Proiect

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

LEGE
cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

CAPITOLUL I
DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare

(1) Prezenta lege are ca scop prevenirea producerii evenimentelor în transporturi prin asigurarea investigării independente a accidentelor și incidentelor, în vederea îmbunătățirii siguranței în domeniile transportului aerian, feroviar și maritim, garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor.

(2) Obiectul prezentei legi este investigarea evenimentelor din transportul aerian, feroviar și maritim, cu scop exclusiv de siguranță, fără a stabili vinovăția sau răspunderea civilă, administrativă, contravențională ori penală a persoanelor implicate.

(3) Prevederile prezentei legi se aplică:

1) în domeniul aviației civile:

a) accidentelor aeronautice și incidentelor aeronautice grave produse în spațiul aerian sau pe teritoriul Republicii Moldova;

b) accidentelor aeronautice și incidentelor aeronautice grave cu implicarea unor aeronave înregistrate în Republica Moldova sau operate de un operator aerian național;

c) în alte cazuri stabilite de lege;

2) în domeniul transportului feroviar:

a) accidentelor și incidentelor feroviare produse în cadrul sistemului feroviar al Republicii Moldova, care poate fi subdivizat în subsisteme de natură structurală și funcțională;

b) 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 maritim:

a) accidentelor maritime grave și accidentelor maritime foarte grave produse în apele teritoriale ale Republicii Moldova;

b) accidentelor maritime grave și accidentelor maritime foarte grave care implică nave aflate sub pavilionul Republicii Moldova;

c) accidentelor maritime grave și accidentelor maritime foarte grave 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, care face obiectul investigării privind siguranța;

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;

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 maritim 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 maritim foarte grav – un accident maritim care implică pierderea totală a navei, pierderea de vieți omenești sau poluarea gravă a mediului marin;

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 maritim;

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

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

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

investigație 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;

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 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 tarifare, 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 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 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) Conducerea Biroului este exercitată de către directorul general, numit și eliberat din funcție de către Guvern conform art.17 alin. (2) din Legea nr.98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate și art. 6 alin. (4) din Legea nr.199/2010 cu privire la statutul persoanelor cu funcții de demnitate publică.

(3) Director general este asistat de un director general adjunct, care este funcționar public de conducere de nivel superior, numit în funcție pe criterii de profesionalism, în conformitate cu Legea nr. 158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public.

(4) Candidații la funcțiile de director general și director general adjunct al Biroului trebuie să dețină experiență profesională de cel puțin 5 și respectiv 3 ani în domeniul transportului aerian, feroviar sau maritim.

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

membrii Comisiei de investigație privind siguranța (continuare – Comisia) primesc legitimații provizorii de investigator.

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

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

(8) 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 privind siguranța

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. Raportarea activităților

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

Capitolul III
INVESTIGATORII ȘI ACȚIUNILE OPERATORILOR DE TRANSPORT FEROVIAR, AERIAN SAU MARITIM

Articolul 7. Statutul investigatorilor

(1) Investigatorul care participă la o investigație privind siguranța își îndeplinește sarcinile și instrucțiunile în mod independent, conform sarcinii formulate de președintele Comisiei sau de reprezentantul acreditat.

(2) Investigatorii din cadrul Biroului în exercitarea atribuțiilor ce le revin, beneficiază de protecție potrivit legii. Aceștia nu pot fi chemați ca martori în cadrul unor procese sau urmăriri penale pentru a relata fapte, împrejurări sau informații referitoare la investigațiile privind siguranța la care au participat în calitate de președinte sau membru al Comisiei și nu pot fi asimilați ca experți judiciari.

(3) 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.

Articolul 8. Acțiunile operatorului de transport feroviar, aerian sau maritim și ale angajaților acestuia

(1) Orice persoană implicată într-un eveniment de transport aerian, feroviar sau maritim este obligată să furnizeze, la cererea Comisiei, pe durata desfășurării investigației privind siguranța, toate informațiile și explicațiile care îi sunt cunoscute cu privire la evenimentul respectiv.

(2) Până la sosirea investigatorilor în domeniul siguranței aviației civile se interzice oricărei persoane modificarea situației de la locul accidentului, prelevarea de probe din acesta, mișcarea, mutarea sau îndepărtarea aeronavei, a conținutului sau resturilor acesteia ori prelevarea de probe din aeronavă, conținutul sau resturile acesteia, cu excepția cazurilor în care o astfel de acțiune ar fi necesară din motive de siguranță sau pentru a acorda ajutor persoanelor rănite sau cu permisiunea explicită a autorităților care au controlul asupra locului accidentului și, atunci când este posibil, în urma consultării cu Biroul.

(3) 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.

Capitolul IV
COORDONAREA ȘI PROCEDURA INVESTIGAȚIEI PRIVIND SIGURANȚA

Articolul 9. Procedura, modul și termenele investigației 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 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) Investigația privind siguranța se efectuează de către o Comisie condusă de un președinte, desemnat de directorul general al Biroului.

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

(5) 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.

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

(7) Biroul cooperează cu autoritatea de siguranță atunci când în investigația 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.

(8) Biroul poate delega, în totalitate sau parțial, autorității specializate a unui alt stat, cu acordul părților, sarcina de a efectua investigația privind siguranța a unui eveniment în transport, în conformitate cu prevederile legislației naționale și a tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.

Articolul 10. Coordonarea investigațiilor

(1) Biroul va încheia acorduri cu Procuratura Generală, cu Inspectoratul General al Poliției, cu Inspectoratul General pentru Situații de Urgență, precum și cu autoritățile de siguranță, privind desfășurarea urmăririi penale în paralel cu investigația 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.

(2) Atunci când se efectuează și o urmărire penală în paralel cu investigația privind siguranța, organul de urmărire penală 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 11. Finalitatea investigației privind siguranța

(1) Investigația privind siguranța se finalizează prin întocmirea și aprobarea unui raport de investigație privind siguranța, care conține descrierea circumstanțelor producerii evenimentului în transport, constatările investigației, analiza factorilor relevanți, concluziile privind cauzele și factorii contributivi, precum și, după caz, recomandări privind siguranța.

(2) Raportul de investigație privind siguranța se întocmește într-o formă corespunzătoare tipului și gravității evenimentului în transport și are ca unic obiectiv prevenirea producerii unor evenimente similare.

(3) Recomandările privind siguranța formulate de Birou nu stabilesc prezumții de vinovăție sau răspundere civilă, contravențională, administrativă ori penală.

(4) În cazul în care, pe parcursul investigației privind siguranța, se constată existența unui risc imediat pentru siguranța transporturilor, Biroul poate emite recomandări de siguranță în orice etapă a investigației.

(5) Procedura de organizare și desfășurare a investigațiilor privind siguranța în domeniul transportului aerian, feroviar și maritim se aprobă de Guvern.

Capitolul V
CONSERVAREA ȘI CUSTODIA PROBELOR

Articolul 12. 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 privind siguranța a evenimentului în transport.

(2) 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.

(3) 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.

Capitolul VI
DISPOZIȚII FINALE

Articolul 13. Intrarea în vigoare

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

(2) La data intrării în vigoare a prezentei legi, Legea nr.213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2021, nr.315-324, art.486), cu modificările ulterioare, se abrogă.

Articolul 14. Dispoziții finale

(1) Pînă 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 actele normative necesare pentru implementarea prezentei legi.

Președintele Parlamentului

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi a fost elaborat de către Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi și promovat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul este elaborat în scopul creării unui cadru normativ previzibil, coerent și bine ierarhizat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor din transportul aerian, feroviar și naval. Aprobarea proiectului va contribui la structurarea reglementărilor pe domenii, astfel încât să fie evitate prevederile ambigue sau incorecte. Odată cu adoptarea acestuia, Guvernul va aproba regulamente separate pentru cele trei domenii de transport, ceea ce va permite o abordare sistemică și armonizată cu standardele Uniunii Europene pentru fiecare sector în parte. Transportul aerian din Republica Moldova se află într-o etapă de dezvoltare accelerată, marcată atât de apariția unor noi operatori aerieni importanți, cât și de extinderea companiilor low-cost. Această evoluție determină un trafic aerian mult mai intens, o utilizare sporită a infrastructurii aeroportuare și o creștere constantă a numărului de pasageri. În paralel, întregul sector aviatic se diversifică semnificativ prin apariția operatorilor aerieni mici, a companiilor de curierat aerian, a operatorilor privați și a piloților particulari. În transportul feroviar și naval, volumul mare al mărfurilor transportate – adesea sute de tone de substanțe periculoase, lichide, solide sau gaze lichefiate, inflamabile, toxice ori produse petroliere – face ca implicarea acestora în accidente să poată genera consecințe grave asupra mediului și vieții omenești. Republica Moldova este stat membru al Organizației Aviației Civile Internaționale (ICAO). În conformitate cu Anexa nr. 13 la Convenția ICAO, fiecare stat membru trebuie să dispună de un organism permanent de investigare tehnică a evenimentelor din aviație, independent și capabil să-și îndeplinească responsabilitățile privind siguranța aeriană. Ultimul audit ICAO în Republica Moldova a fost efectuat în anul 2014, în cadrul Programului de audit al siguranței aviației (USOAP). Raportul misiunii a evidențiat neconformități referitoare la cadrul normativ național privind investigarea evenimentelor aviatice. Până la următorul audit (preconizat pentru anul 2021), Republica Moldova urma să adopte măsuri corective pentru implementarea cerințelor prevăzute în Anexa nr. 13, care au fost implementate parțial prin aprobarea Legii cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi nr.213/2021. Un audit similar a fost realizat în anul 2021 și la Agenția Navală a Republicii Moldova, unde va fi evaluată aplicarea Codului internațional privind investigarea accidentelor și incidentelor maritime (adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.255(84) din 16.05.2008). În investigarea unui eveniment, probele colectate de investigatori nu se încadrează întotdeauna în categoria „mijloacelor de probă” în sensul Codului de procedură penală. Aceasta deoarece Biroul de investigare nu urmărește identificarea persoanelor sau stabilirea vinovăției în scopuri judiciare. Astfel, pentru investigația privind siguranța, pot constitui probe relevante: - declarațiile persoanelor intervievate (piloți, mecanici de locomotivă, membri ai echipajului, martori etc.), fără colectarea identității acestora;

- parametri tehnici precum viteza, masa, altitudinea, raza curbei, tangajul, proprietățile materialelor, caracteristicile de oboseală a metalului sau parametrii de funcționare a echipamentelor;
- interacțiunile și comunicările dintre persoanele implicate, depersonalizate (ex.: pilotul, mecanicul, instructorul, pasagerul);
- înscrisuri din jurnale, diagrame, date de plecare și alte informații tehnice;
- informații privind starea fizică a persoanelor implicate (ex. nivelul de oboseală).

Conform proiectului, Biroul desfășoară investigația privind siguranța independent de investigația penală sau de orice alt tip de investigație. Acesta colectează doar informațiile necesare determinării cauzelor tehnice și factorilor care au contribuit la producerea evenimentului, fără a urmări stabilirea vinovăției.

Investigația penală urmărește identificarea culpei și a elementelor infracționale. Cu toate acestea, stabilirea vinovăției nu conduce întotdeauna la îmbunătățirea siguranței. Investigația tehnică nu exclude desfășurarea investigației penale, iar pentru a evita interferențele, Biroul va încheia acorduri prealabile cu organul de urmărire penală privind accesul și modalitatea de colectare a probelor.

Adoptarea proiectului urmărește:
- îmbunătățirea siguranței în transporturi;
- prevenirea conflictelor de interese între părțile implicate în investigarea evenimentelor;
- investigarea obiectivă, imparțială și transparentă a cauzelor producerii evenimentelor;
- identificarea cauzelor tehnice și a factorilor declanșatori, nu a vinovăției persoanelor;
- elaborarea de recomandări de siguranță pentru prevenirea producerii unor evenimente similare;
- crearea cadrului național pentru investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi;
- dezvoltarea unui sistem de management al siguranței în transportul aerian, feroviar și naval;
- armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene.

2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

Intervenția în legislația actuală referitoare la investigarea tehnică a accidentelor și incidentelor în transporturi rezultă din prevederile Acordului de Asociere a Republicii Moldova cu Uniunea Europeană (ratificat prin Legea 112/2014, publicată în MO nr. 185-199 din 18.07.2014).

În prezent, Legea nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi reglementează concomitent aspecte ce țin de organizarea și funcționarea Biroului, precum și proceduri tehnice aplicabile diferitelor moduri de transport.

Totodată, actele Uniunii Europene relevante în domeniul transportului aerian, feroviar și naval sunt transpuse doar parțial și neuniform, fără o delimitare clară între normele juridice primare și reglementările tehnice sectoriale.

Această structură normativă generează dificultăți în aplicarea și actualizarea cadrului de reglementare, în special în contextul necesității armonizării continue cu acquis-ul Uniunii Europene.

În acest context, s-a constatat necesitatea restructurării integrale a cadrului normativ existent prin instituirea unei legi-cadru care să reglementeze exclusiv organizarea, independența și principiile generale ale activității Biroului, urmând ca aspectele tehnice și procedurale specifice fiecărui mod de transport să fie reglementate prin acte normative subsecvente distincte

Lista actelor Uniunii Europene cu care se realizează armonizarea și gradul de compatibilitate:

1. Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. JO L 138 din 26 mai 2016.
2. Directiva nr. 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, publicată in Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr. L 131 din 28 mai 2009.
3. 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, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr L 295 din 12 noiembrie 2010.

La moment aceste trei acte ale Uniunii Europene sunt transpuse parțial. Astfel urmare aprobării proiectului se v-a crea cadru primar și temei pentru transpunere integrală a acestor acte.

Uniunea Europeană prin instituțiile sale reprezentative, în aplicarea politicii de dezvoltare, acordând o atenție deosebită creșterii și menținerii standardelor de siguranță în transporturi și depunerii tuturor eforturilor pentru reducerea numărului de accidente, a instituit la nivel european efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor produse în transporturile aeriene, navale și feroviare, separat de orice alte forme de investigații, administrative sau judiciare care urmăresc stabilirea răspunderii sau a culpei, în scopul determinării cauzelor și circumstanțelor care au dus la producerea lor.

Astfel, toate statele UE au organisme de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi, cu scopul de a investiga tehnic și de a emite recomandări de siguranță în cazul evenimentelor în transporturi.

Potrivit prevederilor proiectului, Biroul va avea misiunea de a organiza, conduce și coordona activitatea de investigație tehnică privind siguranța în transportul aerian, feroviar și naval cu scopul de a determina cauzele și circumstanțele în care s-au produs evenimentele în transport și de a emite recomandări privind siguranța.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Prezentul proiect presupune revizuirea conceptuală și restructurarea cadrului normativ existent în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi.
Spre deosebire de Legea nr. 213/2021, care include atât norme primare, cât și reglementări tehnice și procedurale dispersate pentru diferite moduri de transport, noul proiect instituie o lege-cadru axată exclusiv pe organizarea, funcționarea și independența Biroului, precum și pe principiile generale ale investigației de siguranță.
Aspectele tehnice și procedurale specifice transportului aerian, feroviar și naval urmează să fie reglementate distinct prin regulamente sectoriale separate, elaborate în conformitate cu legislația Uniunii Europene aplicabilă fiecărui domeniu
Pentru a crea un cadru legal previzibil și structurat în acest domeniu, fiecare tip de transport v-a avea un regulament destinat, lucru care va permite o abordare sistemică pentru fiecare din acestea.

Soluția propusă – instituirea unui cadru normativ unitar este justificată de necesitatea alinierii legislației naționale la standardele Uniunii Europene și de eliminarea lacunelor identificate în sistemul actual.

În prezent, investigațiile tehnice în domeniul siguranței transporturilor sunt reglementate diferențiat, neuniform și incomplet, ceea ce afectează eficiența determinării cauzelor evenimentelor și reduce impactul măsurilor preventive.

Soluția propusă răspunde acestor probleme prin:

1. Crearea unui organism unic, specializat și independent

Biroul va avea competența de a organiza, conduce și coordona investigațiile tehnice în toate modurile de transport, asigurând astfel o abordare integrată, imparțială și conformă cu cerințele UE. Independența instituțională este esențială pentru credibilitatea investigațiilor și pentru evitarea oricăror influențe administrative sau judiciare.

2. Introducerea unui cadru procedural coerent și armonizat

Prin reglementarea clară a procedurilor de investigare, colectare a datelor, analiză, raportare și emitere a recomandărilor de siguranță, se va asigura o aplicare uniformă a standardelor, reducerea discrepanțelor și creșterea calității analizelor tehnice.

3. Transpunerea integrală a legislației europene relevante

Implementarea prevederilor Directivei (UE) 2016/798, Directivei 2009/18/CE și Regulamentului (UE) nr. 996/2010 este posibilă doar printr-o intervenție legislativă care să asigure cadrul primar necesar. Soluția propusă creează baza normativă indispensabilă pentru armonizarea completă cu cerințele UE și pentru respectarea angajamentelor asumate prin Acordul de Asociere.

4. Consolidarea capacității statului în domeniul siguranței transporturilor

Un cadru legislativ modern, corelat cu practicile europene, permite creșterea capacității instituționale în domeniul prevenirii accidentelor, îmbunătățirea analizei riscurilor și formularea de recomandări eficiente pentru reducerea evenimentelor din transporturi.

5. Separarea clară a investigațiilor tehnice de cele administrative și judiciare

Această separare asigură obiectivitatea investigațiilor și orientarea lor exclusivă spre identificarea cauzelor tehnice și circumscrierea factorilor care au contribuit la producerea accidentului, fără scopul de a stabili răspunderea penală sau administrativă. Această abordare este o condiție esențială în cadrul normativ european.

6. Asigurarea unui mecanism eficient de prevenție

Recomandările de siguranță rezultate din investigațiile tehnice vor permite operatorilor, autorităților și factorilor de decizie să adopte măsuri corective și preventive bazate pe date obiective și analize profesioniste, contribuind la reducerea riscurilor și la creșterea siguranței în transporturi.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

În procesul elaborării proiectului au fost analizate două opțiuni:

1) modificarea punctuală a Legii nr. 213/2021;

2) restructurarea integrală a cadrului normativ prin adoptarea unei noi legi-cadru și reglementarea aspectelor tehnice prin acte normative sectoriale distincte.

Prima opțiune nu a fost considerată oportună deoarece ar fi menținut caracterul mixt al actualei reglementări și dispersarea normelor tehnice și procedurale aplicabile diferitelor moduri de transport, ceea ce ar continua să creeze dificultăți de aplicare și armonizare cu acquis-ul Uniunii Europene.

Prin urmare, a fost selectată opțiunea elaborării unei noi legi-cadru, care permite delimitarea clară între normele juridice primare și reglementările tehnice sectoriale, asigurând un cadru normativ coerent, flexibil și compatibil cu standardele Uniunii Europene

Totodată această intervenție reiese din angajamentele pe care le are Republica Moldova față de Uniunea Europeană în contextul aderări la aceasta, lucru expus și în poziția de negocieri cât și pentru realizarea acțiunilor 189 și 192 din Anexa A la Clusterul 4 al Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029 aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Nu are impact asupra sectorului public.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Biroul de investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi va fi finanțat de la bugetul de stat. Costuri suplimentare legate de implementarea proiectului nu sunt necesare, doar cele deja alocate pentru funcționarea Biroului. Costul estimativ pentru asigurarea funcționalității Biroului se ridică la 5 milioane de lei anual. Bugetul Biroului este elaborat și aprobat în conformitate cu principiile, regulile și procedurile stabilite de Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014.

Deși instituirea organismului independent necesită anumite cheltuieli de personal, logistică și formare profesională, costurile sunt justificate de beneficiile pe termen lung privind siguranța și reducerea pagubelor economice rezultante în urma accidentelor.

Pe termen mediu, implementarea recomandărilor de siguranță va genera economii substanțiale prin diminuarea riscurilor operaționale și a incidentelor majore în transporturi.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Implementarea proiectului de lege va genera un impact pozitiv asupra sectorului privat care activează în domeniul transporturilor aeriene, navale și feroviare, în special asupra operatorilor, agenților economici și furnizorilor de servicii conexe.

1. Îmbunătățirea nivelului de siguranță operațională

Operatorii privați vor beneficia de recomandări de siguranță aplicabile întregului sector, bazate pe investigații tehnice independente și profesioniste. Acest lucru va contribui la reducerea riscurilor operaționale, la prevenirea accidentelor și la creșterea continuității activităților economice.

2. Creșterea predictibilității și clarității normelor

Prin armonizarea legislației naționale cu standardele UE și prin introducerea unor proceduri clare de investigare tehnică, operatorii privați vor avea un cadru de reglementare mai previzibil și mai coerent, care facilitează planificarea investițiilor și gestionarea conformității.

3. Reducerea costurilor asociate accidentelor

Diminuarea numărului și gravității accidentelor va reduce costurile suportate de sectorul privat, inclusiv cele legate de avarii, întreruperea activității, reparații, asigurări sau potențiale despăgubiri. Pe termen lung, investigarea tehnică profesionistă va genera economii semnificative pentru operatori.

4. Creșterea competitivității operatorilor

Implementarea recomandărilor de siguranță și alinierea la standardele UE vor contribui la consolidarea imaginii și credibilității operatorilor privați pe piața internă și internațională. Aceștia vor putea concura mai eficient pe pieţele externe datorită conformității cu cerințele europene.

5. Lipsa unor obligații administrative suplimentare semnificative

Proiectul de lege nu introduce sarcini administrative directe sau costuri suplimentare majore pentru operatorii privați. Implicarea acestora în procesul de investigare tehnică este limitată la furnizarea de informații relevante sau acces la echipamente, în condițiile legii, fără a afecta desfășurarea activității curente.

Recomandările de siguranță nu vor avea caracter sancționatoriu și nu vor impune obligații financiare directe, ci vor servi drept instrument preventiv.

6. Beneficii pentru investitori și mediul de afaceri

Crearea unui mediu de transport mai sigur și ajustarea legislației la standardele UE reprezintă un factor esențial pentru atragerea investițiilor private în infrastructură, logistică și servicii conexe, asigurând un climat economic mai stabil și mai competitiv.

4.4. Impactul social

Nu are impact social.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Nu are impact social.
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen
Nu are impact asupra echității și egalității de gen.
4.5. Impactul asupra mediului
Nu are impact asupra mediului
4.6. Alte impacturi și informații relevante
Nu sunt.
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Urmare aprobării proiectului se v-a crea cadrul primar necesar pentru a transpune: 1. Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. JO L 138 din 26 mai 2016. 2. Directiva nr. 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, publicată in Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr. L 131 din 28 mai 2009. 3. 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, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr L 295 din 12 noiembrie 2010.
5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
-
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
În scopul respectării prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și ale Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării proiectului de act normativ a fost plasat pe pagina particip.gov.md, la linkul: https://particip.gov.md/ro/document/stages/anunt-privind-initierea-elaborarii-proiectului-de-lege-cu-privire-la-investigarea-accidentelor-si-incidentelor-in-transporturi/16468 Proiectul urmează să fie avizat cu Cancelaria de Stat (inclusiv cu Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi), Ministerul Finanțelor, Ministerul Afacerilor Interne, Procuratura Generală. După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare, după cum urmează: Expertizare: - Ministerul Justiției; - Centrul Național Anticorupție.
7. Concluziile expertizelor
Se va completa ulterior recepționării expertizelor juridice și anticorupție.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
-
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
Pentru implementare, este necesar aprobarea următoarelor acte normative:

1. Hotărîrea Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă;
2. Hotărîrea Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind investigarea accidentelor din sectorul de transport feroviar;
3. Hotărîrea Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim.

Viceprim-ministru, ministru **Vladimir BOLEA**

TABEL DE CONCORDANŢĂ

1. Titlul actului Uniunii Europene: Regulamentul (UE) 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
2. Titlul actului normativ național: Legea cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentul privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă
3. Gradul de compatibilitate Compatibil.
4. Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale de comun cu Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.
5. Data întocmirii/actualizării mai 2026

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
Articolul 1 **Obiect**	Capitolul I Dispoziții generale	Compatibil	Lipsă
(1) Prezentul regulament urmărește să îmbunătățească siguranța aviației garantând un nivel înalt de eficientă, promptitudine și calitate a investigațiilor privind siguranța în domeniul aviației civile europene, care au ca unic obiectiv prevenirea unor accidente și incidente viitoare, fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea, inclusiv prin înființarea unei rețele europene a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile. Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme privind disponibilitatea în timp util a informațiilor referitoare la toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul unei aeronave implicate într-un accident. Acesta își propune, totodată, să îmbunătățească asistența acordată victimelor accidentelor aviatice și familiilor acestora.	Capitolul I (proiect Lege) Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare (1) Prezenta lege are ca scop prevenirea producerii evenimentelor în transporturi prin asigurarea investigării independente a accidentelor și incidentelor, în vederea îmbunătățirii siguranței în domeniile transportului aerian, feroviar și maritim, garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor. (2) Obiectul prezentei legi este investigarea evenimentelor din transportul aerian, feroviar și maritim, cu scop exclusiv de siguranță, fără a stabili vinovăția sau răspunderea civilă, administrativă, contravențională ori penală a persoanelor implicate. Și, Capitolul I (proiect hotărâre de Guvern) 1. Regulamentul privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă (în continuare – Regulament) urmărește să îmbunătățească siguranța aviației garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor privind siguranța în domeniul aviației civile, care au ca unic obiectiv prevenirea unor accidente și incidente viitoare, fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea, inclusiv prin cooperarea cu autoritățile responsabile de investigarea privind siguranța aviației civile. 2. Prezentul Regulament stabilește, de asemenea, norme privind disponibilitatea în timp util a informațiilor referitoare la toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul unei aeronave implicate într-un accident. Acesta își propune,	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	totodată, să îmbunătățească asistența acordată victimelor accidentelor aviatice și familiilor acestora.		
(2) Aplicarea prezentului regulament în cazul aeroportului Gibraltar se interpretează ca neaducând atingere pozițiilor juridice respective ale Regatului Spaniei și Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord cu privire la diferendul referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul.		Prevedere UE neaplicabilă.	
Articolul 2 **Definiții**		Compatibil	Lipsă
În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:	PHG: 3. În sensul prezentului Regulament, se aplică următoarele noțiuni:	Compatibil	Lipsă
„accident” înseamnă un 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 și sistemul principal de propulsie este oprit, în cursul căruia: (a) o persoană este rănită mortal sau grav, ca urmare a faptului că: — se afla în aeronavă; sau	3.1. accident - înseamnă un 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 și sistemul principal de propulsie este oprit, în cursul căruia: 1) o persoană este rănită mortal sau grav, ca urmare a faptului că: a) se afla în aeronavă; sau b) a intrat în contact direct cu o parte a aeronavei, inclusiv cu părți care s-au desprins din aceasta; sau c) a fost expusă direct suflului reactoarelor, cu excepția cazului în care rănile se datorează unor cauze naturale, sunt autoprovocate sau provocate de alte persoane sau când persoanele rănite sunt pasageri clandestini care se ascund în afara zonelor disponibile în mod normal pasagerilor și echipajului; sau	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
— a intrat în contact direct cu o parte a aeronavei, inclusiv cu părți care s-au desprins din aceasta; sau — a fost expusă direct suflului reactoarelor, cu excepția cazului în care rănile se datorează unor cauze naturale, sunt autoprovocate sau provocate de alte persoane sau când persoanele rănite sunt pasageri clandestini care se ascund în afara zonelor disponibile în mod normal pasagerilor și echipajului; sau (b) aeronava suferă o avarie sau o defecțiune structurală care afectează caracteristicile de rezistență structurală, de performanță sau de zbor ale aeronavei 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, trapele trenului de aterizare, parbrize, învelișul aeronavei (precum urme mici de lovituri sau perforații) sau la avarii minore la palele rotorului principal, la palele de rotor de coadă, trenul de aterizare și cele cauzate de grindină sau de impactul cu păsările (inclusiv a perforațiilor radomului); sau	2) aeronava suferă o avarie sau o defecțiune structurală care afectează caracteristicile de rezistență structurală, de performanță sau de zbor ale aeronavei 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, trapele trenului de aterizare, parbrize, învelișul aeronavei (precum urme mici de lovituri sau perforații) sau la avarii minore la palele rotorului principal, la palele de rotor de coadă, trenul de aterizare și cele cauzate de grindină sau de impactul cu păsările (inclusiv a perforațiilor radomului); sau 3) aeronava a dispărut sau este total inaccesibilă;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(c) aeronava a dispărut sau este total inaccesibilă;			
„reprezentant acreditat” înseamnă o persoană desemnată de un stat, pe baza calificărilor sale, în scopul participării la o investigație privind siguranța realizată de un alt stat. Un reprezentant acreditat desemnat de un stat membru provine de la o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța;	3.18. reprezentant acreditat - înseamnă o persoană desemnată de un stat, pe baza calificărilor sale, în scopul participării la o investigație privind siguranța realizată de un alt stat. Un reprezentant acreditat desemnat de un stat membru provine de la o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța;	Compatibil	Lipsă
„consultant” înseamnă o persoană numită de un stat, pe baza calificărilor sale, în scopul de a-i oferi asistență reprezentantului său acreditat în cadrul unei investigații privind siguranța;	3.3. consultant - înseamnă o persoană numită de un stat, pe baza calificărilor sale, în scopul de a-i oferi asistență reprezentantului său acreditat în cadrul unei investigații privind siguranța;	Compatibil	Lipsă
„cauze” înseamnă acțiuni, omisiuni, evenimente, condiții sau o combinație a acestora, care au condus la producerea accidentului sau incidentului; identificarea cauzelor nu presupune atribuirea vinei sau stabilirea răspunderii administrative, civile sau penale;	3.2. cauze - înseamnă acțiuni, omisiuni, evenimente, condiții sau o combinație a acestora, care au condus la producerea accidentului sau incidentului; identificarea cauzelor nu presupune atribuirea vinei sau stabilirea răspunderii administrative, civile sau penale;	Compatibil	Lipsă
„rănire mortală” înseamnă rănirea unei persoane într-un accident care are ca urmare decesul acesteia în decurs de 30 de zile de la data producerii accidentului;	3.14. rănire mortală - înseamnă rănirea unei persoane într-un accident care are ca urmare decesul acesteia în decurs de 30 de zile de la data producerii accidentului;	Compatibil	Lipsă
„înregistrator de date de zbor” înseamnă orice tip de dispozitiv de înregistrare instalat pe o aeronavă în scopul facilitării	3.9. înregistrator de date de zbor - înseamnă orice tip de dispozitiv de înregistrare instalat pe o aeronavă în scopul facilitării investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul unor accidente/incidente;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul unor accidente/incidente;			
„incident” înseamnă un eveniment, altul decât un accident, asociat cu operarea unei aeronave care afectează sau care ar putea afecta siguranța operării acesteia;	3.6. incident - înseamnă un eveniment, altul decât un accident, asociat cu operarea unei aeronave care afectează sau care ar putea afecta siguranța operării acesteia;	Compatibil	Lipsă
„standardele internaționale și practicile recomandate” înseamnă standardele internaționale și practicile recomandate în domeniul investigării accidentelor și incidentelor aviatice adoptate în conformitate cu articolul 37 din Convenția de la Chicago;	3.20. standardele internaționale și practicile recomandate - înseamnă standardele internaționale și practicile recomandate în domeniul investigării accidentelor și incidentelor aviatice adoptate în conformitate cu articolul 37 din Convenția de la Chicago;	Compatibil	Lipsă
„investigator-șef” înseamnă o persoană căreia i se atribuie, pe baza calificărilor sale, responsabilitatea de a organiza, efectua și controla o investigație privind siguranța;	3.12. președintele Comisiei de investigație privind siguranța aviației civile (în continuare – Comisie) - înseamnă o persoană căreia i se atribuie, pe baza calificărilor sale, responsabilitatea de a organiza, efectua și controla o investigație privind siguranța;	Compatibil	Lipsă
„operator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave;	3.10. operator - înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave;	Compatibil	Lipsă
„persoană implicată” înseamnă proprietarul, un membru al echipajului, operatorul aeronavei implicate într-un accident sau incident grav; orice persoană implicată în întreținerea, proiectarea, fabricarea respectivei aeronave sau în instruirea echipajului; orice persoană implicată în	3.11. persoană implicată - înseamnă proprietarul, un membru al echipajului, operatorul aeronavei implicate într-un accident sau incident grav; orice persoană implicată în întreținerea, proiectarea, fabricarea respectivei aeronave sau în instruirea echipajului; orice persoană implicată în furnizarea de servicii de control al traficului aerian, de informații de zbor sau de servicii aeroportuare care a furnizat servicii pentru aeronavă; personalul autorității naționale	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
furnizarea de servicii de control al traficului aerian, de informații de zbor sau de servicii aeroportuare care a furnizat servicii pentru aeronavă; personalul autorității naționale aeronautice civile; sau personalul AESA;	aeronautice civile; sau personalul Agenției Europene privind Siguranța Aviației (în continuare - AESA);		
„raport preliminar” înseamnă mijlocul de comunicare folosit pentru diseminarea promptă a datelor obținute în decursul primelor etape ale investigației;	3.13. raport preliminar - înseamnă mijlocul de comunicare folosit pentru diseminarea promptă a datelor obținute în decursul primelor etape ale investigației;	Compatibil	Lipsă
„rude” înseamnă membrii familiei în sens restrâns și/sau rudele apropiate și/sau orice persoană foarte apropiată de victima unui accident, astfel cum sunt definite în legislația națională a țării victimei;	3.19. rude - înseamnă membrii familiei în sens restrâns și/sau rudele apropiate și/sau orice persoană foarte apropiată de victima unui accident, astfel cum sunt definite în legislația națională a țării victimei;	Compatibil	Lipsă
„investigație privind siguranța” înseamnă o procedură efectuată de o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța în scopul de prevenirii unor accidente și incidente, care include culegerea și analizarea informațiilor, expunerea concluziilor, inclusiv determinarea cauzei (cauzelor) și/sau a factorilor contributivi și, atunci când este cazul, formularea de recomandări privind siguranța;	3.8. investigație privind siguranța - înseamnă o procedură efectuată de o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța în scopul de prevenirii unor accidente și incidente, care include culegerea și analizarea informațiilor, expunerea concluziilor, inclusiv determinarea cauzei (cauzelor) și/sau a factorilor contributivi și, atunci când este cazul, formularea de recomandări privind siguranța;	Compatibil	Lipsă
„recomandare privind siguranța” înseamnă o propunere a unei autorități responsabile de investigațiile privind siguranța, pe baza	3.16. recomandare privind siguranța - înseamnă o propunere a unei autorități responsabile de investigațiile privind siguranța, pe baza informațiilor rezultate dintr-o investigație privind siguranța sau din alte surse, precum	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
informațiilor rezultate dintr-o investigație privind siguranța sau din alte surse, precum studiile în materie de siguranță, formulată cu intenția de a preveni accidentele și incidentele;	studiile în materie de siguranță, formulată cu intenția de a preveni accidentele și incidentele;		
„incident grav” înseamnă un incident produs în circumstanțe care arată că a existat o probabilitate mare de producere a unui accident și este 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, 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 și sistemul principal de propulsie este oprit. În anexă figurează o listă cu exemple de incidente grave;	3.7. incident grav - înseamnă un incident produs în circumstanțe care arată că a existat o probabilitate mare de producere a unui accident și este 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, 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 și sistemul principal de propulsie este oprit;	Compatibil	Lipsă
„rănire gravă” înseamnă rănirea unei persoane implicate într-un accident și care presupune una dintre următoarele: (a) spitalizare pe o perioadă mai mare de 48 de ore, care începe în termen de șapte zile de la data la care s-a produs rănirea; (b) o fractură de os (cu excepția fracturilor superficiale la degete sau la nas);	3.15. rănire gravă - înseamnă rănirea unei persoane implicate într-un accident și care presupune una dintre următoarele: 1) spitalizare pe o perioadă mai mare de 48 de ore, care începe în termen de șapte zile de la data la care s-a produs rănirea; 2) o fractură de os (cu excepția fracturilor superficiale la degete sau la nas);	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(c) ruperi sau sfâșieri ale țesuturilor care produc hemoragii grave, leziuni ale nervilor, mușchilor sau tendoanelor; (d) leziunea oricărui organ intern; (e) arsuri de gradul doi sau trei sau orice arsuri care afectează mai mult de 5 % din suprafața corpului; (f) expunerea verificată la substanțe infecțioase sau la radiații periculoase;	3) ruperi sau sfâșieri ale țesuturilor care produc hemoragii grave, leziuni ale nervilor, mușchilor sau tendoanelor; 4) leziunea oricărui organ intern; 5) arsuri de gradul doi sau trei sau orice arsuri care afectează mai mult de 5 % din suprafața corpului; 6) expunerea verificată la substanțe infecțioase sau la radiații periculoase;		
Articolul 3 **Domeniu de aplicare**	Capitolul II **Domeniu de aplicare**	Compatibil	Lipsă
(1) Prezentul regulament se aplică investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul incidentelor grave și accidentelor: (a) produse pe teritoriile statelor membre în care se aplică tratatele, în conformitate cu obligațiile internaționale ale statelor membre; (b) în care sunt implicate aeronave înmatriculate într-un stat membru sau operate de o întreprindere stabilită într-un stat membru și care s-au produs în afara teritoriilor statelor membre în care se aplică tratatele, atunci când aceste investigații nu sunt efectuate de un stat terț; (c) în cazul cărora un stat membru are dreptul, în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate, de a numi un reprezentant acreditat pentru a participa în calitate de stat de înregistrare, stat operator, stat proiectant, stat fabricant sau stat care pune la dispoziție informații,	PHG: 5. Prezentul Regulament se aplică investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul incidentelor grave și accidentelor: 5.1. produse pe teritoriul Republicii Moldova și statelor membre în care se aplică tratatele, în conformitate cu obligațiile internaționale ale statelor membre; 5.2. în care sunt implicate aeronave înmatriculate în Republica Moldova sau operate de o întreprindere stabilită în Republica Moldova și care s-a produs în afara teritoriului Republicii Moldova în care se aplică tratatele, atunci când aceste investigații nu sunt efectuate de un stat terț; 5.3. în cazul cărora Republica Moldova are dreptul, în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate, de a numi un reprezentant acreditat pentru a participa în calitate de stat de înregistrare, stat operator, stat proiectant, stat fabricant sau stat care pune la dispoziție informații, facilități sau experți la cererea statului care efectuează investigația; 5.4. în cazul în care Republica Moldova are un interes special, ca urmare a faptului că printre persoanele decedate sau rănite grav se numără cetățeni de-ai săi, i se	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
facilități sau experți la cererea statului care efectuează investigația; (d) în cazul cărora unui stat membru care are un interes special, ca urmare a faptului că printre persoanele decedate sau rănite grav se numără cetățeni de-ai săi, i se permite, de către statul care realizează investigația, să numească un expert.	permite, de către statul care realizează investigația, să numească un expert.		
(2) Prezentul regulament se aplică, de asemenea, aspectelor privind disponibilitatea în timp util a informațiilor referitoare la toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul unei aeronave implicate într-un accident și privind asistența acordată victimelor accidentelor aviatice și rudelor acestora.	PHG: 6. Prezentul Regulament se aplică, de asemenea, aspectelor privind disponibilitatea în timp util a informațiilor referitoare la toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul unei aeronave implicate într-un accident și privind asistența acordată victimelor accidentelor aviatice și rudelor acestora.	Compatibil	Lipsă
(3) Prezentul regulament nu se aplică investigațiilor privind siguranța în situații de incidente grave și accidente care implică aeronave care sunt utilizate pentru servicii militare, vamale, polițienești sau de natură similară, cu excepția cazului în care statul membru în cauză decide altfel, în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) și cu legislația națională.	Capitolul I (proiect Lege) Articolul 1 (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. Și, Capitolul II (proiect hotărâre de Guvern)	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	7. Prezentul Regulament nu se aplică investigațiilor privind siguranța în situații de incidente grave și accidente care implică aeronave care sunt utilizate pentru servicii militare, vamale, polițienești sau de natură similară, cu excepția cazului în care se decide altfel, în conformitate cu punctul 18.		
Articolul 4 **Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța aviației civile**	**Capitolul III** **Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi**	Compatibil	Lipsă
(1) Fiecare stat membru se asigură că investigaţiile privind siguranţa sunt efectuate sau supravegheate, fără imixtiuni din exterior, de către o autoritate naţională permanentă responsabilă de investigaţiile privind siguranţa aviaţiei civile (denumită în continuare „autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa”), capabilă să efectueze în mod independent o investigaţie completă privind siguranţa, fie pe cont propriu, fie pe baza unor acorduri cu alte autorități responsabile de investigaţiile privind siguranţa.	Capitolul II (proiect Lege) Articolul 3 (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 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. Și, Capitolul III (proiect hotărâre de Guvern) 9. Investigațiile privind siguranța sunt efectuate sau supravegheate, fără imixtiuni din exterior, de către Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (în continuare – Birou), care efectuează în mod independent o investigație completă privind siguranța, fie pe cont propriu, fie pe baza unor acorduri cu alte autorități responsabile de investigațiile privind siguranța.	Compatibil	Lipsă
(2) Autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa trebuie să fie independentă din punct de vedere funcțional, în special față de autorităţile naţionale aeronautice responsabile de aeronavigabilitate,	Capitolul II (proiect Lege) Articolul 3 (2) Biroul este independent în luarea deciziilor față de orice operator de transport, administrator de infrastructură, autoritate de siguranță, autoritate de reglementare, organism	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
certificare, operaţiunile de zbor, întreţinere, acordare de licenţe, controlul traficului aerian sau administrarea aerodromurilor și, în general, faţă de orice altă parte sau entitate ale cărei interese sau misiuni pot intra în conflict cu sarcina încredințată autorităţii responsabile de investigaţiile privind siguranţa sau pot influenţa obiectivitatea acesteia.	de tarifare, organism de evaluare a conformității, precum și față de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile Biroului. Și, Capitolul III (proiect hotărâre de Guvern) 10. Biroul este independent din punct de vedere funcțional, în special față de autoritățile naționale aeronautice responsabile de aeronavigabilitate, certificare, operațiunile de zbor, întreținere, acordare de licențe, controlul traficului aerian sau administrarea aerodromurilor și, în general, față de orice altă parte sau entitate ale cărei interese sau misiuni pot intra în conflict cu sarcina încredințată acestuia sau pot influența obiectivitatea acestuia.		
(3) În realizarea investigaţiilor privind siguranţa, autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa nu solicită și nici nu acceptă instrucţiuni de la nicio parte externă și are autoritate absolută în ceea ce privește realizarea investigaţiilor privind siguranţa.	Capitolul II (proiect Lege) Articolul 3 (3) În realizarea investigațiilor 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 privind siguranța. Și, Capitolul III (proiect hotărâre de Guvern) 11. În realizarea investigațiilor privind siguranța, Biroul nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni de la nicio parte externă și are autoritate absolută în ceea ce privește realizarea investigațiilor privind siguranța.	Compatibil	Lipsă
(4) Activităţile încredinţate autorităţii responsabile de investigaţiile privind siguranţa pot fi extinse la culegerea și analiza informaţiilor legate de siguranţa aviaţiei, în special în scopul prevenirii accidentelor, în	PHG: 12. Activitățile încredințate Biroului pot fi extinse la culegerea și analiza informațiilor legate de siguranța aviației, în special în scopul prevenirii accidentelor, în măsura în care aceste activități nu aduc atingere independenței sale și nu	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
măsura în care aceste activităţi nu aduc atingere independenţei sale și nu implică asumarea de responsabilităţi în domeniul reglementării, administrativ sau al standardelor.	implică asumarea de responsabilități în domeniul reglementării, administrativ sau al standardelor.		
6) Autorităţii responsabile de investigaţiile privind siguranţa i se pun la dispoziţie de către statul membru respectiv mijloacele necesare pentru a-și îndeplini sarcinile în mod independent și respectiva autoritate trebuie să poată obţine suficiente resurse pentru a realiza acest lucru. În special: (a) directorul autorităţii responsabile de investigaţiile privind siguranţa și/sau, în cazul unei autorități multimodale, directorul departamentului de aviație al acesteia trebuie să aibă experienţă și competenţe în domeniul siguranţei aviaţiei civile pentru a-și îndeplini sarcinile în conformitate cu prezentul regulament și cu legislaţia naţională; (b) investigatorilor li se acordă un statut care le oferă garanţiile de independenţă necesare; (c) autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa are cel puţin un investigator disponibil capabil să exercite funcţia de investigator-șef în cazul unui accident major al unei aeronave;	LEGE: Art. 7 alin. (1) (1) Investigatorul care participă la o investigație privind siguranța își îndeplinește sarcinile și instrucțiunile în mod independent, conform sarcinii formulate de președintele Comisiei sau de reprezentantul acreditat. Și, PHG 13. Biroul, în activitatea sa, dispune de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini sarcinile în mod independent și suficiente resurse pentru a realiza acest lucru. În special: 13.1. Directorul Biroului și/sau directorul departamentului de aviație al acestuia trebuie să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței aviației civile pentru a-și îndeplini sarcinile în conformitate cu prezentul Regulament și cu legislația națională; 13.2. Investigatorii sunt independenți în realizarea investigațiilor privind siguranța;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(d) autorităţii responsabile de investigaţiile privind siguranţa i se alocă un buget care să îi permită să își îndeplinească funcţiile; (e) autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa are la dispoziţia sa, fie direct, fie prin intermediul cooperării menţionate la articolul 6, fie prin acorduri cu alte autorităţi naţionale sau entităţi, personal calificat și facilităţi adecvate, inclusiv birouri și hangare în care să se poată păstra și examina aeronava, conţinutul și resturile acesteia.	13.3. Biroul se va asigura că are cel puțin un investigator disponibil capabil să exercite funcția de președinte al Comisiei în cazul unui accident major al unei aeronave; 13.4. Biroul elaborează anual un proiect de buget care să-i permită să-și îndeplinească funcțiile și îl prezintă administratorului de buget; 13.5. Biroul se asigură că are la dispoziția sa, fie direct, fie prin intermediul cooperării menționate în Capitolul V, fie prin acorduri cu alte autorități naționale sau entități, personal calificat și facilități adecvate, inclusiv birouri și hangare în care să poată fi păstrate și examinate aeronava, conținutul și resturile acesteia.		
Articolul 5 Obligația de a efectua o investigație	Capitolul IV Obligaţia de a efectua o investigaţie	Compatibil	Lipsă
(1) Orice accident sau orice incident grav care implică aeronave cărora li se aplică Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului (1) face obiectul unei investigaţii privind siguranţa în statul membru pe teritoriul căruia s-a produs accidentul sau incidentul grav.	LEGE: Articolul 1 (3) Prevederile prezentei legi se aplică: 1) în domeniul aviației civile: a) accidentelor aeronautice și incidentelor aeronautice grave produse în spațiul aerian sau pe teritoriul Republicii Moldova; b) accidentelor aeronautice și incidentelor aeronautice grave cu implicarea unor aeronave înregistrate în Republica Moldova sau operate de un operator aerian național; c) în alte cazuri stabilite de lege; Articolul 9. Procedura, modul și termenele investigației 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.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	Și, PHG 14. Orice accident sau incident grav produs pe teritoriul Republicii Moldova și care implică aeronave cărora li se aplică prevederile Codului aerian al Republicii Moldova face obiectul unei investigații privind siguranța.		
(2) În cazul în care o aeronavă căreia i se aplică Regulamentul (UE) 2018/1139 și care este înmatriculată într-un stat membru este implicată într-un accident sau într-un incident grav, iar locul în care s-a produs accidentul sau incidentul nu poate fi stabilit cu precizie ca fiind teritoriul unui stat, investigaţia privind siguranţa este efectuată de autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa din statul membru de înmatriculare.	PHG 15. În cazul în care o aeronavă căreia i se aplică prevederile Codului aerian al Republicii Moldova, înmatriculată în Republica Moldova, este implicată într-un accident sau într-un incident grav, iar locul în care s-a produs accidentul sau incidentul nu poate fi stabilit cu precizie ca fiind teritoriul unui stat, investigația privind siguranța este efectuată de către Birou.	Compatibil	Lipsă
(3) Amploarea investigaţiilor privind siguranţa menţionate la alineatele (1), (2) și (4) și procedura care trebuie urmată pentru efectuarea acestora sunt determinate de autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa, luând în considerare consecinţele accidentului sau ale incidentului grav, precum și învăţămintele pe care se așteaptă să le tragă din respectivele investigaţii în scopul îmbunătăţirii siguranţei aviaţiei.	PHG 16. Amploarea investigațiilor privind siguranța menționate la punctele 14, 15 și 17 precum și procedura care trebuie urmată pentru efectuarea acestora sunt determinate de către Birou, luând în considerare consecințele accidentului sau ale incidentului grav, precum și învățămintele care se așteaptă a fi trase din respectivele investigații în scopul îmbunătățirii siguranței aviației.	Compatibil	Lipsă
(4) Autorităţile responsabile de investigaţiile privind siguranţa pot decide să investigheze și alte incidente decât cele menţionate la alineatele (1) și (2), precum și incidente grave sau accidente care implică alte tipuri de aeronave, în conformitate cu legislaţia naţională a statelor membre, atunci când se	LEGE: Articolul 1 (3) Prevederile prezentei legi se aplică: 1) în domeniul aviației civile: a) accidentelor aeronautice și incidentelor aeronautice grave produse în spațiul aerian sau pe teritoriul Republicii Moldova;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
aşteaptă ca, în urma acestor investigaţii, să se tragă învăţăminte în materie de siguranţă.	b) accidentelor aeronautice și incidentelor aeronautice grave cu implicarea unor aeronave înregistrate în Republica Moldova sau operate de un operator aerian național; c) în alte cazuri stabilite de lege; și, PHG 17. Biroul poate decide să investigheze și alte incidente decât cele menționate la punctele 14 și 15, precum și incidente grave sau accidente care implică alte tipuri de aeronave, în conformitate cu legislația națională, atunci când se așteaptă ca, în urma acestor investigații, să se tragă învățăminte în materie de siguranță.		
(5) Prin derogare de la alineatele (1) și (2) din prezentul articol, autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa poate decide, luând în considerare învăţămintele de tras în scopul îmbunătăţirii siguranţei aviaţiei, să nu demareze o investigaţie privind siguranţa atunci când un accident sau un incident grav privește o aeronavă fără pilot la bord pentru care nu este obligatoriu un certificat sau o declaraţie în temeiul articolului 56 alineatele (1) și (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau privește o aeronavă cu pilot la bord cu o masă maximă la decolare mai mică de sau egală cu 2 250 kg și în cazul în care nicio persoană nu a fost rănită mortal sau grav.	PHG 18. Prin derogare de la punctele 14 și 15, Biroul poate decide, în baza unei analize a riscurilor pentru siguranță și a învățămintelor preconizate, să nu demareze o investigație privind siguranța atunci când un accident sau un incident grav privește o aeronavă fără pilot la bord pentru care nu este obligatoriu un certificat sau o declarație, în conformitate cu prevederile Codului aerian al Republicii Moldova, sau privește o aeronavă cu pilot la bord cu o masă maximă la decolare mai mică sau egală cu 2 250 kg și în cazul în care nicio persoană nu a fost rănită mortal sau grav.	Compatibil	Lipsă
(6) Investigaţiile privind siguranţa menţionate la alineatele (1), (2) și (4) nu urmăresc în niciun caz să stabilească a cui este culpa sau răspunderea. Acestea sunt independente, distincte de orice procedură judiciară sau administrativă destinată	LEGE Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare (2) Obiectul prezentei legi este investigarea evenimentelor din transportul aerian, feroviar și maritim, cu scop exclusiv Articolul 9. Procedura, modul și termenele investigației privind siguranța	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
stabilirii culpei sau răspunderii și nu aduc atingere acestor proceduri.	(2) Investigația 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.de siguranță, fără a stabili vinovăția sau răspunderea civilă, administrativă, contravențională ori penală a persoanelor implicate. Și, PHG 19. Investigațiile privind siguranța menționate la punctele 14, 15 și 17 nu urmăresc, în niciun caz, stabilirea culpei sau a răspunderii. Acestea sunt independente și distincte de orice procedură judiciară sau administrativă destinată stabilirii culpei sau răspunderii și nu aduc atingere acestor proceduri.		
Articolul 6 Cooperarea între autorităţile responsabile de investigaţiile privind siguranţa	Capitolul V Cooperarea între autorităţile responsabile de investigaţiile privind siguranţa	Compatibil	Lipsă
(1) O autoritate responsabilă de investigaţiile privind siguranţa dintr- un stat membru poate solicita sprijinul autorităţilor responsabile de investigaţiile privind siguranţa din alte state membre. Atunci când, în urma unei solicitări, o autoritate responsabilă de investigaţiile privind siguranţa acceptă să acorde sprijin, acesta se acordă, pe cât posibil, în mod gratuit.	PHG 24. Biroul poate solicita sprijinul autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța din alte state. Atunci când, în urma unei solicitări, o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța acceptă să acorde sprijin, acesta se acordă, pe cât posibil, în mod gratuit.	Compatibil	Lipsă
(2) O autoritate responsabilă de investigaţiile privind siguranţa poate să delege unei alte autorităţi responsabile de investigaţiile privind siguranţa, de comun acord cu aceasta, sarcina de a efectua o investigaţie a unui incident grav sau accident și facilitează	Capitolul IV (proiect Lege) Articolul 9 (8) Biroul poate delega, în totalitate sau parțial, autorității specializate a unui alt stat, cu acordul părților, sarcina de a efectua investigația privind siguranța a unui eveniment în transport, în conformitate cu prevederile legislației naționale	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
procesul de investigare realizat de respectiva autoritate.	și a tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte. Și, Capitolul V (proiect hotărâre de Guvern) 26. Biroul poate să delege unei alte autorități responsabile de investigațiile privind siguranța, de comun acord cu aceasta, sarcina de a efectua o investigație a unui incident grav sau a unui accident și facilitează procesul de investigare realizat de respectiva autoritate.		
Articolul 7 Rețeaua europeană a autorităţilor responsabile de investigaţiile privind siguranţa aviaţiei civile		Prevedere UE neaplicabilă	
(1) Statele membre se asigură că autorităţile lor naţionale responsabile de investigaţiile privind siguranţa constituie între ele o rețea europeană a autorităţilor responsabile de investigaţiile privind siguranţa aviaţiei civile („reţeaua”), formată din directorii autorităţilor responsabile de investigaţiile privind siguranţa din toate statele membre și/sau, în cazul autorităţilor multimodale, din directorii departamentelor de aviaţie ale acestora sau din reprezentanţii acestora, inclusiv un președinte ales din rândul acestora pentru un mandat de trei ani. În strânsă colaborare cu membrii reţelei, președintele întocmește programul de lucru anual al rețelei, în conformitate cu obiectivele și responsabilităţile prevăzute la alineatele (2) și (3). Comisia transmite programul de lucru Parlamentului European și Consiliului.		Prevedere UE neaplicabilă	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
Președintele întocmește și agenda reuniunilor rețelei.			
(2) Rețeaua vizează ameliorarea continuă a calităţii investigaţiilor desfășurate de autorităţile responsabile pentru investigaţiile privind siguranţa și consolidarea independenţei acestora. Aceasta încurajează, îndeosebi, respectarea unor standarde înalte în domeniul metodelor de investigare și al formării investigatorilor.		Prevedere UE neaplicabilă	
(3) Pentru a atinge obiectivele stabilite la alineatul (2), reţeaua are în special următoarele responsabilităţi: (a) pregătirea de recomandări și acordarea de consultanţă instituţiilor Uniunii în legătură cu toate aspectele legate de elaborarea și punerea în aplicare a politicilor și normelor Uniunii privind investigaţiile în domeniul siguranţei și prevenirea accidentelor și incidentelor; (b) promovarea schimbului de informaţii utile pentru îmbunătăţirea siguranţei aviaţiei și promovarea activă a colaborării structurate între autorităţile responsabile de investigaţiile privind siguranţa aviaţiei, Comisie, AESA și autorităţile naţionale aeronautice civile; (c) coordonarea și organizarea, atunci când este necesar, de evaluări inter pares, activităţi de formare relevante și programe de dezvoltare a abilităţilor pentru investigatori; (d) promovarea celor mai bune practici în ceea ce privește investigarea privind siguranţa în vederea elaborării unei metodologii comune la nivelul Uniunii		Prevedere UE neaplicabilă	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
pentru investigaţiile privind siguranţa și întocmirea unui catalog al acestor practici; (e) consolidarea capacităţilor de investigaţie ale autorităţilor responsabile pentru investigaţiile privind siguranţa, în special prin dezvoltarea și gestionarea unui cadru care să permită folosirea în comun a resurselor; (f) acordarea, la cererea autorităţilor responsabile de investigaţiile privind siguranţa în scopul aplicării articolului 6, de asistenţă adecvată, inclusiv, dar fără a se limita la acestea, o listă a investigatorilor, echipamente și structuri disponibile în celelalte state membre pentru utilizarea potenţială de către autoritatea care efectuează o investigaţie; (g) accesul la informaţiile incluse în baza de date la care se face referire la articolul 18 și analiza recomandărilor privind siguranţa cuprinse în aceasta în vederea identificării recomandărilor importante privind siguranţa care au relevanță la nivelul Uniunii.			
(4) Comisia informează periodic Parlamentul European și Consiliul cu privire la activităţile reţelei. Parlamentul European este informat, de asemenea, ori de câte ori Consiliul sau Comisia adresează cereri reţelei.		Prevedere UE neaplicabilă	
(5) Membrii reţelei nu solicită și nici nu acceptă instrucţiuni de la vreun organism care ar putea compromite statutul independent al investigaţiilor privind siguranţa.		Prevedere UE neaplicabilă	
(6) Atunci când este oportun, AESA este invitată ca observator la reuniunile reţelei.		Prevedere UE neaplicabilă	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
Reţeaua poate de asemenea invita la reuniunile sale observatori din partea autorităţilor responsabile de investigaţiile privind siguranţa din ţări terţe și alţi experţi relevanţi.			
(7) Comisia este implicată îndeaproape în activitatea reţelei și primește asistența necesară de la rețea cu privire la aspectele relevante legate de elaborarea politicii și a reglementărilor Uniunii în domeniul investigării și prevenirii accidentelor de aviaţie civilă. Comisia furnizează reţelei asistenţa necesară, inclusiv, dar fără a se limita la aceasta, asistenţă pentru pregătirea și organizarea reuniunilor sale, precum și pentru publicarea rapoartelor anuale privind activităţile reţelei. Comisia transmite raportul anual Parlamentului European și Consiliului.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 8 Participarea AESA și a autorităţilor aeronautice civile la investigaţiile privind siguranţa	Capitolul VI Participarea AESA și a autorităţilor aeronautice civile la investigaţiile privind siguranţa	Compatibil	Lipsă
(1) Cu condiţia respectării cerinţei evitării oricărui conflict de interese, autorităţile responsabile de investigaţiile privind siguranţa invită AESA și autorităţile naţionale aeronautice civile din statele membre vizate, în limitele competenţelor lor respective, să numească un reprezentant care să participe: (a) în calitate de consilier al investigatorului-șef, la orice investigaţie privind siguranţa în conformitate cu articolul 5 alineatele (1) și (2) efectuată pe teritoriul unui stat membru sau în locul menţionat la articolul 5 alineatul	PHG 32. Cu condiția respectării cerinței evitării oricărui conflict de interese, AESA și autoritățile naționale aeronautice civile din statele vizate, în limitele competențelor lor respective, au dreptul să numească un reprezentant care să participe: 32.1. În calitate de consultant al președintelui Comisiei, la orice investigație privind siguranța în conformitate cu punctele 14 și 15 efectuată pe teritoriul Republicii Moldova sau în locul menționat la punctul 15 sub autoritatea și la discreția președintelui Comisiei; 32.2. În calitate de consultant numit în temeiul prezentului Regulament în scopul de a oferi asistență reprezentantului acreditat/reprezentanților acreditați al/ai statelor vizate la	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(2) sub autoritatea și la discreţia investigatorului-șef; (b) în calitate de consultant numit în temeiul prezentului regulament în scopul de a oferi asistenţă reprezentantului acreditat/reprezentanţilor acreditaţi al/ai statelor membre la orice investigaţie privind siguranţa efectuată într-o ţară terţă, la care o autoritate responsabilă de investigaţiile privind siguranţa este invitată să desemneze un reprezentant acreditat în conformitate cu standardele internaţionale și practicile recomandate aplicabile în domeniul investigării accidentelor și incidentelor aviatice sub supravegherea reprezentantului acreditat.	orice investigație privind siguranța efectuată de către Birou, la care o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța este invitată să desemneze un reprezentant acreditat în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate aplicabile în domeniul investigării accidentelor și incidentelor aviatice sub supravegherea reprezentantului acreditat.		
(2) Participanţii la care se face referire la alineatul (1) au dreptul, în special: (a) de a vizita locul accidentului și de a examina resturile aeronavei; (b) de a sugera subiecte pentru interogare și de a obţine informaţii de la martori; (c) de a primi copii ale tuturor documentelor pertinente și de a obţine informaţii faptice relevante; (d) de a participa la citirea înregistrărilor, cu excepţia înregistrărilor de voce sau imagini din cabina de pilotaj; (e) de a participa la activităţile de investigare din afara locului accidentului, precum examinările componentelor, teste și simulări, ședinţele de informare tehnică și întâlnirile referitoare la stadiul investigaţiei, cu excepţia cazului în care acestea sunt legate de	PHG 33. Participanții la care se face referire la punctul 32 au dreptul, în special: 33.1. de a vizita locul accidentului și de a examina resturile aeronavei; 33.2. de a sugera subiecte pentru interogare și de a obține informații de la martori; 33.3. de a primi copii ale tuturor documentelor pertinente și de a obține informații faptice relevante; 33.4. de a participa la citirea înregistrărilor, cu excepția înregistrărilor de voce sau a imaginilor din cabina de pilotaj; 33.5. de a participa la activitățile de investigare din afara locului accidentului, precum examinările componentelor, teste și simulări, ședințele de informare tehnică și întâlnirile referitoare la stadiul investigației, cu excepția cazului în care acestea sunt legate de stabilirea cauzelor sau de formularea a recomandări privind siguranța.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
stabilirea cauzelor sau de formularea de recomandări privind siguranţa.			
(3) AESA și autorităţile naţionale aeronautice civile sprijină investigaţia la care participă punând la dispoziţia autorităţii responsabile de investigaţiile privind siguranţa care se ocupă de respectiva investigaţie informaţiile, consultanţii și echipamentele solicitate.	PHG 34. AESA și autoritățile naționale aeronautice civile sprijină investigația la care participă punând la dispoziția Biroului, în cazul în care acesta conduce o investigație, informațiile, consultanții și echipamentele solicitate.	Compatibil	Lipsă
Articolul 9 Obligaţia de a notifica accidentele și incidentele grave	Capitolul VII Obligaţia de a notifica accidentele și incidentele grave	Compatibil	Lipsă
(1) Orice persoană implicată care are informaţii privind existenţa unui incident grav sau accident trebuie să notifice fără întârziere autoritatea competentă responsabilă de investigaţiile privind siguranţa din statul membru pe teritoriul căruia a avut loc incidentul grav sau accidentul.	PHG 35. Orice persoană implicată care are informații privind existența unui incident grav sau a unui accident trebuie să notifice fără întârziere Biroul.	Compatibil	Lipsă
(2) Autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa informează fără întârziere Comisia, AESA, Organizaţia Aviaţiei Civile Internaţionale (OACI), statele membre și ţările terţe vizate în conformitate cu standardele internaţionale și practicile recomandate cu privire la toate incidentele grave și accidentele care i-au fost notificate.	PHG 36. Biroul informează fără întârziere AESA, Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), statele membre și țările terțe vizate în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate cu privire la toate incidentele grave și accidentele care i-au fost notificate.	Compatibil	Lipsă
Articolul 10 Participarea statelor membre la investigaţiile privind siguranţa	Capitolul VIII Participarea statelor terțe la investigațiile privind siguranța	Compatibil	Lipsă
(1) După primirea din alt stat membru sau din altă ţară terţă a notificării privind producerea unui accident sau incident grav, statul de înregistrare, statul operator, statul proiectant	PHG 37. După primirea dintr-un stat membru sau din altă țară terță a notificării privind producerea unui accident sau a unui incident grav, cu implicarea unei aeronave înregistrate,	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
și statul fabricant informează, cât de curând posibil, statul membru sau ţara terţă pe teritoriul căreia s-a produs accidentul sau incidentul grav dacă intenţionează să numească un reprezentant acreditat în conformitate cu standardele internaţionale și practicile recomandate. În cazul numirii unui astfel de reprezentant acreditat, numele și datele sale de contact se furnizează, de asemenea, precum și data prevăzută pentru sosirea sa, în cazul în care reprezentantul acreditat intenţionează să se deplaseze în ţara care a trimis notificarea.	operate, proiectate sau fabricate în Republica Moldova, Biroul transmite, cât de curând posibil, statului membru sau țării terțe pe teritoriul căreia s-a produs accidentul sau incidentul grav, toate informațiile relevante aflate la dispoziție privind aeronava și echipajul implicat și dacă intenționează să numească un reprezentant acreditat, în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate. În cazul numirii unui astfel de reprezentant acreditat, numele și datele sale de contact se furnizează, de asemenea, precum și data prevăzută pentru sosirea sa, în cazul în care reprezentantul acreditat intenționează să se deplaseze în țara care a trimis notificarea.		
(2) Reprezentanţii acreditaţi ai statului proiectant sunt numiţi de autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa a statului membru pe teritoriul căruia se situează sediul principal al titularului certificatului de tip de aeronavă sau grup motopropulsor.	PHG 38. În cazul unei aeronave proiectate în Republica Moldova, Biroul numește un reprezentant acreditat în cazul în care sediul principal al titularului certificatului de tip de aeronavă sau grup motopropulsor se află în Republica Moldova.	Compatibil	Lipsă
Articolul 11 Statutul investigatorilor în domeniul siguranţei	Capitolul IX Statutul investigatorilor în domeniul siguranţei	Compatibil	Lipsă
(1) La numirea de către o autoritate responsabilă de investigaţiile privind siguranţa și fără a aduce atingere vreunei anchete judiciare, investigatorul-șef are autoritatea de a lua măsurile necesare pentru a răspunde cerinţelor investigaţiei privind siguranţa.	PHG 41. La numirea de către Birou, și fără a aduce atingere vreunei anchete judiciare, președintele Comisiei are autoritatea de a lua măsurile necesare pentru a răspunde cerințelor investigației privind siguranța.	Compatibil	Lipsă
(2) Fără a aduce atingere obligaţiilor de confidenţialitate în temeiul actelor juridice ale Uniunii sau al legislaţiei naţionale, investigatorul-șef are, în special, dreptul:	PHG 42. Fără a aduce atingere obligațiilor de confidențialitate în temeiul actelor juridice ale Uniunii sau al legislației naționale, președintele Comisiei are, în special, dreptul:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(a) de a avea acces imediat, fără restricţii și piedici la locul incidentului sau accidentului, precum și la aeronavă, la conţinutul sau resturile acesteia; (b) de a asigura listarea imediată a dovezilor și îndepărtarea controlată a rămășiţelor sau componentelor pentru a fi examinate sau analizate; (c) de a avea acces imediat la înregistratoarele de zbor, la conţinutul acestora și la orice alte înregistrări relevante, precum și de a prelua controlul asupra acestora; (d) de a solicita și contribui la o autopsie completă a corpurilor persoanelor rănite mortal și de a avea acces imediat la rezultatele acestei examinări sau ale testelor efectuate pe probe prelevate; (e) de a solicita examinarea medicală a persoanelor implicate în operarea aeronavei sau de a solicita efectuarea de teste pe probe prelevate de la aceste persoane și de a avea acces imediat la rezultatele acestor examinări sau teste; (f) de a convoca și examina martorii, precum și de a le solicita acestora să furnizeze sau să prezinte informaţii sau dovezi relevante pentru desfășurarea investigaţiei privind siguranţa; (g) de a avea acces liber la orice informaţii sau înregistrări pertinente deţinute de proprietarul, titularul certificatului de tip de aeronavă, organizaţia de întreţinere responsabilă, organizaţia de instruire, operatorul sau fabricantul aeronavei, de	42.1. de a avea acces imediat, fără restricții și piedici la locul incidentului sau accidentului, precum și la aeronavă, la conținutul sau resturile acesteia; 42.2. de a asigura listarea imediată a dovezilor și îndepărtarea controlată a rămășițelor sau componentelor pentru a fi examinate sau analizate; 42.3. de a avea acces imediat la înregistratoarele de zbor, la conținutul acestora și la orice alte înregistrări relevante, precum și de a prelua controlul asupra acestora; 42.4. de a solicita și contribui la o autopsie completă a corpurilor persoanelor rănite mortal și de a avea acces imediat la rezultatele acestei examinări sau ale testelor efectuate pe probe prelevate; 42.5. de a solicita, prin intermediul autorităților competente, examinarea medicală a persoanelor implicate în operarea aeronavei ori efectuarea de teste pe probe biologice prelevate de la aceste persoane și de a avea acces imediat și nerestricționat la rezultatele acestor examinări sau teste; 42.6. de a convoca și examina martorii, precum și de a le solicita acestora să furnizeze sau să prezinte informații sau dovezi relevante pentru desfășurarea investigației privind siguranța; 42.7. de a avea acces liber la orice informații sau înregistrări pertinente deținute de proprietarul, titularul certificatului de tip de aeronavă, organizația de întreținere responsabilă, organizația de instruire, operatorul sau fabricantul aeronavei, de Autoritatea Aeronautică Civilă, AESA și de furnizorii de servicii de navigație aeriană sau de administratorii aerodromului.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
autoritățile responsabile pentru aviația civilă, AESA și de furnizorii de servicii de navigație aeriană sau de administratorii aerodromului.			
(3) Investigatorul-șef extinde drepturile enumerate la alineatul (2) la experții și consultanții săi, precum și la reprezentanții acreditați și la experții și consultanții acestora, în măsura necesară pentru ca aceștia să poată participa efectiv la investigația privind siguranța. Respectivele drepturi nu aduc atingere drepturilor investigatorilor și experților desemnați de autoritatea responsabilă de ancheta judiciară.	PHG 43. Președintele Comisiei extinde drepturile enumerate la punctul 42 la experții și consultanții săi, precum și la reprezentanții acreditați și la experții și consultanții acestora, în măsura necesară pentru ca aceștia să poată participa efectiv la investigația privind siguranța. Respectivele drepturi nu aduc atingere drepturilor investigatorilor și experților desemnați de autoritatea responsabilă de ancheta judiciară.	Compatibil	Lipsă
(4) Orice persoană care participă la investigații privind siguranța își îndeplinește sarcinile în mod independent și nu solicită sau acceptă instrucțiuni de la o altă persoană, în afara investigatorului- șef sau a reprezentantului acreditat.	Capitolul III (proiect Lege) Articolul 7 (1) Investigatorul care participă la o investigație privind siguranța își îndeplinește sarcinile și instrucțiunile în mod independent, conform sarcinii formulate de președintele Comisiei sau de reprezentantul acreditat. Și, Capitolul IX (proiect hotărâre de Guvern) 44. Orice persoană care participă la investigații privind siguranța își îndeplinește sarcinile în mod independent și nu solicită sau acceptă instrucțiuni de la o altă persoană, în afara președintelui Comisiei sau a reprezentantului acreditat.	Compatibil	Lipsă
Articolul 12 Coordonarea investigațiilor	CAPITOLUL X COORDONAREA INVESTIGAȚIILOR	Compatibil	Lipsă
(1) Atunci când se întreprinde și o anchetă judiciară, investigatorul- șef primește o notificare cu privire la acest lucru. Într-un astfel de caz, investigatorul-șef asigură trasabilitatea și păstrează în custodie	Capitolul IV (proiect Lege) Articolul 10 (2) Atunci când se efectuează și o urmărire penală în paralel cu investigația privind siguranța, organul de urmărire penală poate numi un reprezentant care să însoțească	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
înregistratoarele de zbor și orice element de probă. Autoritatea judiciară poate să numească un funcţionar din cadrul său să însoţească respectivele înregistratoare de zbor sau elemente de probă până la locul în care se face citirea sau prelucrarea acestora. Dacă examinarea sau analizarea acestor elemente de probă le-ar putea modifica, altera sau distruge este necesar acordul prealabil al autorităţilor judiciare, fără a aduce atingere legislaţiei naţionale. În cazul în care acest acord nu se obţine în conformitate cu acordurile încheiate în avans menţionate la alineatul (3) într-un interval de timp rezonabil și nu mai târziu de două săptămâni de la cerere, acest lucru nu îl împiedică pe investigatorul-șef să efectueze examinarea sau analiza. În cazul în care autoritatea judiciară are dreptul de a reţine anumite probe, investigatorul-șef are acces și poate utiliza imediat și în mod nelimitat probele respective.	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. Și, Capitolul X (proiect hotărâre de Guvern) 45. Atunci când se pornește o urmărire penală, Biroul trebuie să fie notificat cu privire la acest lucru. Până la momentul notificării, președintele Comisiei asigură trasabilitatea și păstrează în custodie înregistratoarele de zbor și orice element de probă. Organul de urmărire penală poate să numească un reprezentant din cadrul său să însoțească respectivele înregistratoare de zbor sau elemente de probă până la locul în care se face citirea sau prelucrarea acestora. 46. Dacă examinarea sau analizarea acestor elemente de probă le-ar putea modifica, altera sau distruge este necesar acordul prealabil al organului de urmărire penală, fără a aduce atingere legislației naționale. În cazul în care acest acord nu se obține în conformitate cu acordurile încheiate în avans menționate la punctul 49 într-un interval de timp rezonabil și nu mai târziu de două săptămâni de la cerere, acest lucru nu îl împiedică pe președintele Comisiei să efectueze examinarea sau analiza. 47. În cazul în care organul de urmărire penală are în custodia sa anumite probe, președintele Comisiei are acces și poate utiliza imediat și în mod nelimitat probele respective.		
(2) În cazul în care, pe parcursul investigaţiei privind siguranţa, se află sau se suspectează că un act de intervenţie ilicită, astfel cum este prevăzut în dreptul naţional, cum ar fi legislaţia naţională în domeniul	PHG 48. În cazul în care, pe parcursul investigației privind siguranța, se află sau se suspectează că un act de intervenție ilicită, astfel cum este prevăzut în legislația națională, cum ar fi legislația națională în domeniul investigațiilor privind	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
investigaţiilor privind accidentele, a avut loc în legătură cu incidentul grav sau accidentul, investigatorul-șef informează imediat autorităţile competente în acest sens. Sub rezerva articolului 14, informaţiile pertinente culese în cadrul investigaţiei privind siguranţa se comunică imediat autorităţilor respective și, la cerere, pot fi transmise și materialele relevante acestor autorităţi. Comunicarea informaţiilor și materialelor respective nu aduce atingere dreptului autorităţii responsabile de investigaţiile privind siguranţa de a continua investigaţia privind siguranţa, în coordonare cu autorităţile cărora este posibil să li se fi transferat controlul asupra locului accidentului.	accidentele, a avut loc în legătură cu incidentul grav sau accidentul, președintele Comisiei informează imediat organul de urmărire penală. Sub rezerva prevederilor din Capitolul XII, informațiile pertinente culese în cadrul investigației privind siguranța se comunică imediat organului de urmărire penală și, la cerere, pot fi transmise și materialele relevante acestor autorități. Comunicarea informațiilor și materialelor respective nu aduce atingere dreptului Biroului de a continua investigația privind siguranța, în coordonare cu organul de urmărire penală, căruia i s-ar fi putut transfera controlul asupra locului accidentului.		
(3) Statele membre se asigură că autorităţile responsabile de investigaţiile privind siguranţa, pe de o parte, și autorităţile care vor fi probabil implicate în activităţile legate de investigaţiile privind siguranţa, cum ar fi autorităţile judiciare, autorităţile aeronautice civile și autorităţile de căutare și salvare, pe de altă parte, cooperează între ele prin intermediul unor acorduri încheiate în avans. Aceste acorduri respectă independenţa autorităţii responsabile de investigaţiile privind siguranţa și permit ca investigaţia tehnică să se desfășoare cu grijă și eficient. Acordurile încheiate în avans acoperă următoarele subiecte: (a) accesul la locul accidentului; (b) conservarea probelor și accesul la acestea;	Capitolul IV (proiect Lege) Articolul 10 (1) Biroul va încheia acorduri cu Procuratura Generală, cu Inspectoratul General al Poliției, cu Inspectoratul General pentru Situații de Urgență, precum și cu autoritățile de siguranță, privind desfășurarea urmăririi penale în paralel cu investigația 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. Și, Capitolul X (proiect hotărâre de Guvern) 49. Biroul pe de o parte, și autoritățile care vor fi probabil implicate în activitățile legate de investigațiile privind siguranța, cum ar fi organul de urmărire penală, autoritățile aeronautice civile și autoritățile de căutare și salvare, pe de	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(c) informările inițiale și cele de pe parcurs cu privire la stadiul fiecărei proceduri; (d) schimbul de informaţii; (e) utilizarea corespunzătoare a informaţiilor privind siguranţa; (f) soluţionarea conflictelor. Statele membre comunică Comisiei respectivele acorduri, care le transmite mai departe spre informare președintelui reţelei, Parlamentului European și Consiliului.	altă parte, cooperează între ele prin intermediul unor acorduri încheiate în avans. 50. Acordurile menționate la punctul 49 respectă independența Biroului și permit ca investigația privind siguranța să se desfășoare cu grijă și eficient. Acordurile încheiate în avans acoperă următoarele subiecte: 50.1.accesul la locul accidentului; 50.2. conservarea probelor și accesul la acestea; 50.3.informările inițiale și cele de pe parcurs cu privire la stadiul fiecărei proceduri; 50.4. schimbul de informații; 50.5. utilizarea corespunzătoare a informațiilor privind siguranța; 50.6. soluționarea conflictelor.		
Articolul 13 Conservarea probelor	**CAPITOLUL XI** **CONSERVAREA PROBELOR**	Compatibil	Lipsă
(1) Statul membru pe teritoriul căruia s-a produs incidentul grav sau accidentul are responsabilitatea de a asigura tratarea în condiţii de siguranţă a tuturor probelor și de a lua toate măsurile rezonabile pentru a proteja aceste probe și de a păstra în custodie sigură aeronava, conţinutul și resturile acesteia atâta timp cât ar putea fi necesar pentru investigaţia privind siguranţa. Protejarea probelor include conservarea, prin mijloace fotografice sau prin alte mijloace, a tuturor probelor care ar putea fi deplasate, șterse, pierdute sau distruse. Păstrarea în custodie sigură include protecţia împotriva agravării distrugerii, accesului persoanelor neautorizate, jefuirii și deteriorării.	Capitolul V (proiect Lege) Articolul 12 (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 privind siguranța a evenimentului în transport. (2) 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. (3) 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.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	Și, Capitolul XI (proiect hotărâre de Guvern) 51. Biroul sau organul de urmărire penală, în cazul în care are probe în custodia sa, are responsabilitatea de a asigura tratarea în condiții de siguranță a tuturor probelor și de a lua toate măsurile rezonabile pentru a proteja aceste probe și de a păstra în custodie sigură aeronava, conținutul și resturile acesteia, pe durata necesară pentru investigația privind siguranța. 52. Protejarea probelor include conservarea, prin mijloace fotografice sau prin alte mijloace, a tuturor probelor care ar putea fi deplasate, șterse, pierdute sau distruse. Păstrarea în custodie sigură include protecția împotriva agravării distrugerii, accesului persoanelor neautorizate, furtului și deteriorării.		
(2) Până la sosirea investigatorilor în domeniul siguranţei, se interzice oricărei persoane modificarea situaţiei de la locul accidentului, prelevarea de probe din acesta, mișcarea, mutarea sau îndepărtarea aeronavei, a conţinutului sau resturilor acesteia ori prelevarea de probe din aeronavă, conţinutul sau resturile acesteia, cu excepţia cazurilor în care o astfel de acţiune ar fi necesară din motive de siguranţă sau pentru a acorda ajutor persoanelor rănite sau cu permisiunea explicită a autorităţilor care au controlul asupra locului accidentului și, atunci când este posibil, în urma consultării	Capitolul III (proiect Lege) Articolul 8 (2) Până la sosirea investigatorilor în domeniul siguranței aviației civile se interzice oricărei persoane modificarea situației de la locul accidentului, prelevarea de probe din acesta, mișcarea, mutarea sau îndepărtarea aeronavei, a conținutului sau resturilor acesteia ori prelevarea de probe din aeronavă, conținutul sau resturile acesteia, cu excepția cazurilor în care o astfel de acțiune ar fi necesară din motive de siguranță sau pentru a acorda ajutor persoanelor rănite sau cu permisiunea explicită a autorităților care au controlul asupra locului accidentului și, atunci când este posibil, în urma consultării cu Biroul. Și,	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
autorităţii responsabile de investigaţia privind siguranţa.	Capitolul XI (proiect hotărâre de Guvern) 53. Până la sosirea investigatorilor în domeniul siguranței, se interzice oricărei persoane modificarea situației de la locul accidentului, prelevarea de probe din acesta, mișcarea, mutarea sau îndepărtarea aeronavei, a conținutului sau resturilor acesteia ori prelevarea de probe din aeronavă, conținutul sau resturile acesteia, cu excepția cazurilor în care o astfel de acțiune ar fi necesară din motive de siguranță sau pentru a acorda ajutor persoanelor rănite sau cu permisiunea explicită a autorităților care au controlul asupra locului accidentului și, atunci când este posibil, după consultarea cu Biroul.		
(3) Orice persoană implicată ia toate măsurile necesare în vederea conservării documentelor, materialelor sau înregistrărilor legate de eveniment, în special pentru a preveni ștergerea înregistrărilor conversaţiilor și alarmelor după zbor.	PHG 54. Orice persoană implicată ia toate măsurile necesare în vederea conservării documentelor, materialelor sau înregistrărilor legate de eveniment, în special pentru a preveni ștergerea înregistrărilor conversațiilor și alarmelor după zbor.	Compatibil	Lipsă
Articolul 14 Protecţia informaţiilor sensibile privind siguranţa	**CAPITOLUL XII** **PROTECŢIA INFORMAŢIILOR SENSIBILE PRIVIND SIGURANŢA**	Compatibil	Lipsă
(1) Următoarele înregistrări nu se pun la dispoziţie și nu se utilizează în alte scopuri decât cele legate de o investigaţie privind siguranţa: (a) toate declaraţiile făcute de persoane la autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa în cursul investigaţiei privind siguranţa;	PHG 57. Următoarele înregistrări nu se pun la dispoziție și nu se utilizează în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța: 57.1. toate declarațiile făcute de persoane din cadrul Biroului în cursul investigației privind siguranța; 57.2. înregistrările care dezvăluie identitatea persoanelor care au adus probe în cadrul investigației privind siguranța; 57.3. informațiile culese de Birou care au un caracter deosebit de sensibil și personal, inclusiv informațiile privind sănătatea persoanelor, prelucrate exclusiv în scopul investigării privind siguranța;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(b) înregistrările care dezvăluie identitatea persoanelor care au adus probe în cadrul investigaţiei privind siguranţa; (c) informaţiile culese de autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa care au un caracter deosebit de sensibil și personal, inclusiv informaţiile privind sănătatea persoanelor; (d) documentele întocmite ulterior pe parcursul investigaţiei, precum note, proiecte, opinii scrise de investigatori, opinii exprimate în cadrul analizării informaţiilor, inclusiv a informaţiilor provenite de la înregistratoarele de zbor; (e) informaţiile și probele furnizate de investigatori din alte state membre sau ţări terţe în conformitate cu standardele internaţionale și practicile recomandate, în cazul în care autoritatea lor responsabilă de investigaţiile privind siguranţa solicită acest lucru; (f) proiectele de rapoarte preliminare sau finale sau declaraţii provizorii; (g) înregistrările audio și video din cabina de pilotaj, împreună cu transcrierile acestora, precum și înregistrările audio din interiorul	57.4. documentele întocmite ulterior pe parcursul investigației, precum note, proiecte, opinii scrise de investigatori, opinii exprimate în cadrul analizării informațiilor, inclusiv a informațiilor provenite de la înregistratoarele de zbor; 57.5. informațiile și probele furnizate de investigatorii din alte state membre sau țări terțe în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate, în cazul în care autoritatea lor responsabilă de investigațiile privind siguranța solicită acest lucru; 57.6. proiectele de rapoarte preliminare sau finale sau declarații provizorii; 57.7. înregistrările audio și video din cabina de pilotaj, împreună cu transcrierile acestora, precum și înregistrările audio din interiorul unităților de control al traficului aerian, asigurându-se că informațiile nerelevante pentru investigația privind siguranța, în special informațiile legate de viața privată a persoanelor, sunt protejate în mod corespunzător, fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctele 60, 61 și 62.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
unităţilor de control al traficului aerian, asigurându-se că informaţiile nerelevante pentru investigaţia privind siguranţa, îndeosebi informaţiile legate de viaţa privată a persoanelor, sunt protejate în mod corespunzător, fără a aduce atingere dispoziţiilor de la alineatul (3).			
(2) Următoarele înregistrări nu se pun la dispoziţie și nu se utilizează în alte scopuri decât cele legate de o investigaţie privind siguranţa sau în alte scopuri care vizează îmbunătăţirea siguranţei aviaţiei: (a) toate comunicările dintre persoanele care au fost implicate în operarea aeronavei; (b) înregistrările scrise sau electronice și transcrierile înregistrărilor provenite de la unităţile de control al traficului aerian, inclusiv rapoartele și concluziile elaborate pentru uz intern; (c) notele de însoţire pentru transmiterea de recomandări privind siguranţa de la autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa către adresant, în cazul în care autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa care emite recomandarea solicită acest lucru;	PHG 58. Următoarele înregistrări nu se pun la dispoziție și nu se utilizează în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța sau în alte scopuri care vizează îmbunătățirea siguranței aviației: 58.1. toate comunicările dintre persoanele care au fost implicate în operarea aeronavei; 58.2. înregistrările scrise sau electronice și transcrierile înregistrărilor provenite de la unitățile de control al traficului aerian, inclusiv rapoartele și concluziile elaborate pentru uz intern; 58.3. notele de însoțire pentru transmiterea de recomandări privind siguranța de la o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța către adresant, în cazul în care autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care emite recomandarea solicită acest lucru; 58.4. rapoartele cu privire la evenimente prezentate în temeiul RAC-RAASEAC. 59. Datele înregistratorului de zbor nu se pun la dispoziție și nu se utilizează în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța, de aeronavigabilitate sau de întreținere, cu excepția cazului în care se maschează identitatea persoanelor din respectivele date sau sunt comunicate prin proceduri securizate.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(d) rapoartele cu privire la evenimente prezentate în temeiul Directivei 2003/42/CE. Datele înregistratorului de zbor nu se pun la dispoziţie și nu se utilizează în alte scopuri decât cele legate de o investigaţie privind siguranţa, de aeronavigabilitate sau de întreţinere, cu excepţia cazului în care se maschează identitatea persoanelor din respectivele date sau sunt comunicate prin proceduri securizate.			
(3) În pofida alineatelor (1) și (2), justiţia sau autoritatea competentă să decidă cu privire la divulgarea informaţiilor din înregistrări în conformitate cu dreptul intern poate decide că beneficiile divulgării informaţiilor din înregistrările menţionate la alineatele (1) și (2) în orice alte scopuri permise de lege sunt mai mari decât impactul negativ la nivel naţional și internaţional pe care o astfel de acţiune l-ar avea asupra respectivei investigaţii privind siguranţa sau asupra uneia viitoare. ◄ Statele membre pot decide limitarea cazurilor în care poate fi adoptată o astfel de decizie privind divulgarea, respectând în același timp actele juridice ale Uniunii. Comunicarea către un alt stat membru a înregistrărilor menţionate la alineatele (1) și (2) în alte scopuri decât cele legate de o	PHG 60. Fără a aduce atingere punctelor 57 și 58, organul de urmărire penală de comun cu judecătorul de instrucție, în conformitate cu legislația națională, poate decide că beneficiile divulgării informațiilor din înregistrările menționate la punctele 57 și 58 în orice alte scopuri permise de lege sunt mai mari decât impactul negativ la nivel național și internațional pe care o astfel de acțiune l-ar avea asupra respectivei investigații privind siguranța sau asupra uneia viitoare. 61. Comunicarea către un alt stat membru sau stat terț a înregistrărilor menționate la punctele 57 și 58 în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța și, în plus în ceea ce privește punctul 58, în alte scopuri decât cele care urmăresc îmbunătățirea siguranței aviației poate fi autorizată în măsura permisă de legislația națională. 62. Prelucrarea sau divulgarea unor înregistrări primite prin intermediul unei astfel de comunicări de către autoritățile naționale este permisă numai după consultarea prealabilă cu	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
investigaţie privind siguranţa și, în plus în ceea ce privește alineatul (2), în alte scopuri decât cele care urmăresc îmbunătăţirea siguranţei aviaţiei poate fi autorizată în măsura permisă de dreptul intern al statului membru care efectuează comunicarea. Prelucrarea sau divulgarea unor înregistrări primite prin intermediul unei astfel de comunicări de către autorităţile statului membru destinatar este permisă numai după consultarea prealabilă a statului membru care efectuează comunicarea și sub rezerva dreptului intern al statului membru destinatar.	statul care efectuează comunicarea și sub rezerva legislației naționale.		
(4) Se pot divulga exclusiv datele strict necesare pentru scopurile menţionate la alineatul (3).	PHG 63. Se pot divulga exclusiv datele strict necesare pentru scopurile menționate la punctele 60, 61 și 62.	Compatibil	Lipsă
Articolul 15 Comunicarea informaţiilor	**CAPITOLUL XIII** **COMUNICAREA INFORMAȚIILOR**	Compatibil	Lipsă
(1) Personalul autorităţii responsabile de investigaţiile privind siguranţa care efectuează investigaţia sau orice altă persoană căreia i se solicită participarea sau contribuţia la o investigaţie privind siguranţa trebuie să respecte normele aplicabile privind secretul profesional, inclusiv în privinţa păstrării anonimatului persoanelor implicate într- un accident sau incident, în conformitate cu legislaţia aplicabilă.	PHG 64. Personalul din cadrul Biroului care efectuează o investigație sau orice altă persoană căreia i se solicită participarea sau contribuția la o investigație privind siguranța trebuie să respecte normele aplicabile privind secretul profesional, inclusiv în privința păstrării anonimatului persoanelor implicate într-un accident sau incident, în conformitate cu legislația aplicabilă.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(2) Fără a aduce atingere obligaţiilor prevăzute la articolele 16 și 17, autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa care se ocupă de o astfel de investigaţie comunică informaţiile pe care le consideră pertinente pentru prevenirea unui accident sau incident grav persoanelor responsabile de producerea sau întreţinerea aeronavelor sau a echipamentelor de aeronave și persoanelor fizice sau entităţilor juridice responsabile de operarea aeronavelor sau de pregătirea personalului.	PHG 65. Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute în Capitolele XIV și XV, Biroul, în contextul efectuării unei investigații privind siguranța, comunică informațiile pe care le consideră pertinente pentru prevenirea unui accident sau incident grav persoanelor responsabile de producerea sau întreținerea aeronavelor sau a echipamentelor de aeronave și persoanelor fizice sau entităților juridice responsabile de operarea aeronavelor sau de pregătirea personalului.	Compatibil	Lipsă
(3) Fără a aduce atingere obligaţiilor prevăzute la articolele 16 și 17, autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa care efectuează investigaţia și reprezentantul acreditat/reprezentanţii acreditaţi la care se face referire la articolul 8 comunică AESA și autorităţilor naţionale aeronautice civile informaţiile faptice pertinente obţinute în timpul investigaţiei privind siguranţa, cu excepţia informaţiilor menţionate la articolul 14 alineatul (1) sau a informaţiilor care generează un conflict de interese. Informaţiile primite de AESA și de autorităţile naţionale aeronautice civile sunt protejate în conformitate cu articolul 14 și cu actele juridice ale Uniunii și cele naţionale aplicabile.	PHG 66. Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute în Capitolul XIV și XV, Biroul, în contextul efectuării unei investigații privind siguranța, și reprezentantul acreditat/reprezentanții acreditați la care se face referire în Capitolul VI, comunică AESA și autorităților naționale aeronautice civile vizate informațiile faptice pertinente obținute în timpul investigației privind siguranța, cu excepția informațiilor menționate la punctul 57 sau a informațiilor care generează un conflict de interese. Informațiile primite de AESA și de autoritățile naționale aeronautice civile sunt protejate în conformitate cu prevederile Capitolului XII și legislația națională aplicabilă.	Compatibil	Lipsă
(4) Autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa care efectuează investigaţia	PHG	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
este autorizată să informeze victimele și rudele acestora sau asociaţiile lor ori să facă publice orice informaţii referitoare la observaţiile faptice, la procedurile investigaţiei privind siguranţa, precum și eventualele rapoarte sau concluzii preliminare și/sau recomandări privind siguranţa, cu condiţia ca aceste informaţii să nu compromită obiectivele investigaţiei privind siguranţa și să respecte pe deplin legislaţia aplicabilă privind protecţia datelor personale.	67. Biroul, în contextul efectuării unei investigații privind siguranța, este autorizat să informeze victimele și rudele acestora sau asociațiile lor ori să facă publice orice informații referitoare la observațiile faptice, la procedurile investigației privind siguranța, precum și eventualele rapoarte sau concluzii preliminare și/sau recomandări privind siguranța, cu condiția ca aceste informații să nu compromită obiectivele investigației privind siguranța și să respecte pe deplin legislația aplicabilă privind protecția datelor personale.		
(5) Înainte de a face publice informaţiile menţionate la alineatul (4), autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa care efectuează investigaţia transmite informaţiile respective victimelor și rudelor acestora sau asociaţiilor acestora, într-un mod care să nu compromită obiectivele investigaţiei privind siguranţa.	PHG 68. Înainte de a face publice informațiile menționate la punctul 67, Biroul transmite informațiile respective victimelor și rudelor acestora sau asociațiilor acestora, într-un mod care să nu compromită obiectivele investigației privind siguranța.	Compatibil	Lipsă
Articolul 16 Raportul investigaţiei	**CAPITOLUL XIV** **RAPORTUL INVESTIGAȚIEI**	Compatibil	Lipsă
(1) Fiecare investigaţie privind siguranţa se încheie cu un raport întocmit într-o formă corespunzătoare tipului și gravităţii accidentului sau incidentului grav. Acest raport precizează că unicul obiectiv al investigaţiei privind siguranţa este prevenirea accidentelor și incidentelor viitoare, fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea. În	Capitolul V (proiect Lege) Articolul 11 (1) Investigația privind siguranța se finalizează prin întocmirea și aprobarea unui raport de investigație privind siguranța, care conține descrierea circumstanțelor producerii evenimentului în transport, constatările investigației, analiza factorilor relevanți, concluziile privind cauzele și factorii contributivi, precum și, după caz, recomandări privind siguranța.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
funcţie de caz, raportul conţine recomandări privind siguranţa.	Și, Capitolul XIV (proiect hotărâre de guvern) 69. Fiecare investigație privind siguranța se încheie cu un raport, aprobat de către Directorul general, întocmit într-o formă corespunzătoare tipului și gravității accidentului sau incidentului grav. Acest raport precizează că unicul obiectiv al investigației privind siguranța este prevenirea accidentelor și incidentelor viitoare, fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea. În funcție de caz, raportul conține recomandări privind siguranța.		
(2) Raportul protejează anonimitatea oricărei persoane implicate în accident sau în incidentul grav.	PHG 71. Raportul protejează anonimitatea oricărei persoane implicate în accident sau în incidentul grav.	Compatibil	Lipsă
(3) În cazul în care investigaţiile privind siguranţa generează rapoarte înainte de încheierea investigaţiei, autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa poate să solicite înainte de publicarea acestora comentarii din partea autorităţilor în cauză, inclusiv de la AESA, și, prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip de aeronavă, fabricantului sau operatorului în cauză. Acestea au obligaţia de a respecta secretul profesional în ceea ce privește conţinutul respectivei consultări.	PHG 72. În cazul în care investigațiile privind siguranța generează rapoarte înainte de încheierea investigației, Biroul poate să solicite înainte de publicarea acestora comentarii din partea autorităților în cauză, inclusiv de la AESA, și, prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip de aeronavă, fabricantului sau operatorului în cauză. Acestea au obligația de a respecta secretul profesional în ceea ce privește conținutul respectivei consultări.	Compatibil	Lipsă
(4) Înainte de publicarea raportului final, autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa solicită comentarii din partea autorităţilor în cauză, inclusiv din	PHG 73. Înainte de publicarea raportului final, Biroul solicită comentarii din partea autorităţilor în cauză, inclusiv din partea AESA, și, prin intermediul acestora, din partea	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
partea AESA, și, prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip de aeronavă, a fabricantului sau a operatorului în cauză. Acestea au obligaţia de a respecta secretul profesional în ceea ce privește conţinutul respectivei consultări. Atunci când solicită aceste comentarii, autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa respectă standardele internaţionale și practicile recomandate.	titularului certificatului de tip de aeronavă, a fabricantului sau a operatorului în cauză. Acestea au obligația de a respecta secretul profesional în ceea ce privește conținutul respectivei consultări. Atunci când solicită aceste comentarii, Biroul respectă standardele internaționale și practicile recomandate.		
(5) Informaţiile vizate la articolul 14 se includ într-un raport doar în cazul în care sunt relevante pentru analiza accidentului sau a incidentului grav. Nu se divulgă informaţiile sau elementele de informaţii care nu prezintă interes pentru această analiză.	PHG 74. Informațiile vizate în Capitolul XII se includ într-un raport doar în cazul în care sunt relevante pentru analiza accidentului sau a incidentului grav. Nu se divulgă informațiile sau elementele de informații care nu prezintă interes pentru această analiză.	Compatibil	Lipsă
(6) Autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa face public raportul final în cel mai scurt timp și, dacă este posibil, în termen de 12 luni de la data accidentului sau a incidentului grav.	PHG 75. Biroul face public raportul final în cel mai scurt timp și, dacă este posibil, în termen de 12 luni de la data accidentului sau a incidentului grav.	Compatibil	Lipsă
(7) În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa publică o declaraţie provizorie cel puţin la fiecare comemorare a accidentului sau a incidentului grav, în care oferă detalii cu privire la stadiul investigaţiei și la eventualele probleme ridicate în domeniul siguranţei.	PHG 76. În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, Biroul publică o declarație provizorie cel puțin la fiecare comemorare a accidentului sau a incidentului grav, în care oferă detalii cu privire la stadiul investigației și la eventualele probleme ridicate în domeniul siguranței.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(8) Autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa transmite o copie a raportului final și a recomandărilor privind siguranţa cât mai repede posibil: (a) autorităţilor responsabile de investigaţiile privind siguranţa și autorităţilor aeronautice civile ale statelor în cauză, precum și OACI, în conformitate cu standardele internaţionale și cu practicile recomandate; (b) destinatarilor recomandărilor privind siguranţa incluse în raport; (c) Comisiei și AESA, cu excepţia cazului în care raportul este disponibil publicului prin intermediul mijloacelor electronice de comunicare, caz în care autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa trebuie doar să le notifice în mod corespunzător.	PHG 77. Biroul transmite o copie a raportului final și a recomandărilor privind siguranța cât mai repede posibil: 77.1. autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța și autorităților aeronautice civile ale statelor în cauză, precum și OACI, în conformitate cu standardele internaționale și cu practicile recomandate; 77.2. destinatarilor recomandărilor privind siguranța incluse în raport; 77.3. AESA, cu excepția cazului în care raportul este disponibil publicului prin intermediul mijloacelor electronice de comunicare, caz în care Biroul trebuie doar să le notifice în mod corespunzător.	Compatibil	Lipsă
Articolul 17 Recomandări privind siguranţa	**CAPITOLUL XV** **RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA**	Compatibil	Lipsă
(1) În orice moment al investigaţiei privind siguranţa, autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa recomandă, după consultarea corespunzătoare a părților relevante, printr-o scrisoare de transmitere datată adresată autorităţilor în cauză, inclusiv celor din alte state membre sau ţări terţe,	Capitolul V (proiect Lege) Articolul 11 (4) În cazul în care, pe parcursul investigației privind siguranța, se constată existența unui risc imediat pentru siguranța transporturilor, Biroul poate emite recomandări de siguranță în orice etapă a investigației.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
orice acţiune despre care consideră că trebuie întreprinsă rapid pentru a consolida siguranţa aviaţiei.	Și, Capitolul XV (proiect hotărâre de Guvern) 78. În orice moment al investigației privind siguranța, Biroul recomandă, după consultarea corespunzătoare a părților relevante, printr-o scrisoare de transmitere datată adresată autorităților în cauză, inclusiv celor din alte state membre sau țări terțe, orice acțiune pe care o consideră necesar să fie întreprinsă rapid pentru a consolida siguranța aviației.		
(2) O autoritate responsabilă de investigaţiile privind siguranţa poate, de asemenea, emite recomandări privind siguranţa pe baza unor studii sau a analizei unei serii de investigaţii ori a oricăror alte activităţi efectuate în conformitate cu articolul 4 alineatul (4).	PHG 79. Biroul poate, de asemenea, emite recomandări privind siguranța pe baza unor studii sau a analizei unei serii de investigații ori a oricăror alte activități efectuate în conformitate cu punctul 12.	Compatibil	Lipsă
(3) O recomandare privind siguranţa nu trebuie în niciun caz să creeze prezumţia de vinovăţie sau răspundere pentru un accident, un incident grav sau un incident.	Capitolul V (proiect Lege) Articolul 11 (3) Recomandările privind siguranța formulate de Birou nu stabilesc prezumții de vinovăție sau răspundere civilă, contravențională, administrativă ori penală. Și, Capitolul XV (proiect hotărâre de Guvern) 80. O recomandare privind siguranța nu trebuie în niciun caz să creeze prezumția de vinovăție sau răspundere pentru un accident, un incident grav sau un incident.	Compatibil	Lipsă
Articolul 18 Acţiuni subsecvente recomandărilor privind siguranţa și baza de date cu recomandări privind siguranţa	**CAPITOLUL XVI** **ACŢIUNI SUBSECVENTE RECOMANDĂRILOR PRIVIND SIGURANŢA ȘI BAZA DE DATE CU RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANŢA**	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(1) În termen de 90 de zile de la primirea scrisorii de transmitere, destinatarul unei recomandări privind siguranţa confirmă primirea acesteia și informează autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa care a emis respectiva recomandare cu privire la acţiunile întreprinse sau pe care urmează să le întreprindă și, după caz, cu privire la timpul necesar pentru realizarea acestora și în cazul în care nu urmează să se întreprindă vreo acţiune, motivele pentru aceasta.	PHG 81. În termen de 90 de zile de la primirea scrisorii de transmitere, destinatarul unei recomandări privind siguranța confirmă primirea acesteia și informează Biroul cu privire la acțiunile întreprinse sau pe care urmează să le întreprindă și, după caz, cu privire la timpul necesar pentru realizarea acestora și în cazul în care nu urmează să se întreprindă vreo acțiune, motivele pentru aceasta.	Compatibil	Lipsă
(2) În termen de 60 de zile de la primirea răspunsului, autoritatea responsabilă de investigaţiile privind siguranţa informează respectivul destinatar dacă consideră că răspunsul său este adecvat sau nu și prezintă o justificare în cazul în care nu este de acord cu decizia de a nu lua măsuri.	PHG 82. În termen de 60 de zile de la primirea răspunsului, Biroul informează respectivul destinatar dacă consideră că răspunsul său este adecvat sau nu și prezintă o justificare în cazul în care nu este de acord cu decizia de a nu lua măsuri.	Compatibil	
(3) Fiecare autoritate responsabilă de investigaţiile privind siguranţa instituie proceduri pentru înregistrarea răspunsurilor la recomandările privind siguranţa emise.	PHG 83. Biroul va institui proceduri pentru înregistrarea răspunsurilor la recomandările privind siguranța emise.	Compatibil	Lipsă
(4) Destinatarul unei recomandări privind siguranţa, inclusiv autorităţile responsabile de siguranţa aviaţiei civile la nivelul statelor membre și al Uniunii, instituie proceduri pentru monitorizarea progresului acţiunilor întreprinse ca urmare a recomandărilor privind siguranţa primite.	PHG 84. Destinatarul unei recomandări privind siguranța, inclusiv Autoritatea Aeronautică Civilă, instituie proceduri pentru monitorizarea progresului acțiunilor întreprinse ca urmare a recomandărilor privind siguranța primite.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(5) Autorităţile responsabile de investigaţiile privind siguranţa înregistrează în fișierul centralizat creat în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1321/2007 al Comisiei din 12 noiembrie 2007 de stabilire a unor reguli de punere în aplicare pentru înregistrarea, într-un fișier centralizat, a informaţiilor privind evenimentele în aviaţia civilă schimbate în conformitate cu Directiva 2003/42/CE (1) toate recomandările privind siguranţa emise în conformitate cu articolul 17 alineatele (1) și (2), precum și răspunsurile la acestea. Autorităţile responsabile de investigaţiile privind siguranţa înregistrează deopotrivă în fișierul centralizat toate recomandările privind siguranţa primite de la ţări terţe.	PHG 85. Biroul înregistrează în fișierul centralizat creat în temeiul prevederilor RAC-RAASEAC toate recomandările privind siguranța emise în conformitate cu punctele 78 și 79 precum și răspunsurile la acestea, cât și recomandările privind siguranța primite de la țări terțe.	Compatibil	Lipsă
Articolul 20 Informaţii despre persoane și mărfuri periculoase aflate la bord	**CAPITOLUL XVII INFORMAŢII DESPRE PERSOANE ȘI MĂRFURI PERICULOASE AFLATE LA BORD**	Compatibil	Lipsă
(1) Companiile aeriene din Uniune care operează zboruri ce sosesc în sau pleacă dintr-un aeroport situat pe teritoriile statelor membre, cărora li se aplică tratatele, precum și companiile aeriene din ţări terţe care operează zboruri care pleacă dintr-un astfel de aeroport, instituie proceduri care le permit să furnizeze: (a) cât mai curând posibil și cel târziu în termen de două ore de la notificarea	PHG 86. Companiile aeriene naționale care operează zboruri ce sosesc în sau pleacă dintr-un aeroport situat pe teritoriile Republicii Moldova, precum și companiile aeriene din țări terțe care operează zboruri care pleacă dintr-un astfel de aeroport, instituie proceduri care le permit să furnizeze: 86.1. cât mai curând posibil și cel târziu în termen de două ore de la notificarea producerii unui accident în care a fost implicată aeronava, o listă validată a tuturor pasagerilor de la bordul respectivei aeronave bazată pe cele mai fiabile informații disponibile; și	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
producerii unui accident în care a fost implicată aeronava, o listă validată a tuturor pasagerilor de la bordul respectivei aeronave bazată pe informaţiile cele mai fiabile; și (b) imediat după notificarea producerii unui accident în care a fost implicată aeronava, lista mărfurilor periculoase aflate la bord.	86.2. imediat după notificarea producerii unui accident în care a fost implicată aeronava, lista mărfurilor periculoase aflate la bord.		
(2) Listele menţionate la alineatul (1) sunt puse la dispoziţia autorităţii responsabile de investigaţiile privind siguranţa care se ocupă de respectiva investigaţie privind siguranţa, autorităţii desemnate de fiecare stat membru să asigure legătura cu rudele persoanelor aflate la bord și, dacă este necesar, echipelor medicale care ar putea avea nevoie de aceste informaţii pentru tratarea victimelor.	PHG 87. Listele menționate la punctul 86 sunt puse la dispoziția Biroului, autorității desemnate de fiecare stat vizat pentru a asigura legătura cu rudele persoanelor aflate la bord și, dacă este necesar, echipelor medicale care ar putea avea nevoie de aceste informații pentru tratarea victimelor.	Compatibil	Lipsă
(3) Pentru a permite informarea rapidă a rudelor pasagerilor cu privire la prezenţa acestora la bordul avionului implicat într-un accident, companiile aeriene propun călătorilor să indice numele și coordonatele unei persoane care să fie contactată în caz de accident. Companiile aeriene nu pot utiliza aceste informaţii decât în caz de accident și acestea nu pot fi comunicate unor terţi sau utilizate în scopuri comerciale.	PHG 88. Pentru a permite informarea rapidă a rudelor pasagerilor cu privire la prezența acestora la bordul avionului implicat într-un accident, companiile aeriene propun călătorilor să indice numele și coordonatele unei persoane care să fie contactată în caz de accident. Companiile aeriene nu pot utiliza aceste informații decât în caz de accident și acestea nu pot fi comunicate unor terți sau utilizate în scopuri comerciale.	Compatibil	Lipsă
(4) Numele unei persoane aflate la bord nu este făcut public înainte ca autorităţile competente să informeze rudele persoanei respective. Lista menţionată la alineatul (1)	PHG 89. Numele unei persoane aflate la bord nu este făcut public înainte ca autoritățile competente să informeze rudele persoanei respective. Lista menționată la punctul 86.1.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
litera (a) rămâne confidenţială în conformitate cu actele juridice ale Uniunii și cele naţionale și numele fiecărei persoane care figurează pe lista respectivă sunt publicate, sub rezerva legislaţiilor menţionate, numai în cazul în care rudele persoanelor respective aflate la bord nu au ridicat obiecţii.	rămâne confidențială, iar numele fiecărei persoane care figurează pe lista respectivă sunt publicate, sub rezerva legislațiilor naționale privind protecția datelor cu caracter personal, numai în cazul în care rudele persoanelor respective aflate la bord nu au ridicat obiecții.		
Articolul 21 Asistenţa acordată victimelor accidentelor aviatice și rudelor acestora	**CAPITOLUL XVIII ASISTENȚA ACORDATĂ VICTIMELOR ACCIDENTELOR AVIATICE ȘI RUDELOR ACESTORA**	Compatibil	Lipsă
(1) Pentru a asigura o reacţie generală și armonizată la accidentele petrecute la nivel UE, fiecare stat membru întocmește un plan de urgenţă în caz de accident survenit în aviaţia civilă la nivel naţional. Un astfel de plan de urgenţă cuprinde, de asemenea, asistenţa acordată victimelor accidentelor survenite în aviaţia civilă și rudelor acestora.	PHG 90. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale de comun cu Ministerul Afacerilor Interne vor asigura elaborarea unui plan de urgență în caz de accident survenit în aviația civilă la nivel național. Un astfel de plan de urgență cuprinde, de asemenea, asistența acordată victimelor accidentelor survenite în aviația civilă și rudelor acestora.	Compatibil	Lipsă
(2) Statele membre se asigură că toate companiile aeriene înregistrate pe teritoriul lor dispun de un plan de asistenţă pentru victimele accidentelor survenite în aviaţia civilă și rudele acestora. Aceste planuri trebuie să ţină seama în special de sprijinul psihologic pentru victimele accidentelor survenite în aviaţia civilă și rudele acestora și trebuie să permită companiei aeriene să facă faţă unui accident de mare amploare. Statele	PHG 91. Autoritatea Aeronautică Civilă, în procesul de supraveghere a companiilor aeriene naționale, se va asigura că acestea dispun de un plan de asistență pentru victimele accidentelor survenite în aviația civilă și rudele acestora. Aceste planuri trebuie să țină seama în special de sprijinul psihologic pentru victimele accidentelor survenite în aviația civilă și rudele acestora și trebuie să permită companiei aeriene să facă față unui accident de mare amploare.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
membre auditează planurile de asistenţă întocmite de companiile aeriene stabilite pe teritoriul lor. Statele membre încurajează, de asemenea, companiile aeriene din ţările terţe care operează în Uniune să adopte un plan similar de asistenţă pentru victimele accidentelor survenite în aviaţia civilă și rudele acestora.			
(3) La producerea unui accident, statul membru care efectuează investigaţia, statul de înregistrare a companiei aeriene a cărei aeronavă a fost implicată în accident sau statul membru care avea un număr mare de resortisanţi la bordul aeronavei implicate în accident se ocupă de desemnarea unei persoane de legătură care va acţiona ca punct de contact și de informare pentru victime și rudele acestora.	PHG 92. În cazul producerii unui accident investigat de către Birou, precum și în cazul unui accident care implică o aeronavă înregistrată în Republica Moldova sau în care la bordul aeronavei implicate se aflau un număr mare de cetățeni ai Republicii Moldova, Biroul desemnează o persoană de legătură care acționează în calitate de punct de contact și informare pentru victime și pentru rudele acestora.	Compatibil	Lipsă
(4) Un stat membru sau o ţară terţă interesată în mod special de un accident survenit pe teritoriile statelor membre în care se aplică tratatele, ca urmare a faptului că printre persoanele decedate sau rănite grav se numără cetăţeni de-ai săi, poate numi un expert care să aibă dreptul: (a) de a vizita locul accidentului; (b) de a avea acces la informaţiile faptice pertinente a căror publicare a fost aprobată de autoritatea responsabilă de investigaţiile	PHG 93. Un stat membru sau o țară terță interesată în mod special de un accident survenit pe teritoriul Republicii Moldova, ca urmare a faptului că printre persoanele decedate sau rănite grav se numără cetățeni de-ai săi, poate numi un expert care să aibă dreptul: 93.1. de a vizita locul accidentului; 93.2. de a avea acces la informațiile faptice pertinente furnizate Biroului și la informațiile referitoare la stadiul respectivei investigații; 93.3. de a primi o copie a raportului final.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
privind siguranţa care se ocupă de respectiva investigaţie și la informaţiile referitoare la stadiul respectivei investigaţii; (c) de a primi o copie a raportului final.			
(5) Un expert numit în conformitate cu alineatul (4) poate participa, sub rezerva dispoziţiilor legale aplicabile în vigoare, la identificarea victimelor și la întâlnirile cu supravieţuitorii din statul său.	PHG 94. Un expert numit în conformitate cu punctul 93 poate participa, sub rezerva dispozițiilor legale aplicabile în vigoare, la identificarea victimelor și la întâlnirile cu supraviețuitorii din statul său.	Compatibil	Lipsă
(6) În conformitate cu articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerinţele de asigurare a transportatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave (1), și transportatorii aerieni din ţările terţe trebuie să îndeplinească obligaţiile referitoare la asigurare prevăzute de regulamentul respectiv.	PHG 95. În conformitate cu articolul 3 din Legea nr. 118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave, și transportatorii aerieni din țările terțe trebuie să îndeplinească obligațiile referitoare la asigurare prevăzute de Legea prenotată.	Compatibil	Lipsă
Articolul 22 Accesul la documente și protecţia datelor cu caracter personal	**CAPITOLUL XIX ACCESUL LA DOCUMENTE ȘI PROTECŢIA DATELOR CU CARACTER PERSONAL**	Compatibil	Lipsă
(1) Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei (2).		Prevedere UE neaplicabilă.	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(2) Prezentul regulament se aplică în conformitate cu Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecţia persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulaţie a acestor date (3) și Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecţia persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituţiile și organismele comunitare și privind libera circulaţie a acestor date (4).	**PHG** **96.** Prezentul Regulament se aplică în conformitate prevederile Legii nr. 131/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.	Compatibil	Lipsă
Articolul 23 Sancţiuni	Articolul 23 Sancţiuni	Prevedere UE neaplicabilă.	
Statele membre stabilesc normele referitoare la sancţiunile aplicabile în caz de încălcare a prezentului regulament. Sancţiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporţionale și cu efect de descurajare.		Prevedere UE neaplicabilă.	
Articolul 24 Modificarea regulamentului	Articolul 24 Modificarea regulamentului	Prevedere UE neaplicabilă.	
Prezentul regulament este revizuit cel târziu până la 3 decembrie 2014. În cazul în care Comisia consideră că prezentul regulament ar trebui să fie modificat, solicită reţelei să emită un aviz preliminar care este înaintat, de		Prevedere UE neaplicabilă.	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
asemenea, Parlamentului European, Consiliului, statelor membre și AESA.			
Articolul 25 Abrogări	Articolul 25 Abrogări	Prevedere UE neaplicabilă.	
Directiva 94/56/CE se abrogă în consecință.		Prevedere UE neaplicabilă.	
Articolul 26 Intrarea în vigoare	Articolul 26 Intrarea în vigoare	Prevedere UE neaplicabilă.	
Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.		Prevedere UE neaplicabilă.	
ANEXĂ Listă cu exemple de incidente grave	ANEXĂ Listă cu exemple de incidente grave	Compatibil	Lipsă
Incidentele enumerate reprezintă exemple tipice de incidente cu privire la care există probabilitatea de a fi incidente grave. Lista nu este exhaustivă, fiind furnizată doar cu titlu indicativ în ceea ce privește definiția de „incident grav”: — o cvasicoliziune care impune o manevră de evitare a coliziunii sau a unei situații	Anexa 1 la PI-SIEA-INV (procedura internă Birou) Listă cu exemple de incidente grave Incidentele enumerate reprezintă exemple tipice de incidente cu privire la care există probabilitatea de a fi incidente grave. Lista nu este exhaustivă, fiind furnizată doar cu titlu indicativ în ceea ce privește definiția de „incident grav”: 1) o cvasicoliziune care impune o manevră de evitare a coliziunii sau a unei situații periculoase ori cazul în care o acțiune de evitare ar fi fost potrivită; 2) evitarea în ultimul moment a impactului cu solul în zbor controlat;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
periculoase ori cazul în care o acţiune de evitare ar fi fost potrivită; — evitarea în ultimul moment a impactului cu solul în zbor controlat; — decolările întrerupte pe o pistă închisă sau ocupată, pe o bretea, cu excepţia operării autorizate a elicopterelor, sau pe o pistă nealocată; — decolările de pe o pistă închisă sau ocupată, de pe o bretea, cu excepţia operării autorizate a elicopterelor, sau de pe o pistă nealocată; — aterizările sau tentativele de aterizare pe o pistă închisă sau ocupată, pe o bretea, cu excepţia operării autorizate a elicopterelor, sau pe o pistă nealocată; — probleme grave în atingerea performanţei estimate în timpul decolării sau urcării iniţiale; — incendii și fum în compartimentul călătorilor, în compartimentele de marfă sau incendii la motor, chiar dacă aceste incendii au fost stinse prin utilizarea unor agenţi extinctori;	3) decolările întrerupte pe o pistă închisă sau ocupată, pe o bretea, cu excepția operării autorizate a elicopterelor, sau pe o pistă nealocată; 4) decolările de pe o pistă închisă sau ocupată, de pe o bretea, cu excepția operării autorizate a elicopterelor, sau de pe o pistă nealocată; 5) aterizările sau tentativele de aterizare pe o pistă închisă sau ocupată, pe o bretea, cu excepția operării autorizate a elicopterelor, sau pe o pistă nealocată; 6) probleme grave în atingerea performanței estimate în timpul decolării sau urcării inițiale; 7) incendii și fum în compartimentul călătorilor, în compartimentele de marfă sau incendii la motor, chiar dacă aceste incendii au fost stinse prin utilizarea unor agenți extinctori; 8) evenimente care impun utilizarea de urgență de către echipajul de zbor a instalației de oxigen; 9) o defecțiune structurală a aeronavei sau dezintegrarea motorului, inclusiv defecțiuni ale motorului cu turbină, care nu sunt clasificate drept accidente; 10) disfuncționalități multiple ale unuia sau mai multor sisteme ale aeronavei care afectează grav operarea acesteia; 11) incapacitate a echipajului de zbor pe durata zborului; 12) o cantitate de carburant care impune declararea de către pilot a unei situații de urgență; 13) deplasările pe pistă clasificate ca gravitate A conform Manualului privind măsurile de prevenire a deplasărilor pe pistă (ICAO Doc. 9870) care cuprinde informații privind clasificările gradelor de gravitate; 14) incidente la decolare sau la aterizare. Incidente cum ar fi aterizarea scurtă, depășirea pistei sau ieșirea în lateralul pistei; 15) cedări ale sistemelor, fenomene meteorologice, operarea în afara anvelopei de zbor aprobate sau alte		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
— evenimente care impun utilizarea de urgenţă de către echipajul de zbor a instalaţiei de oxigen; — o defecţiune structurală a aeronavei sau dezintegrarea motorului, inclusiv defecţiuni ale motorului cu turbină, care nu sunt clasificate drept accidente; — disfuncţionalităţi multiple ale unuia sau mai multor sisteme ale aeronavei care afectează grav operarea acesteia; — incapacitate a echipajului de zbor pe durata zborului; — o cantitate de carburant care impune declararea de către pilot a unei situaţii de urgenţă; — deplasările pe pistă clasificate ca gravitate A conform Manualului privind măsurile de prevenire a deplasărilor pe pistă (ICAO Doc. 9870) care cuprinde informaţii privind clasificările gradelor de gravitate; — incidente la decolare sau la aterizare. Incidente cum ar fi aterizarea scurtă, depășirea pistei sau ieșirea în lateralul pistei;	evenimente care ar fi putut cauza dificultăți de control al aeronavei; 16) cedarea mai multor sisteme din cadrul unui sistem redundant indispensabil pentru ghidarea zborului și pentru navigare.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
— cedări ale sistemelor, fenomene meteorologice, operarea în afara anvelopei de zbor aprobate sau alte evenimente care ar fi putut cauza dificultăţi de control al aeronavei; — cedarea mai multor sisteme din cadrul unui sistem redundant indispensabil pentru ghidarea zborului și pentru navigare.			

TABEL DE CONCORDANŢĂ

1. Titlul actului Uniunii Europene: Directiva (UE) 2009/18 al Parlamentului European și al Comisiei 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
2. Titlul actului normativ național: Legea cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea „Regulamentului privind investigarea accidentelor din sectorul de transport naval”
3. Gradul de compatibilitate Compatibil.
4. Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale de comun cu Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.
5. Data întocmirii/actualizării Februarie 2026

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
Articolul 1 **Obiectul**	Capitolul I Dispoziții generale	Compatibil	Lipsă
1) Obiectivul prezentei directive îl reprezintă îmbunătățirea siguranței maritime și prevenirea poluării cauzate de nave, reducându-se astfel riscul unor accidente maritime pe viitor, prin următoarele măsuri: (a) facilitarea efectuării prompte a unor investigații privind siguranța și a unei examinări corespunzătoare a accidentelor și incidentelor maritime în scopul determinării cauzelor acestora; și (b) asigurarea unei comunicări precise și în timp util a rezultatelor investigațiilor privind siguranța, precum și a unor propuneri de remediere a situației.	LEGE: Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare 3) în domeniul transportului maritim: a) accidentelor maritime grave și accidentelor maritime foarte grave produse în apele teritoriale ale Republicii Moldova; b) accidentelor maritime grave și accidentelor maritime foarte grave care implică nave aflate sub pavilionul Republicii Moldova; c) accidentelor maritime grave și accidentelor maritime foarte grave care implică interese majore ale Republicii Moldova. Și, PHG 1. Regulamentul privind investigarea accidentelor din sectorul de transport naval (în continuare – Regulament) urmărește să îmbunătățească siguranța din sectorul de transport naval și prevenirea poluării cauzate de nave, reducându-se astfel riscul unor accidente navale pe viitor, și urmărește: 1.1. efectuarea investigațiilor privind siguranța și examinarea corespunzătoare a accidentelor și incidentelor navale în scopul determinării cauzelor acestora; și 1.2. asigurarea unei comunicări precise și în timp util a rezultatelor investigațiilor privind siguranța, precum și a unor propuneri de remediere a situației.	Compatibil	Lipsă
(2) Investigațiile reglementate de prezenta directivă nu au ca obiect stabilirea răspunderii sau a culpei. Cu toate acestea, statele membre iau măsurile necesare astfel	LEGE Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare (2) Obiectul prezentei legi este investigarea evenimentelor din transportul aerian, feroviar și maritim, cu scop exclusiv de	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
încât organul sau organismul de anchetă (denumit în continuare „organul de anchetă”) să nu efectueze rapoarte incomplete privind cauzele accidentului sau incidentului maritim datorită faptului că răspunderea sau culpa s-ar putea deduce din constatările investigației.	siguranță, fără a stabili vinovăția sau răspunderea civilă, administrativă, contravențională ori penală a persoanelor implicate. Și, PHG 2. Investigațiile privind siguranța nu au ca obiect stabilirea răspunderii sau a culpei, unicul obiectiv fiind prevenirea unor accidente și incidente viitoare. 3. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (în continuare – Birou) efectuează investigațiile în mod independent și obiectiv, astfel încât stabilirea cauzelor și a circumstanțelor producerii accidentului sau incidentului navale să nu fie limitată sau influențată de faptul că din constatările investigației ar putea rezulta indicii privind răspunderea sau culpa unor persoane.		
Articolul 2 **Domeniul de aplicare**	CAPITOLUL II DOMENIUL DE APLICARE	Compatibil	Lipsă
(1) Prezenta directivă se aplică în cazul accidentelor și incidentelor maritime care: (a) implică nave aflate sub pavilionul unuia dintre statele membre; sau (b) se produc în apele teritoriale și apele interioare ale statelor membre, astfel cum sunt definite în UNCLOS; sau (c) implică alte interese majore ale statelor membre.	PHG 5. Dispozițiile prezentului Regulament se aplică în următoarele cazuri: 5.1. accidente sau incidente care implică nave aflate sub pavilionul Republicii Moldova; 5.2. accidente sau incidente care se produc în apele teritoriale sau interioare ale Republicii Moldova, astfel cum sunt definite de legislația națională și convențiile internaționale aplicabile, inclusiv Convenția privind Dreptul Mării (UNCLOS); 5.3 accidente sau incidente care implică alte interese majore ale Republicii Moldova, inclusiv siguranța navigației, protecția vieții oamenilor la bord, protecția mediului marin sau interesele economice naționale.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(2) Prezenta directivă nu se aplică în cazul accidentelor și incidentelor maritime care implică numai: (a) nave de război și militare sau alte nave care aparțin sau sunt în exploatarea unui stat membru și sunt folosite exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale; (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 sau vor avea un echipaj și transportă sau vor transporta mai mult de 12 pasageri în scopuri comerciale; (c) nave de navigație interioară care operează pe căi navigabile interioare; (d) nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri; (e) platforme fixe de foraj în larg.	6. Prezentul Regulament nu se aplică în cazul evenimentelor care implică exclusiv: 6.1. nave de război și militare, precum și alte nave care aparțin sau sunt exploatate de statul Republica Moldova și sunt folosite exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale; 6.2. nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, nave din lemn construite cu metode tradiționale, iahturi sau ambarcațiuni de agrement neimplicate în activități comerciale, cu excepția cazurilor în care acestea au sau vor avea un echipaj și transportă sau vor transporta mai mult de 12 pasageri în scopuri comerciale; 6.3. nave de navigație interioară care operează pe căi navigabile interioare; 6.4. nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri; 6.5. platforme fixe de foraj în larg.	Compatibil	Lipsă
Articolul 3 Definiții	CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE	Compatibil	Lipsă
În înțelesul prezentei directive: 1. „Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime” înseamnă Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime, anexat la Rezoluția A.849(20) a Adunării OMI din 27 noiembrie 1997, în versiunea sa actualizată;	PHG 4.4. Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime – Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime adoptat prin Rezoluția A.849(20) a Adunării Organizației Maritime Internaționale (în continuare – OMI) din 27 noiembrie 1997, inclusiv amendamentele ulterioare.	Compatibil	Lipsă
2. următorii termeni se înțeleg în conformitate cu definițiile conținute de	4.3. accident naval – un eveniment sau o succesiune de evenimente legate direct de operarea unei nave care a avut ca	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime: (a) „accident maritim”; (b) „accident foarte grav”; (c) „incident maritim”; (d) „investigații privind siguranța în caz de accidente și incidente maritime”; (e) „stat care conduce investigația”; (f) „stat interesat în mod deosebit”;	rezultat sau a fost susceptibil să aibă ca rezultat moartea sau vătămarea gravă a unei persoane, pierderea sau abandonarea navei, avarierea gravă a navei, eșuarea sau coliziunea navei, avarierea gravă a infrastructurii navale ori producerea unor daune semnificative mediului marin. 4.1. accident foarte grav – un accident naval care implică pierderea totală a navei, pierderea de vieți omenești sau poluarea gravă a mediului marin. 4.5. incident naval – un eveniment sau o succesiune de evenimente, altele decât un accident naval, care au legătură directă cu operarea unei nave și care au pus sau ar fi putut pune în pericol siguranța navei, a persoanelor aflate la bord sau a mediului marin. 4.6. investigație privind siguranța accidentelor și incidentelor naval – procesul desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor navale, care include colectarea și analiza informațiilor, determinarea cauzelor și circumstanțelor producerii evenimentului și, după caz, formularea recomandărilor de siguranță. 4.12. stat care conduce investigația – statul care are responsabilitatea principală pentru desfășurarea investigației privind siguranța unui accident sau incident naval și pentru coordonarea acesteia cu alte state interesate. 4.13. stat interesat în mod deosebit – statul care are un interes semnificativ într-un accident sau incident naval, inclusiv statul de pavilion al navei, statul pe teritoriul sau în apele căruia s-a produs evenimentul, statul ai cărui cetățeni au fost implicați sau statul care ar putea avea informații relevante pentru investigație.		
3. termenul „accident grav” se înțelege în conformitate cu definiția actualizată din Circulara MSC-MEPC.3/Circ.3 a Comitetului OMI pentru siguranță maritimă	4.2. accident 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: 4.2.1. fisuri sau defecțiuni ale corpului navei, care au cauzat oprirea motorului principal;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
și a Comitetului OMI pentru protecția mediului marin din 18 decembrie 2008;	4.2.2. 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; 4.2.3. avarii care necesită remorcarea navei sau o intervenție de pe uscat;		
4. „Linii directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim" înseamnă liniile directoare astfel cum sunt anexate la Rezoluția LEG. 3(91) a Comitetului juridic al OMI din 27 aprilie 2006 și aprobate de organul de conducere al Organizației Internaționale a Muncii în cadrul celei de a 296-a reuniuni ale sale din 12- 16 iunie 2006;	4.8. Linii directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim – liniile directoare anexate la Rezoluția LEG.3(91) a Comitetului juridic al OMI din 27 aprilie 2006 și aprobate de organul de conducere al Organizației Internaționale a Muncii în cadrul celei de a 296-a sesiuni (12–16 iunie 2006), în versiunea lor actualizată.	Compatibil	Lipsă
5. termenii „navă de tip feribot ro-ro" și „navă de pasageri de mare viteză" se înțeleg în conformitate cu definițiile de la articolul 2 din Directiva 1999/35/CE;	4.9. navă de tip feribot ro-ro – o navă de pasageri sau de marfă proiectată pentru a transporta vehicule pe punți rulante, cu încărcare și descărcare prin rampă la prova și/sau pupa (roll-on/roll-off – ro-ro), utilizată pentru transportul naval între porturi.	Compatibil	Lipsă
6. termenul „înregistrator de date privind voiajul" (denumit în continuare „VDR") se înțelege în conformitate cu definiția din Rezoluțiile A.861(20) a Adunării OMI și Rezoluția MSC.163(78) a Comitetului OMI pentru siguranța maritimă;	4.7. înregistrator de date privind voiajul (VDR) – sistemul de înregistrare instalat la bordul unei nave, destinat să înregistreze automat datele de navigație și comunicare relevante pentru siguranța navigației și pentru investigarea accidentelor sau incidentelor maritime, în conformitate cu standardele stabilite prin Rezoluția A.861(20) a Adunării OMI și Rezoluția MSC.163(78) a Comitetului OMI pentru siguranța maritimă.	Compatibil	Lipsă
7. „recomandare privind siguranța" înseamnă orice propunere, inclusiv în scopul înregistrării și controlului, efectuată de:	4.11. recomandare privind siguranța - înseamnă orice propunere, inclusiv în scopul înregistrării și controlului, efectuată de:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(a) organul de anchetă al statului care desfășoară sau conduce investigațiile privind siguranța pe baza informațiilor rezultate din investigația în cauză; sau, după caz, (b) Comisie, acționând pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor investigațiilor privind siguranța desfășurate.	4.11.1. organul de anchetă al statului care desfășoară sau conduce investigațiile privind siguranța pe baza informațiilor rezultate din investigația în cauză; sau, după caz, 4.11.2. Comisie, acționând pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor investigațiilor privind siguranța desfășurate.		
Articolul 4 **Statutul investigațiilor privind siguranța**	CAPITOLUL III STATUTUL INVESTIGAȚIILOR PRIVIND SIGURANȚA	Compatibil	Lipsă
(1) Statele membre definesc, în conformitate cu propriile sisteme juridice interne, statutul juridic al investigațiilor privind siguranța astfel încât respectivele investigații să poată fi efectuate cât mai rapid și mai eficient cu putință. Statele membre se asigură că, în conformitate cu legislația lor și, dacă este necesar, în colaborare cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, investigațiile privind siguranța: (a) sunt independente de orice anchete penale sau alte investigații desfășurate în paralel pentru stabilirea răspunderii sau a culpei; și (b) nu sunt împiedicate, suspendate sau întârziate în mod nejustificat din cauza unor astfel de anchete.	LEGE Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare (2) Obiectul prezentei legi este investigarea evenimentelor din transportul aerian, feroviar și maritim, cu scop exclusiv de siguranță, fără a stabili vinovăția sau răspunderea civilă, administrativă, contravențională ori penală a persoanelor implicate. Articolul 9. Procedura, modul și termenele investigației privind siguranța (2) Investigația 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. Articolul 11. Finalitatea investigației privind siguranța (3) Recomandările privind siguranța formulate de Birou nu stabilesc prezumții de vinovăție sau răspundere civilă, contravențională, administrativă ori penală. Și, PHG 7. Investigațiile privind siguranța accidentelor și incidentelor navale se desfășoară în conformitate cu legislația națională,	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	astfel încât acestea să poată fi efectuate cât mai rapid și mai eficient posibil. 10. Investigațiile privind siguranța se desfășoară independent de orice anchetă penală sau de alte investigații efectuate în paralel pentru stabilirea răspunderii sau a culpei. 11. Desfășurarea unei anchete penale sau a altor proceduri judiciare nu împiedică, nu suspendă și nu întârzie în mod nejustificat desfășurarea investigației privind siguranța. 12. Biroul cooperează, după caz, cu autoritățile competente care desfășoară anchete judiciare, în vederea asigurării desfășurării eficiente a investigațiilor, fără a afecta independența acestora.		
(2) Normele care urmează a fi instituite de către statele membre includ dispoziții care să permită, conform cadrului de cooperare permanentă menționat la articolul 10: (a) cooperarea și asistența reciprocă în cadrul investigațiilor privind siguranța desfășurate de alte state membre sau delegarea către un alt stat membru a sarcinii de a desfășura astfel de investigații, în conformitate cu articolul 7; și (b) coordonarea activităților organelor lor de anchetă, în măsura în care este necesar pentru îndeplinirea obiectivelor prezentei directive.	PHG 14. În vederea asigurării desfășurării eficiente a investigațiilor privind siguranța, Biroul cooperează cu organismele de investigare ale altor state și poate acorda sau solicita asistență în cadrul investigațiilor privind accidentele și incidentele navale. 15. Cooperarea prevăzută la punctul 14 include, după caz: 15.1. cooperarea și acordarea de asistență reciprocă în cadrul investigațiilor privind siguranța desfășurate de alte state, precum și delegarea către un alt stat a sarcinii de a desfășura o investigație privind siguranța, în condițiile stabilite prin acord între părți; 15.2. coordonarea activităților organismelor de investigare implicate, atunci când aceasta este necesară pentru desfășurarea eficientă a investigației și pentru realizarea obiectivelor prevenirii accidentelor și incidentelor navale.	Compatibil	Lipsă
Articolul 5 Obligația de a desfășura investigații	CAPITOLUL IV OBLIGAȚIA DE A DESFĂȘURA O INVESTIGAȚIE	Compatibil	Lipsă
(1) Fiecare stat membru se asigură că are loc o investigație privind siguranța, desfășurată de organul de anchetă menționat la articolul 8 în urma unor accidente maritime foarte grave:	PHG 17. Biroul va asigura efectuarea unei investigații privind siguranța în cazul producerii unui accident naval foarte grav care:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(a) care implică o navă aflată sub pavilionul său, indiferent de locul accidentului; sau (b) care se produc în apele sale teritoriale sau interne, astfel cum sunt definite în UNCLOS, indiferent de pavilionul navei sau navelor implicate în accident; sau (c) care implică un interes deosebit al statului membru în cauză, indiferent de locul accidentului și de pavilionul navei sau navelor implicate.	17.1. implică o navă aflată sub pavilionul Republicii Moldova, indiferent de locul producerii accidentului; 17.2. se produce în apele teritoriale sau interioare ale Republicii Moldova, astfel cum sunt definite în dreptul internațional al mării, indiferent de pavilionul navei sau al navelor implicate; 17.3. implică un interes deosebit al Republicii Moldova, indiferent de locul producerii accidentului și de pavilionul navei sau al navelor implicate.		
(2) De asemenea, în cazul unor accidente grave, organul de anchetă realizează o evaluare preliminară pentru a decide dacă se va efectua sau nu o investigație privind siguranța. În cazul în care organul de anchetă decide să nu efectueze o investigație privind siguranța, motivele pe care se întemeiază o astfel de decizie se înregistrează și se notifică în conformitate cu articolul 17 alineatul (3). În orice alte cazuri de accidente sau incidente maritime, organul de anchetă decide dacă se va efectua sau nu o investigație privind siguranța. La luarea deciziilor menționate la primul și la al doilea paragraf, organul de anchetă ia în considerare gravitatea accidentului sau incidentului maritim, tipul de navă și/sau încărcătura în cauză și rolul pe care rezultatele investigației privind siguranța îl pot avea în prevenirea accidentelor și incidentelor pe viitor.	PHG 18. În cazul producerii unui accident grav, Biroul realizează o evaluare preliminară pentru a decide dacă va efectua sau nu o investigație privind siguranța. În cazul în care Biroul decide să nu efectueze o investigație privind siguranța, motivele pe care se întemeiază o astfel de decizie se înregistrează și se notifică în conformitate cu punctul 81. 19. În orice alte cazuri de accidente sau incidente navale, Biroul decide dacă se va efectua sau nu o investigație privind siguranța. 20. La luarea deciziilor menționate la punctele 18 și 19, Biroul ia în considerare în special: 20.1. gravitatea accidentului sau incidentului naval; 20.2. tipul de navă și/sau natura încărcăturii implicate; 20.3. măsura în care rezultatele investigației privind siguranța pot contribui la prevenirea accidentelor și incidentelor navale în viitor.	Compatibil	Lipsă
(3) Domeniul de aplicare și modalitățile practice de desfășurare a investigațiilor	PHG	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
privind siguranța sunt determinate de organul de anchetă al statului membru care conduce investigația, în cooperare cu organele similare ale celorlalte state interesate în mod deosebit, în maniera care pare cea mai potrivită pentru îndeplinirea obiectivului prezentei directive și în vederea prevenirii unor accidente și incidente pe viitor.	21. În situația în care Republicii Moldova îi revine rolul de stat care conduce investigația privind siguranța, Biroul în cooperare cu structurile echivalente ale celorlalte state interesate în mod deosebit, va decide domeniul de aplicare și modalitățile practice de desfășurare a investigației privind siguranța, în modul cel mai potrivit pentru îndeplinirea obiectivului prezentului Regulament și în vederea prevenirii unor accidente și incidente pe viitor.		
(4) În desfășurarea investigațiilor privind siguranța, organul de anchetă urmează metodologia comună de investigare a accidentelor și incidentelor maritime elaborată în temeiul articolului 2 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 1406/2002. Organele de anchetă se pot îndepărta de la metodologia respectivă în anumite cazuri în care respectiva abordare se justifică din perspectiva necesității, în conformitate cu opinia lor profesională, și atunci când este necesar pentru atingerea obiectivelor investigației. Comisia adoptă sau modifică metodologia în vederea atingerii obiectivelor prezentei directive, luând în considerare orice concluzii relevante la care s-a ajuns ca urmare a investigațiilor privind siguranța. Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale din prezenta directivă, printre altele, prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 19 alineatul (3).	PHG 22. În desfășurarea investigațiilor privind siguranța, Biroul aplică Metodologia comună de investigare a accidentelor și incidentelor maritime aprobată prin hotărârea Guvernului nr. 511/2024.	Compatibil	Lipsă
(5) O investigație privind siguranța se inițiază cât mai curând posibil după producerea	PHG	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
accidentului sau incidentului maritim și, în orice caz, nu mai târziu de două luni de la producerea acestuia.	23. Biroul inițiază investigația privind siguranța cât mai curând posibil după producerea accidentului sau incidentului naval și, în orice caz, nu mai târziu de două luni de la producerea acestuia.		
Articolul 6 Obligația de notificare	CAPITOLUL V OBLIGAȚIA DE NOTIFICARE	Compatibil	Lipsă
Un stat membru prevede, în cadrul sistemului său juridic intern, informarea fără întârziere a organului său de anchetă, de către autoritățile competente și/sau de către părțile implicate, privind producerea oricăror accidente sau incidente care intră în sfera de aplicare a prezentei directive.	PHG 24. Notificarea accidentelor navale grave și foarte grave se face telefonic, în cel mai scurt timp posibil, către Biroul și Agenția Navală, de către: 24.1. comandanții navelor implicate în accident, sau în imposibilitate de exercițiu a acestora, de către înlocuitorii lor ierarhici, prompt, după producerea accidentului; 24.2. căpitanul portului în a cărui zonă de jurisdicție s-a produs accidentul, prompt, după primirea informației despre producerea accidentului. 25. Notificarea telefonică prevăzută la punctul 24, va conține informațiile prevăzute în Anexa 1. 26. În maxim 24 de ore, după notificarea telefonică prevăzută la punctul 24, căpitanul portului în a cărui zonă de jurisdicție s-a produs accidentul va transmite un e-mail, care va conține informațiile prevăzute în Anexa 2. 27. Pentru accidentele navale, altele decât cele grave sau foarte grave sau pentru incidentele navale, căpitanul portului în a cărui zonă de jurisdicție s-a produs accidentul, va transmite informațiile prevăzute în Anexa 2, prin e-mail către Birou și Agenția Navală, în maxim 24 de ore de la data producerii accidentului sau incidentului. 28. Biroul poate solicita detalii suplimentare asupra oricărui accident sau incident naval notificat în condițiile punctelor 24 și 27.	Compatibil	Lipsă
Articolul 7 Conducerea de investigații privind siguranța și participarea la acestea	CAPITOLUL VI CONDUCEREA DE INVESTIGAȚII PRIVIND SIGURANȚA ȘI PARTICIPAREA LA ACESTEA	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(1) În principiu, orice accident sau incident maritim face obiectul unei singure investigații desfășurate de către un stat membru sau de către un stat membru care conduce investigația cu participarea oricărui alt stat membru interesat în mod deosebit. În cazul unor investigații privind siguranța în care sunt implicate două sau mai multe state membre, statele membre în cauză cooperează în consecință pentru a decide rapid și de comun acord, care este statul membru care să conducă investigațiile. Acestea depun toate eforturile pentru a ajunge la un acord asupra procedurilor de investigare. În cadrul acestui acord, alte state interesate în mod deosebit au aceleași drepturi și acces la martori și la dovezi în mod egal cu statul membru care conduce investigația privind siguranța. Statele respective au, de asemenea, dreptul de a le fi luat în considerare punctul de vedere de către statul membru care conduce investigațiile. Desfășurarea de investigații privind siguranța în paralel asupra aceluiași accident sau incident maritim se limitează în mod strict la situații excepționale. În astfel de situații, statele membre notifică Comisiei motivele care au stat la baza desfășurării unor astfel de investigații în paralel. Statele membre care desfășoară investigații în paralel cooperează între ele. În special organele de anchetă implicate fac schimb de informații pertinente culese pe parcursul investigațiilor, în special	PHG 29. În investigarea oricărui accident sau incident maritim, Biroul colaborează cu structurile de investigație ale altor state membre ale Uniunii Europene, pe principiul efectuării unei singure investigații privind siguranța și al acceptării participării la investigație a oricărui alt stat membru al Uniunii Europene interesat în mod deosebit. 30. Biroul cooperează cu structurile de investigație ale unuia sau mai multor state membre ale Uniunii Europene interesate în mod deosebit, pentru a decide rapid și de comun acord care este statul membru care să conducă investigația. În cadrul acestei cooperări, Biroul depune toate eforturile pentru a ajunge la un acord comun asupra procedurilor de investigare. 31. În cadrul acordului încheiat potrivit prevederilor punctului 30, un alt stat interesat în mod deosebit are același drept de acces la martori și probe cu statul care conduce investigația și, de asemenea, are dreptul ca punctul său de vedere să fie luat în considerare de statul care conduce investigația privind siguranța. 32. Biroul efectuează o investigație privind siguranța privind siguranța în paralel cu structura de investigație a unui alt stat membru al Uniunii Europene asupra aceluiași accident sau incident naval, doar în situații de excepție, caz în care notifică Comisia Europeană despre motivele acestei acțiuni. 33. În cazul investigațiilor menționate la punctul 32, Biroul cooperează cu structura de investigație a altui stat, în special prin schimbul de informații pertinente culese pe parcursul investigațiilor, pentru a ajunge la concluzii comune, în măsura în care acest lucru este posibil.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
pentru a ajunge la concluzii comune, în măsura în care acest lucru este posibil. Statele membre se abțin, de asemenea, de la adoptarea oricărei măsuri care ar putea împiedica, suspenda sau întârzia în mod nejustificat desfășurarea unei investigații privind siguranța care intră în sfera de aplicare a prezentei directive.			
(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), fiecare stat membru păstrează responsabilitatea desfășurării investigației privind siguranța și a coordonării cu alte state membre interesate în mod deosebit, până în momentul stabilirii de comun acord a statului care să conducă investigația.	PHG 34. Fără a aduce atingere prevederilor punctelor 29 - 33, Biroul este responsabil pentru desfășurarea investigației privind siguranța și a coordonării cu structurile de investigație ale altor state membre interesate în mod deosebit, până în momentul stabilirii de comun acord a statului care să conducă investigația.	Compatibil	Lipsă
(3) Fără a aduce atingere obligațiilor asumate în temeiul prezentei directive și al dreptului internațional, un stat membru poate, de la caz la caz, să delege în baza unui acord reciproc către alt stat membru sarcina de a conduce o investigație privind siguranța sau de a îndeplini sarcini precise în cadrul desfășurării unei astfel de investigații.	PHG 35. Fără a aduce atingere obligațiilor asumate în temeiul prezentului Regulament și ale dreptului internațional, Biroul poate, după caz, să delege structurii de investigație a unui alt stat membru al Uniunii Europene, în baza unui acord reciproc, sarcina de a conduce o investigație privind siguranța sau de a îndeplini misiuni precise în cadrul unei astfel de investigații.	Compatibil	Lipsă
(4) În cazul în care o navă de tip feribot ro-ro sau o navă de pasageri de mare viteză este implicată într-un accident sau incident maritim, investigația privind siguranța este lansată de către statul membru în ale cărui ape teritoriale sau interioare, astfel cum sunt definite în UNCLOS, s-a produs accidentul sau incidentul sau, dacă acesta se produce în alte ape, de către ultimul stat membru prin apele căruia a trecut nava de tip feribot ro-ro sau nava de pasageri. Statul respectiv	PHG 36. Biroul inițiază și răspunde de investigația privind siguranța, precum și de coordonarea cu structurile de investigație ale altor state membre ale Uniunii Europene interesate în mod deosebit, până în momentul în care, potrivit prevederilor punctului 34, se stabilește de comun acord statul care să conducă investigația, în cazul în care: 36.1. o navă tip feribot ro-ro sau o navă de pasageri de mare viteză este implicată într-un accident ori incident naval produs în apele teritoriale sau interioare ale Republicii Moldova, așa cum sunt definite de UNCLOS;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
răspunde de investigația privind siguranța și de coordonarea cu alte state membre interesate în mod deosebit, până în momentul în care se stabilește de comun acord statul care să conducă investigațiile.	PHG 36.2. o navă tip feribot ro-ro sau o navă de pasageri de mare viteză este implicată într-un accident ori incident naval produs în afara apelor teritoriale ale statelor membre ale Uniunii Europene, iar înainte de producerea accidentului sau incidentului, ultima escală a navei a fost într-un port din Republica Moldova.		
Articolul 8 Organe de anchetă	CAPITOLUL VII BIROUL DE INVESTIGARE A ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR ÎN TRANSPORTURI	Compatibil	Lipsă
(1) Statele membre se asigură că investigațiile privind siguranța sunt efectuate sub responsabilitatea unui organ permanent și imparțial de anchetă care dispune de competențele necesare, și de către anchetatori având calificări corespunzătoare, competenți în chestiunile legate de accidente și incidente maritime. În vederea desfășurării de investigații obiective privind siguranța, organul de anchetă este independent din punct de vedere organizațional, juridic și al luării deciziilor față de orice parte ale cărei interese ar putea veni în conflict cu sarcina ce i-a fost încredințată. Statele membre fără ieșire la mare care nu posedă nave sau ambarcațiuni care navighează sub pavilionul lor stabilesc un punct central de cooperare în cadrul investigațiilor, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (c).	LEGE 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 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 tarifare, 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 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 privind siguranța. Și, PHG	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	39. Investigațiile privind siguranța sunt efectuate sub responsabilitatea Biroului, și este imparțial față de orice anchetă iar investigatorii din cadrul acestuia trebuie să dețină calificări corespunzătoare și competenți în chestiunile legate de accidente și incidente navale. 40. În vederea desfășurării de investigații obiective privind siguranța, Biroul este independent din punct de vedere organizațional, juridic și al luării deciziilor față de orice parte ale cărei interese ar putea veni în conflict cu sarcina ce i-a fost încredințată.		
(2) Organul de anchetă ia măsurile necesare pentru a se asigura că anchetatorii au cunoștințe și experiență practică în domeniile relevante pentru sarcinile lor de investigare normale. În plus, organul de anchetă asigură accesul prompt la informații de specialitate, în cazul în care este necesar.	PHG 41. La nominalizarea persoanelor care vor fi numite membri în Comisie se va lua în vedere competența acestora în chestiuni legate de accidente și incidente navale, calificarea și experiența practică în domeniul transportului naval, al navelor și al navigației.	Compatibil	Lipsă
(3) Activitățile încredințate organului de anchetă pot fi extinse la culegerea și analiza informațiilor privind siguranța maritimă, în special în scopuri preventive, în măsura în care aceste activități nu aduc atingere independenței acestuia și nu determină asumarea de responsabilități în probleme de reglementare, administrative sau de standardizare.	PHG 42. Biroul poate culege și analiza date tehnice care privesc siguranța în transportul naval, în scopul prevenirii accidentelor, în măsura în care aceste activități nu afectează capacitatea de a efectua investigațiile privind siguranța și nu determină asumarea de responsabilități în probleme de reglementare, administrative sau de standardizare.	Compatibil	Lipsă
(4) Statele membre, acționând în cadrul propriilor sisteme juridice, iau măsurile necesare pentru ca anchetatorilor din cadrul organelor lor de anchetă sau al oricărui alt organ de anchetă căruia i-au delegat sarcina de investigare privind siguranța, iar atunci când este cazul, în cooperare cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, să li se pună la dispoziție toate informațiile	PHG 44. Biroul, poate aproba ca investigatorilor unei alte structuri de investigație, căreia i-a fost delegată sarcina de investigare privind siguranța conform punctului 35, să li se pună la dispoziție toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației privind siguranța şi să li se asigure accesul la probe. 45. În desfășurarea investigațiilor privind siguranța, acționând independent sau, după caz, în colaborare cu	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
pertinente pentru desfășurarea investigației privind siguranța și, prin urmare, să fie autorizați: (a) să aibă liber acces la orice zonă relevantă sau la locul accidentului, precum și la orice navă, epavă sau structură, inclusiv la încărcătură, echipament sau resturi; (b) să asigure alcătuirea imediată a unei liste de probe, precum și căutarea și înlăturarea controlată a epavei, a resturilor sau a altor componente sau substanțe, în vederea examinării sau analizării acestora; (c) să solicite examinarea sau analiza elementelor enunțate la litera (b) și să aibă acces liber la rezultatele examinării sau analizei respective; (d) să aibă acces liber la toate informațiile utile și datele înregistrate, inclusiv la datele VDR, legate de navă, voiaj, încărcătură, echipaj sau orice altă persoană, obiect, condiție sau circumstanță, precum și să copieze și să utilizeze informațiile și datele respective; (e) să aibă acces liber la rezultatele examinării corpurilor victimelor sau ale testelor realizate asupra probelor prelevate de la acestea; (f) să solicite și să aibă acces liber la rezultatele examinărilor asupra persoanelor implicate în manevrarea navei sau asupra oricărei alte persoane implicate sau ale testelor efectuate asupra probelor care provin de la persoanele respective; (g) să examineze martorii în absența oricărei persoane ale cărei interese s-ar putea	autoritățile competente să efectueze urmărirea penală, investigatorii au acces la toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației și, prin urmare, sunt autorizați: 45.1. să aibă acces liber la orice zonă relevantă sau la locul accidentului, precum și la orice navă, epavă ori structură, inclusiv la încărcătură, echipament sau resturi; 45.2. să asigure alcătuirea imediată a unei liste de probe, precum și căutarea și înlăturarea controlată a epavei, a resturilor sau a altor componente ori substanțe, în vederea examinării sau analizării acestora; 45.3. să solicite examinarea sau analizarea elementelor prevăzute la punctul 45.2. și să aibă acces liber la rezultatele examinării ori analizării respective; 43.4. să aibă acces liber la toate informațiile utile și datele înregistrate, inclusiv la datele înregistratorului parametrilor de navigație, denumit în continuare VDR/S-VDR, legate de navă, voiaj, încărcătură, echipaj sau orice altă persoană, obiect, condiție ori circumstanță, precum și să copieze și să utilizeze informațiile și datele respective; 45.5. să aibă acces liber la rezultatele examinării corpurilor victimelor sau ale testelor realizate asupra probelor prelevate de la acestea; 45.6. să solicite și să aibă acces liber la rezultatele examinărilor asupra persoanelor implicate în manevrarea navei sau asupra oricărei alte persoane implicate ori ale testelor efectuate asupra probelor care provin de la persoanele respective; 45.7. să examineze martorii în absența oricărei persoane ale cărei interese s-ar putea considera că împiedică investigația privind siguranța; 45.8. să ia declarații de la părțile implicate și de la martorii la evenimentul în cauză; 45.9. să obțină registrele de control și orice altă informație relevantă deținută de statul de pavilion, armatori, societăți de clasificare sau orice altă parte implicată, ori de câte ori părțile		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
considera că împiedică investigația privind siguranța; (h) să obțină registrele de control și orice altă informație relevantă deținută de statul de pavilion, armatori, societăți de clasificare sau orice altă parte implicată, ori de câte ori părțile respective sau reprezentanții lor sunt stabiliți în statul membru; (i) să solicite asistență autorităților competente din statele respective, inclusiv inspectorilor statului de pavilion și ai statului portului, ofițerilor pazei de coastă, operatorilor serviciului de trafic naval, echipelor responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, piloților sau personalului altor servicii portuare sau maritime.	respective ori reprezentanții lor sunt stabilite/stabiliți într-un stat membru al Uniunii Europene; 45.10. să solicite asistență autorităților competente din statele respective, inclusiv inspectorilor statului de pavilion și ai statului portului, ofițerilor pazei de coastă, operatorilor serviciului de trafic naval, echipelor responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, piloților sau personalului altor servicii portuare sau maritime;		
(5) Organul de anchetă este autorizat să acționeze de îndată ce este informat cu privire la un accident, indiferent de moment și să obțină suficiente resurse pentru a-și îndeplini funcțiile în mod independent. Anchetatorilor săi li se acordă un statut prin care să le fie garantată independența.	PHG **47.** Biroul este autorizat să acționeze pentru culegerea și analizarea probelor unui accident sau incident imediat după ce a primit notificarea despre producerea acestuia.	Compatibil	Lipsă
(6) Organul de anchetă poate îmbina sarcinile pe care i le atribuie prezenta directivă cu activitatea de investigare legată de alte evenimente decât accidentele maritime, cu condiția ca astfel de investigații să nu îi pună în pericol independența.	PHG 48. Biroul poate îmbina sarcinile pe care i le atribuie prezentul Regulament cu activitatea de investigare legată de alte evenimente decât accidentele maritime, cu condiția ca astfel de investigații să nu îi pună în pericol independența.	Compatibil	Lipsă
Articolul 9 Confidențialitatea	CAPITOLUL IX CONFIDENȚIALITATEA	Compatibil	Lipsă
Fără a aduce atingere Directivei 95/46/CE, statele membre, acționând în cadrul sistemelor lor juridice, se asigură că următoarele informații nu sunt disponibile	LEGE Articolul 7. Statutul investigatorilor (3) Investigatorul este obligat să nu divulge informațiile ce i-au devenit cunoscute în cadrul investigării cazului.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
decât în scopurile investigației privind siguranța, cu excepția cazurilor în care autoritatea competentă din statul membru respectiv hotărăște că există un interes public prioritar în favoarea divulgării următoarelor: (a) orice declarații ale martorilor, precum și alte declarații, procese-verbale și note înregistrate sau primite de către organul de anchetă în cursul investigațiilor privind siguranța; (b) informații care dezvăluie identitatea persoanelor care au furnizat probe în contextul investigației privind siguranța; (c) informații privind persoanele implicate în accidentul sau incidentul maritim, care sunt deosebit de sensibile sau de natură privată, inclusiv informațiile privind sănătatea acestora.	Investigatorul poartă răspundere pentru confidențialitatea și păstrarea informațiilor cu privire la evenimentul de transport produs, în conformitate cu legislația. Și, PHG 56. Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 131/2011 privind protecția datelor cu caracter personal, cu modificările și completările ulterioare, următoarele informații au caracter confidențial și nu se folosesc decât în scopurile investigației privind siguranța, exceptând cazurile în care autoritățile competente hotărăsc că există un interes public prioritar în favoarea divulgării acestora: 56.1. orice declarații ale martorilor, alte declarații, procese-verbale, precum și probe sau documente probatorii, înregistrate ori primite de către Birou în cursul investigațiilor privind siguranța; 56.2. informații care dezvăluie identitatea persoanelor care au furnizat probe în contextul investigației privind siguranța; 56.3. informații privind persoanele implicate în accidentul sau incidentul naval, care sunt deosebit de sensibile, ori informații de natură privată, inclusiv informațiile privind sănătatea acestora. 57. Fără a aduce atingere prevederilor punctului 56, analizele tehnice independente asupra unei investigații în curs, considerate de către Birou, pot fi făcute publice.		
Articolul 10 Cadrul de cooperare permanentă	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
(1) Statele membre stabilesc, în strânsă colaborare cu Comisia, un cadru de cooperare permanentă care să permită organelor lor de anchetă privind siguranța să coopereze între	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
ele, în măsura necesară atingerii obiectivului prezentei directive.			
(2) În ceea ce privește regulamentul de procedură al cadrului de cooperare permanentă și modalitățile de organizare impuse de acesta se ia o decizie în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 19 alineatul (2).	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
(3) În interiorul cadrului de cooperare permanentă, organele de anchetă ale statelor membre stabilesc, de comun acord, în special cele mai bune modalități de cooperare în următoarele scopuri: (a) pentru a permite organelor de anchetă să folosească în comun aparatura, spațiile și echipamentul necesar investigațiilor de natură tehnică asupra epavei și echipamentului navei și asupra altor obiecte utile investigației privind siguranța, inclusiv extragerea și analiza informațiilor din VDR și din alte dispozitive electronice; (b) pentru a-și oferi reciproc asistență sau expertiză tehnică, necesare pentru a îndeplini anumite sarcini; (c) pentru a obține și utiliza în comun informațiile relevante pentru analiza datelor privind accidentele și pentru a face recomandările adecvate privind siguranța la nivel comunitar; (d) pentru a elabora principii comune pentru monitorizarea respectării recomandărilor privind siguranța și pentru adaptarea metodelor de investigare la progresul tehnic și științific;	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(e) pentru a gestiona în mod adecvat alertele rapide menționate la articolul 16; (f) pentru a institui norme de confidențialitate pentru utilizarea în comun, cu respectarea normelor naționale, a declarațiilor martorilor și pentru prelucrarea datelor și a altor informații prevăzute la articolul 9, inclusiv în relația cu statele terțe; (g) pentru a organiza, în cazul în care este necesar, activități de formare corespunzătoare pentru anchetatori; (h) pentru a promova cooperarea cu organele de anchetă ale țărilor terțe și cu organizațiile internaționale de investigare a accidentelor maritime în domeniile reglementate de prezenta directivă; (i) pentru a pune la dispoziția organelor de anchetă care desfășoară investigațiile privind siguranța orice informații pertinente.			
Articolul 11 Cheltuieli	CAPITOLUL X CHELTUIELI	Compatibil	Lipsă
(1) În cazul investigațiilor privind siguranța care implică două sau mai multe state membre, activitățile corespunzătoare se efectuează cu titlu gratuit.	PHG 58. Activitățile desfășurate de Birou în cadrul unei investigații privind siguranța, care implică două sau mai multe state membre ale Uniunii Europene, se efectuează cu titlu gratuit.	Compatibil	Lipsă
(2) În cazul în care se solicită asistența unui stat membru care nu este implicat în investigația privind siguranța, statele membre hotărăsc de comun acord asupra rambursării cheltuielilor suportate.	PHG 59. În condițiile în care Biroul nu este implicat în investigația privind siguranța împreună cu structura de investigație a unui alt stat membru și se solicită asistența, către sau de către acel stat, modul în care sunt suportate cheltuielile ocazionate se stabilesc de comun acord.	Compatibil	Lipsă
Articolul 12 Cooperarea cu țări terțe interesate în mod deosebit	CAPITOLUL XI COOPERAREA CU ȚĂRI TERȚE INTERESATE ÎN MOD DEOSEBIT	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(1) Statele membre cooperează, în cea mai mare măsură posibilă, cu alte țări terțe interesate în mod deosebit în cadrul investigațiilor privind siguranța.	PHG 60. În investigațiile privind siguranța, Biroul cooperează cu structurile de investigație ale statelor terțe interesate în mod deosebit și autorizează participarea de comun acord a acestora în orice stadiu al investigațiilor pe care le conduce.	Compatibil	Lipsă
(2) Țările terțe interesate în mod deosebit sunt autorizate, de comun acord, să participe în cadrul unei investigații privind siguranța conduse de un stat membru în temeiul prezentei directive, în orice stadiu al investigației.	PHG 60. În investigațiile privind siguranța, Biroul cooperează cu structurile de investigație ale statelor terțe interesate în mod deosebit și autorizează participarea de comun acord a acestora în orice stadiu al investigațiilor pe care le conduce.	Compatibil	Lipsă
(3) Cooperarea unui stat membru în cadrul unei investigații privind siguranța efectuate de către o țară terță interesată în mod deosebit nu aduce atingere modului de desfășurare a investigațiilor privind siguranța și cerințelor de raportare în cadrul acestora prevăzute de prezenta directivă. În cazul în care o țară terță interesată în mod deosebit desfășoară o investigație privind siguranța care implică unul sau mai multe state membre, statele membre pot decide să nu efectueze în paralel investigații privind siguranța, cu condiția ca investigația desfășurată de țara terță să fie efectuată în conformitate cu Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime.	PHG 61. Pe parcursul cooperării cu structurile de investigație ale statelor terțe interesate în mod deosebit, care efectuează o investigație privind siguranța, Biroul nu va aduce modificări modului de desfășurare a investigațiilor privind siguranța și cerințelor de raportare stabilite prin prezentul Regulament. 62. Biroul poate decide neefectuarea unei investigații paralele în cazul unei investigații privind siguranța, desfășurate de un stat terț interesat în mod deosebit, cu condiția ca investigația respectivă să fie efectuată potrivit Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime.	Compatibil	Lipsă
Articolul 13 Protejarea dovezilor	CAPITOLUL XII PROTEJAREA DOVEZILOR	Compatibil	Lipsă
Statele membre adoptă măsuri pentru a garanta că părțile implicate în accidentele și incidentele care intră în sfera de aplicare a prezentei directive depun toate eforturile necesare:	LEGE Articolul 12. 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	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(a) pentru a proteja toate informațiile provenind din hărțile maritime, jurnalele de bord, înregistrările electronice și magnetice, casetele video, inclusiv informațiile provenind din VDR și din alte dispozitive electronice privind perioada anterioară sau ulterioară accidentului, precum și perioada concomitentă cu acesta; (b) pentru a preveni ștergerea informațiilor respective sau alte modificări ale acestora; (c) pentru a preveni interferența cu orice alt echipament care ar putea fi, în mod rezonabil, considerat util investigării accidentului din punctul de vedere al siguranței; (d) pentru a culege și proteja prompt toate dovezile destinate investigațiilor privind siguranța.	custodia sa, probele, inclusiv mijloacele de transport, părțile componente, conținutul și resturile acestora, atâta timp cât este necesar pentru investigația privind siguranța a evenimentului în transport. (2) 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. (3) 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. Și, PHG 63. În urma producerii unui accident sau incident naval potrivit prevederilor Capitolului II, comandanții navelor implicate sau, în imposibilitatea de exercițiu a acestora, înlocuitorii lor ierarhici au obligația și responsabilitatea să se asigure că sunt păstrate în siguranță și că nu se face niciun fel de modificare, adăugire, înregistrare, supraînregistrare sau înscrisuri privind perioada anterioară ori ulterioară accidentului, precum și perioada concomitentă cu acesta, în următoarele probe și documente probatorii: 63.1. hărți maritime; 63.2. jurnale de bord; 63.3. înregistrările scrise, electronice și magnetice sau realizate în orice alt mod și în mod prioritar informațiile de la VDR/S-VDR; 63.4. alte documente sau înregistrări care se consideră că ar putea avea legătură cu accidentul. 64. În aplicarea prevederilor punctului 63 se iau măsuri astfel încât:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	64.1. să fie prevenită supraînregistrarea datelor provenind din VDR/S-VDR, prin oprirea înregistrării după momentul producerii accidentului sau incidentului naval; 64.2. să se prevină interferența cu orice alt echipament care ar putea fi, în mod rezonabil, considerat util investigației privind siguranța. 65. Prevederile punctelor 63 și 64 sunt obligatorii până când: 65.1. nava sau navele implicate în accidentul ori incidentul naval primește/primesc notificare de la Birou că nu se inițiază o investigație sau că investigația privind siguranța s-a încheiat; 65.2. se scurge un interval de timp de 60 zile de la data notificării accidentului sau incidentului potrivit prevederilor Capitolului V, în acest interval neprimindu-se nicio informare privind inițierea unei investigații privind siguranța; 65.3. se primește o notificare scrisă de la Birou în care se menționează că probele materiale specificate nu mai sunt necesare.		
Articolul 14 Rapoarte privind accidentele	CAPITOLUL XIII RAPOARTELE DE INVESTIGAȚIE	Compatibil	Lipsă
(1) Investigațiile privind siguranța desfășurate în temeiul prezentei directive se finalizează cu publicarea unui raport prezentat în forma stabilită de organul de anchetă competent și în conformitate cu secțiunile relevante din anexa I. Organele de anchetă pot decide ca un raport simplificat să fie publicat, în cazul unei investigații privind siguranța care nu privește un accident foarte grav sau, după caz, un accident grav maritim și ale cărei rezultate nu	PHG 69. Investigațiile privind siguranța desfășurate potrivit prevederilor prezentului Regulament se finalizează în termen de 12 luni de la data accidentului, cu elaborarea unui raport final, în conformitate cu forma aprobată de Birou. 70. În cazul unei investigații privind siguranța care nu privește un accident naval foarte grav sau, după caz, un accident naval grav, ale cărei rezultate nu ar putea contribui la prevenirea accidentelor și incidentelor pe viitor, Biroul poate decide elaborarea unui raport simplificat.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
ar putea contribui la prevenirea accidentelor și incidentelor pe viitor.			
(2) Organele de anchetă depun toate eforturile necesare pentru a pune la dispoziția publicului, și în special sectorului maritim, raportul menționat la alineatul (1), inclusiv concluziile sale și orice eventuale recomandări, în termen de 12 luni de la data accidentului. În cazul în care raportul final nu poate fi elaborat în intervalul de timp menționat, în termen de 12 luni de la data accidentului se publică un raport intermediar.	PHG 71. După ce este aprobat de către Directorul general al Biroului, raportul menționat la punctul 69, inclusiv concluziile lui și orice eventuale recomandări, fără a conține nume și date personale care ar putea duce la identificarea persoanelor implicate în accidentul naval sau în investigația privind siguranța, va fi pus la dispoziția publicului și în special sectorului de transport maritim, prin publicare pe pagina web a Biroului, în termen de 12 luni de la data accidentului. 72. În cazul în care raportul final nu poate fi elaborat în termen de 12 luni de la data producerii accidentului, Biroul elaborează un raport intermediar.	Compatibil	Lipsă
(3) Organul de anchetă din statul membru care conduce investigația trimite Comisiei o copie a raportului final, a celui simplificat sau a celui intermediar. Organul de anchetă ia în considerare eventualele observații tehnice ale Comisiei privind rapoartele finale, care nu privesc fondul constatărilor pentru îmbunătățirea calității raportului, astfel încât să se faciliteze îndeplinirea obiectivului prezentei directive.	PHG 73. Biroul va trimite Comisiei Europene o copie a raportului final, a raportului simplificat sau a celui intermediar. 74. Biroul va lua în considerare eventualele observații tehnice ale Comisiei Europene privind raportul final, care nu privesc fondul constatărilor, pentru îmbunătățirea calității raportului, astfel încât să fie îndeplinite obiectivele stabilite prin prezentul Regulament.	Compatibil	Lipsă
Articolul 15 Recomandări privind siguranța	CAPITOLUL XIV RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA	Compatibil	Lipsă
(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura respectarea, în mod adecvat, a recomandărilor privind siguranța ale organelor de anchetă de către destinatarii acestora, precum și, dacă este cazul, monitorizarea corespunzătoare a respectării acestora, în conformitate cu dreptul comunitar și internațional.	PHG 75. După aprobarea de către Directorul general al Biroului a raportului de investigație, împreună cu recomandările privind siguranța, după caz, Biroul urmărește respectarea, în mod adecvat, a recomandărilor privind siguranța de către destinatarii acestora și, după caz, monitorizează corespunzător respectarea acestora.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(2) Dacă este cazul, un organ de anchetă sau Comisia elaborează recomandări privind siguranța pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor generale ale investigațiilor privind siguranța desfășurate.	LEGE Articolul 11 (3) Recomandările privind siguranța formulate de Birou nu stabilesc prezumții de vinovăție sau răspundere civilă, contravențională, administrativă ori penală. (4) În cazul în care, pe parcursul investigației privind siguranța, se constată existența unui risc imediat pentru siguranța transporturilor, Biroul poate emite recomandări de siguranță în orice etapă a investigației. Și, PHG 76. Biroul poate, după caz, elabora recomandări de siguranță pe baza analizei abstracte a datelor și rezultatelor generale ale investigațiilor desfășurate privind siguranța.	Compatibil	Lipsă
(3) O recomandare privind siguranța nu stabilește, în nici un caz, culpa sau răspunderea pentru un accident.	LEGE Articolul 11 (3) Recomandările privind siguranța formulate de Birou nu stabilesc prezumții de vinovăție sau răspundere civilă, contravențională, administrativă ori penală. Și, PHG 77. Recomandările privind siguranța elaborate de Birou nu stabilesc în niciun caz culpa sau răspunderea pentru un accident.	Compatibil	Lipsă
Articolul 16 Sistemul de alertă rapid	CAPITOLUL XIV RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA	Compatibil	Lipsă
Fără a aduce atingere dreptului de a lansa o alertă rapidă, organul de anchetă dintr-un stat membru informează de îndată Comisia, în orice stadiu al investigației privind siguranța,	PHG 78. Biroul va informa Comisia Europeană în orice stadiu al unei investigații privind siguranța, atunci când consideră că este necesară adoptarea unor măsuri urgente la nivel	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
în cazul în care consideră că este necesară adoptarea unor măsuri urgente la nivel comunitar pentru prevenirea riscului de noi accidente.	comunitar pentru prevenirea riscului de producere de noi accidente.		
Dacă este necesar, Comisia înaintează o notă de avertizare în atenția autorităților din toate celelalte state membre, a industriei de transport maritim și a oricărei alte părți interesate.	PHG 79. Dacă este necesar, Comisia înaintează o notă de avertizare în atenția autorităților din toate celelalte state membre, a industriei de transport naval și a oricărei alte părți interesate.	Compatibil	Lipsă
Articolul 17 Baza de date europeană privind accidentele maritime	CAPITOLUL XV BAZA DE DATE EUROPEANĂ PRIVIND ACCIDENTELE MARITIME	Compatibil	Lipsă
(1) Datele privind accidentele și incidentele maritime sunt stocate și analizate cu ajutorul unei baze de date electronice la nivel european, care urmează a fi creată de Comisie și va fi cunoscută sub numele de Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime (EMCIP).	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
(2) Statele membre comunică Comisiei autoritățile autorizate să acceseze baza de date menționată.	PHG 80. Biroul este structura autorizată la nivel național să acceseze baza de date electronice,, Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime (în continuare – EMCIP).	Compatibil	Lipsă
(3) Organele de anchetă din statele membre informează Comisia cu privire la accidentele și incidentele maritime, respectând modelul care figurează în anexa II. De asemenea, acestea furnizează Comisiei datele provenite din investigațiile privind siguranța, în conformitate cu sistemul bazei de date EMCIP.	PHG 81. Biroul va transmite Comisiei Europene, prin intermediul EMCIP, date referitoare la accidentele și incidentele navale, precum și informații provenite din investigațiile întreprinse privind siguranța, cu respectarea modelul prevăzut în Anexa nr. 3.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(4) Comisia și statele membre elaborează sistemul bazei de date și o metodologie de notificare a datelor într-un termen corespunzător.	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
Articolul 18 Tratamentul echitabil al navigatorilor	CAPITOLUL VI CONDUCEREA DE INVESTIGAȚII PRIVIND SIGURANȚA ȘI PARTICIPAREA LA ACESTEA	Compatibil	Lipsă
Statele membre iau în considerare, în conformitate cu legislația lor națională, dispozițiile relevante ale liniilor directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în cazul unui accident maritim în apele aflate sub jurisdicția lor.	PHG 37. În desfășurarea investigațiilor privind siguranța, Biroul ia în considerare dispozițiile relevante ale liniilor directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în cazul unui accident naval petrecut în apele teritoriale și apele interioare ale Republicii Moldova.	Compatibil	Lipsă
Articolul 19 Comitetul	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 (1).	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie. Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la două luni.	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE,	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.			
Articolul 20 Competențe de modificare	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
Comisia poate să actualizeze definițiile din prezenta directivă, precum și trimiterile la actele comunitare și la instrumentele OMI, în conformitate cu procedura menționată la articolul 18 alineatul (2), în vederea alinierii acestora la măsurile comunitare sau la măsurile OMI care au intrat în vigoare, cu respectarea limitelor impuse de prezenta directivă. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele, prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 19 alineatul (3). În temeiul aceleiași proceduri, Comisia poate, de asemenea, modifica anexele. Modificările aduse Codului OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime pot fi excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive, în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
Articolul 21 Măsuri suplimentare	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
Nicio dispoziție a prezentei directive nu împiedică un stat membru să adopte măsuri	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
suplimentare privind siguranța maritimă care nu sunt reglementate de aceasta, cu condiția ca astfel de măsuri să nu încalce prezenta directivă sau să aducă atingere în orice mod îndeplinirii obiectivului acesteia sau să pună în pericol realizarea obiectivului acesteia.			
Articolul 22 Sancțiuni	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor interne adoptate în aplicarea prezentei directive și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
Articolul 23 Raportul privind punerea în aplicare	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
La fiecare cinci ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și conformarea cu prezenta directivă și, după caz, propune măsuri suplimentare în lumina recomandărilor cuprinse în raport.	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
Articolul 24 Modificări aduse actelor existente	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
(1) Articolul 12 din Directiva 1999/35/CE se elimină.	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
(2) Articolul 11 din Directiva 2002/59/CE se elimină.	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
Articolul 25 Transpunerea	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la17 iunie 2011. Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
(2) Comisiei îi sunt comunicate de statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
Articolul 26 Intrarea în vigoare	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
Articolul 27 Destinatarii	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
Prezenta directivă se adresează statelor membre.	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
ANEXA I Conținutul raportului investigației privind siguranța	Procedura interna a Biroului „Ghid privind completarea unui Raport de investigație”	Compatibil	Lipsă
Introducere	PHG Introducere	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
Această parte definește obiectivul unic al investigației privind siguranța și indică faptul că o recomandare privind siguranța nu dă naștere, în niciun caz, unei prezumții de răspundere sau culpă și că raportul nu a fost întocmit, atât în ceea ce privește conținutul, cât și forma, cu intenția de a fi folosit pentru acțiuni în justiție. (Raportul nu ar trebui să facă nicio referire la vreo depoziție a martorilor și nici să stabilească vreo legătură între persoanele menționate în raport și persoanele care au adus dovezi pe parcursul investigației privind siguranța.) 1. REZUMAT Această parte expune faptele esențiale ale accidentului sau incidentului maritim: când, unde, ce și cum s-a întâmplat; și menționează, de asemenea, dacă în urma accidentului au rezultat decese, vătămări, pagube aduse navei, încărcăturii, unor terțe părți sau mediului. 2. INFORMAȚII FAPTICE Această parte include mai multe subcategorii distincte, care furnizează suficiente informații pe care organul de anchetă le consideră ca fiind faptice, conferind consistență analizei și facilitând înțelegerea. Subcategoriile menționate includ, în special, următoarele informații:	Această parte definește obiectivul unic al investigației privind siguranța și indică faptul că o recomandare privind siguranța nu dă naștere, în niciun caz, unei prezumții de răspundere sau culpă și că raportul nu a fost întocmit, atât în ceea ce privește conținutul, cât și forma, cu intenția de a fi folosit pentru acțiuni în justiție. (Raportul nu ar trebui să facă nicio referire la vreo depoziție a martorilor și nici să stabilească vreo legătură între persoanele menționate în raport și persoanele care au adus dovezi pe parcursul investigației privind siguranța.) 1. REZUMAT Această parte expune faptele esențiale ale accidentului sau incidentului naval: când, unde, ce și cum s-a întâmplat; și menționează, de asemenea, dacă în urma accidentului au rezultat decese, vătămări, pagube aduse navei, încărcăturii, unor terțe părți sau mediului. 2. INFORMAȚII FAPTICE Această parte include mai multe subcategorii distincte, care furnizează suficiente informații pe care Biroul le consideră ca fiind faptice, conferind consistență analizei și facilitând înțelegerea. Subcategoriile menționate includ, în special, următoarele informații: 2.1. Informații privind nava Pavilionul/registrul de înmatriculare; Datele de identificare; Principalele caracteristici; Armatorul și administratorul; Informații privind construcția;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
2.1. Informații privind nava Pavilionul/registrul de înmatriculare; Datele de identificare; Principalele caracteristici; Armatorul și administratorul; Informații privind construcția; Echipajul minim de siguranță; Încărcătura autorizată. 2.2. Informații privind voiajul Porturile de escală; Tipul voiajului; Informații privind încărcătura; Echipajul. 2.3. Informații privind accidentul sau incidentul maritim Tipul accidentului sau incidentului maritim; Data și ora; Poziția și locul accidentului sau incidentului maritim; Contextul extern și intern; Exploatarea navei și segmentul voiajului; Locul la bord; Informații referitoare la factorul uman; Consecințe (suferite de oameni, navă, încărcătură, mediu și altele). 2.4. Intervenția autorității de coastă și măsuri de urgență Persoanele implicate; Mijloacele folosite; Viteza de reacție; Măsurile întreprinse; Rezultatele obținute.	Echipajul minim de siguranță; Încărcătura autorizată. 2.2. Informații privind voiajul Porturile de escală; Tipul voiajului; Informații privind încărcătura; Echipajul. 2.3. Informații privind accidentul sau incidentul naval Tipul accidentului sau incidentului naval; Data și ora; Poziția și locul accidentului sau incidentului naval; Contextul extern și intern; Exploatarea navei și segmentul voiajului; Locul la bord; Informații referitoare la factorul uman; Consecințe (suferite de oameni, navă, încărcătură, mediu și altele). 2.4. Intervenția autorității de coastă și măsuri de urgență Persoanele implicate; Mijloacele folosite; Viteza de reacție; Măsurile întreprinse; Rezultatele obținute. 3. EXPUNERE Această parte reconstituie accidentul sau incidentul naval cu ajutorul unei serii ordonate cronologic de evenimente care au condus la accidentul sau incidentul naval, s-au desfășurat în timpul sau după accidentul sau incidentul respectiv, precum și rolul fiecărui factor (de exemplu: persoana, materialul, mediul, echipamentul sau agenții externi).		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
3. EXPUNERE Această parte reconstituie accidentul sau incidentul maritim cu ajutorul unei serii ordonate cronologic de evenimente care au condus la accidentul sau incidentul maritim, s-au desfășurat în timpul sau după accidentul sau incidentul respectiv, precum și rolul fiecărui factor (de exemplu: persoana, materialul, mediul, echipamentul sau agenții externi). Perioada acoperită de expunere depinde de momentul în care s-au produs evenimentele care au contribuit în mod direct la producerea accidentului sau incidentului maritim. Această parte mai include și orice informații relevante asupra investigației privind siguranța efectuate, inclusiv rezultatele examenelor sau testelor. 4. ANALIZĂ Această parte include mai multe subcategorii distincte, care furnizează o analiză a fiecărui eveniment legat de accident, însoțită de comentarii referitoare la rezultatele tuturor testelor și examinărilor relevante realizate pe parcursul investigației privind siguranța și la acțiunile privind siguranța care ar fi putut fi deja întreprinse pentru a preveni viitoarele accidente maritime. Aceste subcategorii ar trebui să includă subiecte precum: — contextul și cadrul accidentului;	Perioada acoperită de expunere depinde de momentul în care s-au produs evenimentele care au contribuit în mod direct la producerea accidentului sau incidentului naval. Această parte mai include și orice informații relevante asupra investigației privind siguranța efectuate, inclusiv rezultatele examenelor sau testelor. 4. ANALIZĂ Această parte include mai multe subcategorii distincte, care furnizează o analiză a fiecărui eveniment legat de accident, însoțită de comentarii referitoare la rezultatele tuturor testelor și examinărilor relevante realizate pe parcursul investigației privind siguranța și la acțiunile privind siguranța care ar fi putut fi deja întreprinse pentru a preveni viitoarele accidente navale. Aceste subcategorii ar trebui să includă subiecte precum: — contextul și cadrul accidentului; — erorile umane și omisiunile, evenimente implicând materiale periculoase, efectele asupra mediului, avarii ale echipamentelor și factori externi; — factorii contributivi care implică funcții legate de persoane, operațiuni la bord, gestiunea de pe uscat sau influența mediului de reglementare. Analiza și comentariul fac posibilă elaborarea, în cadrul raportului, de concluzii logice care expun toți factorii contributivi, inclusiv cei care implică riscuri pentru care măsurile de protecție existente, care vizează prevenirea evenimentelor care pot conduce la accident și/sau eliminarea sau reducerea consecințelor acestora, sunt considerate a fi inexistente sau neadecvate. 5. CONCLUZII		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
— erorile umane și omisiunile, evenimente implicând materiale periculoase, efectele asupra mediului, avarii ale echipamentelor și factori externi; — factorii contributivi care implică funcții legate de persoane, operațiuni la bord, gestiunea de pe uscat sau influența mediului de reglementare. Analiza și comentariul fac posibilă elaborarea, în cadrul raportului, de concluzii logice care expun toți factorii contributivi, inclusiv cei care implică riscuri pentru care măsurile de protecție existente, care vizează prevenirea evenimentelor care pot conduce la accident și/sau eliminarea sau reducerea consecințelor acestora, sunt considerate a fi inexistente sau neadecvate. 5. CONCLUZII Această parte rezumă factorii contributivi determinați și măsurile de protecție inexistente sau neadecvate (materiale, funcționale, simbolice sau de procedură) față de care ar trebui întreprinse acțiuni privind siguranța pentru a preveni accidentele maritime pe viitor. 6. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ Dacă este cazul, această parte a raportului conține recomandări de siguranță care decurg din analiză și concluzii și sunt legate de anumite domenii specifice, cum ar fi legislația, concepția, procedurile, inspecția, gestionarea, sănătatea și siguranța la locul de	Această parte rezumă factorii contributivi determinați și măsurile de protecție inexistente sau neadecvate (materiale, funcționale, simbolice sau de procedură) față de care ar trebui întreprinse acțiuni privind siguranța pentru a preveni accidentele maritime pe viitor. 6. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ Dacă este cazul, această parte a raportului conține recomandări de siguranță care decurg din analiză și concluzii și sunt legate de anumite domenii specifice, cum ar fi legislația, concepția, procedurile, inspecția, gestionarea, sănătatea și siguranța la locul de muncă, formarea, reparațiile, întreținerea, asistența pe uscat și măsurile de urgență. Recomandările de siguranță se adresează persoanelor care sunt cel mai bine plasate pentru a le pune în aplicare, cum ar fi armatorii, managerii, organizațiile recunoscute, autoritățile maritime, serviciile de trafic maritim, organele de intervenție în cazuri de urgență, organizațiile maritime internaționale și instituțiile europene, în vederea prevenirii unor viitoare accidente navale. Această parte include, de asemenea, toate recomandările intermediare privind siguranța care ar fi putut fi făcute sau orice acțiuni privind siguranța care ar fi putut fi întreprinse în cursul investigației privind siguranța. 7. ANEXE Atunci când este cazul, următoarea listă neexhaustivă de informații se atașează la raport, în formă tipărită și/sau în format electronic: — fotografii, imagini video, înregistrări audio, hărți maritime și planuri; — standarde aplicabile; — termeni tehnici și abrevieri utilizate; — studii speciale privind siguranța;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
muncă, formarea, reparațiile, întreținerea, asistența pe uscat și măsurile de urgență. Recomandările de siguranță se adresează persoanelor care sunt cel mai bine plasate pentru a le pune în aplicare, cum ar fi armatorii, managerii, organizațiile recunoscute, autoritățile maritime, serviciile de trafic maritim, organele de intervenție în cazuri de urgență, organizațiile maritime internaționale și instituțiile europene, în vederea prevenirii unor viitoare accidente maritime. Această parte include, de asemenea, toate recomandările intermediare privind siguranța care ar fi putut fi făcute sau orice acțiuni privind siguranța care ar fi putut fi întreprinse în cursul investigației privind siguranța. 7. ANEXE Atunci când este cazul, următoarea listă neexhaustivă de informații se atașează la raport, în formă tipărită și/sau în format electronic: — fotografii, imagini video, înregistrări audio, hărți maritime și planuri; — standarde aplicabile; — termeni tehnici și abrevieri utilizate; — studii speciale privind siguranța; — informații diverse.	— informații diverse.		
ANEXA II Informații cuprinse în notificarea privind accidentele și incidentele maritime	Procedura internă a Biroului „Notificarea”		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
Notă: Numerele subliniate indică faptul că informațiile respective ar trebui furnizate pentru fiecare navă în parte, în cazul în care sunt implicate mai multe nave în accidentul sau incidentul maritim respectiv. 01. Statul membru responsabil/persoana de contact 02. Statul membru însărcinat cu investigarea 03. Rolul statutului membru 04. Statul de coastă afectat 05. Numărul de state interesate în mod deosebit 06. Statele interesate în mod deosebit 07. Entitatea care notifică 08. Momentul notificării 09. Data notificării 10. Denumirea navei 11. Numărul/literele distinctive OMI 12. Pavilionul navei	Notă: Numerele subliniate indică faptul că informațiile respective ar trebui furnizate pentru fiecare navă în parte, în cazul în care sunt implicate mai multe nave în accidentul sau incidentul naval respectiv. 01. Statul membru responsabil/persoana de contact 02. Statul membru însărcinat cu investigarea 03. Rolul statutului membru 04. Statul de coastă afectat 05. Numărul de state interesate în mod deosebit 06. Statele interesate în mod deosebit 07. Entitatea care notifică 08. Momentul notificării 09. Data notificării 10. Denumirea navei 11. Numărul/literele distinctive OMI 12. Pavilionul navei 13. Tipul accidentului sau incidentului naval 14. Tipul navei 15. Data accidentului sau incidentului naval 16. Ora accidentului sau incidentului naval 17. Poziția – latitudinea 18. Poziția – longitudinea 19. Locul accidentului sau incidentului naval 20. Portul de plecare 21. Portul de destinație 22. Sistemul de separare a traficului 23. Segmentul voiajului 24. Exploatarea navei 25. Locul la bord 26. Pierderile de vieți omenești: — Echipaj — Pasageri — Altele 27. Rănirile grave: — Echipaj		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
13. Tipul accidentului sau incidentului maritim 14. Tipul navei 15. Data accidentului sau incidentului maritim 16. Ora accidentului sau incidentului maritim 17. Poziția – latitudinea 18. Poziția – longitudinea 19. Locul accidentului sau incidentului maritim 20. Portul de plecare 21. Portul de destinație 22. Sistemul de separare a traficului 23. Segmentul voiajului 24. Exploatarea navei 25. Locul la bord 26. Pierderile de vieți omenești: — Echipaj	— Pasageri — Altele 28. Poluarea 29. Pagubele asupra navei 30. Pagubele asupra încărcăturii 31. Alte pagube 32. Scurtă descriere a accidentului sau incidentului naval 33. Scurtă descriere a motivelor de a nu desfășura o investigație privind siguranța.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
— Pasageri — Altele 27. Rănirile grave: — Echipaj — Pasageri — Altele 28. Poluarea 29. Pagubele asupra navei 30. Pagubele asupra încărcăturii 31. Alte pagube 32. Scurtă descriere a accidentului sau incidentului maritim 33. Scurtă descriere a motivelor de a nu desfășura o investigație privind siguranța.			

TABEL DE CONCORDANŢĂ

1. Titlul actului Uniunii Europene: Directiva (UE) 2016/798 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară
2. Titlul actului normativ național: Legea cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea „Regulamentului privind investigarea accidentelor din sectorul de transport feroviar”
3. Gradul de compatibilitate Compatibil.
4. Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale de comun cu Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.
5. Data întocmirii/actualizării Februarie 2026

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
Articolul 3 Definiții	CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE	Compatibil	Lipsă
10. „investigator-șef” înseamnă o persoană responsabilă de organizarea, desfășurarea și controlul unei investigații;	*PHG* 6.8. *președintele Comisiei de investigație privind siguranța (în continuare – Comisie)* - înseamnă o persoană responsabilă de organizarea, desfășurarea și controlul unei investigații;	Compatibil	Lipsă
11. „accident” înseamnă un eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenționat, sau un lanț specific de asemenea evenimente care au consecințe dăunătoare; accidentele se împart în următoarele categorii: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel, accidentări ale persoanelor care implică materialul rulant în mișcare, incendii și altele;	6.1. *accident* - înseamnă un eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenționat, sau un lanț specific de asemenea evenimente care au consecințe dăunătoare; accidentele se împart în următoarele categorii: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel, accidentări ale persoanelor care implică materialul rulant în mișcare, incendii și altele;	Compatibil	Lipsă
12. „accident grav” înseamnă orice coliziune sau deraiere de trenuri, ducând la decesul a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu aceleași consecințe, care are un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței; „pagube importante” înseamnă pagube care pot fi evaluate imediat de organismul de investigare la un cost total de cel puțin 2 milioane EUR;	6.2. accident grav - înseamnă orice coliziune sau deraiere de trenuri, ducând la decesul a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu aceleași consecințe, care are un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței; 6.7. pagube importante - înseamnă pagube care pot fi evaluate imediat de Birou la un cost total de cel puțin 2 milioane euro;	Compatibil	Lipsă
13. „incident” înseamnă orice eveniment, altul decât un accident sau accident grav, care afectează sau ar putea afecta siguranța operațiunilor feroviare;	6.5. incident - înseamnă orice eveniment, altul decât un accident sau accident grav, care afectează sau ar putea afecta siguranța operațiunilor feroviare;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
14. „investigație” înseamnă un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analizarea informațiilor, precum și concluzii, inclusiv stabilirea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță;	6.6. investigație privind siguranța - înseamnă un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analizarea informațiilor, precum și concluzii, inclusiv stabilirea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță;	Compatibil	Lipsă
15. „cauze” înseamnă acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții ori o combinație a acestora care au dus la un accident sau incident;	6.3. cauze - înseamnă acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții ori o combinație a acestora care au dus la un accident sau incident;	Compatibil	Lipsă
CAPITOLUL V *INVESTIGAREA ACCIDENTELOR ȘI* INCIDENTELOR Articolul 20 Obligația de a investiga	CAPITOLUL III OBLIGAȚIA DE A DESFĂȘURA O INVESTIGAȚIE	Compatibil	Lipsă
(1) Statele membre se asigură că organismul de investigare menționat la articolul 22 desfășoară o investigație după orice accident grav pe sistemul feroviar al Uniunii. Obiectivul investigației este îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor, unde este posibil.	**LEGE** Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare (1) Prezenta lege are ca scop prevenirea producerii evenimentelor în transporturi prin asigurarea investigării independente a accidentelor și incidentelor, în vederea îmbunătățirii siguranței în domeniile transportului aerian, feroviar și maritim, garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor. (2) Obiectul prezentei legi este investigarea evenimentelor din transportul aerian, feroviar și maritim, cu scop exclusiv de siguranță, fără a stabili vinovăția sau răspunderea civilă, administrativă, contravențională ori penală a persoanelor implicate. (3) Prevederile prezentei legi se aplică: 2) în domeniul transportului feroviar: a) accidentelor și incidentelor feroviare produse în cadrul sistemului feroviar al Republicii Moldova, care poate fi subdivizat în subsisteme de natură structurală și funcțională;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	b) 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; **și,** PHG **9.** Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (în continuare – Birou) va asigura efectuarea unei investigații privind siguranța în cazul producerii unui accident grav produs în sistemul feroviar al Republicii Moldova. **10.** Obiectivul investigației privind siguranța îl constituie îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor și incidentelor.		
(2) De asemenea, organismul de investigare menționat la articolul 22 poate investiga acele accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale elementelor constitutive de interoperabilitate ale sistemului feroviar al Uniunii. Organismul de investigare poate decide dacă se întreprinde o investigație a unui asemenea accident sau incident. La luarea deciziei sale acesta ține cont de următoarele: (a) gravitatea accidentului sau incidentului; (b) dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întregul sistem; (c) impactul său asupra siguranței feroviare; și	PHG **11.** Biroul poate investiga și acele accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale elementelor constitutive de interoperabilitate ale sistemului feroviar. **12.** Biroul decide, după o evaluare preliminară, dacă se întreprinde o investigație privind siguranța unui asemenea accident sau incident, ținând cont de următoarele: 12.1. gravitatea accidentului sau incidentului; 12.2. dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întregul sistem; 12.3. impactul său asupra siguranței feroviare; 12.4. cereri ale administratorului de infrastructură, ale operatorilor de transport feroviar, ale Agenției Feroviare sau ale statelor membre.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(d) cereri ale administratorilor de infrastructură, ale întreprinderilor feroviare, ale autorității naționale de siguranță sau ale statelor membre.			
(3) Amploarea investigațiilor și procedura de urmat în desfășurarea acestor investigații este determinată de organismul de investigare, ținând cont de articolele 21 și 23 și în funcție de lecțiile care se preconizează a fi învățate în urma accidentului sau incidentului pentru îmbunătățirea siguranței.	PHG 13. Amploarea investigațiilor privind siguranța și procedura de urmat în desfășurarea acestor sunt determinate de Birou, ținând cont de prevederile Capitolelor IV și V, precum și de învățămintele preconizate a fi dobândite ca urmare a accidentului sau incidentului, pentru îmbunătățirea siguranței.	Compatibil	Lipsă
(4) Investigația nu are ca obiect în niciun caz stabilirea vinovăției sau a răspunderii.	14. Investigația privind siguranța nu are ca obiect, în niciun caz, stabilirea vinovăției sau a răspunderii.	Compatibil	Lipsă
Articolul 21 Statutul investigației	CAPITOLUL IV STATUTUL INVESTIGAȚIILOR PRIVIND SIGURANȚA	Compatibil	Lipsă
(1) Statele membre definesc, în cadrul sistemului lor juridic, regimul juridic al investigației care permite investigatorilor-șefi să își îndeplinească atribuțiile în modul cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință.	LEGE Articolul 3. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (2) Biroul este independent în luarea deciziilor față de orice operator de transport, administrator de infrastructură, autoritate de siguranță, autoritate de reglementare, organism de tarifare, 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 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 privind siguranța. Și, PHG **18.** Investigațiile privind siguranța se desfășoară în conformitate cu legislația națională, astfel încât investigatorii	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	din cadrul Comisiei să își îndeplinească atribuțiile în modul cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință.		
(2) În conformitate cu legislația națională, statele membre asigură cooperarea deplină a autorităților responsabile de orice anchetă judiciară și garantează că investigatorilor li se acordă, de îndată ce este posibil, acces la informațiile și probele relevante pentru investigație. În special, investigatorilor li se acordă: (a) acces imediat la locul accidentului sau incidentului, precum și la materialul rulant implicat, infrastructura aferentă și instalațiile de control al traficului și de semnalizare; (b) dreptul de a întocmi imediat o listă a probelor și la îndepărtarea controlată a epavelor, instalațiilor sau componentelor de infrastructură în vederea examinării sau analizei; (c) accesul nerestricționat și utilizarea conținutului aparatelor de înregistrare de bord și a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului; (d) accesul la rezultatele examinării corpurilor victimelor;	LEGE Articolul 10. Coordonarea investigațiilor (1) Biroul va încheia acorduri cu Procuratura Generală, cu Inspectoratul General al Poliției, cu Inspectoratul General pentru Situații de Urgență, precum și cu autoritățile de siguranță, privind desfășurarea urmăririi penale în paralel cu investigația 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. (2) Atunci când se efectuează și o urmărire penală în paralel cu investigația privind siguranța, organul de urmărire penală 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. Și, PHG **21.** În conformitate cu legislația în vigoare și, dacă este cazul, în cooperare cu autoritățile responsabile pentru ancheta judiciară, investigatorilor din cadrul Comisiei li se acordă, de îndată ce este posibil, acces la informațiile și probele relevante pentru investigație. În special, investigatorilor li se acordă: 21.1. acces imediat la locul accidentului sau incidentului, precum și la materialul rulant implicat, infrastructura aferentă și instalațiile de control al traficului și de semnalizare; 21.2. dreptul de a întocmi imediat o listă a probelor și la îndepărtarea controlată a vehiculelor,	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(e) accesul la rezultatele examinării personalului trenului și a altui personal feroviar implicat în accident sau incident; (f) posibilitatea chestionării personalului feroviar implicat în accident sau incident și a altor martori; și (g) accesul la orice informații relevante sau înregistrări deținute de administratorul de infrastructură, întreprinderile feroviare, entitățile responsabile cu întreținerea și autoritatea națională de siguranță.	instalațiilor sau componentelor de infrastructură în vederea examinării sau analizei; 21.3. accesul nerestricționat la conținutul echipamentelor de înregistrare de bord și a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului; 21.4. accesul la rezultatele examinării corpurilor victimelor; 21.5. accesul la rezultatele examinării personalului trenului și a altui personal feroviar implicat în accident sau incident; 21.6. posibilitatea chestionării personalului feroviar implicat în accident sau incident și a altor martori; 21.7. accesul la orice informații relevante sau înregistrări deținute de administratorul de infrastructură, operatorii de transport feroviar, entitățile responsabile cu întreținerea și de către Agenția Feroviară.		
(3) Agenția cooperează cu organismul de investigare atunci când investigația implică vehicule autorizate de agenție sau întreprinderi feroviare certificate de agenție. Agenția transmite într-un timp cât mai scurt toate informațiile sau înregistrările solicitate organismului de investigare și furnizează explicații, atunci când i se solicită acest lucru.	PHG **22.** Biroul cooperează cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (în continuare - ERA) atunci când investigația privind siguranța implică vehicule autorizate de ERA sau operatori de transport feroviar certificați de ERA, și poate solicita de la ERA informații, înregistrări sau explicații.	Compatibil	Lipsă
(4) Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară.	LEGE Articolul 9. Procedura, modul și termenele investigației privind siguranța (2) Investigația 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.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	Și, PHG 20. Investigațiile privind siguranța se desfășoară independent de orice anchetă penală sau de alte investigații efectuate în paralel pentru stabilirea răspunderii sau a culpei.		
Articolul 22 Organismul de investigare	CAPITOLUL V BIROUL DE INVESTIGARE A ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR ÎN TRANSPORTURI	Compatibil	Lipsă
(1) Fiecare stat membru se asigură că investigarea accidentelor și incidentelor menționate la articolul 20 se desfășoară de către un organism permanent, care include cel puțin un investigator capabil să îndeplinească funcția de investigator-șef în cazul unui accident sau incident. Organismul respectiv este independent în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor de orice administrator de infrastructură, întreprindere feroviară, organism de tarifare, organism de repartizare și organism de evaluare a conformității, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile încredințate organismului de investigare. În plus, acesta este independent din punct de vedere funcțional de autoritatea națională de siguranță, de agenție și de orice autoritate de reglementare a căilor ferate.	LEGE Articolul 3. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (2) Biroul este independent în luarea deciziilor față de orice operator de transport, administrator de infrastructură, autoritate de siguranță, autoritate de reglementare, organism de tarifare, organism de evaluare a conformității, precum și față de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile Biroului. Și, PHG 26. Biroul este independent în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor de orice administrator de infrastructură, operatori de transport feroviar, organism de tarifare, organism de repartizare și organism de evaluare a conformității, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile acesteia. 27. Biroul este independent din punct de vedere funcțional de Agenția Feroviară, de ERA și de orice autoritate de reglementare a sistemului feroviar.	Compatibil	Lipsă
(2) Organismul de investigare își îndeplinește atribuțiile în mod independent de alte entități menționate la alineatul (1) și	PHG 28. Biroul își îndeplinește atribuțiile în mod independent de alte entități prevăzute la punctele 26 și 27 și dispune de resursele necesare pentru aceasta. Investigatorii săi	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
este în măsură să obțină suficiente resurse în acest sens. Investigatorii săi beneficiază de un statut care le oferă garanția de independență necesară.	beneficiază de un statut care le oferă garanția de independență necesară.		
(3) Statele membre prevăd că întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și, după caz, autoritatea națională de siguranță sunt obligate să notifice imediat organismului de investigare accidentele și incidentele menționate la articolul 20 și să furnizeze toate informațiile disponibile. După caz, această notificare ar trebui actualizată imediat ce informațiile lipsă devin disponibile. Organismul de investigare decide fără întârziere și, în orice caz, cel târziu în termen de două luni de la primirea notificării cu privire la accident sau incident, dacă să lanseze sau nu o investigație.	LEGE Articolul 8. Acțiunile operatorului de transport feroviar, aerian sau maritim și ale angajaților acestuia (1) Orice persoană implicată într-un eveniment de transport aerian, feroviar sau maritim este obligată să furnizeze, la cererea Comisiei, pe durata desfășurării investigației privind siguranța, toate informațiile și explicațiile care îi sunt cunoscute cu privire la evenimentul respectiv. **Și,** **PHG** **29.** Operatorii de transport feroviar, administratorul de infrastructură și, dacă este cazul, Agenția Feroviară sunt obligați să notifice imediat Biroul accidentele și incidentele prevăzute în Capitolul III și să furnizeze toate informațiile disponibile. După caz, această notificare se actualizează imediat ce informațiile lipsă devin disponibile. **30.** Biroul decide fără întârziere și, în orice caz, cel târziu în termen de două luni de la primirea notificării cu privire la accident sau incident, dacă va lansa sau nu o investigație privind siguranța.	Compatibil	Lipsă
(4) Organismul de investigare poate combina atribuțiile în temeiul prezentei directive cu activitatea de investigare a altor evenimente decât accidentele și incidentele feroviare, în	**PHG** **31.** Biroul poate desfășura și alte sarcini stabilite de Guvern în legătură cu investigarea altor evenimente decât accidentele și incidentele feroviare, în măsura în care aceste alte investigații nu îi periclitează independența.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
măsura în care aceste alte investigații nu îi periclitează independența.			
(5) Dacă este necesar, și cu condiția să nu se aducă atingere independenței organismului de investigare prevăzute la alineatul (1), organismul de investigare poate cere asistența organismelor de investigare din alte state membre sau din partea agenției pentru oferirea de competențe sau pentru desfășurarea de inspecții tehnice, analize sau evaluări.	PHG **32.** Dacă este necesar și cu condiția să nu se aducă atingere independenței prevăzute la punctele 26 și 27, Biroul poate cere sau oferi asistență organismelor de investigare din alte state membre sau poate cere asistență din partea ERA, pentru oferirea de competențe sau pentru desfășurarea de inspecții tehnice, analize sau evaluări.	Compatibil	Lipsă
(6) Statele membre pot încredința organismului de investigare atribuția referitoare la desfășurarea investigațiilor privind accidente și incidente feroviare altele decât cele menționate la articolul 20.	PHG **33.** Biroul poate desfășura investigații privind siguranța ale evenimentelor, altele decât cele prevăzute la Capitolul III.	Compatibil	Lipsă
(7) Organismele de investigare desfășoară un schimb activ de opinii și experiență în scopul elaborării unor metode comune de investigare, elaborării unor principii comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific. Fără a aduce atingere alineatului (1), agenția sprijină organismele de investigare în îndeplinirea acestei atribuții în conformitate cu articolul 38 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.	LEGE Articolul 4. Organizarea și structura Biroului (8) 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 privind siguranța. Și, **PHG** **34.** Biroul desfășoară un schimb activ de opinii și experiență cu organismele de investigare din celelalte state membre în scopul elaborării unor metode comune de investigare,	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
Organismele de investigare instituie, cu sprijinul agenției în conformitate cu articolul 38 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796, un program de evaluare inter pares la care toate organismele de investigare sunt încurajate să participe în scopul monitorizării eficacității și independenței acestora. Cu sprijinul secretariatului menționat la articolul 38 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796, organismele de investigare publică: (a) programul comun de evaluare inter pares și criteriile de evaluare; și (b) un raport anual cu privire la program, evidențiind punctele forte identificate și sugestiile de îmbunătățire. Rapoartele de evaluare inter pares sunt furnizate tuturor organismelor de investigare și agenției. Rapoartele respective sunt publicate pe bază de voluntariat.	elaborării unor principii comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific. **35.** Fără a aduce atingere punctelor 26 și 27, Biroul poate primi sprijin de la ERA în realizarea sarcinii menționate la punctul 34. **36.** În scopul monitorizării eficacității și independenței Biroului, acesta participă la programul de evaluare „inter pares” instituit de către organismele de investigare din statele membre, cu sprijinul ERA.		
Articolul 23 *Procedura de investigare*	CAPITOLUL VI PROCEDURA DE INVESTIGARE	Compatibil	Lipsă
(1) Un accident sau incident prevăzut la articolul 20 este investigat de organismul de investigare al statului membru în care a avut loc. Dacă nu este posibil să se stabilească în care stat membru a avut loc sau dacă a avut loc la sau aproape de o instalație de frontieră între două state membre, organismele de investigare relevante convin care dintre acestea desfășoară investigația sau convin să	LEGE Articolul 9. Procedura, modul și termenele investigației privind siguranța (8) Biroul poate delega, în totalitate sau parțial, autorității specializate a unui alt stat, cu acordul părților, sarcina de a efectua investigația privind siguranța a unui eveniment în transport, în conformitate cu prevederile legislației naționale și a tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
o desfășoare în cooperare. Celuilalt organism de investigare i se permite în primul caz să participe la investigație și să aibă acces la toate rezultatele acesteia. Organismele de investigare din alte state membre sunt invitate, după caz, să participe la o investigație atunci când: (a) o întreprindere feroviară stabilită și licențiată într-unul din respectivele state membre este implicată în accident sau incident; sau (b) un vehicul înmatriculat sau întreținut într-unul din respectivele state membre este implicat în accident sau incident. Organismelor de investigare din statele membre invitate li se conferă competențele necesare pentru a le permite, atunci când li se solicită, să ofere asistență în colectarea probelor pentru un organism de investigare din alt stat membru. Organismelor de investigare din statele membre invitate li se oferă acces la informațiile și probele necesare pentru a le permite să participe în mod eficace la investigație, în condițiile respectării corespunzătoare a dreptului intern referitor la procedurile judiciare. Prezentul alineat nu împiedică statele membre să convină ca organismele competente să desfășoare investigații în cooperare, în alte împrejurări.	Și, PHG **38.** În cazul în care se convine ca investigația privind siguranța să fie desfășurată de Birou, aceasta permite organismului de investigare din statul membru vecin să participe la investigație și să aibă acces la toate rezultatele acesteia și viceversa. **39.** Biroul invită organismele de investigare din alte state membre, după caz, să participe la o investigație atunci când: 39.1. un operator de transport stabilit și licențiat în acel stat membru este implicat în accident sau incident; 39.2. un vehicul înmatriculat sau întreținut în acel stat membru este implicat în accident sau incident. **40.** Biroul poate solicita și poate primi asistență în colectarea probelor din partea organismelor de investigare din statele membre invitate. Biroul poate oferi asistență în colectarea probelor la solicitarea unui organism de investigare dintr-un stat membru invitat. **41.** Biroul oferă acces organismelor de investigare din statele membre invitate la informațiile și probele necesare pentru a le permite să participe în mod eficace la o investigație privind siguranța, în condițiile respectării legislației naționale referitoare la procedurile judiciare. **42.** Biroul solicită acces la informațiile și probele necesare pentru a-i permite să participe în mod eficace la o investigație privind siguranța desfășurată într-un stat membru vecin, în condițiile dreptului intern al statului membru în cauză. **43.** Prevederile punctelor 37–42 nu aduc atingere posibilității ca Biroul și organismul de investigare dintr-un alt stat membru sau stat terț să convină asupra cooperării în vederea desfășurării investigațiilor privind siguranța și în alte împrejurări.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(2) Pentru fiecare accident sau incident, organismul responsabil de investigare asigură mijloacele corespunzătoare, cuprinzând competențele operaționale și tehnice necesare pentru desfășurarea investigației. Competențele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul organismului, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului care urmează să fie investigat.	PHG **44.** Pentru fiecare accident sau incident, Biroul asigură mijloacele corespunzătoare, cuprinzând competențele operaționale și tehnice necesare pentru desfășurarea investigației privind siguranța. Resursele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul Biroului, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului care urmează să fie investigat.	Compatibil	Lipsă
(3) Investigația se desfășoară într-un mod cât mai deschis, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să partajeze rezultatele. Administratorul de infrastructură și întreprinderile feroviare relevante, autoritatea națională de siguranță, agenția, victimele și rudele acestora, deținătorii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate, reprezentanții personalului și utilizatorii dispun de posibilitatea de a furniza informații tehnice relevante în vederea îmbunătățirii calității raportului investigației. Organismul de investigare ia act, de asemenea, de nevoile rezonabile ale victimelor și ale rudelor acestora și le informează periodic cu privire la stadiul investigației.	PHG **45.** Investigația privind siguranța se desfășoară într-un mod cât mai transparent, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să partajeze rezultatele. Administratorul de infrastructură și operatorii de transport feroviar implicați, autoritatea națională de siguranță, ERA, victimele și rudele acestora, deținătorii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate, reprezentanții personalului și utilizatorii dispun de posibilitatea de a furniza informații tehnice relevante în vederea îmbunătățirii calității raportului investigației. **59.** Biroul ia act, de asemenea, de nevoile rezonabile de informare ale victimelor și ale rudelor acestora și le informează periodic cu privire la stadiul investigației.	Compatibil	Lipsă
(4) Organismul de investigare își încheie examinările la locul accidentului în cel mai scurt timp posibil pentru a permite administratorului de infrastructură să refacă infrastructura și să o deschidă cât mai repede serviciilor de transport feroviar.	LEGE Articolul 9. Procedura, modul și termenele investigației privind siguranța (5) 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.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	Și, PHG **60.** Biroul își încheie examinările la locul accidentului sau incidentului în cel mai scurt timp posibil pentru a permite administratorului de infrastructură să refacă infrastructura și să o deschidă cât mai repede serviciilor de transport feroviar.		
Articolul 24 Rapoarte	CAPUTOLUL VII RAPOARTELE DE INVESTIGAȚIE	Compatibil	Lipsă
(1) O investigație a unui accident sau incident menționat la articolul 20 face obiectul unor rapoarte într-o formă corespunzătoare tipului și gravității accidentului sau incidentului și relevanței constatărilor investigației. Rapoartele descriu obiectivele investigației menționate la articolul 20 alineatul (1) și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță.	LEGE Articolul 11. Finalitatea investigației privind siguranța (1) Investigația privind siguranța se finalizează prin întocmirea și aprobarea unui raport de investigație privind siguranța, care conține descrierea circumstanțelor producerii evenimentului în transport, constatările investigației, analiza factorilor relevanți, concluziile privind cauzele și factorii contributivi, precum și, după caz, recomandări privind siguranța. (2) Raportul de investigație privind siguranța se întocmește într-o formă corespunzătoare tipului și gravității evenimentului în transport și are ca unic obiectiv prevenirea producerii unor evenimente similare. Și, PHG **63.** Rezultatul investigației privind siguranța a accidentelor sau incidentelor feroviare face obiectul unui raport de investigație asupra accidentului sau incidentului, întocmit în funcție de tipul și gravitatea acestuia și de relevanța constatărilor investigației.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	64. Rapoartele descriu obiectivele investigației prevăzute la punctele 9 și 10 și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță.		
(2) Organismul de investigare publică raportul final în cel mai scurt timp posibil și în mod normal cel târziu la 12 luni de la data evenimentului. În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, organismul de investigare publică o declarație intermediară cel puțin la fiecare dată a comemorării accidentului, în care să ofere detalii cu privire la stadiul investigației și la problemele ridicate în domeniul siguranței. Raportul, inclusiv recomandările de siguranță, este comunicat părților relevante menționate la articolul 23 alineatul (3) și organismelor și părților în cauză din alte state membre. Luând în considerare experiența dobândită de organismele de investigare, Comisia stabilește, prin intermediul actelor de punere în aplicare, structura pe care rapoartele de investigare a accidentelor și incidentelor trebuie să o urmeze cât mai îndeaproape. Această structură a rapoartelor include următoarele elemente: (a) o descriere a evenimentului și a circumstanțelor acestuia; (b) o evidență a investigațiilor și a anchetelor, inclusiv cu privire la sistemul de management al siguranței, normele și reglementările aplicate, funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice, organizarea forței de muncă, documentația	**PHG** **65.** Investigațiile privind siguranța desfășurate potrivit prevederilor prezentului Regulament se finalizează cu elaborarea unui raport final în termen de 12 luni de la data evenimentului. **66.** După ce este aprobat de către Directorul general al Biroului, raportul final, inclusiv concluziile acestuia și orice eventuale recomandări, fără a conține nume și date personale care ar putea duce la identificarea persoanelor implicate în evenimentul feroviar sau în investigația privind siguranța, va fi pus la dispoziția publicului și în special sectorului de transport feroviar, prin publicare pe pagina web a Biroului, în termen de 12 luni de la data producerii acestuia. **67.** În cazul în care raportul final nu poate fi elaborat în termen de 12 luni de la data producerii accidentului, Biroul elaborează un raport intermediar cel puțin la fiecare dată a comemorării accidentului, în care oferă detalii cu privire la stadiul investigației și la problemele ridicate în domeniul siguranței. **68.** Raportul final, inclusiv recomandările de siguranță, este comunicat părților relevante prevăzute la punctul 45 și organismelor și părților în cauză din alte state membre. **69.** Biroul va aproba forma și structura Raportului final, care va include următoarele elemente: 69.1. descrierea evenimentului și a circumstanțelor acestuia; 69.2. o evidență a investigațiilor și a anchetelor, inclusiv cu privire la sistemul de management al siguranței, normele și reglementările aplicate, funcționarea materialului rulant și a instalațiilor	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
privind sistemul de exploatare și evenimentele anterioare cu caracter similar; (c) analize și concluzii cu privire la cauzele evenimentului, inclusiv factorii care au contribuit la eveniment legați de: (i) acțiunile întreprinse de persoanele implicate; (ii) starea materialului rulant sau a instalațiilor tehnice; (iii) competențele personalului, proceduri și întreținere; (iv) condițiile cadrului de reglementare; și (v) aplicarea sistemului de management al siguranței. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 28 alineatul (3).	tehnice, organizarea forței de muncă, documentația privind sistemul de exploatare și evenimentele anterioare cu caracter similar; 69.3. analize și concluzii cu privire la cauzele evenimentului, inclusiv factorii care au contribuit la eveniment legați de: 69.3.1. acțiunile întreprinse de persoanele implicate; 69.3.2. starea materialului rulant sau a instalațiilor tehnice; 69.3.3.competenţele personalului, proceduri și întreținere; 69.3.4. condițiile cadrului de reglementare; 69.3.5. aplicarea sistemului de management al siguranței.		
(3) Anual până la 30 septembrie, organismul de investigare publică un raport anual descriind investigațiile desfășurate în anul precedent, recomandările de siguranță emise și măsurile luate în conformitate cu recomandările emise anterior.	LEGE Articolul 6. Raportarea activităților Biroul publică anual, până în data de 1 iulie, pe pagina sa web oficială, un raport referitor la investigațiile privind siguranța desfășurate și cele în curs de desfășurare, inclusiv recomandările de siguranță emise și acțiunile întreprinse în vederea implementării recomandărilor. Și, PHG **70.** Biroul publică în fiecare an pe pagina sa web, cel târziu până la data de 30 septembrie, un raport anual descriind investigațiile desfășurate în anul precedent, recomandările de siguranță emise și măsurile luate în conformitate cu recomandările emise anterior.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
Articolul 25 Informații care se trimit agenției	CAPITOLUL VIII INFORMAȚII CARE SE TRIMIT CĂTRE ERA	Compatibil	Lipsă
(1) În termen șapte zile de la decizia de deschidere a unei investigații, organismul de investigare informează agenția cu privire la aceasta. Informațiile indică data, ora și locul evenimentului, precum și tipul său și consecințele în ceea ce privește pierderile de vieți omenești, persoanele rănite și pagubele materiale.	**PHG** **71.** În termen de șapte zile de la decizia de deschidere a unei investigații privind siguranța, Biroul informează ERA cu privire la aceasta. Informațiile indică data, ora și locul evenimentului, precum și tipul său și consecințele în ceea ce privește pierderile de vieți omenești, persoanele rănite și pagubele materiale.	Compatibil	Lipsă
2) Organismul de investigare trimite agenției o copie a raportului final prevăzut la articolul 24 alineatul (2) și a raportului anual prevăzut la articolul 24 alineatul (3).	**PHG** **72.** Biroul trimite ERA o copie a raportului final și a raportului anual prevăzut la punctul 70.	Compatibil	Lipsă
Articolul 26 Recomandări de siguranță	CAPITOLUL IX RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ	Compatibil	Lipsă
(1) Recomandarea de siguranță emisă de un organ de investigare nu creează în niciun caz o prezumție de vinovăție sau răspundere civilă pentru un accident sau incident.	**LEGE** Articolul 11. Finalitatea investigației privind siguranța (3) Recomandările privind siguranța formulate de Birou nu stabilesc prezumții de vinovăție sau răspundere civilă, contravențională, administrativă ori penală. Și, PHG **73.** Recomandarea de siguranță emisă de Birou nu creează în niciun caz o prezumție de vinovăție sau de răspundere civilă pentru un accident sau incident.	Compatibil	Lipsă
(2) Recomandările sunt adresate autorității naționale de siguranță și, atunci când este necesar din cauza caracterului recomandării, agenției, altor organisme sau autorități din statul membru în cauză sau altor state	**PHG** **74.** Recomandările sunt adresate Agenției Feroviare și, atunci când este necesar din cauza caracterului recomandării, către ERA, altor organisme sau autorități din Republica Moldova sau altor state membre.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
membre. Statele membre, autoritățile lor naționale de siguranță și agenția, în limitele competențelor lor, iau măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de organismele de investigare sunt luate în considerare și, dacă este cazul, urmate.	PHG **75.** Agenția Feroviară, precum și alte organisme sau autorități din Republica Moldova, în limitele competențelor lor, iau măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de Birou sau adresate de o autoritate națională de siguranță a altui stat membru sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.		
3) Agenția, autoritatea națională de siguranță și alte autorități sau organisme ori, dacă este cazul, alte state membre cărora li s-au adresat recomandări raportează cel puțin periodic organismului de investigare cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a unei anumite recomandări.	**PHG** **76.** Agenția Feroviară și alte autorități sau organisme cărora li s-au adresat recomandări raportează periodic, cel puțin o dată la 6 luni, Biroului sau autorității naționale de siguranță a altui stat membru care a adresat acestora recomandări, cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a unei anumite recomandări.	Compatibil	Lipsă

Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
al Republicii Moldova

Nr. 08 - 2392 din 05.05.2026

Cancelaria de Stat

Prin prezenta, în conformitate cu pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, remitem pentru înregistrare, *proiectul de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi*, care urmează a fi examinat în cadrul următoarei ședințe a secretarilor generali.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectelor de acte ale Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiect de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în comun cu Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiect de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi are drept scop crearea unui cadru normativ previzibil, coerent și bine ierarhizat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor din transportul aerian, feroviar și naval.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului	Capitolul 14. Politica de transport din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, acțiunea nr.160, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, modificat prin Hotărârea Guvernului nr. 818/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	Cancelaria de Stat (inclusiv cu Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi); Ministerul Finanțelor; Ministerul Afacerilor Interne;

		Procuratura Generală; Centru de armonizare a legislației.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoane responsabile de promovarea proiectului	Alexandru Otgon, șef al Direcției politici în domeniul transportului aerian, tel: 022 250 654, e-mail: alexandru.otgon@midr.gov.md.
8.	Anexe	1. Proiectul de lege; 2. Nota de fundamentare;
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform semnăturii electronice
10.	Semnătura	(semnat electronic)

Viceprim-ministru, ministru **Vladimir BOLEA**

Ex. Alexandru Otgon, 022-250-654