



HOTĂRÎRE
cu privire la aprobarea Concepției Sistemului automatizat
de supraveghere a circulației rutiere “Controlul traficului”

nr. 40 din 17.01.2012

Monitorul Oficial nr.21-24/61 din 27.01.2012

* * *

În temeiul articolului 5 literele b) și e) din [Legea nr.131-XVI din 7 iunie 2007](#) privind siguranța traficului rutier (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.103-106, art.443), cu modificările ulterioare, precum și în scopul creării cadrului normativ pentru implementarea sistemelor automatizate de supraveghere și aplicare a amenzilor în traficul rutier, prevăzute de Strategia națională pentru siguranță rutieră, aprobată prin [Hotărârea Guvernului nr.1214 din 27 decembrie 2010](#) (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2011, nr.43-45, art.186), Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Concepția Sistemului automatizat de supraveghere a circulației rutiere “Controlul traficului” (se anexează).
2. Ministerele, alte autorități administrative centrale, în limitele competențelor atribuite, vor întreprinde măsuri eficiente în vederea realizării Concepției Sistemului automatizat de supraveghere a circulației rutiere “Controlul traficului”.
3. Realizarea prevederilor prezentei hotărâri se va efectua din contul și în limita mijloacelor prevăzute anual în bugetele autorităților implicate, precum și din alte surse, conform legislației în vigoare.
4. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Afacerilor Interne.

PRIM-MINISTRU

Vladimir FILAT

Contrasemnează:

Ministrul afacerilor interne

Alexei Roibu

Ministrul finanțelor

Veaceslav Negruța

Ministrul transporturilor și infrastructurii drumurilor

Anatolie Șalaru

Chișinău, 17 ianuarie 2012.

Nr.40.

Aprobată
prin Hotărârea Guvernului
nr.40 din 17 ianuarie 2012

CONCEPȚIA
Sistemului automatizat de supraveghere
a circulației rutiere “Controlul traficului”

I. INTRODUCERE

Secțiunea 1

Descrierea situației

Problema asigurării securității circulației rutiere devine tot mai acută, avînd o importanță socială majoră odată cu intensificarea traficului rutier și sporirea rolului acestuia în economia națională. Alături de starea tehnică a unităților de transport și dotarea lor cu mijloace de securitate pasivă, întreținerea arterelor rutiere în stare corespunzătoare și amenajarea lor cu mijloace tehnice de dirijare a circulației, un rol important în sistemul siguranței rutiere îi revine factorului uman, exprimat prin nivelul de disciplină al participanților la trafic.

Gradul redus de siguranță rutieră diminuează esențial atractivitatea țării pe plan european în contextul dezvoltării traficului internațional, turismului și altor ramuri ale economiei.

În contextul dezideratului Republicii Moldova privind aderarea la Uniunea Europeană, un rol important revine modernizării sectorului transporturilor, în special sub aspectul sporirii securității traficului rutier.

În această ordine de idei, în luna martie a anului 2010, Republica Moldova a semnat rezoluția ONU privind declararea anilor 2011-2020 "Decada acțiunilor în domeniul siguranței rutiere" și și-a asumat responsabilitățile ce decurg din aceasta, printre care și obiectivul de a reduce cu 50% numărul deceselor ca urmare a accidentelor pînă în anul 2020.

Pornind de la gravitatea problemelor cu care se confruntă Republica Moldova la acest capitol, Guvernul, prin [Hotărîrea nr.1214 din 27 decembrie 2010](#), a aprobat Strategia națională pentru siguranță rutieră, care stabilește drept obiectiv prioritar constituirea unei baze pentru o politică de siguranță rutieră eficientă și durabilă, ce include organizarea domeniului siguranței rutiere din punct de vedere strategic și instituțional, crearea unui sistem eficient de management în domeniul siguranței traficului rutier, precum și creșterea gradului de conștientizare a siguranței rutiere la nivel național.

Secțiunea a 2-a

Definirea problemei

Studiul efectuat de experții internaționali în procesul elaborării [Strategiei naționale pentru siguranță rutieră](#) a constatat o situație alarmantă la acest capitol, caracterizată prin majorarea continuă în Republica Moldova a numărului de accidente, pe fondul unei creșteri alerte a parcului auto de la 399.995 de autovehicule în 2004 la 643.429 în 2009.

Cele mai semnificative creșteri a înregistrat parcul autoturismelor personale, celor utilizate în regim de taxi, precum și al autovehiculelor de marfă. În consecință, numărul de accidente rutiere a crescut de la 2.447 în anul 2004, soldate cu 406 persoane decedate și 2.887 traumatizate, la 2.729 (+11,5%) în 2009, rezultate cu 476 (+17,2%) de decese și 3.288 (+20,5%) de traumatisme. Prejudiciul cauzat anual bugetului de stat conform metodologiei utilizate de experți se estimează la 1,9% din Produsul Intern Brut.

În condițiile păstrării tendințelor actuale în dinamica accidentelor și dacă Guvernele nu vor întreprinde măsuri adecvate de prevenție, experții prognozează dublarea la nivel mondial, pînă în anul 2020, a numărului persoanelor decedate ca urmare a accidentelor în traficul rutier.

Conform datelor statistice, circa 80% din numărul accidentelor rutiere înregistrate în țară se produc din vina conducătorilor auto, pe cînd în țările cu grad avansat de siguranță rutieră acest indice nu depășește cota de 60%. În același timp, accidentele înregistrate pe drumurile publice ca urmare a nerespectării de către conducătorii de autovehicule a regimului de viteză, încălcării regulilor de manevrare și depășire, sînt deseori soldate cu consecințe deosebit de grave, cauzînd pagube sociale de proporții.

Secțiunea a 3-a

Instrumente și căi de soluționare a problemei

Practica internațională demonstrează că sistemul de management al siguranței rutiere, modern și durabil pentru infrastructura rutieră, trebuie să includă măsuri și prevederi legale și instituționale adecvate și eficiente, precum și tehnici sau metode ce vor fi folosite de agențiile responsabile de organizarea circulației rutiere.

Potrivit experților, ameliorarea radicală a situației în domeniul siguranței traficului rutier este posibilă doar în condițiile aplicării în acest domeniu a tehnologiilor avansate și a mijloacelor tehnice moderne de supraveghere a circulației rutiere.

În acest context, implementarea pe larg a sistemelor automatizate de supraveghere a circulației rutiere este calea cea mai eficientă de sporire a nivelului de siguranță rutieră pe sectoarele de amplasare a sistemelor respective.

Acest rezultat se datorează sporirii nivelului de disciplină al conducătorilor de autovehicule, fapt condiționat de asigurarea principiului inevitabilității răspunderii pentru contravențiile comise în traficul rutier, prin fixarea fiecărui caz produs în raza de acțiune a sistemelor automatizate și acumularea probelor incontestabile sub formă de fotografii digitale și imagini video.

Secțiunea a 4-a **Documente de politici și acte legislative relevante** **pentru soluționarea problemelor abordate**

Drept premise pentru crearea Sistemului automatizat de supraveghere a circulației rutiere “Controlul traficului” (în continuare – Sistem) și fundamentarea juridică a funcționării acestuia servesc următorii factori:

adoptarea [Codului contravențional al Republicii Moldova nr.218-XVI din 24 octombrie 2008](#) (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.3-6, art.15), care, în art.443 alin.(8), prevede încheierea procesului-verbal de constatare în absența contravenientului, în cazul în care contravenția din domeniul circulației rutiere a fost constatată cu ajutorul mijloacelor tehnice omologate și verificate metrologic, după stabilirea identității conducătorului de vehicul;

aprobarea, prin [Hotărârea Guvernului nr.493 din 14 august 2009](#), a Regulamentului privind evidența contravențiilor în domeniul circulației rutiere și asigurarea accesului titularului permisului de conducere la informația despre punctele de penalizare, care prevede evidența contravențiilor constatate cu ajutorul mijloacelor tehnice certificate sau al mijloacelor tehnice omologate și verificate metrologic în cadrul conturului evidenței automatizate a contravențiilor al Sistemului informațional automatizat “Registrul informației criminalistice și criminologice”;

inclusiunea la prioritatea 3 “Acțiuni sectoriale” a obiectivului 1 “Constituirea unei baze pentru o politică de siguranță rutieră eficientă și durabilă” din capitolul IV al Strategiei naționale pentru siguranță rutieră, aprobată prin [Hotărârea Guvernului nr.1214 din 27 decembrie 2010](#), a acțiunii “Modernizarea și îmbunătățirea eficienței procesului de impunere a respectării legislației în vigoare prin implementarea sistemelor automatizate de supraveghere și aplicare a amenzilor în traficul rutier”;

dezvoltarea tehnologiilor informaționale, a mijloacelor tehnice și a tehnicii de calcul, care permit filmarea automobilelor ce se deplasează cu abateri de la prevederile [Regulamentului circulației rutiere](#), transmiterea prin canalele de legătură digitale a imaginilor la postul central de procesare a datelor, întocmirea în regim automatizat a documentelor de constatare a contravențiilor, în scopul expedierii contravenientului, după verificarea prealabilă de către operator, formarea și gestionarea bazelor de date respective.

Secțiunea a 5-a **Evaluarea impacturilor**

Elaborarea Sistemului contribuie nemijlocit la crearea suportului tehnico-material pentru realizarea atribuțiilor Ministerului Afacerilor Interne în calitate de organ central de specialitate responsabil de efectuarea controlului interdepartamental asupra respectării actelor legislative și normative din domeniul circulației și siguranței rutiere, la compartimentul dirijării, supravegherii și controlului traficului rutier cu ajutorul mijloacelor tehnice speciale.

Automatizarea procesului de depistare și documentare a contravențiilor comise de conducătorii de autovehicule în circulația rutieră permite disponibilizarea agenților de circulație în vederea antrenării acestora la supravegherea traficului rutier pe alte sectoare periculoase.

Concomitent, se realizează excluderea factorului uman din procesul de depistare a contravențiilor

comise în traficul rutier, respectiv apariția posibilelor fapte de corupție în procesul documentării acestora.

Implementarea sistemelor automatizate de supraveghere a circulației rutiere oferă posibilitatea obținerii și evaluării datelor statistice privind intensitatea fluxului de transport, numărul de autovehicule și tipul acestora, în scopul fundamentării strategiilor de dezvoltare a ramurii transporturilor și infrastructurii rutiere.

Impactul administrativ al implementării Concepției va fi cuantificat prin cele două efecte importante. În primul rând, se realizează o inventariere a situației rutiere sub aspectul corespunderii parametrilor infrastructurii rutiere existente față de cerințele actuale. Ca urmare a acestui proces, se vor evidenția locurile vulnerabile din punctul de vedere al siguranței rutiere prin prisma deficiențelor existente în sistemul de organizare a circulației rutiere pe drumurile publice din țară, în vederea identificării căilor și mijloacelor de ameliorare a acestuia în perspectivă. În al doilea rând, implementarea tehnologiilor și metodelor moderne de monitorizare a traficului rutier, precum și sistematizarea informației cu privire la situația rutieră vor asigura un proces continuu și eficient de monitorizare, în vederea intervenirii cu măsuri imediate și prompte, atât de corecție și redirecționare a traficului, cât și de combatere a fenomenelor negative în comportamentul participanților la trafic prin documentarea automatizată a abaterilor comise.

Cît privește **impactul financiar**, este de menționat că, la etapa inițială, evaluarea costurilor de implementare a sistemului automatizat de supraveghere a traficului rutier în raza mun.Chîșinău prin acoperirea a 36 zone de supraveghere (intersecții și sectoare liniare de drum), realizată cu participarea experților străini în cadrul unui proiect de asistență tehnică, relevă un cost al utilajului de monitorizare a circulației rutiere în valoare de circa 4,5 mil. dolari SUA, inclusiv pilonii de fundație și echiparea postului de evidență și monitorizare a traficului rutier, sau 75% din costul total al proiectului.

Costurile adiționale pentru realizarea sistemului menționat de supraveghere a traficului în cadrul proiectului de asistență tehnică, ce includ realizarea lucrărilor de proiectare, construcție și montare a părților componente ale echipamentului pentru monitorizare și controlul traficului rutier, se estimează la 18 mil. lei, sau 25% din valoarea totală a proiectului.

Urmînd practica internațională, sistemele automatizate de supraveghere a circulației rutiere pot fi realizate atât în baza resurselor alocate din bugetul de stat pentru dezvoltarea capacităților instituționale ale autorităților publice competente, cât și prin atragerea investițiilor externe, ce urmează a fi rambursate din contul mijloacelor acumulate la buget în baza amenzilor achitate pentru contravențiunile înregistrate în traficul rutier ca urmare a utilizării sistemelor automatizate de supraveghere.

Ulterior, pe măsura perfecționării cadrului juridic, care ar face posibilă aplicarea pe larg a parteneriatului public-privat pentru prestarea, prin cooperare cu agenți economici privați, a unor servicii precum furnizarea, montarea, reglajul și/sau mentenanța echipamentului de monitorizare video, în baza caietului de sarcini stabilit de deținătorul sistemelor automatizate, vor fi identificați partenerii privați disponibili a asigura implementarea și funcționarea sistemelor vizate.

Experiența internațională privind gestionarea sistemelor automatizate de supraveghere a circulației rutiere denotă majorări esențiale ale încasărilor la buget în baza amenzilor aplicate în contextul utilizării sistemelor automatizate de control al traficului rutier, în raport cu volumul înregistrat în cadrul aplicării metodelor clasice de supraveghere a circulației rutiere.

În pofida costurilor substanțiale de implementare a sistemelor de video-monitorizare a traficului, estimările efectuate la nivel național arată că beneficiile obținute pentru bugetul public prevalează asupra acestor investiții. Conform rezultatelor înregistrate în cadrul unui proiect-pilot implementat în anul 2011, cîteva unități de supraveghere a traficului rutier utilizate în regim de acumulare a probelor digitale, fără stoparea mijloacelor de transport, au permis tragerea la răspundere contravențională a circa 12.000 conducători de autovehicule, cu aplicarea amenzilor în valoare de 5 mil. 403 mii lei.

Pe lîngă efectele sus-menționate, o importanță deosebită revine **impactului social** scontat al implementării Sistemului, care constă în sporirea responsabilității participanților la traficul rutier în sensul respectării necondiționate a prevederilor [Regulamentului circulației rutiere](#), contribuind astfel la reducerea numărului accidentelor de circulație și, implicit, la salvarea de vieți omenești și reducerea traumatismului rutier. Concomitent, excluderea contactului între agentul de circulație și participanții la

trafic va permite eradicarea fenomenului corupțional și sporirea satisfacției cetățenilor în raport cu prestația organelor de drept.

Secțiunea a 6-a

Actul normativ elaborat pentru soluționarea problemei

În contextul soluționării problemei abordate, Concepția Sistemului automatizat de supraveghere a circulației rutiere “Controlul traficului” (în continuare – Concepția) are drept scop definirea destinației și obiectivelor urmărite la elaborarea acestuia, sarcinilor și funcțiilor executate de Sistem, structurii de organizare și bazei juridico-normative necesare pentru elaborarea și exploatarea acestuia, descrierea obiectelor informaționale și datelor acumulate, infrastructurii tehnologice și măsurilor de asigurare a securității informaționale.

II. DISPOZIȚII GENERALE

1. Definiția Sistemului automatizat de supraveghere a circulației rutiere “Controlul traficului”

Sistemul este resursa informațională de stat care reprezintă totalitatea informației sistematizate cu privire la cazurile de încălcare a normelor de siguranță a traficului rutier, înregistrate cu mijloace tehnice speciale software și hardware, înzestrate cu funcții foto-video de fixare, și cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic, care asigură supravegherea în regim automatizat a circulației rutiere pe drumurile publice.

[Pct.1 modificat prin [Hot.Guv. nr.965 din 17.11.2014](#), în vigoare 28.11.2014]

2. Noțiuni de bază

În prezenta Concepție se utilizează următoarele noțiuni de bază:

post central de dirijare (post central) – oficiu destinat recepționării, stocării și procesării datelor transmise în regim on-line de la posturile de supraveghere; dirijării la distanță a dispozitivelor acestora; întocmirii în regim automatizat a documentelor de constatare a contravențiilor, în scopul expedierii contravenientului, după verificarea prealabilă de către operator; formării și gestionării bazelor de date respective;

post mobil de dirijare – complex tehnic de program ce include un calculator portativ cu soft preinstalat și utilaj de comunicare cu sau fără cablu, destinat dirijării la distanță a dispozitivelor de la posturile de supraveghere apropiate, amplasat pe un automobil special;

post de procesare – oficiu dotat cu unul sau mai multe calculatoare (locuri de lucru ale operatorilor), utilaj de comunicare și soft preinstalat, destinat procesării datelor păstrate pe serverul postului central; întocmirii în regim automatizat a documentelor de constatare a contravențiilor, în scopul expedierii contravenientului, după verificarea prealabilă de către operator; formării și gestionării bazelor de date respective;

post de supraveghere a circulației rutiere (post de supraveghere) – complex static sau mobil format din unități de supraveghere a circulației rutiere și/sau mijloace tehnice special omologate și verificate metrologic, ce asigură monitorizarea integrală a circulației rutiere la o intersecție sau pe un sector de drum;

sistem automatizat de supraveghere a circulației rutiere (sistem automatizat) – complex format din posturi de supraveghere a circulației rutiere, conectate prin intermediul rețelelor de comunicație la postul central de procesare a datelor, posturi mobile de dirijare și posturi de procesare;

unitate de supraveghere a circulației rutiere (unitate de supraveghere) – set de utilaj specializat, format din camere de filmare digitale, mijloace de iluminare și dispozitive de monitorizare a modului de deplasare a autovehiculelor și altor participanți la trafic, pe una sau pe mai multe benzi de circulație, precum și alt utilaj destinat înregistrării, procesării și transmiterii informației digitale înregistrate prin canale de comunicație;

zonă de supraveghere – intersecție sau sector de drum supus monitorizării prin utilizarea postului de supraveghere a circulației rutiere, marcat cu indicator de informare (indicator 5.30 “Monitorizare trafic”, conform Regulamentului circulației rutiere, aprobat prin [Hotărîrea Guvernului nr.357 din 13 mai](#)

2009).

[Pct.2 modificat prin [Hot.Guv. nr.965 din 17.11.2014](#), în vigoare 28.11.2014]

3. Destinația Sistemului

Scopul Sistemului este automatizarea procesului de depistare și constatare a încălcărilor din domeniul traficului rutier comise de conducătorii de vehicule, acumularea probelor pentru soluționarea cauzei și tragerea la răspundere contravențională sau penală, colectarea informației privind situația rutieră în zonele de supraveghere în regim real de timp.

[Pct.3 în redacția [Hot.Guv. nr.965 din 17.11.2014](#), în vigoare 28.11.2014]

4. Obiectivele Sistemului

Prin crearea Sistemului vor fi atinse următoarele obiective:

1) modernizarea și sporirea eficienței activității organelor centrale de specialitate ale administrației publice și autorităților administrației publice locale în domeniul monitorizării și asigurării securității circulației rutiere, cu automatizarea unor funcții realizate de acestea prin implementarea tehnologiei performante;

2) filmarea automobilelor din zonele supravegheate de Sistem, care se deplasează cu abateri de la prevederile [Regulamentului circulației rutiere](#), pasibile detectării în regim automatizat, și utilizarea imaginilor filmate în calitate de dovezi la documentarea contravențiilor din domeniul circulației rutiere;

3) identificarea în regim automatizat a numărului de înmatriculare a fiecărui automobil din zona supravegheată;

4) formarea și acumularea bazei de date a automobilelor identificate de la posturile de supraveghere, în vederea asigurării informaționale a activității operative de serviciu a organelor de drept și control în procesul executării atribuțiilor funcționale;

5) acumularea și evaluarea datelor statistice privind intensitatea fluxului de transport, numărul de autovehicule și tipul acestora, pe sectoarele de drum supravegheate, în scopul fundamentării strategiilor de dezvoltare a ramurii transporturilor și infrastructurii rutiere;

6) crearea condițiilor pentru optimizarea structurii și funcțiilor organelor de drept.

5. Principiile de bază ale Sistemului

Principiile de bază ale activității Sistemului sînt următoarele:

1) *principiul legitimității și respectării drepturilor omului*, care presupune crearea și exploatarea Sistemului în strictă conformitate cu legislația națională în vigoare, tratatele și acordurile internaționale în domeniul drepturilor omului la care Republica Moldova este parte;

2) *principiul temeiniciei datelor prezentului Sistem*, care presupune introducerea datelor în bazele de date ale Sistemului numai după identificarea numărului de înmatriculare a vehiculului, cu gradul de precizie prevăzut în documentația tehnică a Sistemului;

3) *principiul integrității datelor*, care presupune păstrarea conținutului și interpretarea univocă în condițiile unor acțiuni accidentale. Integritatea datelor se consideră a fi păstrată dacă datele nu au fost denaturate sau distruse (șterse);

4) *principiul controlului formării și utilizării prezentului Sistem*, care reprezintă totalitatea măsurilor organizatorice și tehnice de program ce asigură calitatea înaltă a resurselor informaționale de stat formate, fiabilitatea înaltă a stocării lor și corectitudinea utilizării în conformitate cu legislația în vigoare, precum și a măsurilor care mențin accesul operativ și comod al utilizatorului la informație, conform nivelului de acces;

5) *principiul confidențialității informației*, care prevede răspunderea personală, în conformitate cu legislația în vigoare, a colaboratorilor implicați în prelucrarea informației din Sistem, pentru utilizarea și răspîndirea neregulamentară a informației personificate confidențiale;

6) *principiul securității informaționale*, care prevede asigurarea nivelului dorit al integrității, exclusivității, accesibilității și eficienței protecției datelor contra pierderii, denaturării, nimicirii și utilizării nesancționate. Securitatea Sistemului presupune rezistența la atacuri, precum și protecția datelor, a caracterului secret, integrității și pregătirii pentru lucru a Sistemului;

7) *principiul identificării de stat a obiectelor înregistrării*, care prevede atribuirea obiectelor informaționale a indicilor de identificare unici;

8) *principiul modularității și scalabilității*, care semnifică posibilitatea dezvoltării sistemului fără modificarea componentelor create anterior;

9) *principiul transparenței*, care presupune accesul cetățenilor și organizațiilor interesate la o serie de informații cu caracter public.

III. CADRUL JURIDICO-NORMATIV AL SISTEMULUI

6. Cadrul juridico-normativ al Sistemului include următoarele acte juridico-normative:

[Codul contravențional al Republicii Moldova nr.218-XVI din 24 octombrie 2008](#);

[Legea nr.71-XVI din 22 martie 2007](#) cu privire la registre;

[Legea nr.467-XV din 21 noiembrie 2003](#) cu privire la informatizare și la resursele informaționale de stat;

[Hotărârea Guvernului nr.493 din 14 august 2009](#) “Cu privire la aprobarea Regulamentului privind evidența contravențiilor în domeniul circulației rutiere și asigurarea accesului titularului permisului de conducere la informația despre punctele de penalizare”;

[Hotărârea Guvernului nr.1214 din 27 decembrie 2010](#) “Cu privire la aprobarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră”;

[Hotărârea Guvernului nr.1047 din 8 noiembrie 1999](#) “Cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare “Automobilul” în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării autovehiculelor și remorcilor acestora”;

[Hotărârea Guvernului nr.1323 din 29 decembrie 2000](#) “Cu privire la aprobarea listelor drumurilor publice naționale și locale (județene)”;

[Hotărârea Guvernului nr.1058 din 6 august 2002](#) “Cu privire la crearea sistemului informațional automatizat “Registrul de stat al conducătorilor de vehicule”;

[Ordinul ministrului dezvoltării informaționale nr.78 din 1 iunie 2006](#) “Cu privire la aprobarea reglementării tehnice “Procese ciclului de viață al software-ului” RT 38370656-002:2006”.

IV. FUNCȚIILE SISTEMULUI

7. Funcțiile de bază ale Sistemului

În cadrul funcționării Sistemului vor fi realizate următoarele funcții de bază:

1) Formarea băncii de date. La formarea băncii de date a Sistemului, funcțiile de bază sînt luarea primară în evidență, actualizarea datelor și scoaterea de la evidență (transferarea datelor în arhivă).

Luarea primară în evidență, actualizarea datelor și scoaterea de la evidență (transferarea datelor în arhivă) se realizează în mod automat, în baza informației înregistrate, procesate și transmise prin canale de comunicație de către unitățile de supraveghere la centrul de monitorizare.

Funcția privind formarea băncii de date a Sistemului se realizează prin colectarea datelor cu privire la:

încălcările regulilor de circulație;

încălcarea ordinii de drept;

situația rutieră în intersecții;

condițiile rutiere;

fluxul de transport;

autovehiculele cu anumite restricții.

2) Organizarea asigurării informaționale. Datele din banca de date a Sistemului sînt oferite de către posesorul resursei informaționale sau de către deținătorul acesteia, cu permisiunea posesorului, autorităților publice, persoanelor fizice și juridice, în modul stabilit de legislație;

3) Asigurarea protecției datelor. Aceasta presupune asigurarea protecției datelor la toate etapele de colectare, păstrare și utilizare a resurselor informaționale de stat, care se referă la sfera de ocrotire a normelor de drept;

4) Asigurarea calității informației prin crearea și menținerea componentelor sistemului de calitate, în

conformitate cu Standardul Național SM EM ISO 9001:2002 “Sisteme de management al calității. Cerințe”;

5) Asigurarea funcționării Sistemului sub toate aspectele.

8. Blocurile funcționale ale Sistemului

Sistemul cuprinde următoarele blocuri funcționale:

1) Blocul “**Monitorizarea circulației rutiere**” include funcțiile de filmare în regim non-stop a sectoarelor supravegheate și transmiterea imaginilor în regim on-line prin canale digitale de telecomunicație la serverul postului central de dirijare, cu afișarea concomitentă a imaginilor pe monitorul de vizualizare.

2) Blocul “**Înregistrarea autovehiculelor și contravențiilor**” include funcțiile de filmare (fotografiere) a autovehiculelor ce traversează postul de supraveghere și detectarea cu ajutorul mijloacelor tehnice de program ale Sistemului a numerelor de înmatriculare, cu înregistrarea în baza de date “Registrul autovehiculelor” a imaginilor acestora și datelor privind numărul de înmatriculare, data și ora fixării, direcției și benzii de deplasare.

Concomitent, se realizează detectarea în fluxul de transport, cu înregistrarea în baza de date “Registrul contravențiilor”, a imaginii autovehiculelor, a datelor privind numărul de înmatriculare, datei, orei și tipului încălcării, direcției și benzii de deplasare, numărului de identificare a unității de control, în cazul admiterii următoarelor abateri de la prevederile [Regulamentului circulației rutiere](#):

depășirea vitezei de deplasare stabilite;

trecerea la semnalul de interdicere al semaforului;

încălcarea marcajului rutier privind direcțiile permise de deplasare pe benzi (întoarcerea în locuri interzise, ieșirea pe banda de circulație în sens opus);

neacordarea priorității altor participanți la trafic (vehicule și pietoni) la intersecțiile nedirijate;

staționarea în locuri interzise.

3) Blocul “**Căutarea**” include funcțiile de verificare a numerelor de înmatriculare identificate ale mijloacelor de transport care traversează postul de supraveghere, prin adresarea la baza de date a mijloacelor de transport anunțate în căutare, precum și afișarea semnalului de alertă pentru operator, în cazul corespunderii numărului de înmatriculare identificat cu informația din baza de date respectivă sau lipsa în ea a înregistrării.

4) Blocul “**Reglarea și dirijarea utilajului unităților de supraveghere**” include funcțiile de evidență și de reglare de la distanță a parametrilor de lucru ai utilajului unităților de supraveghere.

5) Blocul “**Informația**” include funcțiile de prezentare a informației statistice, în modul stabilit, prin adresarea directă către bazele de date sau obținerea unui masiv de date de formatul solicitat, în scopul prelucrării analitice și statistice ulterioare a datelor din registrele de evidență după diverse criterii în diferite combinații:

numărul de identificare al mijlocului de transport identificat;

numărul de înmatriculare identificat parțial;

data traversării postului de supraveghere;

segmentul de timp în care a fost traversat postul de supraveghere;

direcția de traversare a postului de supraveghere.

O altă funcție este realizarea rapoartelor și interpelărilor operative în regim on-line sau în regimul interpelărilor amânate prin adresarea la bazele de date necesare. Comună pentru toate funcțiile acestui bloc este funcția de furnizare a informației diferitor utilizatori în raport cu statutul lor de drept și regimul informației solicitate.

O altă funcție a acestui bloc este imprimarea rapoartelor solicitate, imprimarea imaginilor și probelor contravenției comise de conducătorul mijlocului de transport fixat de sistem.

6) Blocul “**Administrarea și monitorizarea acțiunilor utilizatorilor**” include funcțiile interacțiunii informaționale a tuturor participanților la Sistem în cadrul formării, prelucrării, stocării informației cu caracter criminologic și statistic, și anume:

asigurarea integrității logice a Sistemului;

administrarea bazelor de date ale Sistemului;

elaborarea și menținerea indicatoarelor și clasificatoarelor generale de sistem;
delimitarea drepturilor de acces pentru utilizatori, ținerea sistemului de parole;
crearea protocolului privind adresările operatorului la program (înregistrarea datei și orei intrării și ieșirii din program, schimbării parametrilor de reglaj, informației accesate, parolei operatorului);
asigurarea securității, protecției și integrității informației în Sistem, în baza standardelor internaționale ISO 17799 și ISO 15408.

7) Blocul “**Vehiculul**” include funcțiile de evidență a mijloacelor de transport:

care au traversat postul de supraveghere;

care au admis abateri de la normele rutiere în zona de supraveghere.

Toate blocurile funcționale se caracterizează prin eliberarea informației analitice și statistice diferitelor categorii de utilizatori, în funcție de statutul lor juridic și regimul de drept al informației solicitate.

V. STRUCTURA ORGANIZAȚIONALĂ

9. Proprietarul Sistemului

Proprietarul Sistemului este statul.

10. Posesorul Sistemului

Posesorul Sistemului este Ministerul Afacerilor Interne.

11. Deținătorul și registratorul Sistemului

Deținătorul și registratorul Sistemului este Serviciul tehnologii informaționale din subordinea Ministerului Afacerilor Interne.

Serviciul tehnologii informaționale din subordinea Ministerului Afacerilor Interne, inclusiv partenerii în cadrul proiectelor de parteneriat public-privat, în limitele competențelor acordate prin cadrul normativ, realizează atribuțiile privind asigurarea funcționalității întregului Sistem prin crearea, implementarea, ținerea, dezvoltarea și mentenanța acestuia.

Instituția publică „Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică” va asigura schimbul de informații prin intermediul Sistemului de telecomunicații al autorităților administrației publice, precum și plasarea echipamentelor în centrul de date deținut, și în nodurile telecomunicaționale ale Sistemului de telecomunicații al autorităților administrației publice, în baza contractelor încheiate cu deținătorul Sistemului.

[Pct.11 modificat prin Hot.Guv. nr.1264 din 19.12.2018, în vigoare 25.01.2019]

[Pct.11 modificat prin Hot.Guv. nr.414 din 08.05.2018, în vigoare 18.05.2018]

[Pct.11 în redacția Hot.Guv. nr.965 din 17.11.2014, în vigoare 28.11.2014]

[Pct.12 abrogat prin Hot.Guv. nr.965 din 17.11.2014, în vigoare 28.11.2014]

VI. DOCUMENTELE SISTEMULUI

13. Documentele utilizate de Sistem

În cadrul Sistemului se utilizează, în calitate de documente inițiale de evidență:

1) documente tehnologice de intrare:

scheme topologice ale intersecțiilor și sectoarelor de drum;

scheme de organizare a circulației rutiere la intersecții și pe anumite sectoare de drum;

instrucțiuni tehnice de exploatare ale unităților de supraveghere;

instrucțiuni tehnice de exploatare ale mijloacelor tehnice de dirijare a circulației;

certIFICATE de omologare și de verificare metrologică a dispozitivelor de măsurare din cadrul unităților de supraveghere;

2) documente tehnologice preluate din alte sisteme informaționale:

buletine informative privind condițiile climaterice;

buletine informative privind condițiile rutiere.

3) documente tehnologice de ieșire:

rapoarte de sesizare cu privire la contravențiile depistate, în formă digitală și/sau pe purtător de hârtie, cu anexarea probelor sub formă de imagini foto și secvențe video, cu indicarea numărului

identificat al autovehiculului, locului, datei, orei și tipului contravenției comise;
rapoarte statistice;
registre și documente de însoțire;
extrase din bazele de date ale Sistemului;
dări de seamă și interpelări întocmite în baza informației Sistemului.

VII. RESURSA INFORMAȚIONALĂ

14. Obiecte informaționale

Totalitatea obiectelor informaționale, care constituie resursa informațională, este determinată de destinația Sistemului și include:

- 1) zone de supraveghere;
- 2) unități de supraveghere;
- 3) secvențe video;
- 4) imagini foto.

15. Identificarea obiectelor informaționale

Identificarea obiectelor informaționale se realizează prin atribuirea identificatoarelor, după cum urmează:

- 1) identificatorul obiectului informațional “zona de supraveghere” (IDZS) reprezintă o cheie combinată, generată de Sistem, care are următoarea structură:

$$\text{IDZS} = \text{SS} + \text{NNN},$$

unde:

SS – numărul de ordine al sistemului automatizat;

NNN – numărul de ordine al zonei de supraveghere în cadrul sistemului automatizat;

- 2) identificatorul obiectului informațional “unitatea de supraveghere” (IDUS) reprezintă o cheie combinată, generată de Sistem, care are următoarea structură:

$$\text{IDUS} = \text{SS} + \text{NNNN},$$

unde:

SS – numărul de ordine al sistemului automatizat;

NNNN – numărul de ordine al unității de supraveghere în cadrul sistemului automatizat;

- 3) identificatorul obiectului informațional “secvența video” (IDSV) reprezintă o cheie combinată, generată de Sistem, care are următoarea structură:

$$\text{IDSV} = \text{SS} + \text{YY} + \text{NNNNNN},$$

unde:

SS – numărul de ordine al sistemului automatizat;

YY – ultimele cifre ale anului de înregistrare;

NNNNNN – numărul de ordine al secvenței video în cadrul sistemului automatizat, în anul respectiv;

- 4) identificatorul obiectului informațional “imaginea foto” (IDIF) reprezintă o cheie combinată, generată de Sistem, care are următoarea structură:

$$\text{IDIF} = \text{SS} + \text{YY} + \text{NNNNNN},$$

unde:

SS – numărul de ordine al sistemului automatizat;

YY – ultimele cifre ale anului de înregistrare;

NNNNNN – numărul de ordine al imaginii foto în cadrul sistemului automatizat, în anul respectiv.

16. Scenarii de bază

Scenariul de bază include o listă a evenimentelor ce se produc cu obiectul informațional și se țin în evidență în Sistem. În Sistemul automatizat de supraveghere a circulației rutiere sînt ținute în evidență

următoarele evenimente:

1) pentru obiectul informațional “zona de supraveghere”:

Punerea primară în evidență se efectuează odată cu amplasarea, în zona destinată monitorizării, a postului de supraveghere a circulației rutiere.

Scoaterea din evidență și transferarea datelor în arhivă se efectuează după demontarea postului de supraveghere a circulației rutiere, în legătură cu dispariția necesității de monitorizare a zonei respective.

Scoaterea definitivă din evidență se efectuează după expirarea actualității informației;

2) pentru obiectul informațional “unitatea de supraveghere”:

Punerea primară în evidență se efectuează odată cu montarea unității de supraveghere în zona destinată monitorizării.

Scoaterea din evidență și transferarea datelor în arhivă se efectuează după demontarea unității de supraveghere a circulației rutiere, în legătură cu scoaterea din uz sau dispariția necesității de monitorizare a zonei respective.

Scoaterea definitivă din evidență se efectuează după expirarea actualității informației;

3) pentru obiectul informațional “secvența video”:

Punerea primară în evidență se efectuează la primirea informației digitale de la unitățile de supraveghere.

Scoaterea din evidență și transferarea datelor în arhivă se efectuează după expirarea termenului de prescripție a răspunderii contravenționale pentru contravenția constatată.

Scoaterea definitivă din evidență se efectuează după expirarea actualității informației;

4) pentru obiectul informațional “imaginea foto”:

Punerea primară în evidență se efectuează la primirea informației digitale de la unitățile de supraveghere.

Scoaterea din evidență și transferarea datelor în arhivă se efectuează după expirarea termenului de prescripție a răspunderii contravenționale pentru contravenția constatată.

Scoaterea definitivă din evidență se efectuează după expirarea actualității informației.

17. Datele Sistemului

Datele Sistemului reprezintă totalitatea de atribute ale obiectelor informaționale și includ:

1) date privind obiectul informațional “zona de supraveghere”:

numărul de identificare IDZS al zonei de supraveghere;

tipul zonei de supraveghere (segment de drum, intersecție, intersecție denivelată, pasaj la nivel cu calea ferată);

poziția în coordonate (GPS);

parametrii geometrici ai zonei de supraveghere (lungimea totală, lățimea totală);

infrastructura intersecției (mijloace tehnice de dirijare a circulației, pasaje pietonale, stații ale vehiculelor de rută etc.);

numărul și direcțiile permise ale benzilor de deplasare din zona de supraveghere;

marcajele rutiere utilizate (pentru delimitarea benzilor de circulație, pentru pasaje pietonale, liniile “stop” ale semaforului, marcajul de oprire pentru cedarea trecerii etc.);

restricțiile impuse pentru circulație (limita de viteză minimă și maximă, timpul permis pentru oprire sau staționare etc.);

datele tehnice specifice ale mijloacelor tehnice de dirijare a circulației (numărul și tipul conexiunilor mijloacelor tehnice de dirijare a circulației, dispozitivele de control și schimb informațional utilizate etc.);

2) date privind obiectul informațional “unitatea de supraveghere”:

numărul de identificare IDZS al zonei de supraveghere;

tipul și modelul unității de supraveghere;

funcțiile realizate de unitatea de supraveghere (de măsurare a vitezei de deplasare, de detectare a încălcării liniei “stop” la semnalul de interdicere al semaforului etc.);

parametrii de lucru ai unității de supraveghere (limitele de viteză detectate, distanța minimă și cea maximă pînă la segmentul supravegheat, unghiurile minime și cele maxime, pe orizontală și verticală,

admise pentru amplasare în raport cu vectorii segmentului supravegheat);

parametrii de montare și reglare ai unității de supraveghere (limitele de viteză stabilite, distanța pînă la segmentul supravegheat, unghiurile de reglare pe orizontală și verticală în raport cu vectorii segmentului supravegheat);

utilajul auxiliar al unității de supraveghere (dispozitive de iluminare etc.);

datele tehnice specifice ale unității de supraveghere (numărul și tipul interconexiunilor cu mijloacele tehnice de dirijare a circulației, dispozitivele de control și schimb informațional utilizate etc.);

3) date privind obiectul informațional “secvența video”:

numărul de identificare IDSV al secvenței video;

numărul de identificare al unității de supraveghere;

data înregistrării secvenței;

ora începutului înregistrării secvenței;

ora sfîrșitului înregistrării secvenței;

durata secvenței;

tipul secvenței (înregistrare, contravenție);

numărul de înmatriculare identificat;

numărul de înmatriculare precizat de operator;

țara, tipul numărului de înmatriculare identificat sau precizat;

tipul estimat sau precizat al autovehiculului (autoturism, autocamion, autobuz, autotren);

viteza de deplasare a autovehiculului (după caz);

4) date privind obiectul informațional “imaginea foto”:

numărul de identificare IDIF al imaginii foto;

numărul de identificare al unității de supraveghere;

tipul imaginii (înregistrare sau contravenție);

tipul contravenției (pentru contravenții);

data înregistrării imaginii;

ora înregistrării imaginii;

numărul de înmatriculare identificat;

numărul de înmatriculare precizat de operator;

țara, tipul numărului de înmatriculare identificat sau precizat;

tipul estimat sau precizat al autovehiculului (autoturism, autocamion, autobuz, autotren);

viteza de deplasare a autovehiculului (după caz).

18. Clasificatoare

În scopul asigurării veridicității și reducerii volumului de informație stocată în Registrul se utilizează sistemul de clasificatoare. Clasificatoarele pot fi împărțite în trei grupuri:

1) internaționale;

2) naționale;

3) intrasistemice.

Clasificatoarele intrasistemice se elaborează și se utilizează în cadrul Registrului doar în lipsa clasificatoarelor internaționale și naționale aprobate.

19. Interacțiunea cu alte sisteme informaționale

Sistemul interacționează cu Sistemul informațional automatizat “Registrul informației criminalistice și criminologice” (SIA RICC), care, la rîndul său, interacționează cu alte sisteme informaționale existente.

Din Sistem în Registrul informației criminalistice și criminologice se exportă:

numărul de înmatriculare identificat;

data și timpul recepționării informației;

imaginea foto a automobilului cu numărul identificat;

numărul intern al postului de supraveghere care a recepționat informația;

numărul ce identifică tipul unității de supraveghere;

poziția în coordonate (GPS) a zonei de supraveghere;

numărul certificatului de omologare (după caz);

lista de contravenții înregistrate pentru automobilul cu numărul de înmatriculare specificat (după caz);

numărul de înregistrare a contravenției în sistem (după caz);

data și timpul înregistrării încălcării prevederilor [Regulamentului circulației rutiere](#) (după caz);

tipul încălcării prevederilor [Regulamentului circulației rutiere](#) (după caz).

Din Registrul informației criminalistice și criminologice în Sistem se importă numărul de înmatriculare al vehiculului care se află în căutare, în baza căruia se va procesa informația în vederea depistării acestuia în vizorul posturilor de supraveghere și includerii semnalului de alarmă.

Interacțiunea Sistemului cu Sistemul informațional automatizat “Registrul informației criminalistice și criminologice”, precum și cu alte sisteme informaționale se efectuează prin intermediul mecanismului “servicii web”, asigurat de către participanții la schimbul informațional.

VIII. INFRASTRUCTURA INFORMAȚIONALĂ

20. Nivelurile infrastructurii informaționale

Arhitectura Sistemului la nivel național include următoarele niveluri: central și regional.

Nivelul central este amplasat în municipiul Chișinău. Funcția de bază a nivelului central este asigurarea acumulării și procesării datelor recepționate de la sistemele automatizate de supraveghere a traficului rutier, în vederea documentării subiectului contravenției după stabilirea posesorului și conducătorului de vehicul.

Nivelul regional include posturile de procesare și posturile de supraveghere a circulației rutiere, conectate la postul de dirijare la distanță.

Posturile de supraveghere a circulației rutiere vor fi amplasate:

pe drumurile naționale;

pe drumurile locale;

în municipii;

în orașe și centre raionale.

21. Complexul tehnic de program

Lista produselor software și a mijloacelor tehnice, utilizate la crearea infrastructurii informaționale a Sistemului, este determinată de către elaboratorul Sistemului și urmează să corespundă cerințelor organizaționale, de asigurare informațională și tehnice.

La proiectarea și implementarea Sistemului vor fi luate în considerare cele mai avansate tehnologii digitale și informaționale în domeniul dat:

detectarea video a mișcării;

detectarea activității;

clasificarea obiectelor fixe;

clasificarea obiectelor în mișcare;

recunoașterea numărului de înmatriculare;

detectarea obiectelor anunțate în căutare;

calcularea obiectelor/persoanelor în zona de supraveghere;

detectarea semnalelor audio în zona de control a traficului.

22. Cerințe organizaționale

Exploatarea Sistemului este bazată pe următoarele principii organizaționale:

1) existența documentelor normative care stabilesc ordinea de păstrare, de efectuare a copierii de rezervă a datelor, de restabilire a datelor în baza copiilor de rezervă și de asigurare a securității datelor păstrate;

2) viteza înaltă de acces la datele păstrate pe suport fizic și siguranța păstrării datelor;

3) asigurarea păstrării volumelor considerabile de informație și accesului concomitent al unui număr mare de utilizatori;

4) asigurarea rezervării datelor, care permite accesarea concomitentă de către utilizatori a datelor păstrate, în scopul evitării blocării sistemului în cazul apariției situațiilor de avarie și lichidare a acestora sau în cazul modificării dispozitivelor de păstrare a datelor;

5) nivelul de acces al utilizatorilor la informația sistemului, reglementat de actele normative în vigoare, în funcție de statutul lor juridic și statutul informației solicitate. Procedura și tipul informației permise utilizatorilor sînt stabilite prin actele normative.

23. Cerințe față de asigurarea informațională a Sistemului

Formarea și gestionarea evidenței centralizate sînt reglementate de legislația națională în vigoare, tratatele și acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte, actele interdepartamentale și departamentale ale Ministerului Afacerilor Interne și satisfac următoarele cerințe:

identificarea univocă a datelor în baza algoritmului de clasificare și codare a informației;

organizarea integrării schimbului de date în baza tehnologiei unice cu resursele informaționale de stat (de bază, departamentale și teritoriale);

posibilitatea prezentării datelor pentru utilizarea acestora în activitatea operativă de serviciu în forma documentelor unificate, pe suport de hîrtie sau pe purtător electronic, în funcție de scopul utilizării;

aplicarea principiului de unificare prin organizarea datelor pentru introducere, păstrare și gestionare (prezența și amplasarea univocă a porțiunilor de sistem, de serviciu și transmisibile a datelor, formele unice de prezentare și identificare a structurii datelor transmise, tipurile de mesaje, denumirile și valorile datelor);

posibilitatea extinderii treptate a componentelor calitative ale obiectelor evidenței;

organizarea datelor sub formă de baze de date.

24. Cerințe față de program

Programul trebuie să răspundă următoarelor cerințe:

asigurarea păstrării și prelucrării unor volume considerabile de informație în condiții de accesare simultană de către un număr mare de utilizatori;

asigurarea copierii de rezervă și restabilirii datelor fără afectarea caracteristicilor privind timpul de acces la datele păstrate;

asigurarea controlului privind limitele de resursă optimizarea amplasării datelor păstrate;

asigurarea verificării integrității datelor și formarea registrului privind rezultatele verificării.

25. Cerințe minime față de complexul tehnic

Viteza maximă a fluxului de transport	Pînă la 200 km/oră	Pînă la 4 benzi de circulație (unități de supraveghere) la 1 calculator (25 cadre/s la canal)
Probabilitatea identificării în regim de timp real	Minimum 95%	Pe timp de zi
	Minimum 95%	Pe timp de noapte
Probabilitatea identificării numerelor de înmatriculare, vizibile la distanța de 40 m (în stare curată, ce corespund Convenției asupra circulației rutiere din 8 noiembrie 1968)	Minimum 95%	Pe timp de zi
	Minimum 95%	Pe timp de noapte
Distanța admisibilă între vehicule	2 m	Distanța după autoturism
	5 m	Distanța după autocamion
Lățimea benzii de supraveghere pentru o unitate de supraveghere	3,5 m	Amplasarea frontală a camerei
	Pînă la 5 m	Deplasarea laterală a camerei în raport cu vectorul deplasării pînă la 10-30°
Numărul maxim al numerelor de înmatriculare fixate concomitent în cadru	Pînă la 16	Identificarea multizonală
Numărul de tipuri de numere de înmatriculare identificate	180 de tipuri, inclusiv Republica Moldova, țările-membre ale CSI, Țările Baltice, 20 de țări europene, 5 țări ale Americii Latine și	

	SUA (de la 3 la 20 tipuri de numere)	
Înclinarea admisibilă a plăcii cu numărul de înmatriculare	$\pm 15^\circ$	
Iluminarea în zona supravegheată	Minim 50 lux	
Volumul informației păstrate despre mijloacele de transport fixate	Date despre numărul de înmatriculare identificat, data, ora, direcția de deplasare	4000 înregistrări/Mb
	Imagini necomprimate	10 unități/Mb
	Imagini comprimate (40%)	100 unități/Mb

IX. SECURITATEA ȘI PROTECȚIA INFORMAȚIEI

26. Securitatea informațională

Prin securitate informațională se înțelege starea de protecție a fiecărui sistem informațional automatizat la toate etapele proceselor de creare, prelucrare, stocare și transmitere a datelor de la acțiuni premeditate sau accidentale cu caracter natural sau artificial, care au ca rezultat cauzarea prejudiciului posesorilor și utilizatorilor resurselor informaționale și infrastructurii informaționale.

Sistemul complex al securității informaționale este o totalitate de măsuri juridice, organizatorice și economice, precum și de mijloace tehnologice și metode software-hardware și criptografice de protecție a informației, orientate spre asigurarea nivelului necesar de integritate, confidențialitate și accesibilitate a resurselor informaționale.

Sarcinile de bază ale securității informaționale sînt asigurarea:

integrității informației – protecția împotriva modificării și nimicirii datelor;

confidențialității – protecția împotriva accesului neautorizat la date;

accesibilității – protecția blocării accesului utilizatorilor autorizați la resursele informaționale.

Cerințele de bază înaintate față de securitatea informațională sînt următoarele:

complexitate;

orientare spre scop;

continuitate;

fiabilitate;

conducere centralizată;

eșalonare;

suficientă rațională.

27. Pericole pentru securitatea informațională

Prin pericol se subînțelege un eveniment sau o acțiune posibilă, orientată spre cauzarea prejudiciului resurselor sau infrastructurii informaționale.

Pericole principale pentru securitatea informațională sînt:

1) colectarea și utilizarea ilegală a informației;

2) încălcarea tehnologiei de prelucrare a informației;

3) implementarea în produsele software și hardware a componentelor care realizează funcții neprevăzute în documentația la aceste produse;

4) elaborarea și răspîndirea programelor care afectează funcționarea normală a sistemelor informaționale și de telecomunicații, precum și a sistemelor securității informației;

5) nimicirea, deteriorarea, suprimarea radioelectronică sau distrugerea mijloacelor și sistemelor de prelucrare a informației, de telecomunicații și comunicații;

6) influențarea asupra sistemelor cu parolă-cheie de protecție a sistemelor automatizate de prelucrare și transmitere a informației;

7) compromiterea cheilor și mijloacelor de protecție criptografică a informației;

8) scurgerea informației prin canale tehnice;

9) implementarea dispozitivelor electronice pentru interceptarea informației în mijloacele tehnice de prelucrare, stocare și transmitere a informației prin canalele de comunicații, precum și în încăperile de serviciu ale organelor puterii de stat;

10) nimicirea, deteriorarea, distrugerea sau sustragerea suporturilor mecanice de informație și a altor suporturi;

11) interceptarea informației în rețelele de transmitere a datelor și în liniile de comunicații, decodificarea acestei informații și impunerea informației false;

12) utilizarea tehnologiilor informaționale autohtone și străine necertificate, a mijloacelor de protecție a informației, a mijloacelor de informatizare, de telecomunicații și comunicații la crearea și dezvoltarea infrastructurii informaționale;

13) accesul neautorizat la resursele informaționale din băncile și bazele de date;

14) încălcarea restricțiilor legale privind răspîndirea informației.

Obiecte ale pericolelor sînt resursele informaționale și infrastructura informațională de telecomunicații.

Surse ale pericolelor sînt infractorii, funcționarii de stat corupți, precum și utilizatorii de rea-credință.

Scopurile infractorilor pot fi:

încălcarea confidențialității informației;

încălcarea integrității logice și integrității fizice a informației;

încălcarea funcționării infrastructurii informaționale de telecomunicații.

Modurile de realizare a pericolelor:

accesul neautorizat;

influența fizică asupra componentelor infrastructurii informaționale de telecomunicații;

organizarea scurgerii informației prin diferite canale;

mituirea și amenințarea personalului.

28. Asigurarea securității informaționale

Crearea sistemului complex al securității informaționale cuprinde o serie de etape consecutive:

determinarea profilurilor de protecție;

categorizarea resurselor protejate;

analiza riscurilor;

elaborarea politicii de securitate;

elaborarea arhitecturii de securitate;

crearea și implementarea sistemului securității informaționale;

certificarea Sistemului.

Componentele principale ale sistemului securității informaționale sînt:

protecția informației și infrastructurii de suport la conectarea la rețelele externe;

protecția informației în procesul interacțiunii reciproce a rețelilor;

protecția fluxurilor de date;

protecția serviciilor Sistemului;

protecția antivirus;

asigurarea securității mediului software;

autentificarea;

încheierea procesului-verbal de audit.

Mecanismele tehnice de bază de asigurare a securității și protecției informației sînt:

aplicarea autentificării în patru trepte la accesarea datelor;

delimitarea accesului utilizatorilor la date conform rolului lor în Sistem;

aplicarea mijloacelor de bioidentificare a utilizatorilor;

aplicarea semnăturii digitale;

accesul la date doar prin interfața unică de obiect;

dirijarea centralizată și controlul accesului la date.

Una dintre cele mai vulnerabile verigi în sistemul securității informaționale este factorul uman. În legătură cu aceasta, un element important al securității informaționale este studierea de către personal a metodelor și procedeelelor de contracarare a pericolelor.

X. DISPOZIȚII FINALE

Elaborarea și implementarea Sistemului au o importanță deosebită pentru Republica Moldova din punctul de vedere al obiectivelor atât la nivel intern, cât și extern, în special în contextul dezideratului Republicii Moldova de integrare în Uniunea Europeană, ce poate fi realizat doar în condițiile modernizării infrastructurii de transport, în special a infrastructurii drumurilor, și conectării la rețelele paneuropene.

Aceste obiective se regăsesc și în Programul de activitate al Guvernului Republicii Moldova “Integrarea Europeană: Libertate, Democrație, Bunăstare” 2011-2014. Sporirea securității traficului rutier și reducerea numărului de accidente rutiere sînt evidențiate ca priorități în [Strategia națională pentru siguranță rutieră](#) și Planul de acțiuni privind implementarea acesteia.

Funcționarea eficientă a Sistemului este condiționată de edificarea integrală a infrastructurii corespunzătoare. Totodată, organizarea Sistemului pe baza principiilor modularității și scalabilității va permite implementarea acestuia pe etape, cu extinderea treptată pe întreg teritoriul țării.