



# ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ №690

от 23 сентября 2020 г.

Кишинэу

### О проекте закона о расследовании транспортных происшествий и инцидентов

---

Правительство ПОСТАНОВЛЯЕТ:

Одобрить и представить Парламенту на рассмотрение проект закона о расследовании транспортных происшествий и инцидентов.

**Премьер-министр**

**ИОН КИКУ**

Контрасигнуют:

Зам. Премьер-министра,  
министр финансов

Сергей ПУШКУЦА

Министр экономики  
и инфраструктуры

Анатол Усатый

Министр юстиции

Фадей Нагачевски

**ПАРЛАМЕНТ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА****ЗАКОН****о расследовании транспортных происшествий 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 и 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 подпункт (е) статьи 1; часть (1) статьи 2; пункты 2, 3, 7, 10-15, 21 статьи 3; статьи 20, 21-23; часть (1) статьи 24; тезис I части (2) и часть (3), 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) Цель настоящего закона – предотвращение транспортных происшествий, повышение безопасности в сфере воздушного, железнодорожного и водного транспорта, оперативности и качества расследований. Он устанавливает нормы в отношении своевременной доступности информации, касающейся всех лиц и опасных грузов, находящихся на борту воздушного, водного судна или подвижного состава, ставшего участником транспортного происшествия.

(2) Предметом закона является расследование происшествий на воздушном, железнодорожном и водном транспорте без установления

виновности или ответственности совершившего деяние субъекта.

(3) Положения настоящего закона применяются:

1) в сфере железнодорожного транспорта:

а) к железнодорожной системе Республики Молдова, которая может быть подразделена на подсистемы по областям структурного и операционного характера;

б) к железнодорожным инцидентам, происшествиям и серьезным железнодорожным происшествиям на территории Республики Молдова, и к серьезным железнодорожным происшествиям с участием подвижного состава, зарегистрированного или обслуживаемого железнодорожным предприятием, авторизованным в Республике Молдова;

2) в сфере гражданской авиации:

к расследованию серьезных происшествий и инцидентов, произошедших на территории Республики Молдова или с участием воздушного судна, зарегистрированного в Республике Молдова, или в других случаях, установленных законом;

3) в сфере водного транспорта:

а) к происшествиям, серьезным и очень серьезным происшествиям, произошедшим в территориальных водах и на внутренних судоходных путях Республики Молдова;

б) к происшествиям с участием судна, которое ходит под флагом Республики Молдова;

с) к происшествиям, затрагивающим важнейшие интересы Республики Молдова.

(4) Настоящий закон не применяется в случае транспортных происшествий, произошедших в результате вооруженных, военных действий, террористических актов или с участием:

а) воздушных судов, используемых таможенными органами, органами внутренних дел или аналогичного характера;

б) судна, которое не приводится в движение механическими средствами, деревянного судна, построенного простыми способами, яхты или прогулочного плавательного средства, не участвующего в коммерческой деятельности, за исключением случаев, когда у них имеется экипаж и они перевозят более 12 пассажиров в коммерческих целях, рыболовного судна длиной менее 15 метров, стационарной морской буровой платформы.

## **Статья 2. Определения**

В целях настоящего закона следующие понятия означают:

*авиационное происшествие* – происшествие, связанное с использованием воздушного судна, которое, в случае воздушного судна, пилотируемого человеком, происходит с момента посадки лица на борт воздушного судна с намерением совершить полет и до момента высадки

всех лиц, 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 и остановки основной двигательной установки, со следующими отрицательными последствиями:

1) тяжелое ранение или смерть лица в результате:

а) нахождения на борту воздушного судна;

б) непосредственного соприкосновения с одной из частей воздушного судна, включая отделившуюся от него часть;

с) прямого воздействия газовой струи реактивного двигателя, за исключением случаев, когда телесные повреждения вызваны естественными причинами, причинены самому себе или другими лицами, либо в случае нанесения повреждений безбилетным пассажирам, спрятавшимся в местах, не предназначенных для пассажиров и членов экипажа;

2) воздушное судно получает аварию или структурное повреждение, которое ухудшает структурно-устойчивые, эксплуатационные или летные характеристики воздушного судна, и которое в обычном режиме потребовало бы серьезного ремонта или замены поврежденных компонентов, за исключением неисправности или аварии двигателя, когда авария ограничивается только одним двигателем (включая металлический капот или его принадлежности), винтом, законцовками крыла, антеннами, зондами, сенсорами, покрышками, тормозами, колесами, обтекателями, панелями, створками шасси, лобовыми стеклами, обшивкой воздушного судна (а также небольшие следы ударов или пробоин), или небольшие повреждения лопастей главного винта, хвостового винта, шасси или вызванные градом или столкновением с птицами/животными (в том числе пробоины обтекателя радиолокатора);

3) воздушное судно исчезло или находится вне зоны досягаемости;

*железнодорожное происшествие* – непредвиденное, непреднамеренное происшествие или совокупность таких происшествий, приводящих к пагубным последствиям. Происшествия делятся на следующие категории: столкновения, сход с рельсов, аварии на переездах, травмы лиц, вызванные движущимся подвижным составом, пожары и пр.;

*серьезное железнодорожное происшествие* – любое столкновение или сход с рельсов поездов, повлекшее за собой смерть, по меньшей мере, одного человека или тяжкие телесные повреждения пяти или более лиц, или значительный ущерб подвижному составу, вплоть до исключения из инвентаря, инфраструктуре или окружающей среде, и любое другое аналогичное происшествие, оказывающее очевидное влияние на регулирование железнодорожной безопасности или на управление безопасностью;

*происшествие на водном транспорте* – происшествие или ряд происшествий, которые произошли в прямой связи с использованием судна и привели к следующим отрицательным последствиям:

- a) тяжкие или средней тяжести телесные повреждения или вред здоровью лица;
- b) исчезновение человека с судна;
- c) потеря или уход с судна;
- d) крушение, выход из строя или участие судна в столкновении;
- e) материальный ущерб морской инфраструктуре, способный поставить под угрозу безопасность человека или судна; или
- f) материальный ущерб судну;
- g) загрязнение окружающей среды в результате аварии одного или нескольких судов;

*очень серьезное происшествие на водном транспорте* – происшествие на водном транспорте, вызывающее полное разрушение судна или смерть, по меньшей мере, одного человека;

*серьезное происшествие на водном транспорте* – происшествие с участием судна, предполагающее огонь, взрыв, крушение, столкновение, соприкосновение, с одним из следующих серьезных последствий:

- a) трещины или повреждения корпуса судна, которые вызвали остановку основного двигателя;
- b) обширные повреждения надстройки судна, серьезные повреждения конструкции судна, такие как пробоина корпуса судна ниже ватерлинии, которые привели к невозможности дальнейшего плавания;
- c) авария, требующая буксировки судна или проведения ремонтных работ на суше;

*Управляющий железнодорожной инфраструктурой* – любое предприятие, отвечающее, главным образом, за эксплуатацию, обслуживание и обновление железнодорожной инфраструктуры по сети, а также отвечающее за участие в ее развитии в соответствии с политиками развития и финансирования инфраструктуры, установленными Правительством;

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

*причины* – действия, упущения, события, условия или их сочетание, которые привели к наступлению происшествия или инцидента; поиск причин не предполагает возложение вины или установление гражданской, административной или уголовной ответственности либо ответственности за правонарушение;

*консультант* – лицо, назначенное определенным государством на основании его квалификаций в целях оказания помощи своему

аккредитованному представителю при расследовании безопасности происшествий на воздушном, железнодорожном и водном транспорте;

*транспортное происшествие* – инцидент или происшествие, подпадающее под определение части (3) статьи 1, в том числе: железнодорожное происшествие, серьезное железнодорожное происшествие, происшествие на водном транспорте, серьезное происшествие на водном транспорте, очень серьезное происшествие на водном транспорте, серьезный авиационный инцидент, авиационное происшествие;

*авиационный инцидент* – инцидент, отличающийся от происшествия, связанный с эксплуатацией воздушного судна или способный ухудшить безопасность его эксплуатации;

*серьезный авиационный инцидент* – инцидент, произошедший при обстоятельствах, которые указывают на наличие высокой вероятности наступления происшествия, и связанный с эксплуатацией воздушного судна, которое в случае воздушного судна, пилотируемого человеком, происходит с момента посадки лица на борт воздушного судна с намерением совершить полет и до момента высадки всех лиц, 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 и остановки основной двигательной установки;

*железнодорожный инцидент* – инцидент, отличающийся от происшествия или серьезного происшествия, связанный с эксплуатацией поездов и ухудшающий эксплуатационную безопасность;

*уполномоченный по расследованию* – участник проведения технического расследования соблюдения безопасности в случае происшествий на воздушном, железнодорожном и водном транспорте;

*главный уполномоченный по расследованию* – лицо, на которое на основании его квалификаций возлагается ответственность за организацию, проведение и проверку технического расследования соблюдения безопасности в случае происшествий на воздушном, железнодорожном и водном транспорте;

*техническое расследование безопасности* – мероприятие, проводимое в целях предотвращения транспортных происшествий, которое включает сбор и анализ информации, составление выводов, в том числе определение причин и, при необходимости, разработку рекомендаций по безопасности;

*оператор воздушного транспорта* – авиакомпании и эксплуатанты воздушных судов, а также объединения авиакомпаний и операторов, эксплуатанты аэродромов и объединения эксплуатантов аэродромов;

*оператор железнодорожного транспорта* – любое государственное или частное предприятие, авторизованное в соответствии с Кодексом железнодорожного транспорта № 309/2003, чья основная деятельность

состоит в предоставлении услуг по грузовым и/или пассажирским железнодорожным перевозкам, с обязательным условием, чтобы предприятие обеспечивало тягу, в том числе предприятия, обеспечивающие только тягу;

*оператор водного транспорта* – оператор услуги по перевозкам на водном транспорте, оператор морского и/или речного порта, портовый оператор;

*предварительный отчет* – средство сообщения, используемое для оперативного распространения данных, полученных в ходе первых этапов расследования. Предварительный отчет не содержит выводов, но перечисляет версии и причины транспортного происшествия;

*рекомендация по безопасности* – предложение национального или международного органа, ответственного за расследования безопасности, на основе информации, полученной в результате определенного расследования безопасности или из других источников, а также исследований в вопросах безопасности, сформулированное с намерением предотвращать происшествия и инциденты;

*авиационное правило* – нормативный акт, утвержденный в соответствии с положениями законодательства Республики Молдова, который содержит нормы, стандарты и процедуры, характерные для деятельности гражданской авиации, изданный в целях применения и выполнения национального и международного законодательства и правил в области гражданской авиации;

*аккредитованный представитель* – лицо, назначенное другим государством для участия в техническом расследовании безопасности, проводимом другим государством.

## **Глава II**

### **ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ОРГАН ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ**

**Статья 3.** Бюро по расследованию транспортных происшествий и инцидентов

(1) Бюро по расследованию транспортных происшествий и инцидентов (в дальнейшем – *Бюро*) является центральным административным органом, подведомственным Правительству, назначенным для организации технического расследования транспортных происшествий с точки зрения безопасности с целью установления причин и обстоятельств их наступления и предоставления рекомендаций по безопасности.

(2) Бюро принимает решения независимо от любого транспортного оператора, управляющего инфраструктурой, органа по безопасности, регулирующего органа, организации по установлению тарифов,

организации по оценке соответствия, а также от любой другой стороны, чьи интересы могут находиться в конфликте с обязанностями Бюро.

(3) При проведении расследований безопасности, Бюро не запрашивает и не принимает указания от какой-либо внешней стороны, и обладает абсолютными полномочиями в отношении проведения 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 другим необходимыми атрибутами.

#### **Статья 4. Организация и структура Бюро по расследованию транспортных происшествий и инцидентов**

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

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

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

- a) в его отношении не введена мера судебной защиты;
- b) имеет высшее образование в области воздушного, железнодорожного или водного транспорта;
- c) имеет стаж работы не менее 5 лет в одной из областей, предусмотренных в подпункте b);
- d) не имеет судимостей;
- e) владеет румынским языком и одним из языков международного общения (уровень B2);
- d) годен, с медицинской точки зрения, к исполнению обязанностей.

(4) Генеральный директор Бюро:

- a) осуществляет руководство Бюро;
- b) несет личную ответственность перед Правительством за осуществление миссии и выполнение функций Бюро;
- c) организует систему финансового менеджмента и контроля;
- d) определяет обязанности заместителей директора Бюро;
- e) назначает на государственные должности, изменяет, приостанавливает или прекращает трудовые отношения государственных служащих в соответствии с Законом № 158/2008 о государственной должности и статусе государственного служащего;

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

g) присваивает квалификационные степени, назначает поощрения и применяет дисциплинарные взыскания к работникам Бюро в соответствии с Законом № 158/2008 о государственной должности и статусе государственного служащего;

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

(5) Уполномоченные по расследованию из состава Бюро получают удостоверение уполномоченного по расследованию со сроком действия 3 года. Лица, привлекаемые к техническому расследованию безопасности, члены комиссии по техническому расследованию безопасности получают временное удостоверение уполномоченного по расследованию.

(6) Форма, образец и содержание нагрудного знака, удостоверения 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 соответствующего расследования.

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

(9) Кандидаты на должность уполномоченного по расследованию и главного уполномоченного по расследованию должны иметь высшее образование и опыт работы в сфере, в которой проводится расследование. Конкретные требования к замещению должностей уполномоченного по расследованию и главного уполномоченного по расследованию устанавливаются в положении об организации и функционировании Бюро.

(10) Главные уполномоченные по расследованию осуществляют руководство профильными управлениями Бюро.

Для замещения должности главного уполномоченного по расследованию участник должен соответствовать следующим дополнительным требованиям:

a) воздушный транспорт – лицо как минимум с 3-летним опытом работы пилотом или авиационным инженером;

b) водный транспорт – лицо как минимум с 3-летним опытом управления и эксплуатации морского коммерческого судна, работы инженером или механиком судов;

c) железнодорожный транспорт – лицо как минимум с 3-летним опытом работы инженером-механиком железнодорожного транспорта.

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

#### **Статья 5. Финансирование Бюро по расследованию транспортных происшествий и инцидентов**

(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 № 181/2014 о публичных финансах и бюджетно-налоговой ответственности.

#### **Статья 6. Обязанности Бюро по расследованию транспортных происшествий и инцидентов**

(1) Бюро выполняет следующие общие обязанности:

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

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

с) разрабатывает программу повышения профессиональной подготовки собственного персонала;

д) разрабатывает проекты правил по техническому расследованию транспортных происшествий с точки зрения безопасности для их утверждения Правительством, по предложению Министерства экономики и инфраструктуры;

е) сообщает международным профильным организациям данные и информацию о техническом расследовании безопасности, согласно международным требованиям, признанным и принятым Республикой Молдова;

ф) составляет предварительные и итоговые отчеты по результатам технических расследований транспортных происшествий с точки зрения безопасности и передает их участникам, субъектам, ответственным за безопасность и заинтересованным сторонам;

г) обнародует итоговый отчет в соответствии со статьей 17;

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

і) сотрудничает с другими организациями и учреждениями в целях проведения анализов, технических экспертиз, тестов и прочих операций

для определения причин наступления транспортного происшествия.

(2) Для выполнения задач Бюро сотрудничает и заключает технические соглашения с профильными органами других государств в целях улучшения безопасности на транспорте и активного продвижения структурированного сотрудничества между органами, ответственными за расследование транспортных происшествий с точки зрения безопасности, и с гражданскими национальными и/или наднациональными органами, ответственными за надзор над перевозками. Бюро предусматривает наилучшие способы сотрудничества, позволяющие:

а) обеспечивать взаимную техническую помощь или экспертизу, необходимые для выполнения совместных задач;

б) координировать неотложные меры;

с) совместно использовать помещения и прочее техническое оборудование на транспортных средствах, их компонентах или частях и на других объектах, полезных для технического расследования безопасности, в том числе на бортовых самописцах, оборудовании для регистрации голосовых сообщений, регистрации функционирования системы сигнализации и управления движением (в дальнейшем – *регистраторы*);

д) совместно получать и использовать информацию, релевантную для анализа данных и разработки рекомендаций по безопасности;

е) разрабатывать общие методы технического расследования безопасности;

ф) устанавливать общие принципы для мониторинга соблюдения рекомендаций по безопасности и для адаптации методов технического расследования безопасности к техническому и научному прогрессу;

г) устанавливать нормы конфиденциальности с соблюдением национальных правил в отношении показаний свидетелей, обработки данных и другой информации, предусмотренной в статье 18;

h) организовывать индивидуальные мероприятия по подготовке уполномоченных по расследованию.

**Статья 7.** Представление отчетности о деятельности Бюро ежегодно, до 1 июля, размещает на своей официальной веб-странице отчет о технических расследованиях безопасности, проведенных и проводимых, в том числе изданные рекомендации по безопасности и предпринятые действия по внедрению рекомендаций.

### **Глава III**

## **УПОЛНОМОЧЕННЫЕ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ, СООБЩЕНИЕ О ПРОИСШЕСТВИИ И ДЕЙСТВИЯ ОПЕРАТОРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО, ВОЗДУШНОГО, ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

## **Статья 8. Права уполномоченных по расследованию**

(1) В соответствии с настоящим законом и в случаях проведения уголовного преследования, с согласия органа уголовного преследования, уполномоченным по расследованию и членам комиссии по расследованиям предоставляется право, при первой возможности:

а) получать при каждой необходимости доступ к месту транспортного происшествия, к транспортному средству, его содержимому, остаткам или к любым другим смежным документам или предметам;

б) составлять список доказательств и отделять под контролем их остатки или компоненты для исследования или анализа;

в) получать доступ к регистраторам и брать под контроль регистраторы, грузы, предметы, условие или обстоятельство, а также копировать и использовать соответствующие сведения и данные;

г) запрашивать и получать немедленный доступ к полным результатам вскрытия лиц, получивших смертельные ранения, или анализов, проведенных по взятым пробам;

д) требовать медицинского осмотра лиц-участников происшествия, проведения анализов по пробам, взятым у этих лиц, и получать немедленный доступ к их результатам;

е) получать доступ к другим результатам, кроме предусмотренных в подпунктах г) и д);

ж) допрашивать авиационный, железнодорожный персонал или персонал судна, участвовавший в транспортном происшествии, и других свидетелей;

з) вызывать и допрашивать свидетелей, а также требовать от них представления информации или доказательств, релевантных для деятельности по техническому расследованию безопасности, в том числе в отсутствие любого лица, чьи интересы предположительно препятствуют техническому расследованию безопасности;

и) пользоваться свободным доступом к любой релевантной информации или записи, имеющейся у управляющего железнодорожной инфраструктурой, оператора железнодорожного, воздушного или водного транспорта и у органа по безопасности, других органов с соответствующими обязанностями государства регистрации, у обслуживающей организации, учебной организации, производителя воздушного судна, водного судна, локомотива, вагонов, объектов инфраструктуры, поставщика авиационных услуг, администратора аэродрома, в том числе доступ к лентам, спидометру, содержимому регистраторов, а также к заявлениям о тормозах (тормозной системе), формам предупреждения, отчетам о составных частях транспортной единицы и документам, свидетельствующим об их техническом состоянии;

к) составлять диаграммы с места транспортного происшествия и о подвижном составе. В информации должны описываться: пункт

отправления, местоположение воздушного судна, поезда и судна отмечаются на диаграмме, а также указывается на каком километре произошло происшествие и выполняется маркировка точек происшествия;

к) делать или получать фотографии для рассмотрения в целом последствий, состояния полосы, поврежденного судна или подвижного состава, контрольных приборов, а также любого предмета, которые он считает полезными для деятельности по техническому расследованию на предмет безопасности;

л) составлять отчет о месторасположении, инспекции, отчеты о техническом состоянии железнодорожных путей, сигнальных линий, центральных контрольных линий и средств централизации, связи и прочего оборудования, состоянии полосы или водной инфраструктуры;

м) требовать представления, инспектирования и снятия копий с любых вещественных или документальных доказательств согласно части (7) статьи 14;

н) требовать от компетентных лиц удостоверения копии как соответствующей оригиналу или подлинности взятой пробы;

о) требовать и получать помощь в ходе технического расследования безопасности со стороны государственных органов и учреждений или транспортных операторов и органов по надзору и охране государственной границы, органов, ответственных за поисково-спасательные операции, пилотов и персонала других портовых, 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, который участвует в расследованиях безопасности, выполняет свои обязанности и инструкции самостоятельно, согласно поручению, данному главным уполномоченным по расследованиям, 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 произошедшем инциденте в соответствии с законодательством.

(5) Главный уполномоченный по расследованию может распространить права и обязанности, перечисленные в настоящей статье, на своих экспертов и консультантов, а также на аккредитованных представителей, их экспертов и консультантов, если это необходимо для их действенного участия в расследовании безопасности.

## **Статья 9. Уведомление и сообщение о происшествиях**

(1) Любое лицо, которое установило или владеет информацией, воспринимаемой как реальная или потенциальная угроза для транспортной

безопасности, вправе немедленно сообщить в службу 112. Лицо, направляющее уведомление добровольно, может решить остаться:

- а) анонимным (без идентификационных данных);
- б) открытым (с идентификационными данными);
- в) конфиденциальным в случае такого четкого запроса.

(2) Если воздушный, железнодорожный или судовой персонал владеет информацией о наличии транспортного происшествия, он должен незамедлительно уведомить об этом Бюро.

(3) Бюро, орган по безопасности, управляющий железнодорожной инфраструктурой, оператор воздушного, железнодорожного или водного транспорта устанавливают процедуры сообщения и регистрации транспортных происшествий.

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

(1) В ходе технического расследования безопасности, оператор транспорта, подвергаемого техническому расследованию безопасности, обязан обеспечить:

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

б) диаграммы об ущербе, нанесенном инфраструктуре или транспортному средству, а также схемы места транспортного происшествия;

в) документы, содержащие информацию о фактах (в письменной или другой форме);

г) полную поддержку и помощь каждый раз, когда они необходимы для достижения цели, предусмотренной в статье 1.

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

а) оказать первую медицинскую помощь лицу, получившему повреждения в результате наступления транспортного происшествия; и

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

(3) Оператор воздушного, железнодорожного или водного транспорта, ставший участником происшествия, собственник, управляющий поездом, на котором произошло транспортное происшествие, обязаны обеспечить сохранность места происшествия согласно части (5) статьи 14.

(4) Если это позволяет состояние железнодорожной, аэропортовой, портовой инфраструктуры, управляющий железнодорожной инфраструктурой, оператор аэропортовой или портовой инфраструктуры должны принять решение о восстановлении железнодорожного движения,

летных операций, судоходства.

Такое решение должно быть согласовано только после получения разрешения от Бюро, а когда проводится уголовное следствие – также разрешения следственного органа.

(5) Оператор воздушного, железнодорожного или водного транспорта, выступающий в качестве работодателя, обеспечивает в обязательном порядке прохождение работником, участником происшествия, медицинского освидетельствования для определения наличия алкоголя, наркотиков, токсичных или психотропных веществ в соответствии с нормативными актами, регулирующими процедуры теста на наличие алкоголя, психотропных, наркотических или токсических веществ.

## **Глава IV**

### **КООРДИНАЦИЯ И ПРОЦЕДУРА РАССЛЕДОВАНИЯ**

#### **Статья 11. Процедура, порядок и сроки расследования**

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

(2) Техническое расследование безопасности проводится независимо от уголовного следствия или дисциплинарной процедуры. Установление личности виновного лица, установление виновности, а также назначение наказаний входят в компетенцию судебных органов.

(3) Бюро незамедлительно и, в любом случае, не позднее двух месяцев с момента получения уведомления о транспортном происшествии принимает решение начинать или не начинать расследование.

(4) При принятии решения о начале расследования безопасности, Бюро учитывает следующее:

- a) степень тяжести транспортного происшествия;
- b) относится ли оно к ряду транспортных происшествий, важных для всей транспортной системы;
- c) влияние транспортного происшествия на безопасность;
- d) заявления транспортных операторов, управляющих инфраструктурой, национального органа по безопасности или других государств.

(5) Техническое расследование безопасности проводится комиссией, возглавляемой главным уполномоченным по расследованию, назначенным генеральным директором Бюро. Главный уполномоченный по расследованию несет ответственность за организацию, эффективность и контроль действий в ходе расследования.

(6) Комиссия по техническому расследованию безопасности назначается приказом генерального директора Бюро в течение 3-х рабочих дней после принятия решения о начале расследования безопасности.

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

(8) При невозможности точного установления места, где произошло транспортное происшествие, как находящегося на территории Республики Молдова, Бюро договаривается с соответствующим органом по расследованиям соседнего государства, на границе которого произошло транспортное происшествие, о совместном проведении расследования безопасности.

(9) Бюро проводит техническое расследование безопасности таким образом, чтобы не ставить под угрозу определенный вид деятельности или определенный элемент инфраструктуры.

(10) В случае инцидента, произошедшего на территории Республики Молдова, Бюро незамедлительно уведомляет профильные международные организации, стороной которых Республика Молдова является, государство регистрации, государство-оператора, государство-проектировщика, государство-производителя, государства, которых это касается, в соответствии с международными обязательствами Республики Молдова.

(11) В случае если транспортное средство, зарегистрированное в другом государстве, стало участником транспортного происшествия, произошедшего на территории Республики Молдова, или вследствие того, что среди погибших или тяжело раненных лиц числятся его граждане, заинтересованному государству предоставляется возможность направить наблюдателей для присутствия при проведении расследования. Представителям заинтересованных государств предоставляется право посещать место транспортного происшествия, получать доступ к информации об этапах и результатах технического расследования, в том числе к итоговому отчету.

(12) В случае транспортного происшествия на территории Республики Молдова и в результате получения уведомления, государство регистрации, государство-оператор, государство-проектировщик и государство-производитель информируют Бюро о намерении назначить аккредитованного представителя в соответствии с международными стандартами и рекомендуемой практикой.

(13) Участие в техническом расследовании безопасности транспортных происшествий, произошедших за пределами территории Республики Молдова, осуществляется в соответствии с международными договорами, стороной которых Республика Молдова является, в случае, когда:

а) в нем участвовало транспортное средство, спроектированное, произведенное или зарегистрированное в Республике Молдова;

б) в нем участвовало другое транспортное средство, вследствие чего

наступила смерть или ранение лица-гражданина Республики Молдова;

с) в нем участвовал транспортный оператор Республики Молдова.

(14) При условии соблюдения требования по недопущению какого-либо конфликта интересов, Бюро требует от учреждений по проектированию, производству и сертификации, регистрации, а также органа по безопасности, сертификации и надзору Республики Молдова, в рамках их соответствующих компетенций, назначить одного или нескольких представителей для участия:

а) в качестве консультанта главного уполномоченного по расследованию любого происшествия, по которому Бюро проводит расследование на территории Республики Молдова;

б) в качестве консультанта, назначенного на основании настоящего закона, в целях оказания помощи аккредитованному представителю/аккредитованным представителям Республики Молдова в любом техническом расследовании безопасности, проводимом на территории другого государства, на которое Бюро должно назначить аккредитованного представителя в соответствии с международными стандартами и рекомендуемой практикой, применяемыми в области технического расследования безопасности под наблюдением аккредитованного представителя.

(15) В течение трех дней после начала технического расследования Бюро должно открыто уведомить Правительство, Министерство экономики и инфраструктуры, Генеральную прокуратуру, Министерство внутренних дел и Орган по безопасности о транспортном происшествии и его последствиях, о количестве погибших и/или раненных лиц, а также о размере ущерба.

(16) Бюро завершает осмотр на месте происшествия в кратчайший возможный срок, чтобы позволить управляющему железнодорожной инфраструктурой, эксплуатанту аэродрома, оператору морского и/или речного порта, портовому оператору восстановить инфраструктуру и открыть ее для движения.

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

(18) Бюро сотрудничает с Органом по безопасности в случаях, когда расследование касается транспортных средств или транспортных операторов, сертифицированных Органом по безопасности. Орган по безопасности передает в кратчайший срок всю информацию, запрошенную Бюро, и дает объяснения, если от него требуют этого.

(19) Бюро может делегировать в полном объеме или частично специализированному органу другого государства, с согласия сторон, поручение провести расследование определенного происшествия в

соответствии с настоящим законом и с международными договорами, стороной которых Республика Молдова является.

### **Статья 12. Координация расследований**

(1) Бюро и Генеральная прокуратура, Генеральный инспекторат полиции, Генеральный инспекторат пограничной полиции, Генеральный инспекторат по чрезвычайным ситуациям заранее заключают соглашения о ведении следствия параллельно с техническим расследованием безопасности, а также об обеспечении Бюро рассмотрения или анализа доказательств, в том числе в случае их возможного изменения, порчи или уничтожения.

Соглашение должно предусматривать:

- a) доступ к месту происшествия;
- b) хранение доказательств и доступ к ним;
- c) обмен информацией на стадии каждой процедуры расследования;
- d) соответствующее использование информации по безопасности;
- e) разрешение конфликтов компетенции или другого рода;
- f) управление и координацию неотложных мер.

(2) При проведении уголовного преследования параллельно техническому расследованию безопасности, Бюро может назначить представителя для сопровождения регистраторов и других подобных доказательных элементов во время любого передвижения, в том числе к месту/с места их считывания, обработки, осмотра, анализа, изменения или порчи.

### **Статья 13. Информация о лицах и опасных грузах, находящихся на борту**

(1) Перевозчики Республики Молдова, а также других государств, которые осуществляют перевозки и прибывают на территорию и/или отбывают с территории Республики Молдова, вводят процедуры незамедлительного предоставления списка пассажиров или опасных грузов, находящихся на борту транспортного средства, участвовавшего в транспортном происшествии.

(2) Списки, предусмотренные в части (1), передаются в распоряжение Бюро, органов, назначенных соответствующими странами для обеспечения связи с родственниками находящихся на борту лиц, и медицинских бригад, которым данная информация может быть необходима для оказания медицинской помощи.

(3) Для предоставления родственникам пассажиров быстрой информации об их нахождении на борту транспортного средства, ставшего участником происшествия, транспортные операторы рекомендуют пассажирам указать фамилии и координаты одного лица, с которым можно связаться в случае происшествия. Транспортные операторы могут

использовать данную информацию только в случае происшествия, и она не может сообщаться третьим лицам или использоваться в коммерческих целях.

(4) Фамилия находящегося на борту лица не обнародуется до тех пор, пока компетентные органы не проинформируют родственников данного лица. Список, предусмотренный в части (1), остается конфиденциальным, а фамилия каждого лица, фигурирующего в данном списке, публикуется только при отсутствии замечаний у родственников лиц, находящихся на борту.

## **Глава V ХРАНЕНИЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ И ЗАЩИТА ИНФОРМАЦИИ**

### **Статья 14. Хранение доказательств**

(1) В случае проведения уголовного следствия доказательства изымаются, осматриваются, приобщаются и хранятся согласно положениям Уголовно-процессуального кодекса Республики Молдова № 122/2003, а в остальных случаях Бюро обязано защищать и хранить в надежных условиях под своей охраной доказательства, в том числе транспортные средства, составные части, их содержимое и остатки столько времени, сколько это необходимо для технического расследования транспортных происшествий с точки зрения безопасности.

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

(3) Хранение доказательств под надежной охраной включает их защиту от естественных или искусственных факторов, способствующих разрушению и доступу несанкционированных лиц, для предотвращения их хищения, повреждения или порчи.

(4) Бюро несет ответственность за безопасное рассмотрение всех доказательств и за принятие всех разумных мер по защите и хранению этих доказательств.

(5) До прибытия следственного органа и уполномоченных по расследованию, оператору воздушного, железнодорожного или водного транспорта, участвовавшего в происшествии, собственнику, управляющему поездом, на котором произошло транспортное происшествие, запрещается изменять положение на месте происшествия, брать пробы с него, двигать, переносить или устранять транспортное средство, его содержимое или остатки, или отбирать его пробы, его содержимое или остатки, за исключением случаев, когда такое действие необходимо из соображений безопасности или для оказания помощи раненым лицам, либо с четкого

разрешения органов, ответственных за вмешательство на месте происшествия и, при возможности, после консультаций с Бюро.

(6) Любое участвующее лицо предпринимает меры, необходимые для сохранения документов, материалов или записей, связанных с происшествием, главным образом, для предотвращения удаления записей разговоров и сигналов тревоги. Командиры транспортного средства, участвовавшие в транспортном происшествии, или, при невозможности исполнения ими своих полномочий – их подчиненные заместители обязаны и ответственны за обеспечение хранения письменных доказательств в надежных условиях, за защиту от внесения изменений, добавлений, записи или иных действий в отношении письменных доказательств за период до или после транспортного происшествия, а также в одновременном с ним периоде, всех доказательств и доказательных документов, 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 связаны с происшествием.

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

- a) предотвращению перезаписи данных из регистраторов, в том числе путем остановки записи после момента наступления происшествия;
- b) предотвращению интерференции с любым другим оборудованием, которое можно обоснованно считать полезным для расследования безопасности.

(8) Положения частей (6) и (7) обязательны до тех пор, пока:

- a) транспортный оператор, чье транспортное средство стало участником происшествия или инцидента, получает от Бюро уведомление о том, что не начинается техническое расследование по безопасности, или о том, что техническое расследование по безопасности завершено;

b) истекают два месяца со дня уведомления о происшествии, а за этот промежуток времени не было принято никакого решения о начале технического расследования безопасности;

c) получает письменное уведомление от Бюро, а при проведении следствия – и письменное уведомление от следственного органа, в котором отмечается отсутствие необходимости в указанных вещественных доказательствах.

(9) Любое действие с доказательными элементами совершается с согласия Бюро и в присутствии его представителя, а при проведении следствия – только с согласия органа уголовного преследования.

## **Статья 15. Защита информации**

(1) Бюро обеспечивает конфиденциальность собранной информации

и ее использование исключительно для выполнения цели настоящего закона.

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

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

б) записи, раскрывающие личность лиц, представивших доказательства в ходе технического расследования безопасности;

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

д) документы, составленные позже в процессе технического расследования безопасности, такие как: заметки, проекты, письменные мнения уполномоченного по расследованию или других лиц, мнения, высказанные в ходе анализа информации, в том числе информации с регистраторов;

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

ф) проекты предварительных или итоговых отчетов, временные декларации, отчеты и заключения, разработанные для внутреннего пользования;

г) аудио и видеозаписи из пилотной кабины, с борта судна, воздушного судна, локомотива, вагона; заметки с/и изнутри систем управления воздушным движением, любая другая письменная, аудио или электронная запись вместе с ее копиями, с обеспечением того, чтобы сведения, не релевантные для технического расследования безопасности, и особенно информация, связанная с частной жизнью лиц, была защищена соответствующим образом, с соблюдением положений, предусмотренных в части (1) статьи 16;

h) все виды общения между лицами, участвовавшими в управлении транспортным средством;

i) сопроводительные записи к передаче рекомендаций по безопасности от Бюро получателю;

j) отчеты о транспортных происшествиях.

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

(4) В порядке отступления от частей (1)–(3), по письменному запросу судебных инстанций и следственного органа, Бюро обеспечивает предоставление записей и собранной информации.

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

(1) Без ущерба для положений Закона № 133/2011 о защите персональных данных, носит конфиденциальный характер и используется лишь в целях технического расследования безопасности, за исключением случаев, когда компетентные органы решают, что имеется приоритетная публичная заинтересованность в ее разглашении, следующая информация:

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

б) информация о лицах, участвовавших в транспортном происшествии, или информация частного характера, в том числе информация об их здоровье, с их согласия.

(2) Без ущерба для положений части (1), независимые технические анализы по проводимому техническому расследованию безопасности могут быть обнародованы Бюро.

(3) Без ущерба для обязанностей, предусмотренных в статьях 17 и 18, Бюро сообщает информацию, которую считает уместной для предотвращения определенного происшествия, лицам, ответственным за производство, техническое обслуживание транспортного оборудования и транспортных средств, или физическим лицам или юридическим субъектам, ответственным за управление транспортным средством или за подготовку персонала.

## **Глава VI ОТЧЕТ О РАССЛЕДОВАНИИ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ**

**Статья 17.** Отчет о техническом расследовании безопасности

(1) Техническое расследование безопасности, предусмотренное в статье 1, оформляется отчетами в форме, соответствующей виду и степени тяжести происшествия или инцидента, и важности заключений расследования. В отчетах описываются задачи расследований, предусмотренных в части (1) статьи 3, без установления чьей-либо виновности или ответственности. В зависимости от случая, отчеты содержат рекомендации по безопасности.

(2) В течение 10 дней после начала расследования в связи с наступлением транспортного происшествия Бюро разрабатывает предварительный отчет.

(3) Техническое расследование безопасности завершается итоговым отчетом, который представляется в установленной Бюро форме, утверждается главным уполномоченным по расследованию и направляется

заинтересованным субъектам. Отчет должен содержать в обязательном порядке следующее:

а) наименование транспортного оператора, производителя, модели, национальности и регистрационных марках воздушного судна, водного судна, подвижного состава, место и время происшествия или инцидента;

б) сведения об уведомлении национальных и иностранных органов о транспортном происшествии, определении органа и представительства, которое будет расследовать происшествие, организации расследования, органе, который выдаст отчет вместе с датой опубликования, завершающийся кратким изложением обстоятельств, спровоцировавших происшествие или инцидент;

с) фактическую информацию, анализ и выводы и, при необходимости, рекомендации по безопасности.

(4) В случае, когда при технических расследованиях безопасности отчеты составляются до их завершения, Бюро может запросить до опубликования комментарии у органов, указанных в пункте а) части (12), и через них – у владельца типового сертификата на транспортное средство, изготовителя или соответствующего транспортного оператора.

(5) Перед опубликованием итогового отчета, Бюро запрашивает комментарии у органов, предусмотренных в пункте а) части (12), в том числе у государств-проектировщиков, государств-производителей, государств регистрации или выдачи типового сертификата, и через них – у владельца типового сертификата на транспортное средство, производителя или соответствующего транспортного оператора. В случае запроса комментариев Бюро соблюдает международные стандарты и рекомендуемую практику. Во всех случаях органы, предусмотренные в частях (4) и (5), обязаны соблюдать профессиональную тайну в отношении содержания соответствующей консультации.

(6) Информация вносится в отчет, только если она является релевантной. Не разглашается информация или части информации, которая не представляет интереса для данного анализа.

(7) Бюро, в кратчайший срок, а при необходимости, в течение 12 месяцев с момента происшествия, публикует итоговый отчет, в том числе рекомендации по безопасности. При невозможности опубликования итогового отчета в течение 12 месяцев, публикуется промежуточное заявление, по меньшей мере, по случаю каждой годовщины происшествия, в котором излагаются подробности об этапе расследования и возможных поднятых проблемах в области безопасности.

(8) Итоговый отчет о расследовании подписывается всеми членами комиссии по расследованию, в том числе главным уполномоченным по расследованию. Датой подписания итогового отчета считается последний день расследования.

(9) Итоговый отчет утверждается генеральным директором Бюро.

(10) В случае, если после представления итогового отчета открываются новые факты или если были допущены ошибки либо упущены обстоятельства, имеющие значение для установления причины происшествия или инцидента, Бюро в разумный срок обновляет показатели транспортного происшествия и направляет обновленный отчет согласно части (11), до представления следующего отчета.

(11) Бюро в ближайшие сроки передает копию итогового отчета и, при необходимости, рекомендации по безопасности в соответствии с международными требованиями и рекомендуемой практикой:

a) органам, ответственным за технические расследования безопасности, и органам по надзору, контролю и сертификации в области транспорта соответствующих государств, а также международным профильным организациям, стороной которых Республика Молдова является;

b) получателям рекомендаций по безопасности, включенных в отчет;

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

d) организациям по сертификации транспортного средства;

e) органам по сертификации или лицензированию оператора, пилота, капитана или механика локомотива;

f) государству жертв транспортного происшествия;

g) Генеральной прокуратуре;

h) Министерству внутренних дел.

(12) Бюро уполномочено информировать жертв и их родственников, или обнародовать любую информацию, касающуюся фактических наблюдений, процедур технического расследования безопасности, а также возможных предварительных отчетов или рекомендаций по безопасности, при условии, что эта информация не вредит целям расследования по безопасности и полностью соблюдает применяемое законодательство о защите персональных данных.

(13) Бюро размещает на своей официальной веб-странице отчет о техническом расследовании транспортных происшествий с точки зрения безопасности, без указания конкретных имен.

## **Статья 18. Рекомендации по безопасности**

(1) В целях предотвращения происшествий и инцидентов в будущем, а также для обеспечения безопасности, Бюро на основании выводов, составленных во время технического расследования безопасности, вытекающих из исследований или анализа ряда технических расследований безопасности, разрабатывает и издает рекомендации по безопасности.

(2) Бюро вводит процедуры регистрации ответов на изданные рекомендации по безопасности.

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

(4) Бюро передает рекомендации по безопасности и другим организациям или органам других государств, в соответствии с международными стандартами и рекомендуемой практикой.

(5) Бюро и органы по безопасности ведут мониторинг применения рекомендаций по безопасности и вводят процедуры мониторинга прогресса действий, принятых в результате полученных рекомендаций.

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

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

### **Статья 19. Помощь, оказываемая жертвам транспортного происшествия и их родственникам**

(1) Бюро, отраслевые органы по сертификации, безопасности и надзору разрабатывают планы реагирования при чрезвычайных ситуациях на национальном уровне, утвержденными Правительством и согласованными с Генеральным инспекторатом по чрезвычайным ситуациям Министерства внутренних дел, и владеют ими на случай наступления транспортного происшествия.

(2) Транспортные операторы, сертифицированные в Республике Молдова, разрабатывают и представляют Правительству и Министерству экономики и инфраструктуры план помощи жертвам транспортных происшествий и их родственникам.

### **Статья 20. Вступление в силу**

Настоящий закон вступает в силу через 6 месяцев с даты опубликования в Официальном мониторе Республики Молдова.

**Статья 21. Правительству**

До даты вступления в силу настоящего закона:

(a) представить Парламенту предложения по приведению законодательства в соответствие с настоящим законом;

(b) привести свои нормативные акты в соответствие с настоящим законом.

**Председатель Парламента**