



ЗАКОН
о расследовании транспортных аварий и инцидентов

№ 213 от 09.12.2021

Мониторул Официал № 315-324/486 от 24.12.2021

* * *

СОДЕРЖАНИЕ

Глава I
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

[Статья 1.](#) Цель, предмет и область применения

[Статья 2.](#) Определения

Глава II
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ОРГАН ПО РАССЛЕДОВАНИЮ
ТРАНСПОРТНЫХ АВАРИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

[Статья 3.](#) Бюро по расследованию транспортных аварий и инцидентов

[Статья 4.](#) Организация и структура Бюро

[Статья 5.](#) Финансирование Бюро

[Статья 6.](#) Полномочия Бюро

[Статья 7.](#) Представление отчета о деятельности

Глава III
УПОЛНОМОЧЕННЫЕ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ, ОТЧЕТНОСТЬ ПО ТРАНСПОРТНЫМ
ПРОИСШЕСТВИЯМ И ДЕЙСТВИЯ ОПЕРАТОРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО,
ВОЗДУШНОГО ИЛИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

[Статья 8.](#) Права уполномоченных по расследованию

[Статья 9.](#) Уведомление и отчетность по транспортным происшествиям

[Статья 10.](#) Действия оператора железнодорожного, воздушного или водного транспорта и его работников

Глава IV
КООРДИНАЦИЯ И ПРОЦЕДУРА ТЕХНИЧЕСКОГО
РАССЛЕДОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

[Статья 11.](#) Процедура, порядок и сроки проведения технического расследования по безопасности

[Статья 12.](#) Координация исследований

[Статья 13.](#) Информация о лицах и опасных грузах на борту

Глава V
ХРАНЕНИЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ
И ЗАЩИТА ИНФОРМАЦИИ

[Статья 14.](#) Хранение доказательств

[Статья 15.](#) Защита информации

[Статья 16.](#) Информация, используемая в целях технического расследования по безопасности

Глава VI
ОТЧЕТЫ О ТЕХНИЧЕСКОМ РАССЛЕДОВАНИИ
ПО БЕЗОПАСНОСТИ И РЕКОМЕНДАЦИИ

ПО БЕЗОПАСНОСТИ

[Статья 17.](#) Отчеты о техническом расследовании по безопасности

[Статья 18.](#) Рекомендации по безопасности

[Статья 19.](#) Помощь, оказываемая пострадавшим в транспортном происшествии и их родственникам

Глава VII

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

[Статья 20.](#) Вступление в силу

[Статья 21.](#) Обязанности Правительства

Парламент принимает настоящий органический закон.

Настоящий закон:

– частично перелагает Директиву 2009/18/ЕС Европейского Парламента и Совета от 23 апреля 2009 года об установлении фундаментальных принципов, регулирующих расследование аварий на морском транспорте, а также об изменении Директивы 1999/35/ЕС Совета и Директивы 2002/59/ЕС Европейского Парламента и Совета (текст касается ЕЭП), опубликованную в Официальном журнале Европейских сообществ L 131 от 28 мая 2009 года;

– частично перелагает Регламент (ЕС) № 996/2010 Европейского Парламента и Совета от 20 октября 2010 года о расследовании и предотвращении аварий и инцидентов в сфере гражданской авиации и об отмене Директивы 94/56/ЕС (текст касается ЕЭП), опубликованный в Официальном журнале Европейского Союза L 295 от 12 ноября 2010 года, с последними изменениями, внесенными Регламентом (ЕС) № 2018/1139 Европейского Парламента и Совета от 4 июля 2018 года;

– перелагает пункт (е) статьи 1; часть (1) статьи 2; пункты 2, 3, 7, 10–15, 21 статьи 3; статьи 20–23; части (1)–(3) статьи 24; статьи 25 и 26 Директивы 2016/798/ЕС Европейского Парламента и Совета от 11 мая 2016 года о безопасности на железнодорожном транспорте (новая редакция) (текст касается ЕЭП), опубликованной в Официальном журнале Европейского Союза L 138 от 26 мая 2016 года.

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Цель, предмет и область применения

(1) Целью настоящего закона является предотвращение транспортных происшествий, повышение безопасности в области воздушного, железнодорожного и водного транспорта, обеспечение высокого уровня эффективности, оперативности и качества расследований, а также установление норм для своевременной доступности информации, касающейся всех лиц и опасных грузов, находящихся на борту воздушного судна, водного судна или подвижного состава, причастного к транспортному происшествию.

(2) Предметом настоящего закона является расследование происшествий на воздушном, железнодорожном и водном транспорте без установления виновности или гражданской, административной, правонарушительной или уголовной ответственности лица, совершившего деяние.

(3) Положения настоящего закона применяются:

1) в области гражданской авиации:

а) к авиационным авариям, авиационным инцидентам и серьезным авиационным инцидентам, происшедшим на территории Республики Молдова;

б) к авиационным авариям, авиационным инцидентам, серьезным авиационным инцидентам с участием воздушных судов, зарегистрированных в Республике Молдова;

с) в иных случаях, установленных законом;

2) в области железнодорожного транспорта:

а) к железнодорожной системе Республики Молдова, которая может подразделяться на подсистемы по областям структурного и функционального характера;

б) к железнодорожным инцидентам, железнодорожным авариям и серьезным железнодорожным авариям, происшедшим на территории Республики Молдова;

с) к серьезным железнодорожным авариям с участием подвижного состава, зарегистрированного или обслуживаемого железнодорожным предприятием, авторизованным в Республике Молдова;

3) в области водного транспорта:

а) к авариям, серьезным авариям, очень серьезным авариям на водном транспорте, происшедшим в территориальных водах и на внутренних судоходных путях Республики Молдова;

б) к авариям на водном транспорте с участием судов, плавающих под флагом Республики Молдова;

с) к авариям на водном транспорте, затрагивающим основные интересы Республики Молдова.

(4) Настоящий закон не применяется к транспортным происшествиям, происшедшим вследствие вооруженных, военных действий, террористических актов или с участием:

а) воздушных судов, используемых таможенными органами, органами внутренних дел или иными аналогичными органами власти;

б) водных судов, не приводящихся в движение механическими средствами, деревянных судов примитивной конструкции, прогулочных яхт или прогулочных плавучих средств, не занимающихся коммерческой деятельностью, кроме случаев, когда они укомплектованы экипажем и перевозят более 12 пассажиров в коммерческих целях, рыболовных судов длиной менее 15 метров, стационарных морских буровых платформ.

Статья 2. Определения

Для целей настоящего закона следующие понятия означают:

транспортное происшествие – инцидент или авария, подпадающие под определение части (3) статьи 1, в том числе авиационный инцидент, серьезный авиационный инцидент, авиационная авария; железнодорожный инцидент, железнодорожная авария, серьезная железнодорожная авария, авария на водном транспорте, серьезная авария на водном транспорте, очень серьезная авария на водном транспорте;

авиационный инцидент – происшествие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, иное чем авиационная авария, влияющее или способное повлиять на безопасную эксплуатацию воздушного судна;

серьезный авиационный инцидент – инцидент, связанный с эксплуатацией воздушного судна, происшедший при обстоятельствах, указывающих на наличие высокой вероятности возникновения авиационной аварии, который, в случае пилотируемого человеком воздушного судна, происходит с момента посадки человека на борт воздушного судна с намерением совершить полет и до момента высадки всех людей, или, в случае беспилотного воздушного судна, – с момента готовности

воздушного судна к началу движения в целях совершения полета и до момента прекращения движения в конце полета, остановки основной двигательной установки;

авиационная авария – происшествие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, которое, в случае пилотируемого человеком воздушного судна, происходит с момента посадки человека на борт воздушного судна с намерением совершить полет и до момента высадки всех людей, или, в случае беспилотного воздушного судна, – с момента готовности воздушного судна к началу движения в целях совершения полета и до момента прекращения движения в конце полета, остановки основной двигательной установки, во время которого наступают следующие отрицательные последствия:

а) тяжелое ранение или смерть лица вследствие:

– нахождения на борту воздушного судна;

– непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая отделившуюся от него часть;

– прямого воздействия газовой струи реактивного двигателя;

за исключением случаев, когда телесные повреждения вызваны естественными причинами, нанесены лицом самому себе либо другими лицами, или случая, когда раненые лица являются безбилетными пассажирами, скрывавшимися в зонах, недоступных для пассажиров и членов экипажа;

б) воздушное судно терпит аварию или происходит разрушение его конструкции, которое нарушает характеристики прочности конструкции, его эксплуатационные или летные характеристики, что в обычном режиме потребовало бы крупного ремонта или замены поврежденных компонентов, за исключением повреждения или отказа двигателя, когда отказ ограничивается одним только двигателем (включая металлический капот или его вспомогательные агрегаты), винтом, законцовками крыльев, антеннами, зондами, датчиками, пневматиками, тормозами, колесами, обтекателями, панелями, створками шасси, лобовыми стеклами, обшивкой воздушного судна (такие как небольшие вмятины или пробоины) или незначительными повреждениями лопастей несущего винта, лопастей рулевого винта, шасси и повреждениями, полученными под воздействием града или от столкновения с птицами/животными (в том числе пробоины обтекателя антенны радиолокатора);

с) воздушное судно исчезло или находится вне зоны досягаемости;

железнодорожный инцидент – происшествие, иное чем железнодорожная авария или серьезная железнодорожная авария, связанное с эксплуатацией поездов, и которое нарушает или способно нарушить безопасность железнодорожных операций;

железнодорожная авария – непредвиденное или непреднамеренное происшествие либо цепь таких происшествий, имеющих пагубные последствия; железнодорожные аварии делятся на следующие категории: столкновения, сход с рельсов, аварии на железнодорожных переездах, несчастные случаи с людьми, вызванные движущимся подвижным составом, пожары и прочие;

серьезная железнодорожная авария – любое столкновение или сход с рельсов поездов, повлекшее смерть по меньшей мере одного человека либо причинение тяжелых телесных повреждений пяти или более лицам, или нанесение значительного ущерба подвижному составу (вплоть до исключения из инвентарного списка), железнодорожной инфраструктуре либо окружающей среде, а также любая другая аналогичная авария, имеющая очевидное влияние на регулирование железнодорожной безопасности или на управление железнодорожной безопасностью;

авария на водном транспорте – происшествие или цепь происшествий, которые имели место непосредственно в связи с эксплуатацией судна и привели к следующим отрицательным последствиям:

- a) причинение тяжких или средней тяжести телесных повреждений или вреда здоровью человека;
- b) исчезновение человека с судна;
- c) потеря или оставление судна;
- d) крушение, выход из строя или участие судна в столкновении;
- e) нанесение материального ущерба морской инфраструктуре, способного поставить под угрозу безопасность человека или судна;
- f) нанесение материального ущерба судну;
- g) загрязнение окружающей среды вследствие повреждения одного или нескольких судов;

серьезная авария на водном транспорте – авария, которая имела место непосредственно в связи с эксплуатацией судна, была вызвана пожаром, взрывом, столкновением, посадкой на мель, что привело к одному из следующих серьезных последствий:

- a) трещины или повреждения корпуса судна, вызвавшие остановку основного двигателя;
- b) обширные повреждения надстройки судна, серьезные повреждения конструкции судна, такие как пробоина корпуса судна ниже ватерлинии, повлекшие к невозможности продолжения плавания;
- c) повреждение судна, требующее его буксировки или проведения ремонтных работ на суше;

очень серьезная авария на водном транспорте – авария на водном транспорте, которая привела к полному разрушению судна или смерти по меньшей мере одного человека;

уполномоченный по расследованию – лицо, участвующее в проведении технического расследования по безопасности происшествий на воздушном, железнодорожном и водном транспорте;

главный уполномоченный по расследованию – лицо, которому на основании его квалификаций вменяется ответственность за организацию, проведение и контроль технического расследования по безопасности происшествий на воздушном, железнодорожном и водном транспорте;

консультант – лицо, назначенное государством на основании его квалификаций в целях оказания помощи своему аккредитованному представителю в техническом расследовании по безопасности происшествий на воздушном, железнодорожном и водном транспорте;

аккредитованный представитель – лицо, назначенное другим государством на основании его квалификаций для участия в техническом расследовании по безопасности, проводимом другим государством;

техническое расследование по безопасности – процедура, проводимая в целях предотвращения транспортных происшествий, которая включает сбор и анализ информации, составление заключений, включая установление причин и, при необходимости, разработку рекомендаций по безопасности;

причины – действия, упущения, происшествия, условия или их сочетание, которые привели к аварии или инциденту; выявление причин не предполагает установление виновности или гражданской, административной, правонарушительной или уголовной ответственности;

рекомендация по безопасности – предложение национального или международного органа, ответственного за технические расследования по безопасности, составленное на основании информации, полученной в результате технического

расследования по безопасности или из других источников, таких как исследования по безопасности, с намерением предотвращения транспортных аварий и инцидентов;

предварительный отчет – средство связи, используемое для оперативного распространения данных, полученных на первых этапах технического расследования по безопасности. Предварительный отчет не содержит выводов, но перечисляет версии и причины транспортного происшествия;

правила гражданской авиации – нормативный акт, утвержденный в соответствии с положениями законодательства Республики Молдова, содержащий нормы, стандарты, требования и процедуры, характерные для деятельности гражданской авиации, изданный в целях применения и внедрения национального и международного законодательства и правил в области гражданской авиации;

орган по безопасности – юридическое лицо публичного права, наделенное функциями по контролю, надзору и сертификации в области гражданской авиации, в области железнодорожного транспорта или в области водного транспорта;

оператор воздушного транспорта – авиакомпания или оператор воздушных судов, либо объединение авиакомпаний и операторов воздушных судов, или оператор аэродромов либо объединение операторов аэродромов;

оператор железнодорожного транспорта – любое государственное или частное предприятие, авторизованное в соответствии с Кодексом железнодорожного транспорта, основная деятельность которого состоит в предоставлении услуг по железнодорожным перевозкам грузов и/или пассажиров, с обязательным обеспечением тяги, в том числе предприятия, обеспечивающие только тягу;

администратор железнодорожной инфраструктуры – любое предприятие, ответственное, в частности, за эксплуатацию, обслуживание и обновление железнодорожной инфраструктуры сети, а также за ее развитие в соответствии с политиками развития и финансирования железнодорожной инфраструктуры, установленными Правительством;

оператор водного транспорта – оператор службы водного сообщения, оператор морского и/или речного порта, портовый оператор.

Глава II

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ОРГАН ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ АВАРИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

Статья 3. Бюро по расследованию транспортных аварий и инцидентов

(1) Бюро по расследованию транспортных аварий и инцидентов (далее – Бюро) является центральным административным органом, подведомственным Правительству, назначенным для организации технических расследований по безопасности с целью установления причин и обстоятельств происшедших транспортных происшествий и выдачи рекомендаций по безопасности.

(2) Бюро независимо в принятии решений от любого транспортного оператора, администратора инфраструктуры, органа по безопасности, регулирующего органа, органа по установлению тарифов, органа по оценке соответствия, а также от любой стороны, чьи интересы могут находиться в конфликте с полномочиями Бюро.

(3) При проведении технических расследований по безопасности Бюро не запрашивает и не принимает инструкций от какой-либо внешней стороны и обладает полной властью в том, что касается проведения технических расследований по безопасности.

(4) Бюро является юридическим лицом публичного права с местонахождением в муниципии Кишинэу, располагает казначейскими счетами, печатью с изображением Государственного герба Республики Молдова и другими необходимыми атрибутами.

Статья 4. Организация и структура Бюро

(1) Бюро осуществляет свои функции и полномочия на основе положения, структуры и предельной штатной численности персонала, утвержденных Правительством.

(2) Генеральный директор и заместители генерального директора Бюро назначаются на должность и освобождаются от должности Правительством согласно части (2) статьи 17 Закона о центральном отраслевом публичном управлении № 98/2012 и части (4) статьи 6 Закона о статусе лиц, исполняющих ответственные государственные должности, № 199/2010.

(3) Кандидат на должность генерального директора Бюро должен соответствовать следующим требованиям:

а) иметь высшее образование в области воздушного, железнодорожного или водного транспорта;

б) иметь стаж работы не менее пяти лет в одной из областей, предусмотренных в пункте а);

с) не иметь судимости;

д) в отношении него не установлена судебная мера охраны;

е) владеть румынским языком и языком международного общения (уровень B2);

ф) быть годным с медицинской точки зрения к исполнению обязанностей.

(4) Генеральный директор Бюро имеет следующие обязанности:

а) осуществляет руководство Бюро;

б) несет личную ответственность перед Правительством за выполнение миссии и функций Бюро;

с) организует систему финансового менеджмента и контроля;

д) устанавливает обязанности заместителей директора Бюро;

е) назначает на государственные должности, изменяет, приостанавливает и распоряжается о прекращении служебных отношений государственных служащих в соответствии с Законом о государственной должности и статусе государственного служащего № 158/2008;

ф) подписывает документы по вопросам, входящим в компетенцию Бюро;

г) присваивает квалификационные степени, поощряет и налагает дисциплинарные взыскания на работников Бюро в соответствии с Законом о государственной должности и статусе государственного служащего № 158/2008;

h) осуществляет другие обязанности в соответствии с функциями, возложенными на Бюро, согласно положениям специальных нормативных актов, регулирующих отношения во вверенных ему подотраслях или сферах деятельности.

(5) Уполномоченные по расследованию из состава Бюро получают удостоверения уполномоченного по расследованию, действительные в течение трех лет. Лица, привлекаемые к техническому расследованию по безопасности, и члены комиссии по техническому расследованию по безопасности получают временные удостоверения уполномоченного по расследованию.

(6) Форма, образец и содержание нагрудного знака, удостоверения уполномоченного по расследованию или временного удостоверения уполномоченного по расследованию устанавливаются Правительством.

(7) Временное удостоверение уполномоченного по расследованию, предусмотренное в части (5), выдается по приказу генерального директора Бюро и действительно на время проведения соответствующего технического расследования по безопасности.

(8) Уполномоченные по расследованию выполняют свои обязанности на основании положений настоящего закона, нормативных актов, изданных для целей его применения, и международных договоров, стороной которых является Республика Молдова.

(9) Кандидаты на должность уполномоченного по расследованию и главного уполномоченного по расследованию должны иметь высшее образование и опыт работы в области, в которой проводится техническое расследование по безопасности. Особые условия для замещения должностей уполномоченного по расследованию и главного уполномоченного по расследованию устанавливаются в положении об организации и функционировании Бюро.

(10) Главные уполномоченные по расследованию осуществляют руководство профильными управлениями Бюро. Для замещения должности главного уполномоченного по расследованию лицо должно соответствовать следующим дополнительным требованиям:

а) в области воздушного транспорта – иметь опыт работы пилота или авиационного инженера не менее трех лет;

б) в области водного транспорта – иметь опыт управления и эксплуатации морского коммерческого судна, работы в качестве судового инженера или механика не менее трех лет;

с) в области железнодорожного транспорта – иметь опыт работы инженера–механика железнодорожного транспорта не менее трех лет.

(11) При выполнении своих полномочий Бюро может привлекать на договорной основе специалистов в смежных областях, оплачиваемых в соответствии с трудовым законодательством.

Статья 5. Финансирование Бюро

(1) Деятельность Бюро финансируется из государственного бюджета в пределах выделенных бюджетных средств, утверждаемых годовым законом о бюджете.

(2) Бюджет Бюро разрабатывается, утверждается и управляется в соответствии с принципами, правилами и процедурами, предусмотренными Законом о публичных финансах и бюджетно-налоговой ответственности № 181/2014.

Статья 6. Полномочия Бюро

(1) Бюро имеет следующие основные полномочия:

а) организует, руководит и координирует деятельность по техническому расследованию по безопасности на воздушном, железнодорожном и водном транспорте;

б) назначает членов комиссии по техническому расследованию по безопасности, главного уполномоченного по расследованию и/или аккредитованного представителя;

с) разрабатывает программы по повышению квалификации своего персонала;

д) разрабатывает и представляет для продвижения в центральный отраслевой орган в области транспорта (далее – *Министерство*) проекты регламентов, связанных с техническим расследованием по безопасности;

е) сообщает профильным международным организациям данные и информацию о технических расследованиях по безопасности согласно международным требованиям, признанным и принятым Республикой Молдова;

ф) составляет предварительные и итоговые отчеты по результатам технических расследований по безопасности и передает их причастным сторонам, сторонам, ответственным за безопасность, и заинтересованным сторонам;

г) обнародует итоговые отчеты в соответствии со статьей 17;

h) выдает рекомендации по безопасности в целях предотвращения аналогичных транспортных происшествий и следит за порядком их выполнения;

i) сотрудничает с другими организациями и учреждениями в целях проведения анализа, технических экспертиз, испытаний и прочих операций с целью определения причин происшедшего транспортного происшествия.

(2) Для достижения своих целевых задач Бюро взаимодействует и заключает технические соглашения с профильными органами других государств в целях повышения транспортной безопасности и активного продвижения сотрудничества между органами, ответственными за техническое расследование по безопасности, и национальными и/или наднациональными гражданскими органами, ответственными за транспортный надзор. Бюро предусматривает наилучшие способы сотрудничества, которые позволят осуществлять:

a) обеспечение взаимной технической и экспертной помощи, необходимой для выполнения совместных задач;

b) координация неотложных мер;

c) совместное использование помещений и технического оборудования, транспортных средств, их компонентов или частей и других объектов, пригодных для технического расследования по безопасности, в том числе бортовые самописцы, оборудование для регистрации голосовых сообщений и регистрации функционирования системы сигнализации и управления движением (далее – регистраторы);

d) совместное получение и использование информации, релевантной для анализа данных и разработки рекомендаций по безопасности;

e) разработку общих методов технического расследования по безопасности;

f) установление общих принципов мониторинга за соблюдением рекомендаций по безопасности и адаптации методов технического расследования по безопасности к научно-техническому прогрессу;

g) установление норм конфиденциальности с соблюдением национальных правил, касающихся показаний свидетелей, обработки данных и информации, предусмотренной в статье 16;

h) организацию специальных мероприятий по профессиональной подготовке уполномоченных по расследованию.

Статья 7. Представление отчета о деятельности

Бюро ежегодно до 1 июля публикует на своей официальной веб-странице отчет о проведенных и проводимых технических расследованиях по безопасности, в том числе выданные рекомендации по безопасности и предпринятые действия по внедрению рекомендаций.

Глава III

УПОЛНОМОЧЕННЫЕ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ, ОТЧЕТНОСТЬ ПО ТРАНСПОРТНЫМ ПРОИСШЕСТВИЯМ И ДЕЙСТВИЯ ОПЕРАТОРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО, ВОЗДУШНОГО ИЛИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Статья 8. Права уполномоченных по расследованию

(1) В соответствии с настоящим законом и, в случае проведения уголовного преследования параллельно с техническим расследованием по безопасности, с согласия органа уголовного преследования уполномоченным по расследованию и членам комиссии по расследованию предоставляются следующие права в наикратчайшие сроки:

a) иметь доступ по необходимости к месту транспортного происшествия, транспортному средству, его содержимому, остаткам или любым другим связанным с ним документам или предметам;

b) составлять список доказательств и изымать под контролем остатки или их компоненты для изучения или анализа;

c) иметь доступ к регистраторам и контролировать их, в том числе иметь доступ ко всем зарегистрированным данным, касающимся грузов, предметов или любого лица, условия или обстоятельства, а также копировать и использовать соответствующие сведения и данные;

d) запрашивать и незамедлительно получать доступ к полным результатам вскрытия тел людей, получивших смертельные ранения, или к результатам проведенных анализов отобранных проб;

e) требовать медицинского осмотра лиц, причастных к транспортному происшествию, проведения анализов проб, отобранных у этих лиц, и незамедлительно получать доступ к их результатам;

f) иметь доступ к другим результатам, кроме предусмотренных в пунктах d) и e);

g) опрашивать авиационный, железнодорожный или судовой персонал, причастный к транспортному происшествию, а также других свидетелей;

h) вызывать и опрашивать свидетелей, требовать от них предоставления информации или доказательств, имеющих отношение к деятельности по расследованию, в том числе в отсутствие любого лица, интересы которого могут быть признаны препятствующими проведению технического расследования по безопасности;

i) иметь свободный доступ к любой релевантной информации или записям, имеющимся у администратора железнодорожной инфраструктуры, оператора железнодорожного, воздушного или водного транспорта, органа по безопасности, других государственных органов, имеющих соответствующие полномочия в отношении регистрации, у организации по обслуживанию, учебного центра, производителя воздушного судна, водного судна, локомотива, вагонов, объектов инфраструктуры, поставщика аэронавигационных услуг, администратора аэродрома, в том числе иметь доступ к лентам, спидометру, содержимому регистраторов, а также справкам о тормозах (тормозной системе), бланкам предупреждения, отчетам о составных частях транспортной единицы и документам, удостоверяющим их техническое состояние;

j) составлять схемы на месте транспортного происшествия, где отмечать пункт отправления, местоположение воздушного судна, поезда или водного судна, а также указывать километраж и отмечаются пункты, где произошла авария или инцидент;

k) делать или получать фотографии для рассмотрения в целом последствий транспортного происшествия, состояния взлетно-посадочной полосы, поврежденного судна или подвижного состава, приборов управления, а также любого предмета, которые они сочтут полезными для проведения технического расследования по безопасности;

l) составлять отчеты о местоположении, об осмотре, о техническом состоянии железнодорожных путей, систем сигнализации, централизованного управления и оборудования централизации, связи и прочего оборудования, о состоянии взлетно-посадочной полосы или водной инфраструктуры;

m) требовать предоставления, осмотра и копирования любых вещественных или документальных доказательств с соблюдением мер, установленных в части (б) статьи 14;

n) запрашивать у компетентных лиц подтверждения соответствия копии оригиналу или подлинности отобранной пробы;

o) запрашивать и получать помощь в проведении технического расследования по безопасности со стороны органов публичной власти и публичных учреждений,

транспортных операторов, органов по надзору и охраны государственной границы, органов, ответственных за поисково-спасательные операции, пилотов и персонала портовых и судоходных служб.

(2) Главный уполномоченный по расследованию правомочен принимать все меры, предусмотренные в части (1), в соответствии с положениями статей 12 и 14.

(3) Уполномоченный по расследованию, участвующий в техническом расследовании по безопасности, выполняет свои задачи и инструкции независимо, в соответствии с задачами, поставленными главным уполномоченным по расследованию или аккредитованным представителем.

(4) Уполномоченный по расследованию обязан не разглашать информацию, ставшую ему известной в ходе расследования дела. Уполномоченный по расследованию несет ответственность за конфиденциальность и хранение информации о происшедшем транспортном происшествии в соответствии с законодательством.

(5) Главный уполномоченный по расследованию может распространить перечисленные в настоящей статье права и обязанности на своих экспертов и консультантов, а также на аккредитованных представителей и, соответственно, на их экспертов и консультантов в той мере, в которой они могли бы эффективно участвовать в техническом расследовании по безопасности.

Статья 9. Уведомление и отчетность по транспортным происшествиям

(1) Любое лицо, установившее или владеющее информацией, которая указывает на реальную или потенциальную угрозу для транспортной безопасности, вправе немедленно сообщить в Единую национальную службу экстренных вызовов 112. Лицо, направляющее уведомление добровольно, может решить остаться:

- a) анонимным (без идентификационных данных);
- b) открытым (с идентификационными данными);
- c) конфиденциальным в случае, если прямо это запрашивает.

(2) Персонал воздушного, железнодорожного или водного транспорта, владеющий информацией о наступившем транспортном происшествии, должен незамедлительно уведомить об этом Бюро.

(3) Бюро, орган по безопасности, администратор железнодорожной инфраструктуры, оператор воздушного, железнодорожного или водного транспорта устанавливают процедуры отчетности и регистрации транспортных происшествий.

Статья 10. Действия оператора железнодорожного, воздушного или водного транспорта и его работников

(1) В ходе технического расследования по безопасности оператор транспорта, в отношении которого проводится техническое расследование по безопасности, обязан обеспечить:

- a) подготовку отчетов с места транспортного происшествия, отчетов с мест об элементах или объектах технического расследования по безопасности;
- b) схемы повреждений инфраструктуры или транспортного средства, а также схемы места транспортного происшествия;
- c) документы, содержащие фактическую информацию (в письменной или иной форме);
- d) полную поддержку и помощь по необходимости для достижения цели, предусмотренной в статье 1.

(2) Работники оператора воздушного, железнодорожного или водного транспорта обязаны:

а) оказать первую медицинскую помощь лицам, получившим телесные повреждения вследствие происшедшего транспортного происшествия; и

б) сообщить о месте и обстоятельствах транспортного происшествия согласно части (2) статьи 9.

(3) Оператор воздушного, железнодорожного или водного транспорта, причастного к транспортному происшествию, и собственник или распорядитель земельного участка, где произошло транспортное происшествие, обязаны обеспечить сохранность места транспортного происшествия согласно части (5) статьи 14.

(4) Если состояние железнодорожной, аэропортовой или портовой инфраструктуры позволяет, администратор железнодорожной инфраструктуры либо оператор аэропортовой, или портовой инфраструктуры должен принять решение о восстановлении железнодорожного сообщения, летных операций или движения судов. Данное решение должно быть согласовано с Бюро, а в случае проведения уголовного преследования, и с разрешения органа уголовного преследования.

(5) Оператор воздушного, железнодорожного или водного транспорта в качестве работодателя обеспечивает в обязательном порядке проведение медицинского обследования работников, причастных к транспортному происшествию, для определения, находились ли они под влиянием алкоголя, наркотиков, токсичных или психотропных веществ, в соответствии с нормативными актами, регулируемыми процедуры тестирования для определения алкоголемии, употребления психотропных, наркотических или токсических веществ.

Глава IV

КООРДИНАЦИЯ И ПРОЦЕДУРА ТЕХНИЧЕСКОГО РАССЛЕДОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

Статья 11. Процедура, порядок и сроки проведения технического расследования по безопасности

(1) Все транспортные происшествия, описанные в части (3) статьи 1, должны расследоваться Бюро в соответствии с положениями настоящего закона.

(2) Техническое расследование по безопасности проводится независимо от уголовного преследования или дисциплинарной процедуры. Выявление виновного лица, установление виновности, а также применение наказаний входят в компетенцию судебных органов.

(3) Бюро незамедлительно, но в любом случае в двухмесячный срок с момента получения уведомления о транспортном происшествии принимает решение о том, начинать ли техническое расследование по безопасности.

(4) При принятии решения о начале технического расследования по безопасности Бюро учитывает следующие аспекты:

а) степень тяжести транспортного происшествия;

б) относится ли транспортное происшествие к ряду происшествий, релевантных для всей транспортной системы;

в) влияние транспортного происшествия на безопасность;

д) заявления транспортных операторов, администраторов инфраструктуры, национального органа по безопасности или органов по безопасности других государств.

(5) Техническое расследование по безопасности проводится комиссией, возглавляемой главным уполномоченным по расследованию, назначаемым генеральным директором Бюро. Главный уполномоченный по расследованию несет ответственность за организацию, результативность и контроль следственных действий.

(6) Комиссия по техническому расследованию по безопасности назначается приказом генерального директора Бюро в течение трех рабочих дней после принятия решения о начале технического расследования по безопасности.

(7) Датой начала технического расследования по безопасности считается дата утверждения состава комиссии по техническому расследованию по безопасности. Окончанием расследования считается дата утверждения итогового отчета о техническом расследовании по безопасности.

(8) Если место происшедшего транспортного происшествия не может быть установлено с точностью как находящееся на территории Республики Молдова, Бюро согласовывает с соответствующим органом по расследованиям соседнего государства, на границе которого произошло транспортное происшествие, совместное проведение технического расследования по безопасности.

(9) Бюро проводит техническое расследование по безопасности таким образом, чтобы минимизировать угрозу для деятельности или элементов инфраструктуры.

(10) В случае транспортного происшествия, происшедшего на территории Республики Молдова, Бюро незамедлительно уведомляет профильные международные организации, стороной которых является Республика Молдова, государство регистрации, государство–оператора, государство–проектировщика и государство–производителя транспортного средства, а также государства, которых затрагивает транспортное происшествие, в соответствии с международными обязательствами Республики Молдова.

(11) В случае если транспортное средство, зарегистрированное в другом государстве, причастно к транспортному происшествию, происшедшему на территории Республики Молдова, или среди лиц, погибших или тяжело раненных в транспортном происшествии, происшедшем на территории Республики Молдова, числятся граждане другого государства, заинтересованному государству предоставляется возможность направить наблюдателей для оказания помощи при проведении технического расследования по безопасности. Представителям заинтересованных государств предоставляется право посетить место транспортного происшествия, иметь доступ к информации об этапах и результатах технического расследования по безопасности, в том числе доступ к итоговому отчету.

(12) В случае транспортного происшествия, происшедшего на территории Республики Молдова, и после получения соответствующего уведомления, государство регистрации, государство–оператор, государство–проектировщик и государство–производитель транспортного средства информируют Бюро, если намерены назначить аккредитованного представителя в соответствии с международными стандартами и рекомендуемой практикой.

(13) Участие в техническом расследовании по безопасности транспортного происшествия, происшедшего за пределами территории Республики Молдова, осуществляется в соответствии с международными договорами, стороной которых является Республика Молдова, в случае:

а) причастности транспортного средства, спроектированного, произведенного или зарегистрированного в Республике Молдова;

б) причастности транспортного средства, отличного от спроектированного, произведенного или зарегистрированного в Республике Молдова, к транспортному происшествию, вследствие которого наступила смерть или причинены телесные повреждения гражданину Республики Молдова;

с) причастности транспортного оператора Республики Молдова.

(14) При условии соблюдения требования по предотвращению любого конфликта интересов Бюро требует от учреждения по проектированию, производству,

сертификации и регистрации транспортных средств, а также от органа по безопасности Республики Молдова назначить в пределах их полномочий одного или нескольких представителей для участия:

а) в качестве советника главного уполномоченного по расследованию любого транспортного происшествия, подлежащего техническому расследованию по безопасности, проводимому на территории Республики Молдова;

б) в качестве консультанта, назначаемого в соответствии с настоящим законом, в целях оказания помощи аккредитованному представителю/аккредитованным представителям Республики Молдова в любом техническом расследовании по безопасности, проводимом на территории другого государства, в соответствии с международными стандартами и рекомендуемыми практиками, применяемыми в данной области.

(15) В течение трех дней после начала технического расследования по безопасности Бюро должно уведомить Правительство, Министерство, Генеральную прокуратуру, Министерство внутренних дел и орган по безопасности о типе транспортного происшествия и его последствиях, количестве погибших и/или раненых лиц, а также о размере ущерба.

(16) Бюро завершает осмотр на месте транспортного происшествия в наикратчайшие сроки, чтобы позволить администратору железнодорожной инфраструктуры, оператору аэропортовой инфраструктуры, оператору морского и/или речного порта либо портовому оператору восстановить инфраструктуру и открыть ее для движения.

(17) Техническое расследование по безопасности не должно сталкиваться с препятствиями или быть приостановлено из-за расследования в рамках уголовного преследования.

(18) Бюро сотрудничает с органом по безопасности в случаях, когда техническое расследование по безопасности касается транспортных средств или транспортных операторов, сертифицированных органом по безопасности. Орган по безопасности передает в кратчайшие сроки всю запрашиваемую информацию в Бюро и предоставляет объяснения, если от него этого требуют.

(19) Бюро может полностью или частично делегировать специализированному органу другого государства, по согласованию сторон, обязанность проведения технического расследования по безопасности транспортного происшествия в соответствии с настоящим законом и с международными договорами, стороной которых является Республика Молдова.

Статья 12. Координация расследований

(1) Бюро заключает соглашения с Генеральной прокуратурой, Генеральным инспектором полиции, Генеральным инспектором пограничной полиции, Генеральным инспектором по чрезвычайным ситуациям, а также с органами власти по безопасности о проведении уголовного преследования параллельно с техническим расследованием по безопасности, и об обеспечении Бюро рассмотрения или анализа доказательных элементов, в том числе в случаях их возможного изменения, искажения или уничтожения. Указанные соглашения должны предусматривать:

- а) доступ к месту транспортного происшествия;
- б) хранение доказательств и доступ к ним;
- с) обмен информацией на этапе каждой процедуры расследования;
- д) соответствующее использование информации по безопасности;
- е) разрешение конфликтов в отношении компетенции или другого рода;
- ф) управление и координация неотложных мер.

(2) При проведении также уголовного преследования параллельно с техническим расследованием по безопасности Бюро может назначить представителя для сопровождения регистраторов и других подобных доказательных элементов во время любого перемещения, в том числе к месту/от места их считывания, обработки, рассмотрения, анализа, изменения или искажения.

Статья 13. Информация о лицах и опасных грузах на борту

(1) Транспортные операторы Республики Молдова, а также других государств, осуществляющие транспортные операции на территории Республики Молдова, устанавливают процедуры для незамедлительного предоставления в распоряжение списков пассажиров и/или опасных грузов, находящихся на борту транспортного средства, причастного к транспортному происшествию.

(2) Списки, предусмотренные в части (1), предоставляются в распоряжение Бюро, органов власти, назначенных в соответствующих странах для обеспечения связи с родственниками лиц, находящихся на борту, а также в распоряжение медицинских бригад, которым может понадобиться данная информация для оказания медицинской помощи.

(3) Имена находящихся на борту лиц не обнаруживаются до того, как компетентные органы проинформируют родственников соответствующих лиц. Список, предусмотренный в части (1), остается конфиденциальным, а имя каждого лица, включенного в этот список, публикуется только в случае, если родственники соответствующего лица не возражают.

Глава V ХРАНЕНИЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ И ЗАЩИТА ИНФОРМАЦИИ

Статья 14. Хранение доказательств

(1) В случае осуществления уголовного преследования доказательства изымаются, изучаются, приобщаются к делу и хранятся в соответствии с положениями Уголовно-процессуального кодекса; в остальных случаях Бюро обязано защищать и хранить доказательства, в том числе транспортные средства, их составные части, содержимое и остатки в надежных условиях под своей охраной столько времени, сколько необходимо для проведения технического расследования по безопасности транспортного происшествия.

(2) Хранение доказательств, которые могут быть перемещены, удалены, утеряны или уничтожены, обеспечивается путем фотографирования, копирования или закрепления другим техническим средством.

(3) Хранение доказательств под надежной охраной Бюро включает их защиту от естественных или искусственных факторов, способствующих их разрушению, и от доступа к ним неуполномоченных лиц, для предотвращения их хищения, повреждения или порчи.

(4) Бюро несет ответственность за обеспечение условий безопасного использования всех доказательств и за принятие всех разумных мер по защите и хранению этих доказательств.

(5) До прибытия органа уголовного преследования и уполномоченных по расследованию оператору воздушного, железнодорожного или водного транспорта, причастного к транспортному происшествию, собственнику либо распорядителю земельного участка, на котором произошло транспортное происшествие, запрещается изменять обстановку и отбирать пробы на месте происшествия, двигать, переносить или убирать транспортное средство, его содержимое либо остатки, или отбирать с него

пробы, за исключением случаев, когда такие действия необходимы для безопасности или оказания помощи раненым лицам, либо имеется прямое разрешение ответственных органов на вмешательство на месте транспортного происшествия и, по возможности, по согласованию с Бюро.

(6) Любое лицо, причастное к транспортному происшествию, принимает необходимые меры для сохранения документов, материалов или записей, связанных с соответствующим транспортным происшествием, в частности для предотвращения стирания записей разговоров и сигналов тревоги. Командиры транспортного средства, причастного к транспортному происшествию, или, если они не могут этого сделать, их заместители обязаны обеспечить хранение всех доказательств и доказательных документов в надежных условиях и несут за это ответственность и за то, чтобы в записи, относящиеся к периоду до или после соответствующего транспортного происшествия, а также во время такового не производились изменения, дополнения, регистрации или иные действия, включая:

- а) карты;
- б) бортовые журналы;
- в) письменные, электронные и магнитные записи или записи, сделанные любым другим способом;
- д) прочие документы или записи, которые предположительно могут быть связаны с соответствующим транспортным происшествием.

(7) Для целей применения положений части (6) принимаются меры по:

- а) предотвращению перезаписи данных из регистраторов, в том числе путем остановки записи после того, как транспортное происшествие произошло;
- б) предотвращению вмешательства в работу любого другого оборудования, которое может обоснованно считаться полезным для расследования по безопасности.

(8) Положения частей (6) и (7) являются обязательными:

- а) до момента получения транспортным оператором, транспортное средство которого было причастно к транспортному происшествию, уведомления от Бюро о принятом решении не начинать техническое расследование по безопасности или завершить техническое расследование по безопасности;

б) до истечения двух месяцев со дня уведомления о транспортном происшествии, в течение которых не было принято никакого решения о начале технического расследования по безопасности;

в) до момента получения транспортным оператором письменного уведомления от Бюро, а в случае проведения параллельно также уголовного преследования – и письменного уведомления от органа уголовного преследования, в котором отмечается отсутствие необходимости в вещественных доказательствах.

(9) Любое действие с доказательными элементами совершается с согласия Бюро и в присутствии его представителя, а в случае проведения параллельно также уголовного преследования – только с согласия органа уголовного преследования.

Статья 15. Защита информации

(1) Бюро обеспечивает конфиденциальность собранной информации и ее использование исключительно для достижения цели настоящего закона.

(2) Следующая информация используется только членами комиссии по техническому расследованию по безопасности и не используется в иных целях, кроме предусмотренных настоящим законом:

- а) показания лиц в ходе технического расследования по безопасности в гражданской авиации, на железнодорожном и водном транспорте;

b) записи, раскрывающие личность лиц, представивших доказательства и информацию в ходе технического расследования по безопасности;

c) собранная Бюро информация персонального характера, включая сведения о здоровье лиц;

d) документы, составленные в ходе технического расследования по безопасности, такие как: пояснительные записки, проекты, изложенные в письменном виде мнения уполномоченного по расследованию или других лиц, мнения, выраженные в рамках анализа информации, в том числе сведения с регистраторов;

e) сведения и доказательства, предоставленные уполномоченными по расследованию компетентным органам других государств, в соответствии с международными стандартами и рекомендуемой практикой в случае, если Бюро этого требует;

f) проекты предварительных или итоговых отчетов, предварительные заявления, отчеты и заключения, разработанные для внутреннего пользования;

g) аудио- и видеозаписи из пилотной кабины, с борта водного судна, воздушного судна, локомотива, вагона; записи с/из систем управления воздушным сообщением, любые другие письменные, аудио- или электронные записи вместе с их расшифровками, обеспечивая надлежащую защиту сведений, не относящихся к техническому расследованию по безопасности, и, в частности, сведений, связанных с частной жизнью лиц, с соблюдением положений, предусмотренных в части (1) статьи 16;

h) все виды связи между лицами, причастными к эксплуатации транспортного средства;

i) сопроводительные записки для дачи рекомендаций по безопасности от Бюро получателю;

j) отчеты о транспортных происшествиях.

(3) Данные регистратора сообщаются посредством защищенных процедур в случае, если они содержат персональные данные и не используются в иных целях, кроме предусмотренных настоящим законом.

(4) В отступление от положений частей (1)–(3) по письменному запросу судебных инстанций и/или органа по уголовному преследованию Бюро обеспечивает предоставление записей и накопленной информации.

Статья 16. Информация, используемая в целях технического расследования по безопасности

(1) Без ущерба для положений Закона о защите персональных данных № 133/2011 следующая информация носит конфиденциальный характер и используется лишь в целях технического расследования по безопасности, за исключением случаев, когда компетентные органы принимают решение о ее разглашении в силу преобладания общественного интереса:

a) любые показания свидетелей, другие показания, протоколы, а также любой доказательный элемент, зарегистрированный или полученный Бюро в ходе технического расследования по безопасности;

b) информация о лицах, причастных к транспортному происшествию, или сведения частного характера, в том числе сведения об их здоровье, с согласия причастных лиц.

(2) Без ущерба для положений части (1) Бюро может обнаружить независимый технический анализ текущего технического расследования по безопасности.

(3) Без ущерба для обязанностей, предусмотренных положениями статей 15 и 16, Бюро сообщает информацию, которую считает уместной для предотвращения транспортного происшествия, лицам, ответственным за производство и техническое обслуживание оборудования и транспортных средств, а также физическим лицам либо

юридическим субъектам, ответственным за эксплуатацию транспортных средств или подготовку персонала.

Глава VI

ОТЧЕТЫ О ТЕХНИЧЕСКОМ РАССЛЕДОВАНИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

Статья 17. Отчеты о техническом расследовании по безопасности

(1) Отчеты о техническом расследовании по безопасности составляются в форме, соответствующей типу и степени тяжести транспортного происшествия и релевантности заключений по расследованию. В отчетах излагаются цели расследования согласно части (1) статьи 3, без установления чьей-либо виновности или ответственности. В зависимости от обстоятельств отчеты содержат рекомендации по безопасности.

(2) В десятидневный срок с начала технического расследования по безопасности, связанного с происшедшим транспортным происшествием, Бюро составляет предварительный отчет.

(3) Техническое расследование по безопасности завершается составлением итогового отчета, который представляется по установленной Бюро форме, утверждается главным уполномоченным по расследованию и направляется заинтересованным субъектам. Итоговый отчет в обязательном порядке должен содержать следующие сведения:

а) наименование транспортного оператора, производителя, модель, национальная принадлежность и регистрационные знаки воздушного судна, водного судна, подвижного состава; место и время аварии или инцидента;

б) уведомление национальных и иностранных органов власти о происшедшем транспортном происшествии, определение органа власти и аккредитованных представителей, которые будут расследовать транспортное происшествие, организация расследования, орган власти, выдающий отчет, дата его опубликования, а также краткое изложение обстоятельств, вызвавших аварию или инцидент;

с) фактическая информация, анализы, выводы и при необходимости рекомендации по безопасности.

(4) В случае, когда отчеты о техническом расследовании по безопасности составляются до его завершения, Бюро может запросить до опубликования комментарии органов власти, указанных в пункте а) части (11), и при их посредничестве комментарии владельца типового сертификата на транспортное средство, производителя или соответствующего транспортного оператора.

(5) Перед опубликованием итогового отчета Бюро запрашивает комментарии органов, предусмотренных в пункте а) части (11), в том числе комментарии государств–проектировщиков, государств–производителей, государств–регистраторов или государств–эмитентов типового сертификата на транспортное средство, и при их посредничестве – комментарии владельца типового сертификата на транспортное средство, производителя или оператора соответствующего транспортного средства. В случае запроса комментариев Бюро следует международным стандартам и рекомендуемой практике.

(6) Информация включается в итоговый отчет только в случае, если она является релевантной. Не разглашается информация или ее часть, не представляющая интерес для соответствующего технического расследования по безопасности.

(7) Бюро публикует итоговый отчет, включая рекомендации по безопасности, в кратчайшие сроки, а по возможности в 12-месячный срок со дня происшедшего транспортного происшествия. В случае если опубликование итогового отчета в 12-

месячный срок невозможно, Бюро публикует промежуточное заявление по меньшей мере по случаю каждой годовщины транспортного происшествия, в котором предоставляет подробную информацию о ходе технического расследования по безопасности и о возникших вопросах в области безопасности.

(8) Итоговый отчет о техническом расследовании по безопасности подписывается всеми членами комиссии по расследованию, в том числе главным уполномоченным по расследованию. Дата подписания итогового отчета считается последним днем технического расследования по безопасности.

(9) Итоговый отчет о техническом расследовании по безопасности утверждается генеральным директором Бюро.

(10) В случае если после представления итогового отчета выявляются новые факты или в случае допущенных ошибок либо упущенных обстоятельств, важных для установления причины аварии или инцидента, Бюро в разумный срок актуализирует показатели по транспортному происшествию и направляет актуализированный отчет по назначению в соответствии с частью (11) до представления следующего отчета.

(11) Бюро в кратчайшие сроки направляет копии итогового отчета о техническом расследовании по безопасности и при необходимости копии рекомендаций по безопасности в соответствии с международными требованиями и рекомендуемой практикой:

а) органам власти, ответственным за технические расследования по безопасности, и органам по транспортному надзору, контролю и сертификации соответствующих государств, а также профильным международным организациям, в которых состоит Республика Молдова;

б) получателям рекомендаций по безопасности, включенных в отчет;

с) проектировщику, производителю, транспортному оператору, организации по техническому обслуживанию транспортного средства, а также органам по безопасности государства регистрации транспортного средства;

д) организациям по сертификации транспортного средства;

е) органам власти по сертификации или лицензированию транспортного оператора, пилота, капитана или машиниста локомотива;

ф) государству, чьи граждане пострадали в транспортном происшествии;

г) Генеральной прокуратуре;

h) Министерству внутренних дел.

(12) Бюро уполномочено информировать пострадавших в транспортном происшествии и их родственников или обнародовать любую информацию, касающуюся фактических наблюдений, процедур технического расследования по безопасности, возможных предварительных отчетов или рекомендаций по безопасности, при условии, что такая информация не ставит под угрозу цели расследования и полностью соответствует применяемому законодательству о защите персональных данных.

(13) Бюро публикует на своей официальной веб-странице обезличенный итоговый отчет о техническом расследовании по безопасности.

Статья 18. Рекомендации по безопасности

(1) В целях предотвращения в будущем транспортных происшествий, а также для обеспечения транспортной безопасности, Бюро, на основании выводов, сделанных в ходе технического расследования по безопасности, исследований или анализа ряда технических расследований по безопасности, разрабатывает и выдает рекомендации по безопасности.

(2) Бюро устанавливает процедуры регистрации ответов на выданные рекомендации по безопасности.

(3) Бюро выдает рекомендации по безопасности на любом этапе технического расследования по безопасности после соответствующих консультаций с релевантными сторонами (транспортными операторами, субъектами технического расследования по безопасности, субъектами, участвовавшими в работах по ликвидации последствий транспортных происшествий) и организациями или органами власти других государств, и во всех случаях – с национальными органами власти по сертификации и надзору, Правительством и Министерством, посредством датированного передаточного письма в отношении любого действия, которое, по его мнению, необходимо выполнить для повышения безопасности в области гражданской авиации, железнодорожного и водного транспорта.

(4) Бюро также направляет рекомендации по безопасности организациям или органам власти других государств в соответствии с международными стандартами и рекомендуемой практикой.

(5) Бюро и органы по безопасности проводят мониторинг выполнения рекомендаций по безопасности и устанавливают процедуры для мониторинга выполнения мер, принятых в результате полученных рекомендаций.

(6) Выданная Бюро рекомендация по безопасности ни в коем случае не создает презумпцию виновности или гражданской ответственности за произошедшее транспортное происшествие.

(7) Рекомендация по безопасности ни в коем случае не устанавливает виновность или ответственность за произошедшее транспортное происшествие.

Статья 19. Помощь, оказываемая пострадавшим в транспортном происшествии и их родственникам

(1) Бюро, отраслевые органы власти по сертификации, безопасности и надзору разрабатывают и ведут планы реагирования на чрезвычайные ситуации национального уровня в случае транспортного происшествия, утвержденные Правительством и согласованные с Генеральным инспектором по чрезвычайным ситуациям.

(2) Сертифицированные в Республике Молдова транспортные операторы разрабатывают и представляют Правительству и Министерству планы помощи пострадавшим в транспортных происшествиях и их родственникам.

Глава VII

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 20. Вступление в силу

Настоящий закон вступает в силу по истечении шести месяцев со дня опубликования в Официальном мониторе Республики Молдова.

Статья 21. Обязанности Правительства

До дня вступления в силу настоящего закона Правительству:

- a) представить Парламенту предложения по приведению действующего законодательства в соответствие с настоящим законом;
- b) привести свои нормативные акты в соответствие с настоящим законом;
- c) утвердить положение об организации и функционировании, структуру и предельную штатную численность Бюро по расследованию транспортных аварий и инцидентов.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПАРЛАМЕНТА Игорь ГРОСУ

№ 213. Кишинэу, 9 декабря 2021 г.

