orice informații necesare investigației tehnice, deținute de proprietarul, operatorul sau producătorul aeronavei și de către autoritățile responsabile pentru aviația civilă, trafic aerian și exploatare aeroportuară.

Art.10.- (1) Personalul din cadrul organismului permanent, membrii comisiilor de investigație tehnică, și specialiștii solicitați, după caz, sunt obligați să păstreze confidențialitatea în legătură cu desfășurarea investigației tehnice, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(2) În scopul prevenirii altor accidente sau incidente organismul permanent poate comunica unele informații rezultate din investigația tehnică autorităților responsabile pentru siguranța zborurilor, organismelor interne sau internaționale din domeniul aviației civile, constructorilor de aeronave, unităților care asigură servicii de întreținere tehnică a aeronavelor ori a echipamentelor acestora, persoanelor fizice și juridice care operează aeronave sau asigură formarea profesională a personalului din aviația civilă, precum și oricăror persoane fizice sau juridice, care desfășoară activități în domeniul aviației civile.

(3) În timpul investigației tehnice, organismul permanent poate emite recomandări privind siguranța zborului, dacă, prin aplicarea imediată a acestora, se poate preveni producerea altor accidente sau incidente.

Art.11.- Durata investigației tehnice și procedurile folosite se stabilesc de către organismul permanent având în vedere obiectivul investigației tehnice, prevăzut la art.5.

Art.12.- Pentru orice accident sau incident, activitatea de investigație tehnică se va încheia cu un raport, funcție de tipul și gravitatea accidentului sau incidentului, ce va conține, după caz, recomandările necesare privind siguranța zborului. La redactarea raportului se va ține seama de prevederile art.5.



Art.13.- (1) Organismul permanent va face public raportul investigației tehnice în cel mai scurt timp, pe cât posibil în decurs de 12 luni de la data producerii evenimentului.

(2) Înainte de a se face public raportul, organismul permanent poate cere autorităților, instituțiilor și persoanelor implicate direct în evenimentul investigat să facă observații asupra raportului. Acestea au obligația să păstreze confidențialitatea privind conținutul raportului.

(3) Raportul făcut public va asigura confidențialitatea asupra identității persoanelor implicate direct în evenimentul investigat și va conține numai acele informații necesare stabilirii cauzelor accidentului sau incidentului investigat, precum și prezentarea măsurilor de siguranță a zborului.

Art.14.- Recomandările privind siguranța zborului emise de organismul permanent se aplică de către persoanele juridice sau fizice, după caz, care desfășoară activități în domeniul aviației civile, iar Autoritatea Aeronautică Civilă Română -R.A. va urmări aplicarea acestora.

Art.15.- În cazul în care, după finalizarea investigației tehnice sunt puse la dispoziția organismului permanent date sau documente, de natură să aducă elemente noi sau să infirme concluziile comisiei de investigație, conducătorul organismului permanent poate decide redeschiderea investigației tehnice.

Art.16.- (1) Constituie contravenție, dacă nu a fost săvârșită în astfel de condiții încât, potrivit legii, să constituie infracțiune, și se sancționează cu amendă de la 5.000.000 lei la 15.000.000 lei obstrucționarea în orice mod și prin orice mijloace a activității de investigație tehnică prin încălcarea prevederilor art.9.

(2) Constatarea contravenției, precum și aplicarea sancțiunii se fac de organele abilitate de Ministerul Transporturilor.

(3) Dispozițiile prezentului capitol se completează cu prevederile Legii nr.32/1968 privind stabilirea și sancționarea contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare.



Cap. III. Dispoziții finale

Art.17.- Cheltuielile ocazionate de investigația tehnică a accidentelor și a incidentelor, cu excepția cheltuielilor de personal, vor fi suportate de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română - R.A. și vor fi deduse corespunzător din contribuția acesteia la Fondul Special al Aviației Civile.

Art.18.- Prezenta ordonanță intră în vigoare la 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

PRIM-MINISTRU
RADU VASILE



Bucuresti , 19.08.1999
Nr. 51 din _____

-continuare verso-

CONTRASEMNEAZA:

MINISTRUL TRANSPORTURILOR

TRAIAN BASESCU



Traian Baseescu

MINISTRUL DE INTERNE

CONSTANTIN DUDU IONESCU

Constantin Dudu Ionescu

Anexă

LISTA CU EXEMPLE DE INCIDENTE GRAVE

Incidentele enumerate mai jos sunt exemple tipice de incidente grave. Această listă nu este exhaustivă și servește numai ca orientare pentru definiția “incidentului grav”.

- conflict de trafic aerian (coliziune posibilă), care impune o manevră de evitare a abordajului sau a unei situații periculoase.
- evitarea în ultimul moment a contactului cu solul în zbor controlat (CFIT);
- întreruperea decolării pe o pistă închisă sau ocupată sau orice decolare în timpul căreia nu au fost asigurate separările minime ale aeronavei față de obstacole;
- încercarea de aterizare sau aterizarea pe o pista închisă sau ocupată;
- defecțiuni grave care afectează performanțele aeronavei în timpul decolării sau urcării;



- incendiu sau fum în compartimentele aeronavei sau incendiu la motor, chiar dacă acesta a fost stins prin mijloace proprii;
- orice eveniment care impune folosirea de către echipajul de conducere a instalației de oxigen pentru cazuri de urgență;
- cedări structurale ale aeronavei, deteriorări sau avarii ale motoarelor care nu constituie accidente;
- funcționarea necorespunzătoare a unuia sau mai multor sisteme ale aeronavei care afectează grav operarea acesteia;
- orice caz de incapacitate în timpul zborului, a unui membru din echipajul de conducere;
- zborul în limita de combustibil care impune declararea unei stări de urgență;
- incidente la decolare sau aterizare, precum depășirea limitelor pistei de decolare/aterizare;
- cedări ale sistemelor, fenomene meteorologice, operarea în afara anvelopei de zbor autorizate sau alte evenimente care ar fi putut determina dificultăți de control ale aeronavei;
- cedarea mai multor subsisteme ale unui sistem redundant indispensabil controlului zborului și al navigației aeronavei.

