

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

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
<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>	Compatibil	Lipsă
<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>	Compatibil	Lipsă

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</p> <p>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</p> <p>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 cărui a trecut nava de tip feribot ro-ro sau nava de pasageri. Statul respectiv</p>	<p>PHG</p> <p>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:</p> <p>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 anchetatorilor din cadrul organelor lor de anchetă sau al oricărui alt organ de anchetă căruia i-au delegat sarcina de investigare privind siguranța, iar atunci când este cazul, în cooperare cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, să li se pună la dispoziție toate informațiile	<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.	
<p>(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:</p> <p>(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;</p> <p>(b) pentru a-și oferi reciproc asistență sau expertiză tehnică, necesare pentru a îndeplini anumite sarcini;</p> <p>(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;</p> <p>(d) pentru a elabora principii comune pentru monitorizarea respectării recomandărilor privind siguranța și pentru adaptarea metodelor de investigare la progresul tehnic și științific;</p>	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.	<p>PHG</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	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.	<p>PHG</p> <p>73. Biroul va trimite Comisiei Europene o copie a raportului final, a raportului simplificat sau a celui intermediar.</p> <p>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.</p>	Compatibil	Lipsă
<p>Articolul 15</p> <p>Recomandări privind siguranța</p>	<p>CAPITOLUL XIV</p> <p>RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA</p>	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.	<p>PHG</p> <p>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.</p>	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 modelul prevăzut în Anexa nr. 3.	Compatibil	Lipsă

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

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.			
<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 Sanctiuni	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>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>		

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>			