

LEGE

cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Prezenta lege:

– transpune parțial Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene L 131 din 28 mai 2009;

– transpune parțial Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE (text cu relevanță pentru SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 295 din 12 noiembrie 2010, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018;

– transpune art. 1 lit. (e), art. 2 alin. (1), art. 3 pct. 2, 3, 7, 10–15 și 21, art. 20–23, art. 24 alin. (1)–(3), art. 25 și art. 26 din Directiva 2016/798/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (revizuire) (text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 138 din 26 mai 2016.

Capitolul I DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare

(1) Prezenta lege are ca scop prevenirea producerii evenimentelor în transport, îmbunătățirea siguranței în domeniile transportului aerian, feroviar și naval, garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a

investigațiilor, de asemenea stabilește norme privind disponibilitatea în timp util a informațiilor referitoare la toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul unei aeronave, unei nave sau al unui material rulant implicat într-un eveniment de transport.

(2) Obiectul prezentei legi este investigația evenimentelor din transportul aerian, feroviar și naval, fără a stabili vinovăția sau răspunderea civilă, administrativă, contravențională ori penală a făptuitorului.

(3) Prevederile prezentei legi se aplică:

1) în domeniul aviației civile:

a) accidentelor aeronautice, incidentelor aeronautice și incidentelor aeronautice grave produse pe teritoriul Republicii Moldova;

b) accidentelor aeronautice, incidentelor aeronautice și incidentelor aeronautice grave cu implicarea unor aeronave înmatriculate în Republica Moldova;

c) în alte cazuri stabilite de lege;

2) în domeniul transportului feroviar:

a) sistemului feroviar al Republicii Moldova, care poate fi subdivizat în subsisteme pe domenii de natură structurală și funcțională;

b) incidentelor feroviare, accidentelor feroviare și accidentelor feroviare grave produse pe teritoriul Republicii Moldova;

c) accidentelor feroviare grave cu implicarea materialului rulant înregistrat sau întreținut de o întreprindere feroviară autorizată în Republica Moldova;

3) în domeniul transportului naval:

a) accidentelor navale, accidentelor navale grave și accidentelor navale foarte grave produse în apele teritoriale și pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova;

b) accidentelor navale care implică nave aflate sub pavilionul Republicii Moldova;

c) accidentelor navale care implică interese majore ale Republicii Moldova.

(4) Prezenta lege nu se aplică evenimentelor în transport produse ca urmare a unor acțiuni militare, de război, acte de terorism sau care implică:

a) aeronave utilizate de autoritățile vamale, de organele afacerilor interne sau de autorități similare;

b) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, nave din lemn construite cu metode rudimentare, iahturi sau ambarcațiuni de agrement neimplicate în activități comerciale, cu excepția cazurilor în care acestea au un echipaj și transportă mai mult de 12 pasageri în scopuri comerciale, nave de pescuit cu o lungime sub 15 metri, platforme fixe de foraj marin.

Articolul 2. Noțiuni

În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni se definesc astfel:

eveniment în transport – incident sau accident ce cade sub incidența art. 1 alin. (3), inclusiv: incidentul aeronautic, incidentul aeronautic grav, accidentul aeronautic, incidentul feroviar, accidentul feroviar, accidentul feroviar grav, accidentul naval, accidentul naval grav și accidentul naval foarte grav;

incident aeronautic – eveniment asociat cu operarea unei aeronave, altul decât accidentul aeronautic, care afectează sau care ar putea afecta siguranța operării aeronavei;

incident aeronautic grav – incident asociat cu operarea unei aeronave, produs în circumstanțe ce indică că a existat o probabilitate mare de producere a unui accident aeronautic, care, în cazul unei aeronave cu pilot uman, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul aeronavei cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele au fost debarcate sau, în cazul unei aeronave fără pilot, are loc între momentul în care aeronava este gata de a se pune în mișcare în scopul efectuării unui zbor și momentul în care aceasta intră în repaus la finalul zborului, sistemul principal de propulsie fiind oprit;

accident aeronautic – eveniment asociat cu operarea unei aeronave, care, în cazul unei aeronave cu pilot uman, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul aeronavei cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele au fost debarcate sau care, în cazul unei aeronave fără pilot, are loc între momentul în care aeronava este gata de a se pune în mișcare în scopul efectuării unui zbor și momentul în care aceasta intră în repaus la finalul zborului, sistemul principal de propulsie fiind oprit, în cursul căruia se produc următoarele consecințe negative:

a) rănirea gravă sau decesul unei persoane ca urmare a faptului:

- aflării la bordul aeronavei;
- contactului nemijlocit cu o parte a aeronavei, inclusiv cu părți care s-au desprins din aceasta;

- expunerii directe la fluxul de gaze al motorului cu reacție,

cu excepția cazurilor în care leziunile corporale se datorează unor cauze naturale, sunt provocate de persoana însăși ori de alte persoane sau a cazului în care persoanele rănite sunt călători fără bilet, ascunși în zonele inaccesibile pasagerilor și membrilor echipajului;

b) aeronava suferă o avarie sau o defecțiune structurală care afectează caracteristicile de rezistență structurală, de performanță sau de zbor ale acesteia și care, în mod normal, ar necesita reparații majore sau înlocuirea componentei afectate, cu excepția unei defecțiuni sau avarii a motorului, atunci când avaria se

limitează la un singur motor (inclusiv capota metalică sau accesoriile sale), la elice, extremitățile aripii, antene, sonde, senzori, pneuri, frâne, roți, carenaje, panouri, la trapele trenului de aterizare, la parbrize, la învelișul aeronavei (precum urme mici de lovituri sau perforații) sau la avarii minore la palele rotorului principal, la palele rotorului de coadă, la trenul de aterizare și la cele cauzate de grindină sau de impactul cu păsări/animale (inclusiv ale perforațiilor radomului);

c) aeronava a dispărut sau este inaccesibilă;

incident feroviar – eveniment, altul decât accidentul feroviar sau accidentul feroviar grav, asociat cu exploatarea trenurilor și care afectează sau ar putea afecta siguranța operațiunilor feroviare;

accident feroviar – eveniment neprevăzut sau neintenționat ori un lanț de astfel de evenimente care au consecințe dăunătoare; accidentele feroviare se împart în următoarele categorii: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel cu calea ferată, accidentări ale persoanelor provocate de materialul rulant în mișcare, incendii și altele;

accident feroviar grav – orice coliziune sau deraiere de trenuri ce are ca rezultat decesul a cel puțin unei persoane sau vătămarea gravă a cinci ori mai multe persoane, sau pagube importante ale materialului rulant (până la excluderea din inventar), ale infrastructurii feroviare sau ale mediului, precum și orice alt accident similar ce are un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței feroviare;

accident naval – eveniment sau succesiune de evenimente care au avut loc în legătură directă cu operarea unei nave și care au produs următoarele consecințe negative:

- a) vătămarea gravă sau medie a integrității corporale ori a sănătății unei persoane;
- b) dispariția unei persoane de pe o navă;
- c) pierderea sau abandonul unei nave;
- d) eșuarea, scoaterea din funcțiune sau implicarea într-o coliziune a unei nave;
- e) pagube materiale la infrastructura maritimă, care ar pune în pericol siguranța unei persoane sau a unei nave;
- f) pagube materiale la o navă;
- g) poluarea mediului, rezultată din avarierea uneia sau mai multor nave;

accident naval grav – accident ce a avut loc în legătură directă cu operarea unei nave, care implică foc, explozie, coliziune, eșuare, producând una din următoarele consecințe grave:

a) fisuri sau defecțiuni ale corpului navei, care au cauzat oprirea motorului principal;

b) avarii extinse ale suprastructurii navei, avarii grave ale structurii navei, cum ar fi penetrarea corpului navei sub linia de plutire, care au condus la imposibilitatea de a continua voiajul;

c) avarii care necesită remorcarea navei sau o intervenție de pe uscat;

accident naval foarte grav – accident naval care implică distrugerea totală a unei nave sau decesul cel puțin al unei persoane;

investigator – persoană care participă la efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval;

investigator-șef – persoană căreia i se atribuie, în baza calificărilor sale, responsabilitatea de a organiza, efectua și controla o investigație tehnică privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval;

consultant – persoană numită de un stat, în baza calificărilor sale, cu scopul de a oferi asistență reprezentantului său acreditat în cadrul unei investigații tehnice privind siguranța evenimentelor în transportul aerian, feroviar și naval;

reprezentant acreditat – persoană desemnată de un stat, în baza calificărilor sale, să participe la o investigație tehnică privind siguranța realizată de un alt stat;

investigație tehnică privind siguranța – procedură efectuată în scopul prevenirii unor evenimente în transport, care include colectarea și analiza informațiilor, elaborarea unor concluzii, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, formularea unor recomandări privind siguranța;

cauze – acțiuni, omisiuni, evenimente, condiții sau o combinație a acestora, care au condus la producerea unui accident sau incident; identificarea cauzelor nu presupune stabilirea vinovăției sau a răspunderii civile, administrative, contravenționale ori penale;

recomandare privind siguranța – propunerea unei autorități naționale sau internaționale responsabile de investigațiile tehnice privind siguranța, formulată pe baza informațiilor rezultate dintr-o investigație tehnică privind siguranța sau din alte surse, precum studii în materie de siguranță, cu intenția de a preveni accidentele și incidentele în transporturi;

raport preliminar – mijloc de comunicare folosit pentru distribuirea promptă a datelor obținute în decursul primelor etape ale investigației tehnice privind

siguranța. Raportul preliminar nu conține concluzii, dar listează versiunile și cauzele evenimentului în transport;

reglementare aeronautică civilă – act normativ aprobat în conformitate cu prevederile legislației Republicii Moldova, care conține norme, standarde, cerințe și proceduri specifice activităților aeronautice civile, emise în scopul aplicării și implementării legislației și a reglementărilor naționale și internaționale în domeniul aviației civile;

autoritate de siguranță – persoană juridică de drept public, abilitată cu funcții de control, de supraveghere și de certificare în domeniul aviației civile, în domeniul transportului feroviar sau în domeniul transportului naval;

operator de transport aerian – companie aeriană sau operator de aeronave ori asociație de companii aeriene și operatori de aeronave, sau operator de aerodromuri ori asociație de operatori de aerodromuri;

operator de transport feroviar – orice întreprindere publică sau privată, autorizată în conformitate cu Codul transportului feroviar, a cărei activitate de bază constă în furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și/sau de călători, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea, inclusiv întreprinderile care asigură doar tracțiunea;

administratorul infrastructurii feroviare – orice întreprindere responsabilă, în special, de operarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare pe o rețea, precum și de dezvoltarea acesteia în conformitate cu politicile de dezvoltare și finanțare a infrastructurii feroviare, stabilite de Guvern;

operator de transport naval – operatorul serviciului de trafic naval, operatorul portului maritim și/sau fluvial, operatorul portuar.

Capitolul II

AUTORITATEA DE STAT ÎN DOMENIUL INVESTIGĂRII ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR ÎN TRANSPORTURI

Articolul 3. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi

(1) Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (în continuare – *Birou*) este o autoritate administrativă centrală, aflată în subordinea Guvernului, desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța cu scopul de a determina cauzele și circumstanțele în care s-au produs evenimentele în transport și de a emite recomandări privind siguranța.

(2) Biroul este independent în luarea deciziilor față de orice operator de transport, administrator de infrastructură, autoritate de siguranță, autoritate de reglementare, organism de tarificare, organism de evaluare a conformității, precum și față de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile Biroului.

(3) În realizarea investigațiilor tehnice privind siguranța, Biroul nu solicită, nici nu acceptă instrucțiuni de la nicio parte externă și are o autoritate absolută în ceea ce privește realizarea investigațiilor tehnice privind siguranța.

(4) Biroul este persoană juridică de drept public, cu sediul în municipiul Chișinău, dispune de conturi trezoreriale, de ștampilă cu imaginea Stemei de Stat a Republicii Moldova și de alte atribute necesare.

Articolul 4. Organizarea și structura Biroului

(1) Biroul își exercită funcțiile și atribuțiile în baza regulamentului, structurii și efectivului-limită aprobate de Guvern.

(2) Directorul general și directorii adjuncți ai Biroului sunt numiți și eliberați din funcții de către Guvern, conform art. 17 alin. (2) din Legea nr. 98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate și conform art. 6 alin. (4) din Legea nr. 199/2010 cu privire la statutul persoanelor cu funcții de demnitate publică.

(3) Candidatul la funcția de director general al Biroului trebuie să întrunească următoarele cerințe:

- a) are studii superioare în domeniile transportului aerian, feroviar sau naval;
- b) are o vechime în muncă de cel puțin 5 ani în unul din domeniile prevăzute la lit. a);
- c) nu are antecedente penale;
- d) în privința acestuia nu este instituită o măsură de ocrotire judiciară;
- e) cunoaște limba română și o limbă de circulație internațională (nivel B2);
- f) este apt din punct de vedere medical pentru exercitarea atribuțiilor.

(4) Directorul general al Biroului are următoarele atribuții:

- a) exercită conducerea Biroului;
- b) poartă răspundere personală în fața Guvernului pentru realizarea misiunii și îndeplinirea funcțiilor Biroului;
- c) organizează sistemul de management financiar și de control;
- d) stabilește atribuțiile directorilor adjuncți ai Biroului;
- e) numește în funcții publice, modifică, suspendă și dispune încetarea raporturilor de serviciu ale funcționarilor publici în condițiile Legii nr. 158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public;

- f) semnează acte în chestiunile ce țin de competența Biroului;
- g) conferă grade de calificare, acordă stimulări și aplică sancțiuni disciplinare angajaților Biroului în condițiile Legii nr. 158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public;
- h) exercită alte atribuții corespunzătoare funcțiilor atribuite Biroului, în conformitate cu prevederile actelor normative speciale ce reglementează relațiile în subdomeniile sau în sferele de activitate încredințate acestuia.

(5) Investigatorii din cadrul Biroului primesc legitimații de investigator, cu o valabilitate de 3 ani. Persoanele implicate într-o investigație tehnică privind siguranța și membrii comisiei de investigație tehnică privind siguranța primesc legitimații provizorii de investigator.

(6) Forma, modelul și conținutul insignei, ale legitimației de investigator și ale legitimației provizorii de investigator se stabilesc de Guvern.

(7) Legitimația provizorie de investigator prevăzută la alin. (5) se eliberează prin ordin al directorului general al Biroului și este valabilă pe perioada investigației tehnice privind siguranța respective.

(8) Investigatorii își exercită atribuțiile în baza prevederilor prezentei legi, ale actelor normative emise în vederea aplicării acestora și ale tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.

(9) Candidații la funcțiile de investigator și investigator-șef trebuie să aibă studii superioare și experiență de lucru în domeniul care face obiectul investigației tehnice privind siguranța. Condițiile specifice pentru ocuparea funcțiilor de investigator și investigator-șef sunt stabilite în regulamentul de organizare și funcționare al Biroului.

(10) Investigatorii-șefi exercită conducerea direcțiilor de profil din cadrul Biroului. Pentru ocuparea funcției de investigator-șef, persoana trebuie să întrunească următoarele cerințe suplimentare:

- a) pe domeniul aerian – să dețină o experiență de cel puțin 3 ani de pilot sau de inginer aeronautic;
- b) pe domeniul naval – să dețină o experiență de cel puțin 3 ani de conducere și exploatare a navei maritime comerciale, de inginer sau de mecanic naval;
- c) pe domeniul feroviar – să dețină o experiență de cel puțin 3 ani de inginer mecanic în domeniul feroviar.

(11) În îndeplinirea atribuțiilor sale, Biroul poate contracta specialiști din domenii conexe, remunerați în condițiile legislației muncii.

Articolul 5. Finanțarea Biroului

(1) Activitatea Biroului este finanțată de la bugetul de stat în limita alocațiilor bugetare aprobate prin legea bugetară anuală.

(2) Bugetul Biroului se elaborează, se aprobă și se administrează în conformitate cu principiile, regulile și procedurile prevăzute de Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014.

Articolul 6. Atribuțiile Biroului

(1) Biroul are următoarele atribuții generale:

- a) organizează, conduce și coordonează activitatea de investigație tehnică privind siguranța în transportul aerian, feroviar și naval;
- b) numește membrii comisiei de investigație tehnică privind siguranța, investigatorul-șef și/sau reprezentantul acreditat;
- c) elaborează programul de perfecționare a calificării profesionale a personalului propriu;
- d) elaborează și prezintă spre promovare organului central de specialitate în domeniul transportului (în continuare – *Minister*) proiecte de reglementări legate de investigația tehnică privind siguranța;
- e) comunică organizațiilor internaționale de profil date și informații cu privire la investigațiile tehnice privind siguranța, conform cerințelor internaționale recunoscute și asumate de Republica Moldova;
- f) întocmește rapoarte preliminare și finale asupra rezultatelor investigațiilor tehnice privind siguranța și le transmite părților implicate, celor cu responsabilități în materie de siguranță și celor interesate;
- g) face publice rapoartele finale în conformitate cu art. 17;
- h) emite recomandări privind siguranța în vederea prevenirii unor evenimente similare în transport și urmărește modul de implementare a acestora;
- i) colaborează cu alte organisme și instituții pentru efectuarea unor analize, expertize tehnice, teste și a altor operațiuni cu scopul de a determina cauzele producerii evenimentului în transport.

(2) În vederea îndeplinirii obiectivelor sale, Biroul cooperează și încheie acorduri tehnice cu autoritățile de profil ale altor state cu scopul de a îmbunătăți siguranța în transporturi și a promova activ colaborarea între autoritățile responsabile de investigațiile tehnice privind siguranța și autoritățile naționale și/sau supranaționale civile responsabile de supravegherea transporturilor. Biroul prevede cele mai bune modalități de cooperare, care să permită:

- a) asigurarea asistenței tehnice reciproce și a expertizei necesare îndeplinirii unor sarcini comune;

- b) coordonarea măsurilor de urgență;
- c) folosirea în comun a spațiilor și a echipamentelor tehnice, a mijloacelor de transport, a componentelor sau părților acestora și a altor obiecte utile investigației tehnice privind siguranța, inclusiv a aparatelor de înregistrare de bord, a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului (în continuare – *înregistratoare*);
- d) obținerea și utilizarea în comun a informațiilor relevante pentru analiza datelor și elaborarea recomandărilor privind siguranța;
- e) elaborarea unor metode comune de investigație tehnică privind siguranța;
- f) stabilirea unor principii comune de monitorizare a respectării recomandărilor privind siguranța și de adaptare a metodelor de investigație tehnică privind siguranța la progresul tehnic și științific;
- g) stabilirea unor norme de confidențialitate cu respectarea reglementărilor naționale privind declarațiile martorilor, prelucrarea datelor și informațiilor prevăzute la art. 16;
- h) organizarea unor activități specifice de formare profesională a investigatorilor.

Articolul 7. Raportarea activităților

Biroul publică anual, până în data de 1 iulie, pe pagina sa web oficială, un raport referitor la investigațiile tehnice privind siguranța desfășurate și cele în curs de desfășurare, inclusiv recomandările de siguranță emise și acțiunile întreprinse în vederea implementării recomandărilor.

Capitolul III

INVESTIGATORII, RAPORTAREA EVENIMENTELOR ÎN TRANSPORT ȘI ACȚIUNILE OPERATORULUI DE TRANSPORT FEROVIIAR, AERIAN SAU NAVAL

Articolul 8. Drepturile investigatorilor

(1) În conformitate cu prezenta lege și, în situațiile în care se efectuează și o urmărire penală în paralel cu investigația tehnică privind siguranța, cu acordul organului de urmărire penală, investigatorilor și membrilor comisiei de investigație li se acordă următoarele drepturi, imediat ce este posibil:

- a) de a avea acces, ori de câte ori va fi necesar, la locul producerii evenimentului în transport, la mijlocul de transport, la conținutul, resturile acestuia sau la orice documente ori obiecte conexe;
- b) de a lista probele și de a îndepărta controlat rămășițele ori componentele acestora pentru a fi examinate sau analizate;
- c) de a avea acces la înregistratoare și a prelua controlul asupra acestora, inclusiv de a avea acces la toate datele înregistrate legate de încărcături, obiecte,

sau de orice persoană, condiție ori circumstanță, precum și de a copia și a utiliza informațiile și datele respective;

d) de a solicita și a avea acces imediat la rezultatele complete ale autopsiei asupra corpurilor persoanelor rănite mortal sau ale testelor efectuate pe probe prelevate;

e) de a solicita examinarea medicală a persoanelor implicate în evenimentul în transport, efectuarea de teste asupra probelor prelevate de la aceste persoane și de a avea acces imediat la rezultatele acestora;

f) de a avea acces la alte rezultate decât cele prevăzute la lit. d) și e);

g) de a chestiona personalul aerian, cel feroviar sau cel naval implicat în evenimentul în transport, precum și alți martori;

h) de a convoca și a chestiona martorii, de a le solicita acestora să furnizeze informații sau dovezi relevante pentru activitatea de investigație, inclusiv în absența oricărei persoane ale cărei interese s-ar putea considera că împiedică investigația tehnică privind siguranța;

i) de a avea acces liber la orice informație sau înregistrare relevantă deținută de administratorul infrastructurii feroviare, de operatorul de transport feroviar, aerian sau naval, de autoritatea de siguranță, de alte autorități ale statului cu competențe relevante de înregistrare, de organizația de întreținere, de organizația de instruire, de producătorul aeronavei, al navei, al locomotivei, al vagoanelor, al obiectivelor de infrastructură, de furnizorul serviciilor de navigație aeriană, de administratorul aerodromului, inclusiv de a avea acces la panglici, la vitezometru, la conținutul instalațiilor de înregistrare, precum și la declarații referitoare la frâne (sistemul de frânare), la formele de avertizare, la rapoartele privind părțile componente ale unității de transport și la documentele ce atestă starea tehnică a acestora;

j) de a întocmi diagrame la locul evenimentului în transport, în care va fi descris punctul de plecare, va fi marcată locația aeronavei, a trenului sau a navei, la fel, vor fi indicate kilometrul și marcate punctele în care a avut loc accidentul sau incidentul;

k) de a face sau a ridica fotografii pentru a vedea în general consecințele evenimentului în transport, starea pistei, a navei sau a materialului rulant deteriorat, a aparatelor de control, precum și a oricărui obiect pe care îl consideră util activității de investigație tehnică privind siguranța;

l) de a întocmi rapoarte de amplasare, de inspecție, cu privire la starea tehnică a liniilor de cale ferată, a sistemelor de semnalizare, de control central și a echipamentelor de centralizare, de comunicare și a altor echipamente, cu privire la starea pistei sau a infrastructurii navale;

m) de a solicita prezentarea, inspectarea și efectuarea de copii de pe orice probe materiale sau documentare, cu respectarea măsurilor prevăzute la art. 14 alin. (6);

n) de a solicita persoanelor competente autentificarea copiei conform cu originalul ori autenticitatea probei prelevate;

o) de a solicita și de a li se acorda asistență în cadrul investigației tehnice privind siguranța din partea autorităților și instituțiilor publice, din partea operatorilor de transport, a autorităților de supraveghere și pază a frontierei de stat, a autorităților responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, a piloților și a personalului serviciilor portuare și de transport naval.

(2) Investigatorul-șef are autoritatea de a lua toate măsurile prevăzute la alin. (1) în condițiile prevăzute de art. 12 și 14.

(3) Investigatorul care participă la o investigație tehnică privind siguranța își îndeplinește sarcinile și instrucțiunile în mod independent, conform sarcinii formulate de investigatorul-șef sau de reprezentantul acreditat.

(4) Investigatorul este obligat să nu divulge informațiile ce i-au devenit cunoscute în cadrul investigării cazului. Investigatorul poartă răspundere pentru confidențialitatea și păstrarea informațiilor cu privire la evenimentul de transport produs, în conformitate cu legislația.

(5) Investigatorul-șef poate extinde drepturile și obligațiile enumerate în prezentul articol asupra experților și consultanților săi, precum și asupra reprezentanților acreditați și, respectiv, asupra experților și consultanților acestora, în măsura în care aceștia să poată participa efectiv la investigația tehnică privind siguranța.

Articolul 9. Notificarea și raportarea evenimentelor în transport

(1) Orice persoană care a constatat sau care deține informații care indică asupra unui pericol real sau potențial pentru siguranța în transporturi are dreptul să notifice imediat Serviciul național unic pentru apelurile de urgență 112. Persoana care notifică informația voluntar poate alege să rămână:

- a) anonimă (fără date de identificare);
- b) deschisă (cu date de identificare);
- c) confidențială, în cazul în care solicită aceasta în mod expres.

(2) În cazul în care deține informații privind producerea unui eveniment în transport, personalul aerian, cel feroviar sau cel naval trebuie să notifice în acest sens, fără întârziere, Biroul.

(3) Biroul, autoritatea de siguranță, administratorul infrastructurii feroviare, operatorul de transport aerian, feroviar sau naval stabilesc proceduri de raportare și înregistrare a evenimentelor în transport.

Articolul 10. Acțiunile operatorului de transport feroviar, aerian sau naval și ale angajaților acestuia

(1) În cadrul investigației tehnice privind siguranța, operatorul de transport supus investigației tehnice privind siguranța este obligat să asigure:

a) pregătirea rapoartelor de la locul evenimentului în transport, a rapoartelor din teritoriu cu privire la elementele sau obiectele investigației tehnice privind siguranța;

b) diagramele privind daunele de infrastructură și ale mijlocului de transport, precum și schemele privind locul evenimentului în transport;

c) documentele ce conțin informații cu privire la fapte (în scris sau în altă formă);

d) sprijinul deplin și asistența ori de câte ori acestea sunt necesare pentru atingerea scopului prevăzut la art. 1.

(2) Angajații operatorului de transport aerian, feroviar sau naval sunt obligați:

a) să ofere primul ajutor medical persoanelor vătămate ca urmare a producerii evenimentului în transport; și

b) să raporteze cu privire la locul și circumstanțele evenimentului în transport conform art. 9 alin. (2).

(3) Operatorul de transport aerian, feroviar sau naval implicat într-un eveniment de transport și proprietarul sau gestionarul terenului pe care s-a produs evenimentul în transport sunt obligați să asigure conservarea locului evenimentului conform art. 14 alin. (5).

(4) În cazul în care starea infrastructurii feroviare, aeroportuare sau portuare permite, administratorul infrastructurii feroviare sau operatorul de infrastructură aeroportuară ori portuară trebuie să ia o decizie privind restabilirea traficului feroviar, a operațiunilor de zbor sau a circulației navelor. O astfel de decizie trebuie să fie coordonată cu Biroul, iar în cazul în care se efectuează și o urmărire penală, și cu permisiunea organului de urmărire penală.

(5) Operatorul de transport aerian, feroviar sau naval, în calitate de angajator, asigură în mod obligatoriu efectuarea examenului medical al angajaților implicați într-un eveniment în transport pentru a determina dacă aceștia s-au aflat sub influența alcoolului, a drogurilor, a substanțelor toxice sau psihotrope, în conformitate cu actele normative ce reglementează procedurile de testare pentru determinarea alcoolemiei, a consumului de substanțe psihotrope, stupefiante sau toxice.

Capitolul IV

COORDONAREA ȘI PROCEDURA INVESTIGAȚIEI TEHNICE PRIVIND SIGURANȚA

Articolul 11. Procedura, modul și termenele investigației tehnice privind siguranța

(1) Toate evenimentele în transport descrise la art. 1 alin. (3) urmează a fi investigate de către Birou, în conformitate cu prevederile prezentei legi.

(2) Investigația tehnică privind siguranța se efectuează independent de urmărirea penală sau de procedura disciplinară. Identificarea persoanei vinovate, stabilirea vinovăției, precum și aplicarea sancțiunilor țin de competența organelor judiciare.

(3) Biroul decide, fără întârziere și, în orice caz, în termen de două luni de la primirea notificării cu privire la evenimentul în transport, dacă să lanseze sau nu o investigație tehnică privind siguranța.

(4) La luarea deciziei privind lansarea unei investigații tehnice privind siguranța, Biroul va ține cont de următoarele aspecte:

- a) gravitatea evenimentului în transport;
- b) dacă evenimentul în transport face sau nu parte dintr-o serie de astfel de evenimente, relevante pentru întregul sistem de transport;
- c) impactul evenimentului în transport asupra siguranței;
- d) cererile operatorilor de transport, ale administratorilor de infrastructură, ale autorității de siguranță naționale sau ale altor state.

(5) Investigația tehnică privind siguranța se efectuează de către o comisie condusă de un investigator-șef, desemnat de directorul general al Biroului. Investigatorul-șef este responsabil de organizarea, performanța și controlul acțiunilor de investigație.

(6) Comisia de investigație tehnică privind siguranța se desemnează prin ordin al directorului general al Biroului, în termen de 3 zile lucrătoare de la luarea deciziei privind lansarea investigației tehnice privind siguranța.

(7) Data de începere a investigației tehnice privind siguranța se consideră data la care se aprobă componența comisiei de investigație tehnică privind siguranța. Sfârșitul investigației se consideră data la care se aprobă raportul final de investigație tehnică privind siguranța.

(8) În cazul în care locul în care s-a produs evenimentul în transport nu poate fi stabilit cu precizie ca fiind situat pe teritoriul Republicii Moldova, Biroul convine cu autoritatea de investigații relevantă a statului vecin, la frontiera căruia s-a produs evenimentul în transport, asupra desfășurării în cooperare a investigației tehnice privind siguranța.

(9) Biroul desfășoară investigația tehnică privind siguranța astfel încât să fie minimizată periclitarea unor activități sau a unor elemente de infrastructură.

(10) În cazul unui eveniment în transport produs pe teritoriul Republicii Moldova, Biroul notifică fără întârziere organizațiile internaționale de profil la care Republica Moldova este parte, statul de înregistrare, statul operator, statul proiectant și statul fabricant al mijlocului de transport, precum și statele vizate de evenimentul în transport, în conformitate cu angajamentele internaționale ale Republicii Moldova.

(11) În cazul în care un mijloc de transport înmatriculat într-un alt stat este implicat într-un eveniment în transport survenit pe teritoriul Republicii Moldova sau în cazul în care printre persoanele decedate ori rănite grav într-un eveniment în transport survenit pe teritoriul Republicii Moldova se numără cetățeni ai unui alt stat, statului interesat i se acordă posibilitatea să trimită observatori pentru a asista la desfășurarea investigației tehnice privind siguranța. Reprezentanților statelor interesate li se va oferi dreptul de a vizita locul evenimentului în transport, de a avea acces la informațiile referitoare la etapele și rezultatele investigației tehnice privind siguranța, inclusiv la raportul final.

(12) În cazul producerii unui eveniment în transport pe teritoriul Republicii Moldova și în urma recepționării notificării corespunzătoare, statul de înregistrare, statul operator, statul proiectant și statul fabricant al mijlocului de transport informează Biroul dacă intenționează să numească un reprezentant acreditat în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate.

(13) Participarea la o investigație tehnică privind siguranța a unui eveniment în transport survenit în afara teritoriului Republicii Moldova se efectuează în conformitate cu tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte, în cazul în care:

a) este implicat un mijloc de transport proiectat, produs sau înregistrat în Republica Moldova;

b) este implicat un alt mijloc de transport decât cele proiectate, produse sau înregistrate în Republica Moldova, în urma acestuia survenind decesul sau vătămarea unui cetățean al Republicii Moldova;

c) este implicat un operator de transport al Republicii Moldova.

(14) Cu condiția respectării cerinței privind evitarea oricărui conflict de interese, Biroul solicită instituțiilor de proiectare, de producere, de certificare și de înregistrare a mijloacelor de transport, precum și autorității de siguranță a Republicii Moldova să numească, în limitele competențelor acestora, unul sau mai mulți reprezentanți pentru a participa:

a) în calitate de consilier al investigatorului-șef, la orice eveniment în transport supus investigației tehnice privind siguranța, efectuată pe teritoriul Republicii Moldova;

b) în calitate de consultant, numit în temeiul prezentei legi, care va oferi asistență reprezentantului acreditat/reprezentanților acreditați ai Republicii Moldova la orice investigație tehnică privind siguranța efectuată pe teritoriul unui alt stat, în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate aplicabile în domeniu.

(15) În termen de trei zile de la începerea investigației tehnice privind siguranța, Biroul trebuie să informeze Guvernul, Ministerul, Procuratura Generală, Ministerul Afacerilor Interne și autoritatea de siguranță cu privire la tipul de eveniment în transport și consecințele acestuia, numărul de persoane decedate sau/și rănite, de asemenea cu privire la valoarea daunelor.

(16) Biroul își încheie examinările la locul producerii evenimentului în transport în cel mai scurt timp posibil pentru a permite administratorului infrastructurii feroviare, operatorului de aerodrom, operatorului portului maritim și/sau fluvial sau operatorului portuar să refacă infrastructura și să o deschidă circulației.

(17) Investigația tehnică privind siguranța nu poate fi împiedicată sau suspendată din cauza anchetelor de urmărire penală.

(18) Biroul cooperează cu autoritatea de siguranță atunci când în investigația tehnică privind siguranța sunt implicate mijloace de transport sau operatori de transport certificați de autoritatea de siguranță. Autoritatea de siguranță transmite, într-un timp cât mai scurt, toate informațiile solicitate Biroului și furnizează explicații atunci când acest lucru i se cere.

(19) Biroul poate delega, în totalitate sau parțial, autorității specializate a unui alt stat, cu acordul părților, sarcina de a efectua investigația tehnică privind siguranța a unui eveniment în transport, în conformitate cu prezenta lege și tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte.

Articolul 12. Coordonarea investigațiilor

(1) Biroul va încheia acorduri cu Procuratura Generală, cu Inspectoratul General al Poliției, cu Inspectoratul General al Poliției de Frontieră, cu Inspectoratul General pentru Situații de Urgență, precum și cu autoritățile de siguranță, privind desfășurarea urmăririi penale în paralel cu investigația tehnică privind siguranța și asigurarea examinării sau analizei de către Birou a elementelor de probă, inclusiv în cazul în care acestea ar putea fi modificate, alterate sau distruse. Acordurile menționate trebuie să prevadă:

- a) accesul la locul evenimentului în transport;
- b) conservarea probelor și accesul la acestea;
- c) schimbul de informații la stadiul fiecărei proceduri de investigație;
- d) utilizarea corespunzătoare a informațiilor privind siguranța;
- e) soluționarea conflictelor de competență sau de altă natură;
- f) gestionarea și coordonarea măsurilor de urgență.

(2) Atunci când se efectuează și o urmărire penală în paralel cu investigația tehnică privind siguranța, Biroul poate numi un reprezentant care să însoțească înregistratoarele și alte elemente de probă asimilate acestora în timpul oricărei deplasări, inclusiv la/de la locul de citire, prelucrare, examinare, analizare, modificare sau alterare a acestora.

Articolul 13. Informațiile privind persoane și mărfuri periculoase aflate la bord

(1) Operatorii de transport din Republica Moldova, precum și cei din alte state care efectuează operațiuni de transport pe teritoriul Republicii Moldova instituie proceduri privind punerea neîntârziată la dispoziție a listelor de pasageri și/sau de mărfuri periculoase aflate la bordul mijlocului de transport implicat într-un eveniment în transport.

(2) Listele prevăzute la alin. (1) sunt puse la dispoziția Biroului, a autorităților desemnate de țările vizate să asigure legătura cu rudele persoanelor aflate la bord, precum și a echipelor medicale ce ar putea avea nevoie de aceste informații pentru acordarea ajutorului medical.

(3) Numele persoanelor aflate la bord nu sunt făcute publice înainte ca autoritățile competente să informeze rudele persoanelor respective. Lista prevăzută la alin. (1) rămâne confidențială, iar numele oricărei persoane de pe lista respectivă va fi publicat numai în cazul în care rudele persoanei în cauză nu au obiecții.

Capitolul V CONSERVAREA PROBELOR ȘI PROTECȚIA INFORMAȚIILOR

Articolul 14. Conservarea probelor

(1) În cazul efectuării unei urmăriri penale, probele sunt ridicate, examinate, atașate și păstrate conform prevederilor Codului de procedură penală; în restul cazurilor, Biroul este obligat să protejeze și să păstreze în condiții de siguranță, în custodia sa, probele, inclusiv mijloacele de transport, părțile componente, conținutul și resturile acestora, atâta timp cât este necesar pentru investigația tehnică privind siguranța a evenimentului în transport.

(2) Păstrarea probelor care ar putea fi deplasate, șterse, pierdute sau distruse va fi asigurată prin fotografiere, copiere sau fixarea printr-un alt mijloc tehnic.

(3) Păstrarea probelor în custodia Biroului, în condiții de siguranță, include protecția lor împotriva factorilor naturali sau artificiali ce contribuie la distrugerea lor și împotriva accesului persoanelor neautorizate, pentru a preveni sustragerea, deteriorarea sau alterarea lor.

(4) Biroul are responsabilitatea de a asigura tratarea în condiții de siguranță a tuturor probelor și de a lua toate măsurile rezonabile pentru a proteja și păstra aceste probe.

(5) Până la sosirea organului de urmărire penală și a investigatorilor, operatorul de transport aerian, feroviar sau naval implicat într-un eveniment în transport, proprietarul sau gestionarul terenului pe care s-a produs evenimentul în transport are interdicție de a modifica situația și a preleva probe de la locul evenimentului, de a mișca, muta sau îndepărta mijlocul de transport, conținutul sau resturile acestuia ori de a preleva probe din acesta, cu excepția cazurilor în care astfel de acțiuni ar fi necesare din motive de siguranță ori pentru a acorda ajutor persoanelor rănite sau există o permisiune explicită a autorităților responsabile de a interveni asupra locului evenimentului în transport și, atunci când este posibil, în urma consultării Biroului.

(6) Orice persoană implicată într-un eveniment în transport întreprinde măsurile necesare în vederea conservării documentelor, a materialelor sau a înregistrărilor legate de evenimentul în transport respectiv, în special pentru a preveni ștergerea înregistrărilor de conversații și alarme. Comandanții mijlocului de transport implicat într-un eveniment în transport sau, în cazul imposibilității de exercițiu al acestora, locuitorii lor au obligația și responsabilitatea să asigure că sunt păstrate în siguranță toate probele și documentele probatorii și că nu se fac niciun fel de modificări, adăugiri, înregistrări sau alte acțiuni asupra înscrisurilor privind perioada anterioară ori ulterioară evenimentului în transport respectiv, precum și în timpul producerii acestuia, inclusiv în:

- a) hărți;
- b) jurnalele de bord;

c) înregistrările scrise, electronice și magnetice sau cele realizate în orice alt mod;

d) alte documente sau înregistrări care se consideră că ar putea avea legătură cu evenimentul în transport respectiv.

(7) În vederea aplicării prevederilor alin. (6) se iau măsuri astfel încât:

a) să fie prevenită supraînregistrarea datelor provenind din înregistratoare, inclusiv prin oprirea de înregistrări după momentul producerii evenimentului în transport;

b) să se prevină interferența cu orice alt echipament care ar putea fi, în mod rezonabil, considerat util investigației privind siguranța.

(8) Prevederile alin. (6) și (7) sunt obligatorii:

a) până în momentul în care operatorul de transport al cărui mijloc de transport a fost implicat într-un eveniment în transport primește o notificare de la Birou despre faptul că nu se inițiază o investigație tehnică privind siguranța sau că investigația tehnică privind siguranța s-a încheiat;

b) înainte de a se scurge un interval de două luni de la data notificării evenimentului în transport, în acest interval nefiind luată nicio decizie privind inițierea unei investigații tehnice privind siguranța;

c) până în momentul în care operatorul de transport primește o notificare scrisă de la Birou, iar atunci când se efectuează în paralel și o urmărire penală – și o notificare scrisă de la organul de urmărire penală, în care se menționează că probele materiale nu mai sunt necesare.

(9) Orice manipulare cu elementele de probă se face cu acordul Biroului și în prezența reprezentantului acestuia, iar atunci când se efectuează în paralel și o urmărire penală – numai cu acordul organului de urmărire penală.

Articolul 15. Protecția informațiilor

(1) Biroul asigură confidențialitatea informațiilor colectate și utilizarea acestora în exclusivitate pentru îndeplinirea obiectivului prezentei legi.

(2) Următoarele informații se utilizează doar de către membrii comisiei de investigație tehnică privind siguranța și nu se utilizează în alte scopuri decât cele prevăzute de prezenta lege:

a) declarațiile persoanelor în cadrul investigației tehnice privind siguranța în aviația civilă, în transportul feroviar și cel naval;

b) înregistrările care dezvăluie identitatea persoanelor care au adus probe și informații în cadrul investigației tehnice privind siguranța;

c) informațiile colectate de Birou ce au un caracter personal, inclusiv informațiile privind sănătatea persoanelor;

d) documentele întocmite pe parcursul investigației tehnice privind siguranța, precum: note, proiecte, opinii scrise ale investigatorului sau ale altor persoane, opinii exprimate în cadrul analizei informațiilor, inclusiv a informațiilor provenite de la înregistratoare;

e) informațiile și probele furnizate de investigatorii organelor competente ale altor state în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate, în cazul în care Biroul solicită acest lucru;

f) proiectele de rapoarte preliminare sau finale, declarațiile provizorii, rapoartele și concluziile elaborate pentru uz intern;

g) înregistrările audio și video din cabina de pilotaj, de la bordul unei nave, aeronave, locomotive, vagon; înregistrările provenite de la/din interiorul unităților de control al traficului aerian, orice alte înregistrări scrise, audio sau electronice împreună cu transcrierile acestora, asigurându-se că informațiile lipsite de relevanță pentru investigația tehnică privind siguranța și, în special, informațiile legate de viața privată a persoanelor sunt protejate în mod corespunzător, cu respectarea dispozițiilor prevăzute la art. 16 alin. (1);

h) toate tipurile de comunicări între persoanele care au fost implicate în operarea mijlocului de transport;

i) notele de însoțire pentru transmiterea de recomandări privind siguranța de la Birou către adresant;

j) rapoartele cu privire la evenimentele în transport.

(3) Datele înregistratorului sunt comunicate prin proceduri securizate în cazul în care acestea conțin date personale și nu se utilizează în alte scopuri decât cele prevăzute de prezenta lege.

(4) Prin derogare de la prevederile alin. (1)–(3), la solicitarea scrisă a instanțelor de judecată și/sau a organului de urmărire penală, Biroul asigură prezentarea înregistrărilor și a informațiilor acumulate.

Articolul 16. Informațiile utilizate în scopul investigației tehnice privind siguranța

(1) Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal, următoarele informații au caracter confidențial și nu se folosesc decât în scopurile investigației tehnice privind siguranța, exceptând cazurile în care autoritățile competente decid că există un interes public prioritar în favoarea divulgării acestora:

a) orice declarații ale martorilor, alte declarații, procese-verbale, precum și orice element probatoriu înregistrat sau primit de către Birou pe parcursul investigației tehnice privind siguranța;

b) informația privind persoanele implicate într-un eveniment în transport sau informații de natură privată, inclusiv informațiile privind sănătatea acestora, cu consimțământul persoanelor implicate.

(2) Fără a aduce atingere prevederilor alin. (1), Biroul poate să facă publice analizele tehnice independente asupra unei investigații tehnice privind siguranța aflate în curs de derulare.

(3) Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute la art. 15 și 16, Biroul comunică informațiile pe care le consideră pertinente pentru prevenirea unui eveniment în transport persoanelor responsabile de producerea și întreținerea echipamentelor și a mijloacelor de transport, de asemenea persoanelor fizice sau entităților juridice responsabile de operarea mijloacelor de transport sau de pregătirea personalului.

Capitolul VI

RAPOARTELE INVESTIGAȚIEI TEHNICE PRIVIND SIGURANȚA ȘI RECOMANDĂRILE PRIVIND SIGURANȚA

Articolul 17. Rapoartele investigației tehnice privind siguranța

(1) O investigație tehnică privind siguranța face obiectul unor rapoarte într-o formă corespunzătoare tipului și gravității evenimentului în transport și relevanței constatărilor investigației. Rapoartele descriu scopul investigației conform art. 3 alin. (1), fără a stabili cui aparține vinovăția sau răspunderea. În funcție de caz, rapoartele conțin recomandări privind siguranța.

(2) În termen de 10 zile de la începerea investigației tehnice privind siguranța, legată de producerea unui eveniment în transport, Biroul elaborează un raport preliminar.

(3) Investigația tehnică privind siguranța se încheie cu un raport final, prezentat în forma stabilită de Birou, care se aprobă de către investigatorul-șef și se expediază entităților interesate. Raportul final va conține, în mod obligatoriu, următoarele informații:

a) denumirea operatorului de transport, producătorul, modelul, naționalitatea și mărcile de înregistrare ale aeronavei, navei sau ale materialului rulant; locul și data accidentului sau incidentului;

b) înștiințarea autorităților naționale și străine cu privire la producerea evenimentului în transport, identificarea autorității și a reprezentanților acreditați ce vor investiga evenimentul în transport, organizarea investigației, autoritatea care eliberează raportul, data publicării acestuia, precum și un rezumat scurt privind circumstanțele ce au cauzat accidentul sau incidentul;

c) informații factice, analize, concluzii și, după caz, recomandări de siguranță.

(4) În cazul în care investigația tehnică privind siguranța generează rapoarte înainte de finalizarea acesteia, Biroul poate solicita, înainte de publicare, comentarii din partea autorităților indicate la alin. (11) lit. a) și, prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip al mijlocului de transport, din partea fabricantului sau din partea operatorului de transport în cauză.

(5) Înainte de a publica raportul final, Biroul solicită comentarii din partea autorităților prevăzute la alin. (11) lit. a), inclusiv din partea statelor care au proiectat, produs, înregistrat sau emis certificatul de tip al mijlocului de transport și, prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip, din partea fabricantului sau din partea operatorului de transport în cauză. În cazul în care au fost solicitate comentarii, Biroul respectă standardele internaționale și practicile recomandate.

(6) Informațiile se includ în raportul final doar în cazul în care sunt relevante. Nu vor fi divulgate informații sau părți de informații care nu prezintă interes pentru respectiva investigație tehnică privind siguranța.

(7) Biroul face public raportul final, inclusiv recomandările de siguranță, în cel mai scurt timp și, dacă este posibil, în termen de 12 luni de la data producerii evenimentului în transport. În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, Biroul publică o declarație intermediară cel puțin la fiecare comemorare a evenimentului în transport, în care oferă detalii cu privire la stadiul investigației tehnice privind siguranța și eventualele probleme ridicate în domeniul siguranței.

(8) Raportul final al investigației tehnice privind siguranța este semnat de către toți membrii comisiei de investigație, inclusiv de investigatorul-șef. Data semnării raportului final se consideră a fi ultima zi a investigației.

(9) Raportul final al investigației tehnice privind siguranța se aprobă de către directorul general al Biroului.

(10) În cazul în care după prezentarea raportului final sunt descoperite fapte noi sau în cazul în care au fost admise greșeli ori omise circumstanțe importante pentru stabilirea cauzei accidentului sau incidentului, Biroul actualizează, în termen rezonabil, indicatorii evenimentului în transport și trimite raportul astfel actualizat destinatarilor indicați la alin. (11) până la prezentarea următorului raport.

(11) Biroul transmite copii ale raportului final al investigației tehnice privind siguranța și, după caz, ale recomandărilor privind siguranța, în conformitate cu cerințele internaționale, cu practicile recomandate și în termene proximale:

a) autorităților responsabile de investigațiile tehnice privind siguranța și organelor de supraveghere, de control și de certificare în transport ale statelor vizate, precum și organizațiilor internaționale de profil la care Republica Moldova este parte;

b) destinatarilor recomandărilor privind siguranța, incluse în raport;

c) proiectantului, producătorului, operatorului de transport, organizației de deservire tehnică a mijlocului de transport, precum și autorităților de siguranță ale statului de înregistrare a acestuia;

d) organizațiilor de certificare a mijlocului de transport;

e) autorităților de certificare sau de licențiere a operatorului de transport, a pilotului, a căpitanului sau a mecanicului de locomotivă;

f) statului ai cărui cetățeni sunt victimele evenimentului în transport;

g) Procuraturii Generale;

h) Ministerului Afacerilor Interne.

(12) Biroul este autorizat să informeze victimele evenimentului în transport și rudele acestora ori să facă publice orice informații privind observațiile factice, procedurile investigației tehnice privind siguranța, eventualele rapoarte preliminare sau recomandări de siguranță, cu condiția ca aceste informații să nu compromită obiectivele investigației și să respecte integral legislația aplicabilă privind protecția datelor cu caracter personal.

(13) Biroul publică pe pagina sa web oficială raportul final al investigației tehnice privind siguranța, depersonalizat.

Articolul 18. Recomandări privind siguranța

(1) În scopul de a preveni producerea pe viitor a evenimentelor în transport, precum și pentru a asigura siguranța în transport, Biroul, bazându-se pe concluziile desprinse în timpul investigației tehnice privind siguranța, pe studii sau analize ale unei serii de investigații tehnice privind siguranța, elaborează și emite recomandări privind siguranța.

(2) Biroul instituie proceduri pentru înregistrarea răspunsurilor la recomandările privind siguranța emise.

(3) Biroul emite recomandări privind siguranța în orice fază a investigației tehnice privind siguranța, după consultarea corespunzătoare a părților relevante (operatorilor de transport, subiecților investigației tehnice privind siguranța, entităților implicate în lucrările de lichidare a consecințelor evenimentului în

transport) și a organismelor sau autorităților din alte state și, în toate cazurile, a autorităților naționale de certificare și supraveghere, a Guvernului și Ministerului, printr-o scrisoare de transmitere datată, cu privire la orice acțiune pe care o consideră că trebuie întreprinsă în vederea consolidării siguranței în domeniile aviației civile, transportului feroviar și naval.

(4) Biroul transmite recomandările privind siguranța și organismelor sau autorităților altor state în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate.

(5) Biroul și autoritățile de siguranță monitorizează punerea în aplicare a recomandărilor privind siguranța și instituie proceduri pentru monitorizarea progresului acțiunilor întreprinse ca urmare a recomandărilor primite.

(6) O recomandare privind siguranța, emisă de Birou, nu creează în niciun caz o prezumție de vinovăție sau răspundere civilă pentru un eveniment în transport produs.

(7) O recomandare privind siguranța nu stabilește în niciun caz vinovăția sau răspunderea pentru un eveniment în transport produs.

Articolul 19. Asistența acordată victimelor evenimentului în transport și rudelor acestora

(1) Biroul, autoritățile de certificare, de siguranță și de supraveghere sectoriale vor elabora și vor deține planuri de reacție în caz de urgență la nivel național în cazul producerii unui eveniment în transport, aprobate de Guvern și coordonate cu Inspectoratul General pentru Situații de Urgență.

(2) Operatorii de transport certificați în Republica Moldova vor elabora și vor prezenta Guvernului și Ministerului planuri de asistență pentru victimele evenimentelor în transport și pentru rudele acestora.

Capitolul VII DISPOZIȚII FINALE

Articolul 20. Intrarea în vigoare

Prezenta lege intră în vigoare la expirarea termenului de 6 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Articolul 21. Îndatoririle Guvernului

Până la data intrării în vigoare a prezentei legi, Guvernul:

- a) va prezenta Parlamentului propuneri vizând punerea în concordanță a legislației în vigoare cu prezenta lege;
- b) va pune în concordanță actele sale normative cu prezenta lege;
- c) va aproba regulamentul de organizare și funcționare, structura și efectivul-limită ale Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.

PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI

ЗАКОН

о расследовании транспортных аварий и инцидентов

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, железнодо-

рожного 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 тяжких 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:

- а) причинение тяжких или средней тяжести телесных повреждений или вреда здоровью человека;
- б) исчезновение человека с судна;
- с) потеря или оставление судна;
- д) крушение, выход из строя или участие судна в столкновении;
- е) нанесение материального ущерба морской инфраструктуре, способного поставить под угрозу безопасность человека или судна;
- ф) нанесение материального ущерба судну;
- г) 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:

- а) трещины или повреждения корпуса судна, вызвавшие остановку основного двигателя;
- б) обширные повреждения надстройки судна, серьезные повреждения конструкции судна, такие как пробоина корпуса судна ниже ватерлинии, повлекшие к невозможности продолжения плавания;
- с) 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 уполно-

моченного 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;

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

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

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

g) 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 принятые 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:

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

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

с) 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;

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

е) 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 (6) 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:

- а) анонимным (без идентификационных данных);
- б) открытым (с идентификационными данными);
- с) 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 ин-

фраструктуры, 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:

а) подготовку отчетов с места транспортного происшествия, отчетов с мест об элементах или объектах технического расследования по безопасности;

б) схемы повреждений инфраструктуры или транспортного средства, а также схемы места транспортного происшествия;

с) документы, содержащие фактическую информацию (в письменной или иной форме);

д) 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, регулирующими 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:

- a) степень тяжести транспортного происшествия;
- b) относится ли транспортное происшествие к ряду происшествий, релевантных для всей транспортной системы;
- c) влияние транспортного происшествия на безопасность;
- d) 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, Гене-

ральную 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:

- a) доступ к месту транспортного происшествия;
- b) хранение доказательств и доступ к ним;
- c) обмен информацией на этапе каждой процедуры расследования;
- d) соответствующее использование информации по безопасности;
- e) разрешение конфликтов в отношении компетенции или другого рода;
- f) 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 обнародуются 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:

- a) карты;
- b) бортовые журналы;
- c) письменные, электронные и магнитные записи или записи, сделанные любым другим способом;
- d) 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;

- с) 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;

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

- с) 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;

б) 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 обнародовать 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;

b) 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;

c) 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 происшедшее транспортное происшествие.

(7) Рекомендация по безопасности ни в коем случае не устанавливает виновность или ответственность за происшедшее 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 инспекторатом 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 VI
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:

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

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПАРЛАМЕНТА