



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din _____ 2026

Chișinău

cu privire la aprobarea Regulamentului privind investigarea accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim

În temeiul Legii nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei și statele membre ale acestora, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.185-199, art. 442), art. 6 din Legea cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi nr. 213/2021 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2021, nr.315-324, art.486), cu modificările ulterioare și art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr.252, art.412), cu modificările ulterioare, Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune Directiva (UE) 2009/18/CE a Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului, CELEX: 32009L0018, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009, astfel cum a fost amendată ultima dată prin Directiva(UE) 2024/3017 a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2024.

1. Se aprobă Regulamentul privind investigarea accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim (se anexează).
2. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi în termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, vor elabora și aproba regulamente, proceduri și ghiduri în vederea implementării prezentei hotărâri.
3. Controlul prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
4. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a trei luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova

PRIM-MINISTRU

Alexandru MUNTEANU

**Viceprim-ministru, ministrul
infrastructurii și dezvoltării regionale**

Vladimir BOLEA

REGULAMENTUL **privind investigarea accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim**

CAPITOLUL I **DISPOZIȚII GENERALE**

1. Regulamentul privind investigarea accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim (în continuare – Regulament) urmărește să îmbunătățească siguranța din sectorul de transport maritim și prevenirea poluării cauzate de nave, reducându-se astfel riscul unor accidente maritime pe viitor, și urmărește:

1.1. efectuarea investigațiilor privind siguranța și examinarea corespunzătoare a accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim 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.

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 maritim să nu fie limitată sau influențată de faptul că din constatările investigației ar putea rezulta indicii privind răspunderea sau culpa unor persoane.

4. În sensul prezentului Regulament, se aplică următoarele noțiuni:

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

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;

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;

4.3. *accident maritim* – un eveniment sau o succesiune de evenimente legate direct de operarea unei nave care a avut ca 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 maritime ori producerea unor daune semnificative mediului marin;

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;

- 4.5. *incident maritim* – un eveniment sau o succesiune de evenimente, altele decât un accident maritim, 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 maritime* – procesul desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor maritime, care include colectarea și analiza informațiilor, determinarea cauzelor și circumstanțelor producerii evenimentului și, după caz, formularea recomandărilor de siguranță;
- 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;
- 4.8. *Linii directe ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim* – liniile directe 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;
- 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 maritim între porturi;
- 4.10. *navă de pasageri de mare viteză* – o navă de pasageri proiectată pentru a naviga la viteze superioare navelor convenționale și care transportă pasageri pe distanțe comerciale;
- 4.11. *recomandare privind siguranța* - înseamnă orice propunere, inclusiv în scopul înregistrării și controlului, efectuată de:
 - 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;
- 4.12. *stat care conduce investigația* – statul care are responsabilitatea principală pentru desfășurarea investigației privind siguranța unui accident sau incident maritim 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 maritim, inclusiv statul de pavilion al navei, statul pe teritoriul sau în apele cărui s-a produs evenimentul, statul ai cărui cetățeni au fost implicați sau statul care ar putea avea informații relevante pentru investigație.

CAPITOLUL II DOMENIUL DE APLICARE

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.
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.

CAPITOLUL III

STATUTUL INVESTIGAȚIILOR PRIVIND SIGURANȚA

7. Investigațiile privind siguranța sunt efectuate sau supravegheate, fără imixtiuni din exterior, de către 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.

8. 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.

9. Investigațiile privind siguranța accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim se desfășoară în conformitate cu legislația națională, 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.

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. Conducătorul subdiviziunii responsabile de domeniul maritim din cadrul Biroului trebuie să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței maritime pentru a-și îndeplini sarcinile în conformitate cu prezentul regulament și cu legislația națională;

13.2. Investigatorii sunt independenți în realizarea investigațiilor privind siguranța;

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 foarte grav;

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, fie prin acorduri cu alte autorități naționale sau entități, personal calificat și facilități adecvate.

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 maritime.

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 din sectorul de transport maritim.

CAPITOLUL IV OBLIGAȚIA DE A DESFĂȘURA O INVESTIGAȚIE

16. Investigația privind siguranța se efectuează de către o Comisie, condusă de un președinte, desemnat de directorul general al Biroului. Președintele este responsabil de organizarea, desfășurarea și controlul acțiunilor de investigație.

17. Biroul va asigura efectuarea unei investigații privind siguranța în cazul producerii unui accident maritim foarte grav care:

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.

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, 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;

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 din sectorul de transport maritim în 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.

22. În desfășurarea investigațiilor privind siguranța, Biroul aplică Metodologia comună de investigare a accidentelor și incidentelor maritime aprobată prin hotărârea Guvernului nr. 511/2024.

23. Biroul inițiază investigația privind siguranța cât mai curând posibil după producerea accidentului sau incidentului maritim și, în orice caz, nu mai târziu de două luni de la producerea acestuia.

CAPITOLUL V

OBLIGAȚIA DE NOTIFICARE

24. Notificarea accidentelor maritime 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 căruia 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 căruia zonă de jurisdicție s-a produs accidentul va transmite un e-mail, care va conține informațiile prevăzute în Anexa 2.

27. Pentru accidentele maritime, altele decât cele grave sau foarte grave, sau pentru incidentele maritime, căpitanul portului în a căruia 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 maritim notificat în condițiile punctelor 24 și 27.

CAPITOLUL VI

CONDUCEREA DE INVESTIGAȚII PRIVIND SIGURANȚA ȘI PARTICIPAREA LA ACESTEA

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 în paralel cu structura de investigație a unui alt stat membru al Uniunii Europene asupra aceluiași accident sau incident maritim, 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.

34. Cu respectarea 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.

35. Cu respectarea 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.

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 maritim produs în apele teritoriale sau interioare ale Republicii Moldova, așa cum sunt definite de UNCLOS;

36.2. o navă tip feribot ro-ro sau o navă de pasageri de mare viteză este implicată într-un accident ori incident maritim 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.

37. În desfășurarea investigațiilor privind siguranța, Biroul ia în considerare dispozițiile relevante ale liniilor directe ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în cazul unui accident maritim petrecut în apele teritoriale și apele interioare ale Republicii Moldova.

38. În cazul în care, după închiderea investigației privind siguranța, apar dovezi noi și semnificative, Biroul va redeschide investigația.

CAPITOLUL VII BIROUL DE INVESTIGARE A ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR ÎN TRANSPORTURI

39. Investigațiile privind siguranța sunt efectuate sub responsabilitatea Biroului, care este imparțial față de orice anchetă, iar investigatorii din cadrul acestuia trebuie să dețină calificări corespunzătoare și să fie competenți în chestiunile legate de accidente și incidente maritime.

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.

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 maritime, calificarea și experiența practică în domeniul transportului maritim, al navelor și al navigației.

42. Biroul poate culege și analiza date tehnice care privesc siguranța în transportul maritim, 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.

43. Exerțarea atribuțiilor, drepturilor și competențelor investigatorilor se face în baza prevederilor prezentului Regulament, a actelor emise întru aplicarea acestuia și a legitimației de investigator sau a legitimației provizorii.

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 și să li se asigure accesul la probe.

45. În desfășurarea investigațiilor privind siguranța, acționând independent sau, după caz, în colaborare cu 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;

45.4. 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 respective ori reprezentanții lor sunt stabiliți/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 maritim, echipelor responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, piloților sau personalului altor servicii portuare sau maritime;

45.11. să efectueze măsurători, fotografii sau înregistrări pe care le consideră necesare investigației privind siguranța;

45.12. să solicite prezentarea, inspectarea și efectuarea de copii ale oricăror probe materiale sau documentare menționate la Capitolul XII;

45.13. în contextul punctului 45.12., pentru copiile efectuate sau probele prelevate, să solicite persoanelor competente autentificarea copiei conform cu originalul ori autenticitatea probei prelevate.

46. Pe perioada în care o investigație privind siguranța se desfășoară la bordul unei nave, comandantul acelei nave, în calitate de reprezentant legal al proprietarului sau al operatorului navei, are obligația și responsabilitatea de a asigura accesul investigatorilor la probele investigației potrivit prevederilor punctului 45.

47. Biroul este autorizat să acționeze pentru culegerea și analizarea probelor unui accident sau incident imediat după ce a primit notificarea despre producerea acestuia.

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.

49. 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.

CAPITOLUL VIII COORDONAREA INVESTIGAȚIILOR

50. 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 date privind voiajul (VDR) și orice element de probă. Organul de urmărire penală poate să numească un reprezentant din cadrul său să însoțească respectivele înregistratoare sau elemente de probă până la locul în care se face citirea sau prelucrarea acestora.

51. 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 55 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.

52. 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.

53. 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 accidente, 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 acestuia. 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.

54. 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, Agenția Navală și autoritățile de căutare și salvare, pe de altă parte, cooperează între ele prin intermediul unor acorduri încheiate în avans.

55. Acordurile menționate la punctul 54 respectă independența Biroului și permit ca investigația privind siguranța să se desfășoare cu grijă și eficient. Acordurile încheiate în avans acoperă următoarele subiecte:

- 55.1. accesul la locul accidentului;
- 55.2. conservarea probelor și accesul la acestea;
- 55.3. informările inițiale și cele de pe parcurs cu privire la stadiul fiecărei proceduri;
- 55.4. schimbul de informații;
- 55.5. utilizarea corespunzătoare a informațiilor privind siguranța;
- 55.6. soluționarea conflictelor.

CAPITOLUL IX CONFIDENȚIALITATEA

56. Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal 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 maritim, care sunt deosebit de sensibile, ori informații de natură privată, inclusiv informațiile privind sănătatea acestora.

57. Cu respectarea prevederilor punctului 56, analizele tehnice independente asupra unei investigații în curs, considerate de către Birou, pot fi făcute publice.

CAPITOLUL X CHELTUIELI

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.

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.

CAPITOLUL XI COOPERAREA CU ȚĂRI TERȚE INTERESATE ÎN MOD DEOSEBIT

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.

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.

CAPITOLUL XII PROTEJAREA DOVEZILOR

63. În urma producerii unui accident sau incident maritim potrivit prevederilor Capitolului II, comandantii 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, supra înregistrare 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:

64.1. să fie prevenită supra înregistrarea datelor provenind din VDR/S-VDR, prin oprirea înregistrării după momentul producerii accidentului sau incidentului maritim;

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 maritim 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.

66. Ulterior producerii unui accident maritim foarte grav, toate acțiunile de remediere a situației generate de accident și toate acțiunile sau deciziile în legătură cu nava ori navele implicate se iau cu informarea prealabilă a Biroului.

67. 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 le păstra în custodie sigură pe durata necesară pentru investigația privind siguranța.

68. 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.

CAPITOLUL XIII RAPOARTELE DE INVESTIGAȚIE

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 maritim foarte grav sau, după caz, un accident maritim grav, ale cărei rezultate nu ar putea contribui la prevenirea accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim pe viitor, Biroul poate decide elaborarea unui raport simplificat.

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 maritim 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.

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.

CAPITOLUL XIV RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

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.

76. Biroul poate, după caz, elabora recomandări de siguranță pe baza analizei abstracte a datelor și rezultatelor generale ale investigațiilor desfășurate privind siguranța.

77. Recomandările privind siguranța elaborate de Birou nu stabilesc în niciun caz culpa sau răspunderea pentru un accident.

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 comunitar pentru prevenirea riscului de producere de noi accidente.

79. 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.

CAPITOLUL XV BAZA DE DATE EUROPEANĂ PRIVIND ACCIDENTELE MARITIME

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).

81. Biroul va transmite Comisiei Europene, prin intermediul EMCIP, date referitoare la accidentele și incidentele maritime, precum și informații provenite din investigațiile întreprinse privind siguranța, cu respectarea modelului prevăzut în Anexa nr. 3.

CAPITOLUL XVI ACȚIUNI SUBSECVENTE RECOMANDĂRILOR PRIVIND SIGURANȚA ȘI BAZA DE DATE CU RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

82. 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.

83. 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.

84. Biroul va institui proceduri pentru înregistrarea răspunsurilor la recomandările privind siguranța emise.

85. Destinatarul unei recomandări privind siguranța, inclusiv Agenția Navală, instituie proceduri pentru monitorizarea progresului acțiunilor întreprinse ca urmare a recomandărilor privind siguranța primite.

NOTIFICARE

Notă: În prezenta anexă sunt listate informațiile care trebuie furnizate telefonic în conformitate cu pct. 25 din Regulamentul privind investigarea accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim, pentru efectuarea investigațiilor privind siguranța în cazul accidentelor din sectorul de transport maritim.

1. Numele navei și pavilionul
Name of the ship and flag
2. Numărul OMI
IMO number
3. Natura accidentului maritim
Nature of marine casualty
4. Locul producerii accidentului
Location of the marine casualty
5. Ora și data producerii accidentului
Time and date of the marine casualty
6. Numărul persoanelor grav rănite/decedate
Number of serious injured/killed persons
7. Consecințele accidentului asupra persoanelor, proprietății și mediului
Consequences of the marine casualty to individuals, property and the environment
8. Identificarea altor nave implicate
Identification of other ships involved

RAPORT ACCIDENT/INCIDENT

1. Date referitoare la raportarea evenimentului:

- Data și ora la care a fost notificată căpitania:

zz	lu	aaaa	hh	mm

- Persoana care a efectuat notificare:

--

- Dacă urmare a evenimentului au fost implicate autorități de căutare și salvare:

Da	Nu

2. Date referitoare la eveniment:

- Natura evenimentului:

Răsturnare/ Înclinare	Coliziune	Eșuare	Incendiu/ Explozie	Alte evenimente (specificații)
Scufundare	Accident la muncă	Poluare	Inundare compartimente	

- Numărul de nave implicate:

--

- Locul producerii evenimentului:

--

- Latitudine/Longitudine:

--	--

- Data și ora producerii evenimentului:

zz	lu	aaaa	hh	mm

- Dacă urmare a evenimentului a rezultat poluare:

	Da	Nu	Nu se cunoaște	Cantitate (t)
Poluare rezultată din marfă				
Poluare din tancurile navei				
Poluarea atmosferei				-----

- Numărul persoanelor rănite/decedate ca urmare a evenimentului:

	Echipaj	Pasageri	Alții

Decedați			
Răniți			
Dispăruți			

3. Date despre navă (se completează pentru fiecare navă în parte):

Numele navei		
Tipul de navă		
Tonaj brut		
Număr OMI		
Pavilion		
Număr național de înmatriculare		
Port de plecare		
Port destinație		
Activitatea desfășurată de navă la momentul evenimentului*		

*(în marș, ancorare, sosire, plecare, balastare, încărcare, descărcare, reparații, bunkerare, etc.)

- Dacă în zona producerii evenimentului există reglementări de navigație și care sunt acestea*

--

*(pase recomandate, zone de separație trafic, zone de pilotaj, restricții, etc.)

4. Descriere pe scurt a evenimentului*:

--

*În cazul în care au fost constatate avarii ale navei/navelor implicate, să se menționeze poziția acestor avarii și compartimentul afectat.

- Observații:

--

Întocmit:

INFORMAȚII

cuprinse în notificarea privind accidentele și incidentele maritime
(fragment din Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime)

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.

1. Statul membru responsabil/Persoana de contact
2. Statul membru însărcinat cu investigarea
3. Rolul statului membru
4. Statul de coastă afectat
5. Numărul de state interesate în mod deosebit
6. Statele interesate în mod deosebit
7. Entitatea care notifică
8. Momentul notificării
9. Data notificării
10. Denumirea navei
11. Numărul/Literele distinctive ale Organizației Maritime Internaționale
12. Pavilionul navei
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:
 1. echipaj
 2. pasageri
 3. altele
27. Rănirile grave:
 1. echipaj
 2. pasageri
 3. 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.

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului pentru investigarea accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului pentru investigarea accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.

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 sectorul de transport maritim.

Accidentele și incidentele sunt rezultatul unui lanț de factori tehnici, umani și organizaționali, care interacționează într-o succesiune de circumstanțe critice ce conduc la producerea acestora. Scopul Biroului este să analizeze acest lanț și să stabilească care sunt cauzele care au făcut ca acesta să se producă.

Pentru a determina în mod corect cauzele unui eveniment, este necesară o investigație metodică în timp util care să nu se oprească la probele imediate și care să cerceteze elementele subiacente susceptibile de a cauza și alte evenimente pe viitor. Prin urmare, investigația poate fi văzută ca un mijloc de a identifica nu numai cauzele imediate, ci și problemele care apar într-un context general, începând cu reglementarea și politicile, până la implementarea acestora.

Interesul statului nu trebuie să se limiteze doar la determinarea culpei, ci și la o investigație privind siguranța independentă, efectuată calificat. Dacă se limitează numai la stabilirea culpei, fără să se determine cauza, există riscul repetării în viitor a unor evenimente similare.

Astfel, când au loc două investigații în paralel, investigația privind siguranța urmărește să stabilească cauza, iar cea penală urmărește să determine culpa. Într-un astfel de caz, este important să se garanteze prin lege că investigatorul și membrii comisiei de investigații vor avea acces la probe relevante stabilirii cauzei și nu a culpei.

Având în vedere dinamica accelerată a transporturilor și luând în considerare amploarea și volumul capacităților angajate în transporturi, accidentele și incidentele produse în această ramură a industriei au ca rezultat, pierderi de vieți omenești, de bunuri, deteriorare a infrastructurilor de transport, blocaje ale căilor de transport și poluare a mediului.

Toate acestea reprezintă grave atingeri aduse interesului public prin consecințele pe care le au în creșterea costurilor de funcționare a societății, prin costuri reparatorii suplimentare, scădere a eficienței și nu în ultimul rând prin afectarea gravă a mediului pe termen lung. Accidentele au de asemenea un impact considerabil în mass media, afectând imaginea publică a instituțiilor statului, iar în anumite condiții chiar imaginea statului.

În conformitate cu bunele practici internaționale și europene în domeniul siguranței maritime, investigațiile privind siguranța trebuie desfășurate independent de cele judiciare sau administrative, având ca obiectiv exclusiv prevenirea accidentelor.

Republica Moldova este stat membru al Organizației Maritime Internaționale (IMO). În conformitate cu rezoluțiile căreia, fiecare stat membru trebuie să dispună de un organism permanent de investigare privind siguranța, independent și capabil să-și îndeplinească responsabilitățile.

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 privind siguranța 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 transportul maritim;
- investigarea obiectivă, imparțială și transparentă a evenimentelor;
- identificarea cauzelor tehnice și a factorilor contributivi;
- prevenirea accidentelor prin emiterea de recomandări de siguranță;
- crearea cadrului normativ național în domeniul investigării accidentelor maritime;
- armonizarea legislației naționale cu acquis-ul Uniunii Europene.

Rezultatele scontate:

- reducerea numărului de accidente și incidente maritime;
- diminuarea pierderilor de vieți omenești;
- reducerea pagubelor materiale și a costurilor economice;
- protecția mediului acvatic;
- creșterea încrederii în sistemul de transport maritim.

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 privind siguranța 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, cadrul normativ privind investigarea accidentelor și incidentelor în transportul maritim este incomplet și fragmentat, ceea ce afectează eficiența procesului de investigare și aplicarea măsurilor preventive.

La nivelul Uniunii Europene, investigarea accidentelor maritime este reglementată prin Directiva 2009/18/CE, care stabilește principiile fundamentale privind investigarea accidentelor în sectorul maritim.

Proiectul urmărește alinierea la aceste standarde prin instituirea unui mecanism clar, independent și eficient de investigare.

La moment acest regulament este transpus parțial prin Legea 213/2021. Astfel urmare aprobării proiectului se va crea cadru care va descrie procesul de investigare în domeniul transportului maritim.

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 privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor produse în domeniul transportului maritim, 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, majoritatea statelor UE au organisme de investigare a accidentelor și incidentelor în transportul maritim, cu scopul de a investiga tehnic și de a emite recomandări de siguranță.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Prezentul proiect vine să creeze cadrul normativ necesar privind investigarea accidentelor și incidentelor în domeniul transportului maritim și întru implementarea Legii privind investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi. La moment prin Legea 213/2021 sunt transpuse doar parțial actele Uniunii Europene referitoare la investigarea accidentelor și incidentelor în domeniul aerian, feroviar și maritim. Pentru a crea un cadru legal previzibil și structurat în acest domeniu, fiecare tip de transport va 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 privind siguranța în domeniul 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. 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.

2. Transpunerea integrală a legislației europene relevante.

Implementarea prevederilor Directivei 2009/18/CE este posibilă doar printr-o intervenție normativă 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.

3. Consolidarea capacității statului în domeniul siguranței transportului maritim.

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.

4. Separarea clară a investigațiilor privind siguranța 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.

5. Asigurarea unui mecanism eficient de prevenție.

Recomandările de siguranță rezultate din investigațiile privind siguranța, care vor permite operatorilor, autorităților și factorilor de decizie să adopte măsuri corective și preventive bazate pe date obiective și analize profesionale, 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

Nu au fost analizate opțiuni alternative, întrucât intervenția normativă decurge din angajamentele asumate de Republica Moldova față de Uniunea Europeană în contextul procesului de integrare europeană, precum și din obligațiile asumate prin Acordul de Asociere.

De asemenea, proiectul este necesar pentru realizarea acțiunilor prevăzute în 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 va genera un impact pozitiv asupra sectorului privat care activează în domeniul transportului maritim, în special asupra operatorilor, agenților economici și furnizorilor de servicii conexe.

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

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

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 privind siguranța profesionistă va genera economii semnificative pentru operatori.

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 piețele externe datorită conformității cu cerințele europene.

Proiectul nu introduce sarcini administrative directe sau costuri suplimentare majore pentru operatorii privați. Implicarea acestora în procesul de investigare privind siguranța este limitată la furnizarea de informații relevante sau acces la echipamente, 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.

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

Proiectul nu generează un impact social negativ direct. Dimpotrivă, prin îmbunătățirea nivelului de siguranță în transportul maritim, acesta produce efecte sociale pozitive pe termen lung, inclusiv prin protejarea vieții și sănătății persoanelor.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Prelucrarea datelor cu caracter personal, inclusiv a informațiilor medicale, se va realiza strict în scopul investigării siguranței, cu respectarea legislației naționale privind protecția datelor cu caracter personal și a principiilor de confidențialitate.

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

Aprobarea proiectului va realiza transpunerea Directivei (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.

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Prezentul proiect creează cadrul juridic intern necesar pentru aplicarea efectivă a prevederilor Directivei (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, prin stabilirea procedurilor, competențelor și mecanismelor instituționale de investigare a accidentelor și incidentelor în transportul maritim.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ a fost publicat pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și pe portalul guvernamental www.particip.gov.md la adresa:

(https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16571).

Proiectul urmează a fi supus procesului de avizare, conform prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și va fi plasat pe paginile web www.midr.gov.md și www.particip.gov.md pentru consultări publice.

Proiectul urmează a fi avizat de următoarele instituții:

- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Mediului;
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale;
- Ministerul Sănătății;
- Centrul Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal;
- Centrul de Armonizare a Legislației;
- Agenția Proprietății Publice (Î.S. „Portul Fluvial Ungheni”);
- Agenția Navală a Republicii Moldova;
- Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi;

Avizele autorităților/instituțiilor/entităților interesate vor fi incluse în Sinteză.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul de hotărâre va fi supus expertizei juridice și respectiv, expertizei anticorupție în conformitate cu cerințele Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Rezultatele expertizelor menționate supra vor fi incluse în Sinteză.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Nu necesită a fi modificate sau aprobate careva acte normative.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

**Viceprim-ministru, ministrul
infrastructurii și dezvoltării regionale**

Vladimir BOLEA

TABEL DE CONCORDANȚĂ

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.
<p align="center"><i>Articolul 1</i> Obiectul</p>	<p align="center">Capitolul I Dispoziții generale</p>	<p align="center">Compatibil</p>	<p align="center">Lipsă</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p align="center">Compatibil</p>	<p align="center">Lipsă</p>
<p>(2) Investigațiile reglementate de prezenta directivă nu au ca obiect stabilirea răspunderii sau a culpei. Cu toate acestea, statele membre iau măsurile necesare astfel</p>	<p>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</p>	<p align="center">Compatibil</p>	<p align="center">Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>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.</p>	<p>siguranță, fără a stabili vinovăția sau răspunderea civilă, administrativă, contravențională ori penală a persoanelor implicate.</p> <p>Și,</p> <p>PHG</p> <p>2. Investigațiile privind siguranța nu au ca obiect stabilirea răspunderii sau a culpei, unicul obiectiv fiind prevenirea unor accidente și incidente viitoare.</p> <p>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.</p>		
<p><i>Articolul 2</i> Domeniul de aplicare</p>	<p>CAPITOLUL II DOMENIUL DE APLICARE</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>
<p>(1) Prezenta directivă se aplică în cazul accidentelor și incidentelor maritime care:</p> <p>(a) implică nave aflate sub pavilionul unuia dintre statele membre; sau</p> <p>(b) se produc în apele teritoriale și apele interioare ale statelor membre, astfel cum sunt definite în UNCLOS; sau</p> <p>(c) implică alte interese majore ale statelor membre.</p>	<p>PHG</p> <p>5. Dispozițiile prezentului Regulament se aplică în următoarele cazuri:</p> <p>5.1. accidente sau incidente care implică nave aflate sub pavilionul Republicii Moldova;</p> <p>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);</p> <p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>(2) Prezenta directivă nu se aplică în cazul accidentelor și incidentelor maritime care implică numai:</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(c) nave de navigație interioară care operează pe căi navigabile interioare;</p> <p>(d) nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri;</p> <p>(e) platforme fixe de foraj în larg.</p>	<p>6. Prezentul Regulament nu se aplică în cazul evenimentelor care implică exclusiv:</p> <p>6.1. nave de război și militare, precum și alte nave care aparțin sau sunt exploatare de statul Republica Moldova și sunt folosite exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale;</p> <p>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;</p> <p>6.3. nave de navigație interioară care operează pe căi navigabile interioare;</p> <p>6.4. nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri;</p> <p>6.5. platforme fixe de foraj în larg.</p>	Compatibil	Lipsă
<p><i>Articolul 3</i> Definiții</p>	<p>CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE</p>	Compatibil	Lipsă
<p>În înțelesul prezentei directive:</p> <p>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;</p>	<p>PHG</p> <p>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.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>2. următorii termeni se înțeleg în conformitate cu definițiile conținute de</p>	<p>4.3. accident naval – un eveniment sau o succesiune de evenimente legate direct de operarea unei nave care a avut ca</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime:</p> <p>(a) „accident maritim”;</p> <p>(b) „accident foarte grav”;</p> <p>(c) „incident maritim”;</p> <p>(d) „investigații privind siguranța în caz de accidente și incidente maritime”;</p> <p>(e) „stat care conduce investigația”;</p> <p>(f) „stat interesat în mod deosebit”;</p>	<p>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.</p> <p>4.1. accident foarte grav – un accident naval care implică pierderea totală a navei, pierderea de vieți omenești sau poluarea gravă a mediului marin.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>		
<p>3. termenul „accident grav” se înțelege în conformitate cu definiția actualizată din Circulara MSC-MEPC.3/Circ.3 a Comitetului OMI pentru siguranță maritimă</p>	<p>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:</p> <p>4.2.1. fisuri sau defecțiuni ale corpului navei, care au cauzat oprirea motorului principal;</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

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 directe ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim” înseamnă liniile directe 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 directe ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim – liniile directe 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.
<p>(a) organul de anchetă al statului care desfășoară sau conduce investigațiile privind siguranța pe baza informațiilor rezultate din investigația în cauză; sau, după caz,</p> <p>(b) Comisie, acționând pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor investigațiilor privind siguranța desfășurate.</p>	<p>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,</p> <p>4.11.2. Comisie, acționând pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor investigațiilor privind siguranța desfășurate.</p>		
<p><i>Articolul 4</i> Statutul investigațiilor privind siguranța</p>	<p>CAPITOLUL III STATUTUL INVESTIGAȚIILOR PRIVIND SIGURANȚA</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>
<p>(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.</p> <p>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:</p> <p>(a) sunt independente de orice anchete penale sau alte investigații desfășurate în paralel pentru stabilirea răspunderii sau a culpei; și</p> <p>(b) nu sunt împiedicate, suspendate sau întârziate în mod nejustificat din cauza unor astfel de anchete.</p>	<p>LEGE</p> <p>Articolul 1. Scopul, obiectul și domeniul de aplicare</p> <p>(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.</p> <p>Articolul 9. Procedura, modul și termenele investigației privind siguranța</p> <p>(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.</p> <p>Articolul 11. Finalitatea investigației privind siguranța</p> <p>(3) Recomandările privind siguranța formulate de Birou nu stabilesc prezumții de vinovăție sau răspundere civilă, contravențională, administrativă ori penală.</p> <p>Și,</p> <p>PHG</p> <p>7. Investigațiile privind siguranța accidentelor și incidentelor navale se desfășoară în conformitate cu legislația națională,</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	<p>astfel încât acestea să poată fi efectuate cât mai rapid și mai eficient posibil.</p> <p>10. Investigațiile privind siguranța se desfășoară independent de orice anchetă penală sau de alte investigații efectuate în paralel pentru stabilirea răspunderii sau a culpei.</p> <p>11. Desfășurarea unei anchete penale sau a altor proceduri judiciare nu împiedică, nu suspendă și nu întârzie în mod nejustificat desfășurarea investigației privind siguranța.</p> <p>12. Biroul cooperează, după caz, cu autoritățile competente care desfășoară anchete judiciare, în vederea asigurării desfășurării eficiente a investigațiilor, fără a afecta independența acestora.</p>		
<p>(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:</p> <p>(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</p> <p>(b) coordonarea activităților organelor lor de anchetă, în măsura în care este necesar pentru îndeplinirea obiectivelor prezentei directive.</p>	<p>PHG</p> <p>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.</p> <p>15. Cooperarea prevăzută la punctul 14 include, după caz:</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	Compatibil	Lipsă
<p><i>Articolul 5</i> Obligația de a desfășura investigații</p>	<p>CAPITOLUL IV OBLIGAȚIA DE A DESFĂȘURA O INVESTIGAȚIE</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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:</p>	<p>PHG</p> <p>17. Biroul va asigura efectuarea unei investigații privind siguranța în cazul producerii unui accident naval foarte grav care:</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>(a) care implică o navă aflată sub pavilionul său, indiferent de locul accidentului; sau</p> <p>(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</p> <p>(c) care implică un interes deosebit al statului membru în cauză, indiferent de locul accidentului și de pavilionul navei sau navelor implicate.</p>	<p>17.1. implică o navă aflată sub pavilionul Republicii Moldova, indiferent de locul producerii accidentului;</p> <p>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;</p> <p>17.3. implică un interes deosebit al Republicii Moldova, indiferent de locul producerii accidentului și de pavilionul navei sau al navelor implicate.</p>		
<p>(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).</p> <p>În orice alte cazuri de accidente sau incidente maritime, organul de anchetă decide dacă se va efectua sau nu o investigație privind siguranța.</p> <p>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.</p>	<p>PHG</p> <p>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.</p> <p>19. În orice alte cazuri de accidente sau incidente navale, Biroul decide dacă se va efectua sau nu o investigație privind siguranța.</p> <p>20. La luarea deciziilor menționate la punctele 18 și 19, Biroul ia în considerare în special:</p> <p>20.1. gravitatea accidentului sau incidentului naval;</p> <p>20.2. tipul de navă și/sau natura încărcăturii implicate;</p> <p>20.3. măsura în care rezultatele investigației privind siguranța pot contribui la prevenirea accidentelor și incidentelor navale în viitor.</p>	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.
<p>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.</p>	<p>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.</p>		
<p>(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.</p> <p>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).</p>	<p>PHG</p> <p>22. În desfășurarea investigațiilor privind siguranța, Biroul aplică Metodologia comună de investigare a accidentelor și incidentelor maritime aprobată prin hotărârea Guvernului nr. 511/2024.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(5) O investigație privind siguranța se inițiază cât mai curând posibil după producerea</p>	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.
<p>(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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>PHG</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>pentru a ajunge la concluzii comune, în măsura în care acest lucru este posibil.</p> <p>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.</p>			
<p>(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.</p>	<p>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.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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.</p>	<p>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.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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</p>	<p>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;</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>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.</p>	<p>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.</p>		
<p>Articolul 8 Organe de anchetă</p>	<p>CAPITOLUL VII BIROUL DE INVESTIGARE A ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR ÎN TRANSPORTURI</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>
<p>(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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p>	<p>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.</p> <p>Și, PHG</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	<p>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.</p> <p>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.</p>		
(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.	<p>PHG</p> <p>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.</p>	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.	<p>PHG</p> <p>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.</p>	Compatibil	Lipsă
(4) Statele membre, acționând în cadrul propriilor sisteme juridice, iau măsurile necesare pentru ca anchetătorilor 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	<p>PHG</p> <p>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 și să li se asigure accesul la probe.</p> <p>45. În desfășurarea investigațiilor privind siguranța, acționând independent sau, după caz, în colaborare cu</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>pertinente pentru desfășurarea investigației privind siguranța și, prin urmare, să fie autorizați:</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(c) să solicite examinarea sau analiza elementelor enunțate la litera (b) și să aibă acces liber la rezultatele examinării sau analizei respective;</p> <p>(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;</p> <p>(e) să aibă acces liber la rezultatele examinării corpurilor victimelor sau ale testelor realizate asupra probelor prelevate de la acestea;</p> <p>(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;</p> <p>(g) să examineze martorii în absența oricărei persoane ale cărei interese s-ar putea</p>	<p>autoritățile competente să efectueze urmărirea penală, investigatorii au acces la toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației și, prin urmare, sunt autorizați:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>45.3. să solicite examinarea sau analizarea elementelor prevăzute la punctul 45.2. și să aibă acces liber la rezultatele examinării ori analizării respective;</p> <p>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;</p> <p>45.5. să aibă acces liber la rezultatele examinării corpurilor victimelor sau ale testelor realizate asupra probelor prelevate de la acestea;</p> <p>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;</p> <p>45.7. să examineze martorii în absența oricărei persoane ale cărei interese s-ar putea considera că împiedică investigația privind siguranța;</p> <p>45.8. să ia declarații de la părțile implicate și de la martorii la evenimentul în cauză;</p> <p>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</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>considera că împiedică investigația privind siguranța;</p> <p>(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;</p> <p>(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.</p>	<p>respective ori reprezentanții lor sunt stabilite/stabiliți într-un stat membru al Uniunii Europene;</p> <p>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;</p>		
<p>(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.</p>	<p>PHG</p> <p>47. Biroul este autorizat să acționeze pentru culegerea și analizarea probelor unui accident sau incident imediat după ce a primit notificarea despre producerea acestuia.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>(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.</p>	<p>PHG</p> <p>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.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>Articolul 9 Confidențialitatea</p>	<p>CAPITOLUL IX CONFIDENȚIALITATEA</p>	Compatibil	Lipsă
<p>Fără a aduce atingere Directivei 95/46/CE, statele membre, acționând în cadrul sistemelor lor juridice, se asigură că următoarele informații nu sunt disponibile</p>	<p>LEGE</p> <p>Articolul 7. Statutul investigatorilor</p> <p>(3) Investigatorul este obligat să nu divulge informațiile ce i-au devenit cunoscute în cadrul investigării cazului.</p>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>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:</p> <p>(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;</p> <p>(b) informații care dezvăluie identitatea persoanelor care au furnizat probe în contextul investigației privind siguranța;</p> <p>(c) informații privind persoanele implicate în accidentul sau incidentul maritim, care sunt deosebit de sensibile sau de natură privată, inclusiv informațiile privind sănătatea acestora.</p>	<p>Investigatorul poartă răspundere pentru confidențialitatea și păstrarea informațiilor cu privire la evenimentul de transport produs, în conformitate cu legislația.</p> <p>Și,</p> <p>PHG</p> <p>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:</p> <p>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;</p> <p>56.2. informații care dezvăluie identitatea persoanelor care au furnizat probe în contextul investigației privind siguranța;</p> <p>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.</p> <p>57. Fără a aduce atingere prevederilor punctului 56, analizele tehnice independente asupra unei investigații în curs, considerate de către Birou, pot fi făcute publice.</p>		
<p>Articolul 10 Cadrul de cooperare permanentă</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	
<p>(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</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	

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.
<p>(e) pentru a gestiona în mod adecvat alertele rapide menționate la articolul 16;</p> <p>(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;</p> <p>(g) pentru a organiza, în cazul în care este necesar, activități de formare corespunzătoare pentru anchetatori;</p> <p>(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;</p> <p>(i) pentru a pune la dispoziția organelor de anchetă care desfășoară investigațiile privind siguranța orice informații pertinente.</p>			
<p>Articolul 11 Cheltuieli</p>	<p>CAPITOLUL X CHELTUIELI</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>
<p>(1) În cazul investigațiilor privind siguranța care implică două sau mai multe state membre, activitățile corespunzătoare se efectuează cu titlu gratuit.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>
<p>(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.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>
<p>Articolul 12 Cooperarea cu țări terțe interesate în mod deosebit</p>	<p>CAPITOLUL XI COOPERAREA CU ȚĂRI TERȚE INTERESATE ÎN MOD DEOSEBIT</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

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 accidente 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 urmăririi 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.
<p>(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;</p> <p>(b) pentru a preveni ștergerea informațiilor respective sau alte modificări ale acestora;</p> <p>(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;</p> <p>(d) pentru a culege și proteja prompt toate dovezile destinate investigațiilor privind siguranța.</p>	<p>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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>Și,</p> <p>PHG</p> <p>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:</p> <p>63.1. hărți maritime;</p> <p>63.2. jurnale de bord;</p> <p>63.3. înregistrările scrise, electronice și magnetice sau realizate în orice alt mod și în mod prioritar informațiile de la VDR/S-VDR;</p> <p>63.4. alte documente sau înregistrări care se consideră că ar putea avea legătură cu accidentul.</p> <p>64. În aplicarea prevederilor punctului 63 se iau măsuri astfel încât:</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	<p>64.1. să fie prevenită supraînregistrarea datelor provenind din VDR/S-VDR, prin oprirea înregistrării după momentul producerii accidentului sau incidentului naval;</p> <p>64.2. să se prevină interferența cu orice alt echipament care ar putea fi, în mod rezonabil, considerat util investigației privind siguranța.</p> <p>65. Prevederile punctelor 63 și 64 sunt obligatorii până când:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>65.3. se primește o notificare scrisă de la Birou în care se menționează că probele materiale specificate nu mai sunt necesare.</p>		
<p>Articolul 14 Rapoarte privind accidentele</p>	<p>CAPITOLUL XIII RAPOARTELE DE INVESTIGAȚIE</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>
<p>(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.</p> <p>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</p>	<p>PHG</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

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.	<p>LEGE</p> <p>Articolul 11</p> <p>(3) Recomandările privind siguranța formulate de Birou nu stabilesc prezumții de vinovăție sau răspundere civilă, contravențională, administrativă ori penală.</p> <p>(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.</p> <p>Și,</p> <p>PHG</p> <p>76. Biroul poate, după caz, elabora recomandări de siguranță pe baza analizei abstracte a datelor și rezultatelor generale ale investigațiilor desfășurate privind siguranța.</p>	Compatibil	Lipsă
(3) O recomandare privind siguranța nu stabilește, în nici un caz, culpa sau răspunderea pentru un accident.	<p>LEGE</p> <p>Articolul 11</p> <p>(3) Recomandările privind siguranța formulate de Birou nu stabilesc prezumții de vinovăție sau răspundere civilă, contravențională, administrativă ori penală.</p> <p>Și,</p> <p>PHG</p> <p>77. Recomandările privind siguranța elaborate de Birou nu stabilesc în niciun caz culpa sau răspunderea pentru un accident.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>Articolul 16</p> <p>Sistemul de alertă rapid</p>	<p>CAPITOLUL XIV</p> <p>RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA</p>	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,	<p>PHG</p> <p>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</p>	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 modelului 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.			
<p style="text-align: center;">Articolul 20 Competențe de modificare</p>	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
<p>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.</p> <p>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).</p> <p>În temeiul aceleiași proceduri, Comisia poate, de asemenea, modifica anexele.</p> <p>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.</p>	Prevedere UE neaplicabilă.	Prevedere UE neaplicabilă.	
<p style="text-align: center;">Articolul 21 Măsuri suplimentare</p>	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.
<p>Articolul 25 Transpunerea</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	
<p>(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 la 17 iunie 2011.</p> <p>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.</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	
<p>(2) Comisiei îi sunt comunicate de statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	
<p>Articolul 26 Intrarea în vigoare</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	
<p>Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	
<p>Articolul 27 Destinatarii</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	
<p>Prezenta directivă se adresează statelor membre.</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	<p>Prevedere UE neaplicabilă.</p>	
<p>ANEXA I Conținutul raportului investigației privind siguranța</p>	<p>Procedura internă a Biroului „Ghid privind completarea unui Raport de investigație”</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>
<p>Introducere</p>	<p>PHG Introducere</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Lipsă</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>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.</p> <p>(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.)</p> <p>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.</p> <p>2. INFORMAȚII FAPTICE Această parte include mai multe subcategorii distincte, care furnizează suficiente informații pe care organul de anchetă le consideră ca fiind factice, conferind consistență analizei și facilitând înțelegerea.</p> <p>Subcategoriile menționate includ, în special, următoarele informații:</p>	<p>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.</p> <p>(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.)</p> <p>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.</p> <p>2. INFORMAȚII FAPTICE Această parte include mai multe subcategorii distincte, care furnizează suficiente informații pe care Biroul le consideră ca fiind factice, conferind consistență analizei și facilitând înțelegerea.</p> <p>Subcategoriile menționate includ, în special, următoarele informații:</p> <p>2.1. Informații privind nava Pavilionul/registrul de înmatriculare; Datele de identificare; Principalele caracteristici; Armatorul și administratorul; Informații privind construcția;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>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.</p> <p>2.2. Informații privind voiajul Porturile de escală; Tipul voiajului; Informații privind încărcătura; Echipajul.</p> <p>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).</p> <p>2.4. Intervenția autorității de coastă și măsuri de urgență Persoanele implicate; Mijloacele folosite; Viteza de reacție; Măsurile întreprinse; Rezultatele obținute.</p>	<p>Echipajul minim de siguranță; Încărcătura autorizată.</p> <p>2.2. Informații privind voiajul Porturile de escală; Tipul voiajului; Informații privind încărcătura; Echipajul.</p> <p>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).</p> <p>2.4. Intervenția autorității de coastă și măsuri de urgență Persoanele implicate; Mijloacele folosite; Viteza de reacție; Măsurile întreprinse; Rezultatele obținute.</p> <p>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).</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>3. EXPUNERE</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>4. ANALIZĂ</p> <p>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.</p> <p>Aceste subcategorii ar trebui să includă subiecte precum:</p> <ul style="list-style-type: none"> — contextul și cadrul accidentului; 	<p>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.</p> <p>4. ANALIZĂ</p> <p>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.</p> <p>Aceste subcategorii ar trebui să includă subiecte precum:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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. <p>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.</p> <p>5. CONCLUZII</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>— erorile umane și omisiunile, evenimente implicând materiale periculoase, efectele asupra mediului, avarii ale echipamentelor și factori externi;</p> <p>— factorii contributivi care implică funcții legate de persoane, operațiuni la bord, gestiunea de pe uscat sau influența mediului de reglementare.</p> <p>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.</p> <p>5. CONCLUZII</p> <p>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.</p> <p>6. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>7. ANEXE</p> <p>Atunci când este cazul, următoarea listă neexhaustivă de informații se atașează la raport, în formă tipărită și/sau în format electronic:</p> <ul style="list-style-type: none"> — fotografii, imagini video, înregistrări audio, hărți maritime și planuri; — standarde aplicabile; — termeni tehnici și abrevieri utilizate; — studii speciale privind siguranța; 	<p>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.</p> <p>6. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>7. ANEXE</p> <p>Atunci când este cazul, următoarea listă neexhaustivă de informații se atașează la raport, în formă tipărită și/sau în format electronic:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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.
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>7. ANEXE</p> <p>Atunci când este cazul, următoarea listă neexhaustivă de informații se atașează la raport, în formă tipărită și/sau în format electronic:</p> <ul style="list-style-type: none"> — fotografii, imagini video, înregistrări audio, hărți maritime și planuri; — standarde aplicabile; — termeni tehnici și abrevieri utilizate; — studii speciale privind siguranța; — informații diverse. 	<p>— informații diverse.</p>		
<p>ANEXA II</p> <p>Informații cuprinse în notificarea privind accidentele și incidentele maritime</p>	<p>Procedura internă a Biroului „Notificarea”</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<p>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.</p> <p>01. Statul membru responsabil/persoana de contact</p> <p>02. Statul membru însărcinat cu investigarea</p> <p>03. Rolul statutului membru</p> <p>04. Statul de coastă afectat</p> <p>05. Numărul de state interesate în mod deosebit</p> <p>06. Statele interesate în mod deosebit</p> <p>07. Entitatea care notifică</p> <p>08. Momentul notificării</p> <p>09. Data notificării</p> <p>10. Denumirea navei</p> <p>11. Numărul/literele distinctive OMI</p> <p>12. Pavilionul navei</p>	<p>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.</p> <p>01. Statul membru responsabil/persoana de contact</p> <p>02. Statul membru însărcinat cu investigarea</p> <p>03. Rolul statutului membru</p> <p>04. Statul de coastă afectat</p> <p>05. Numărul de state interesate în mod deosebit</p> <p>06. Statele interesate în mod deosebit</p> <p>07. Entitatea care notifică</p> <p>08. Momentul notificării</p> <p>09. Data notificării</p> <p>10. Denumirea navei</p> <p>11. Numărul/literele distinctive OMI</p> <p>12. Pavilionul navei</p> <p>13. Tipul accidentului sau incidentului naval</p> <p>14. Tipul navei</p> <p>15. Data accidentului sau incidentului naval</p> <p>16. Ora accidentului sau incidentului naval</p> <p>17. Poziția – latitudinea</p> <p>18. Poziția – longitudinea</p> <p>19. Locul accidentului sau incidentului naval</p> <p>20. Portul de plecare</p> <p>21. Portul de destinație</p> <p>22. Sistemul de separare a traficului</p> <p>23. Segmentul voiajului</p> <p>24. Exploatarea navei</p> <p>25. Locul la bord</p> <p>26. Pierderile de vieți omenești:</p> <p>— Echipaj</p> <p>— Pasageri</p> <p>— Altele</p> <p>27. Răniurile grave:</p> <p>— Echipaj</p>		

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

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



Nr. 07 - 2513
din 11.05.2026

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, se solicită înregistrarea *proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului pentru investigarea accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim*, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul ședinței secretarilor generali ai ministerelor.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectului de act al Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului <i>cu privire la aprobarea Regulamentului pentru investigarea accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim.</i>
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul este inițiat în scopul creării unui cadru normativ previzibil, coerent și bine ierarhizat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor din transportul maritim. Proiectul transpune: Directiva (UE) 2009/18/CE a Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Proiectul hotărârii Guvernului este elaborat în temeiul prevederilor Capitolului 15 Transporturi din Acordul de Asociere dintre Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014 și ratificat prin Legea nr. 112/2014, precum și întru realizarea acțiunii 161 din Anexa A aferentă Capitolului 14 „Politica de transport”, Clusterul 4 din Programul național de aderare a

		Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.306/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Afacerilor Interne; - Ministerul Mediului; - Ministerul Muncii și Protecției Sociale; - Ministerul Sănătății; - Centrul Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal; - Centrul de Armonizare a Legislației; - Agenția Proprietății Publice (Î.S. „Portul Fluvial Ungheni”); - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi;.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Ursu Iurie, Șef, Direcția politici în domeniul transportului naval, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. tel. 022233617, e-mail: iurie.ursu@midr.gov.md
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii Guvernului – 17 file, 2. Nota de fundamentare – 6 file; 3. Tabel de concordanță a Directivei (UE) 2009/18/CE – 35 file.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
10.	Semnătura	

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

Ex. Ursu Iurie,
Tel. 022233617
e-mail: iurie.ursu@midr.gov.md