

TABEL DE CONCORDANȚĂ

Actul normativ comunitar ce urmează a fi transpus în legislația națională:

DIRECTIVA 2009/18/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigația accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 99/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 131 din 28 mai 2009.

Proiectul de act normativ național care transpune actul comunitar:

Ordonanța de urgență a Guvernului nr.pentru efectuarea investigațiilor privind siguranța în cazul accidentelor din sectorul de transport maritim.

Actul normativ comunitar		Proiectul de act normativ național		Diferențe	Observații
Art./ Para./	Prevederi /Textul directivei	Art./ Alin./	Prevederi /Textul actului normativ	Prevederi/Textul actului normativ	
Art. 1/ para. (1)-(2)	<p><u>Obiectul</u></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:</p> <p>(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</p> <p>(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>(2) Investigațiile reglementate de prezenta directivă nu au ca obiect stabilirea răspunderii sau a culpei.</p>	Art. 1 alin. (1)-(3)	<p>CAPITOLUL I</p> <p>Dispoziții generale</p> <p>(1) Prezenta Ordonanță de Urgență a Guvernului stabilește cadrul juridic pentru efectuarea investigațiilor privind siguranța în cazul accidentelor sau incidentelor din sectorul de transport maritim și are ca scop îmbunătățirea siguranței maritime, prevenirea poluării cauzate de nave și reducerea riscului producerii unor accidente maritime pe viitor, prin următoarele măsuri:</p> <p>a) efectuarea promptă a unor investigații privind siguranța și examinarea corespunzătoare a accidentelor și incidentelor maritime în scopul determinării cauzelor acestora; și</p> <p>b) comunicarea precisă și în timp util a rezultatelor investigațiilor privind siguranța, precum și a unor propuneri de remediere a situației, către părțile</p>		

<p>Art. 2/ para. (1)-(2)</p>	<p>Cu toate acestea, statele membre iau măsurile necesare astfel 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>interesate. (2) Investigațiile privind siguranța reglementate prin prezenta ordonanță de urgență, nu au ca obiect stabilirea răspunderii sau a culpei. (3) Fără a aduce atingere prevederilor alin.(2), raportul investigației privind siguranța va prezenta concluziile referitoare la cauzele accidentului sau incidentului, chiar dacă din acestea s-ar putea stabili răspunderea sau culpa.</p>	
<p>Art. 2/ para. (1)-(2)</p>	<p><u>Domeniul de aplicare</u> (1) Prezenta directivă se aplică în cazul accidentelor și incidentelor maritime care: (a) implică nave aflate sub pavilionul unuia dintre statele membre; sau (b) se produc în apele teritoriale și apele interioare ale statelor membre, astfel cum sunt definite în UNCLOS; sau (c) implică alte interese majore ale statelor membre. (2) Prezenta directivă nu se aplică în cazul accidentelor și incidentelor maritime care implică numai: (a) nave de război și militare sau alte nave care aparțin sau sunt în exploatarea unui stat membru și sunt folosite exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale; (b) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, nave din lemn construite cu metode rudimentare, iahturi sau ambarcațiuni de agrement neimplicate în activități comerciale, cu excepția</p>	<p>Art.2 alin. (1)-(2)</p>	<p>(1) Prevederile prezentei ordonanțe de urgență a Guvernului se aplică în cazul accidentelor și incidentelor maritime care: a) implică o navă înmatriculată sub pavilion român; b) se produc în apele teritoriale și apele interioare ale României, așa cum sunt definite în Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării, încheiată la Montego Bay (Jamaica) la 10 decembrie 1982, ratificată prin legea nr.110/1996, denumită în continuare UNCLOS; sau c) implică interese majore ale statului român. (2) Prezenta ordonanță de urgență nu se aplică în cazul accidentelor sau incidentelor maritime care implică numai: a) nave de război și militare sau alte nave care aparțin sau sunt în exploatarea unui stat membru UE și sunt folosite exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale; b) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, nave din lemn construite cu metode rudimentare, iahturi sau ambarcațiuni de agrement neimplicate în activități comerciale, cu excepția</p>	

	<p>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>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 marin.</p>	
<p>Art. 3</p> <p><u>Definiții</u></p> <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>2. următorii termeni se înțeleg în conformitate cu definițiile conținute de 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</p>	<p>Art.3</p> <p>În sensul prezentei ordonanțe de urgență noțiunile de mai jos se definesc astfel:</p> <p>a) Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime înseamnă „Codul de investigație a accidentelor”, așa cum este definit în Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.84/2010 privind publicarea acceptării Codului de standarde internaționale și practici recomandate pentru investigația privind siguranța în cazul accidentelor sau incidentelor maritime (Codul de investigație a accidentelor), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.255(84) a Comitetului Securității Maritime din 16 mai 2008, denumit în continuare Cod;</p> <p>Anexa la OMTI nr.84/2010</p> <p>„...2.9 <i>Accident maritim este un eveniment sau o succesiune de evenimente, care au avut loc în legătură directă cu operarea unei nave și care au avut ca rezultat următoarele:</i></p> <p>.1 <i>moartea sau rănirea gravă a unei persoane;</i></p> <p>.2 <i>pierderea unei persoane de pe o navă;</i></p>			<p>Termenii menționați în directivă la par.2, lit.(a), lit.(b), lit.(c), lit.(d) și lit.(f), sunt definiți în Anexa la OMTI</p>

	<p>de accidente și incidente maritime”;</p> <p>(e) „stat care conduce investigația”;</p> <p>(f) „stat interesat în mod deosebit”;</p>	<p>.3 pierderea, presupusa pierdere sau abandonul unei nave;</p> <p>.4 pagube materiale la o navă;</p> <p>.5 eşuarea, scoaterea din funcțiune sau implicarea într-o coliziune, a unei nave;</p> <p>.6 pagube materiale la infrastructura maritimă, din afara unei nave, care ar pune grav în pericol siguranța navei, a unei alte nave sau a unei persoane; sau</p> <p>.7 degradarea gravă a mediului, sau posibila degradare gravă a mediului, rezultate din avarierea unei sau a mai multor nave.</p> <p>Totuși un accident maritim nu include un act intenționat sau o omisiune cu intenția de a aduce prejudicii siguranței unei nave, unei persoane sau mediului.</p> <p>.....</p> <p>2.22 Un accident maritim foarte grav înseamnă accidentul maritim care implică pierderea totală a navei sau un deces sau deteriorare gravă a mediului.</p> <p>.....</p> <p>2.10 Un incident maritim înseamnă un eveniment sau o serie de evenimente, altele decât un accident maritim, care s-au petrecut în legătură directă cu operarea unei nave, care au pus în pericol sau, dacă nu ar fi fost corectate, ar fi pus în pericol siguranța navei, persoanele de la bordul acesteia, orice altă persoană sau mediu.</p> <p>Oricum, un incident maritim nu include un act intenționat, sau o omisiune, cu intenția de a aduce prejudicii siguranței unei nave, unei persoane sau mediului.</p> <p>.....</p> <p>2.11 O investigație privind siguranța</p>	<p>nr.84/2010.</p>
--	---	---	--------------------

		<p>maritimă înseamnă o investigație sau o anchetă (oricum ar fi numită de către un stat), în cazul unui accident sau incident maritim, efectuată cu scopul de a preveni accidentele și incidentele maritime în viitor. Investigația include colectarea, analiza probelor, identificarea factorilor cauzali și efectuarea recomandărilor de siguranță, după caz.</p> <p>.....</p> <p>2.20 Stat interesat în mod deosebit înseamnă un stat:</p> <p>.1 care este statul de pavilion al unei nave implicate într-un accident sau incident maritim; sau</p> <p>.2 care este statul costier implicat într-un accident sau incident maritim; sau</p> <p>.3 al cărui mediu a fost deteriorat grav sau în mod semnificativ de către un accident maritim (inclusiv mediul cu apele lui și teritoriile recunoscute de legislația internațională); sau</p> <p>.4 în care consecințele unui accident sau incident maritim au cauzat pagube majore sau au pus în pericol acel stat sau insulele sale artificiale, instalațiile sau structurile asupra cărora are dreptul să își exercite jurisdicția; sau</p> <p>.5 în care ca urmare a unui accident maritim, cetățenii aceluia stat și-au pierdut viața sau au suferit răni grave; sau</p> <p>.6 care are la dispoziția sa informații importante pe care statul care efectuează investigația privind siguranța maritimă, le consideră utile în investigație; sau</p> <p>.7 care din alte motive reprezintă un interes care este considerat important de</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 și a Comitetului OMI pentru protecția mediului marin din 18 decembrie 2008;</p>	<p>către statul(ele) care efectuează investigația privind siguranța maritimă.”</p> <p>b) „stat care conduce investigația” este statul care preia responsabilitatea pentru conducerea și efectuarea investigației privind siguranța așa cum s-a stabilit de comun acord cu statul(ele) interesate în mod deosebit;</p> <p>c) „accident grav” este un accident al unei nave, diferit de un accident maritim foarte grav care implică foc, explozie, coliziune, eşuare, contact, pagube produse de vremea rea, pagube produse de ghețuri, fisuri ale corpului navei sau presupuse defecțiuni ale corpului navei, care au generat :</p> <p>(i) imobilizarea motorului principal, avarii extinse ale suprastructurii navei, avarii grave ale structurii navei cum ar fi penetrarea corpului navei sub linia de plutire etc., care au dus la punerea navei în imposibilitate de continuare a voiajului; sau</p> <p>(ii) poluare (indiferent de cantitate); și/sau</p> <p>(iii) o avarie care necesită remorcare a navei sau intervenția de la uscat;</p>		
	<p>4. „Linii directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim” înseamnă liniile directoare astfel cum sunt anexate la Rezoluția LEG. 3(91) a Comitetului juridic al OMI din 27 aprilie 2006 și aprobate de organul de conducere al Organizației Internaționale a Muncii în cadrul celei de a 296-a reuniuni ale sale din 12- 16 iunie 2006;</p>	<p>d) „linii directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim” înseamnă liniile directoare astfel cum sunt anexate la Rezoluția LEG. 3(91) a Comitetului juridic al OMI din 27 aprilie 2006 și aprobate de organul de conducere al Organizației Internaționale a Muncii, în cadrul celei de a 296-a reuniuni ale sale din 12- 16 iunie 2006;</p>		

<p>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;</p>		<p>OMTCT nr.389/2006 <i>„...Art. 2, lit. l) navă de pasageri de mare viteză - navă de mare viteză conform definiției date în Regula XI/1 din Convenția SOLAS 1974, în versiunea sa actualizată, care transportă mai mult de 12 pasageri; Art. 2, lit. m) navă de tip feribot Ro-Ro - navă maritimă de pasageri cu facilități privind imbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care transportă mai mult de 12 pasageri, denumită în continuare feribot Ro-Ro;...”</i></p>	<p>f), structura de investigație privind siguranța este organismul tehnic permanent, specializat, din structura Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în aflat subordinea directă a ministrului transporturilor și infrastructurii, și care este desemnat să efectueze investigația privind siguranța în caz de accidente și incidente maritime, în conformitate cu prevederile prezentei ordonanțe de</p>	<p>Termenii menționați în directivă la par.5, sunt definiți în OMTCT nr.389/2006</p>
<p>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;</p>		<p>Hotărârea Guvernului nr.1016/2010 <i>„...Art.3, lit. u) VDR/S-VDR - înregistrator al parametrilor de navigație;...”</i></p>	<p>Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în aflat subordinea directă a ministrului transporturilor și infrastructurii, și care este desemnat să efectueze investigația privind siguranța în caz de accidente și incidente maritime, în conformitate cu prevederile prezentei ordonanțe de</p>	<p>Termenul menționat în directivă la par.6, este definit în HG nr.1016/2010</p>
<p>7. „recomandare privind siguranța” înseamnă orice propunere, inclusiv în scopul înregistrării și controlului, efectuată de:</p> <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>e) „recomandare privind siguranță” înseamnă orice propunere, inclusiv în scopul înregistrării și controlului, efectuată de:</p> <p>(i) structura de investigație a statului care desfășoară sau conduce investigațiile privind siguranța pe baza informațiilor rezultate din investigația în cauză; sau, după caz,</p> <p>(ii) Comisia Europeană acționând pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor investigațiilor privind siguranța desfășurate;</p>	<p>care este desemnat să efectueze investigația privind siguranța în caz de accidente și incidente maritime, în conformitate cu prevederile prezentei ordonanțe de</p>	

			<p>f) „structura de investigație privind siguranța” este organismul tehnic permanent, specializat, din structura Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, aflat în subordinea directă a ministrului transporturilor și infrastructurii și care este desemnat să efectueze investigația privind siguranța în caz de accidente și incidente maritime, în conformitate cu prevederile prezentei ordonanțe de urgență, denumită în continuare SIPS;</p> <p>g) „investigatori privind siguranța” sunt acele persoane din cadrul SIPS, sau persoanele numite în comisia de investigație prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, denumiți în continuare investigatori.</p>	<p>urgentă, denumită în continuare SIPS; g) „investigatori privind siguranța” sunt acele persoane din cadrul SIPS, sau persoanele numite în comisia de investigație prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, denumiți în continuare investigatori.</p>	<p>Condiția de independență a organului de anchetă dpdv. organizațion al, juridic și al luării deciziilor... este realizată prin desemnarea SIPS în subordinea directă a ministrului.</p>
<p>Art. 4/ para. (1)-(2)</p>	<p><u>Statutul Investigărilor privind siguranța</u> (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>Art.4 alin. (1)-(5)</p>	<p>CAPITOLUL II Desfășurarea investigației privind siguranța</p> <p>(1) Investigațiile privind siguranța se efectuează cu operativitate, cât mai rapid și eficient cu putință și după caz, în colaborare cu autoritățile competente în domeniul transportului naval, pentru desfășurarea normală a investigației.</p> <p>(2) SIPS poate colabora pe parcursul investigației privind siguranța cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, după caz, pentru realizarea obiectivelor investigației privind</p>		
	<p>Statele membre se asigură că, în</p>				

<p>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>(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>siguranța.</p> <p>(3) Fără a aduce atingere prevederilor alin.(2), investigațiile privind siguranța sunt separate și independente de anchetele efectuate de autoritățile judiciare, companiile de asigurare, autorități de reglementare, precum și de investigațiile efectuate de orice altă parte, care au ca scop stabilirea răspunderii sau a culpei.</p> <p>(4) Investigațiile privind siguranța nu pot fi împiedicate, suspendate sau întârziate în mod nejustificat de anchetele sau investigațiile menționate la alin.(3).</p> <p>(5) În cadrul investigațiilor privind siguranța desfășurate de către statele membre UE, SIPS poate coopera și acorda asistență reciprocă, în conformitate cu prevederile art. 10, referitor la cadrul de cooperare permanentă, sau poate delega către un alt stat membru UE, sarcina de a desfășura astfel de investigații privind siguranța, în conformitate cu art. 7 al prezentei ordonanțe de urgență.</p>	<p>(1) Inițierea unei investigații privind siguranța și constituirea comisiei de investigație, în cazul unui accident sau incident maritim, se face prin ordin al ministrului, la inițiativa ministrului transportului și infrastructurii sau la propunerea SIPS.</p>	<p>(1) Inițierea unei investigații privind siguranța și constituirea comisiei de investigație, în cazul unui</p>
<p>Art. 5/ para. (1)-(5)</p>	<p>Art.5 alin. (1)-(7)</p>		

	<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>(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>(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</p>	<p>(2) În conformitate cu prevederile art. 8, SIPS va asigura efectuarea unei investigații privind siguranța în cazul accidentelor maritime foarte grave care:</p> <p>a) implică o navă înmatriculată sub pavilion român, indiferent de locul accidentului; sau</p> <p>b) se produc în marea teritorială sau pe căile navigabile interioare ale României, așa cum sunt definite de UNCLOS, indiferent de pavilionul navei sau navelor implicate în accident; sau</p> <p>c) implică un interes deosebit al statului român indiferent de locul accidentului și de pavilionul navei sau al navelor implicate.</p> <p>(3) În cazul unor accidente maritime grave, SIPS realizează o evaluare preliminară a circumstanțelor și după caz, decide și propune ministrului transporturilor și infrastructurii efectuarea unei investigații privind siguranța. În cazul în care în urma evaluării circumstanțelor accidentului, nu consideră necesară efectuarea unei investigații privind siguranța, SIPS va înregistra motivele și va informa Comisia Europeană în conformitate cu art. 17, alin.(2).</p> <p>(4) SIPS poate propune ministrului transporturilor și infrastructurii efectuarea unei investigații privind siguranța în orice alte cazuri de accidente sau incidente</p>	<p>accident sau incident maritim, se face prin ordin al ministrului, la inițiativa Ministrului Transportului și Infrastructurii sau la propunerea SIPS.</p>
--	---	---	---

	<p>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>(3) Domeniul de aplicare și modalitățile practice de desfășurare a investigațiilor 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>(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</p>	<p>maritime.</p> <p>(5) În luarea deciziei de începere a unei investigații privind siguranța, în conformitate cu prevederile alin.(3) și alin.(4), SIPS va lua în considerare gravitatea accidentului sau a incidentului maritim, tipul de navă și/sau a mărfii în cauză și rolul pe care rezultatele investigației privind siguranța îl pot avea în prevenirea unor accidente și incidente pe viitor.</p> <p>(6) Atunci când României îi revine rolul de stat care conduce investigația privind siguranța, SIPS 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 maniera care pare cea mai potrivită pentru îndeplinirea obiectivului prezentei ordonanțe de urgență și în vederea prevenirii unor accidente și incidente maritime pe viitor.</p>	<p>Nu se Transpune</p>
--	---	---	----------------------------

	<p>necesității, în conformitate cu opinia lor profesională, și atunci când este necesar pentru atingerea obiectivelor investigației.</p> <p>Comisia adoptă sau modifică metodologia în vederea atingerii obiectivelor prezentei directive, luând în considerare orice concluzii relevante la care s-a ajuns ca urmare a investigațiilor privind siguranța. Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale din prezenta directivă, printre altele, prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 19 alineatul (3).</p> <p>(5) O investigație privind siguranța se inițiază cât mai curând posibil după producerea accidentului sau incidentului maritim și, în orice caz, nu mai târziu de două luni de la producerea acestuia.</p>			Nu se Transpune
Art. 6	<p><u>Obligația de notificare</u></p> <p>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 oricărui accidente sau incidente care intră în sfera de aplicare a prezentei directive.</p>	<p>Art.6 alin. (1)-(5)</p>	<p>(7) SIPS 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 data producerii acestuia.</p>	
		<p>(1) Notificarea accidentelor maritime grave și foarte grave se face telefonic către SIPS, de către:</p> <p>a) comandanții navelor implicate în accident, sau în imposibilitatea de exercițiu a acestora, de către înlocuitorii lor ierarhici, prompt, după producerea accidentului;</p> <p>b) căpitanul șef al căpitaniei portului românesc în a cărui zonă de jurisdicție s-a produs accidentul, prompt, după primirea informației despre producerea accidentului.</p> <p>(2) Notificarea telefonică menționată la alin.(1), va conține informațiile prevăzute</p>		

			<p>în Anexa nr.1, la prezenta ordonanță de urgență.</p> <p>(3) În maxim 24 de ore, după notificarea telefonică specificată la alin.(1), căpitanul șef al căpitaniei portului românesc în a căruia zonă de jurisdicție s-a produs accidentul va transmite către SIPS un mesaj fax sau E-mail, care va conține informațiile din Anexa nr.2, la prezenta ordonanță de urgență.</p> <p>(4) Pentru accidentele maritime altele decât cele grave sau foarte grave sau pentru incidentele maritime, căpitanul șef al căpitaniei portului românesc în a căruia zonă de jurisdicție s-a produs accidentul, va transmite informațiile prevăzute în Anexa nr. 2 la prezenta ordonanță de urgență, prin mesaj fax sau email către SIPS, în maxim 24 de ore de la data producerii accidentului sau incidentului.</p> <p>(5) Detaliile de contact pentru efectuarea notificării accidentelor sau incidentelor se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.</p> <p>(6) SIPS poate solicita detalii suplimentare asupra oricărui accident sau incident maritim care a fost notificat în condițiile art.6.</p>		
--	--	--	---	--	--

<p>Art. 7/ para. (1)-(4)</p>	<p><u>Conducerea de investigații privind siguranța și participarea la acestea</u></p> <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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Art.7) alin. (1)-(9)</p>	<p>(1) În investigarea oricărui accident sau incident maritim, SIPS colaborează cu structurile de investigație ale altor state membre UE, pe principiul efectuării unei singure investigații privind siguranța și al acceptării participării la investigație a oricărui alt stat membru UE interesat în mod deosebit.</p> <p>(2) SIPS cooperează cu structurile de investigație ale unuia sau mai multor state membre UE interesate în mod deosebit, pentru a decide rapid și de comun acord, care este statul membru care să conducă investigația. În cadrul acestei cooperări, SIPS depune toate eforturile pentru a ajunge la un acord comun asupra procedurilor de investigare.</p> <p>(3) În cadrul acordului încheiat în conformitate cu prevederile alin. (2), 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>(4) SIPS efectuează o investigație privind siguranța în paralel cu structura de investigație a unui alt stat membru UE asupra aceluiași accident sau incident maritim, doar în situații de excepție, caz în care notifică Comisia Europeană despre motivele acestei acțiuni.</p>	
--------------------------------------	---	-------------------------------------	--	--

	<p>membre notifică Comisiei motivele care au stat la baza desfășurării unor astfel de investigații în paralel.</p> <p>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 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>(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</p>	<p>(5) În cazul investigațiilor menționate la alin.(4), SIPS cooperează cu structura de investigație a altui stat în special prin schimb de informații pertinente culese pe parcursul investigațiilor, în special pentru a ajunge la concluzii comune, în măsura în care acest lucru este posibil.</p> <p>(6) SIPS urmărește evitarea adoptării 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 ordonanțe de urgență.</p> <p>(7) Fără a aduce atingere prevederilor alin.(1), SIPS 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> <p>(8) Fără a aduce atingere obligațiilor asumate în temeiul prezentei ordonanțe de urgență și ale dreptului internațional, SIPS poate, după caz, să delege către structura de investigație a unui alt stat membru UE, în baza unui acord reciproc, sarcina de a conduce o investigație privind siguranța sau de a îndeplini sarcini precise în cadrul unei astfel de investigații.</p>		
--	--	---	--	--

<p>Art. 8/ para. (1)-(5)</p>	<p>îndeplini sarcini precise în cadrul desfășurării unei astfel de investigații.</p> <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 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>(9) SIPS inițiază și răspunde de investigația privind siguranța, precum și de coordonarea cu structurile de investigație ale altor state membre UE interesate în mod deosebit, până în momentul în care în conformitate cu prevederile alin.(2), se stabilește de comun acord statul care să conducă investigația, în cazul în care:</p> <p>a) o navă tip feribot Ro-ro sau o navă de pasageri de mare viteză, este implicată într-un accident sau incident maritim, produs în apele teritoriale sau interioare ale României, așa cum sunt definite de UNCLOS;</p> <p>b) o navă tip feribot Ro-ro sau o navă de pasageri de mare viteză, este implicată într-un accident sau incident maritim produs în afara apelor teritoriale ale statelor membre UE, iar înainte de producerea accidentului sau incidentului, ultima escală a navei a fost într-un port românesc.</p>		
<p>Organe de anchetă</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</p>	<p>Art.8/ alin. (1)-14)</p>	<p>CAPITOLUL III</p> <p>Structura de investigație privind siguranța</p> <p>(1) Au calitatea de investigatori persoanele din cadrul SIPS și persoanele numite în comisia de investigație prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, la propunerea SIPS.</p> <p>(2) Comisia de investigație și membrii numiți în comisia de investigație își desfășoară activitatea sub conducerea și coordonarea SIPS.</p>		<p>Condiția de independență a organului de anchetă dpdv. organizațional, juridic și al luării deciziilor... este realizată prin</p>	

<p>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>definiția de la art.3, alin(6)și desemnarea SIPS în subordinea directă a ministrului.</p> <p>Nu se transpune</p>
<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>	<p>(3) Propunerea persoanelor care vor fi numite membri în comisia de investigație are în vedere competența în chestiunile legate de accidente și incidente maritime, calificarea și experiența practică în domeniul transportului maritim, al navelor și al navigației.</p>	
<p>(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</p>	<p>(4) SIPS poate culege și analiza informațiile 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</p>	

	<p>standardizare.</p> <p>(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 cărui 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 pertinente pentru desfășurarea investigației privind siguranța și, prin urmare, să fie autorizați:</p>	<p>standardizare.</p> <p>(5) Persoanele din cadrul SIPS au dreptul la legitimația de investigator, iar membrii comisiei de investigație au dreptul la legitimația provizorie de investigator.</p> <p>(6) Forma, modelul și conținutul legitimației de investigator, al legitimației provizorii de investigator și al insignei de investigator se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.</p> <p>(7) Legitimația provizorie de investigator are o durată a valabilității limitată și se eliberează de către SIPS.</p> <p>(8) Exerțarea atribuțiilor, drepturilor și competențelor investigatorilor se face în baza prevederilor prezentei ordonanțe de urgență și a legitimației de investigator sau a legitimației provizorii de investigator.</p> <p>(9) Ministrul transporturilor și infrastructurii, la propunerea SIPS, poate aproba ca investigatorilor unei alte structuri de investigație, căreia i-a fost delegată sarcina de investigare privind siguranța în conformitate cu prevederile art. 7, alin.(8), să li se pună la dispoziție toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației privind siguranța și să li se asigure accesul la probe.</p> <p>(10) În desfășurarea investigațiilor privind siguranța acționând independent sau după caz, în colaborare cu autoritățile competente să efectueze anchetele judiciare, investigatorii posesori ai legitimațiilor prevăzute la alin.(5), au acces</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 persoanelor implicate în manevrarea altor persoane care provin de la persoanele respective;</p> <p>(g) să examineze martorii în absența oricărei persoane ale cărei interese s-ar</p>	<p>la toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației și prin urmare, sunt autorizați:</p> <p>a) să aibă acces liber 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 înregistratorului parametrilor de navigație, denumit în continuare VDR sau S-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</p>	<p>alin.(11), lit.h) să</p>
---	--	-----------------------------

	<p>putea 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 maritim, echipelor responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, piloților sau personalului altor servicii portuare sau maritime.</p>	
<p>provin de la persoanele respective;</p> <p>g) să examineze martorii în absența oricărei persoane ale cărei interese s-ar putea considera că împiedică investigația privind siguranța;</p> <p>h) să ia declarații de la părțile implicate și de la martorii la evenimentul în cauză;</p> <p>i) 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 într-un stat membru UE;</p> <p>j) să solicite și să li se acorde asistență în cadrul investigației privind siguranța de către:</p> <p>(i) autoritățile și instituțiile publice, companiile naționale, regiile autonome sau agenții economice care desfășoară activitate în domeniul transportului maritim, aflați în subordinea, coordonarea sau sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;</p> <p>(ii) autoritățile de supraveghere și pază a coastei;</p> <p>(iii) operatorii serviciului de trafic maritim;</p> <p>(iv) autoritățile responsabile cu operațiunile de căutare și salvare;</p> <p>(v) piloții și personalul altor servicii portuare sau maritime.</p> <p>k) să efectueze măsurători, fotografii sau înregistrări pe care le consideră necesare investigației privind siguranța;</p> <p>l) să solicite prezentarea, inspectarea și efectuarea de copii ale oricăror probe materiale sau documentare menționate în art.13;</p> <p>m) în contextul lit. l), pentru copiile efectuate sau probele prelevate, să solicite persoanelor</p>	<p>ia declarații de la părțile implicate și de la martorii la evenimentul în cauză;</p> <p>k) să efectueze măsurători, fotografii sau înregistrări pe care le consideră necesare investigației privind siguranța;</p> <p>l) să solicite prezentarea, inspectarea și efectuarea de copii ale oricăror probe materiale sau documentare menționate în art.13;</p> <p>m) în contextul lit. l), pentru copiile efectuate sau probele prelevate, să solicite persoanelor</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>materiale sau documentare menționate la art. 13;</p> <p>m) În contextul lit. l), pentru copiile efectuate sau probele prelevate, să solicite persoanelor competente, autentificarea copiei conform cu originalul sau autenticitatea probei prelevate.</p> <p>(11) Pe perioada în care o investigație privind siguranța se desfășoară la bordul unei nave, comandantul acelei navei, în calitate de reprezentant legal al proprietarului sau al operatorului navei, are obligația și responsabilitatea de a asigura accesul investigatorilor la probele investigației în conformitate cu prevederile alin. (10).</p> <p>(12) SIPS este autorizat să acționeze pentru culegerea și analizarea probelor unui accident sau incident imediat după ce a primit notificarea despre producerea acestuia.</p> <p>(13) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii alocă resurse materiale și financiare suficiente, pentru ca SIPS să își îndeplinească funcțiile în mod independent și menține un număr corespunzător de angajați, în particular investigatori calificați, cu atribuții în investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim, astfel încât aceștia să își poată duce la îndeplinire sarcinile și să fie în permanență disponibili pentru efectuarea investigațiilor privind siguranța.</p> <p>(14) În cazul catastrofelor navale, Guvernul alocă SIPS, sume din Fondul de rezervă bugetară la dispoziția Guvernului, prin bugetul Ministerului Transporturilor și</p>	<p>competente, autentificarea copiei conform cu originalul sau autenticitatea probei prelevate.</p>	<p>Ptr.alin.(13), a se vedea art.5.alin(2) din HG. nr. 1013 /2010 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile</p>
	<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>			

Art. 9	<p><u>Confidentialitatea</u></p> <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 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>	Art.9. alin. (1)-(2)	<p>Infrastructurii, pentru investigația privind siguranța a evenimentului.</p> <p>(15) SIPS poate îmbina sarcinile pe care i le atribuie prezenta ordonanță de urgență 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>(1) Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 677/2001, pentru protecția persoanelor cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, cu modificările și completările ulterioare, următoarele informații au caracter confidențial și nu se folosesc decât în scopurile investigației privind siguranța, exceptând cazurile în care instanțele judecătorești competente hotărăsc că există un interes public prioritar în favoarea divulgării acestora:</p> <p>a) orice declarații ale martorilor, alte declarații, procese-verbale precum și probe sau documente probatorii, înregistrate sau primite de către SIPS 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 informații de natură privată, inclusiv informațiile privind sănătatea acestora.</p> <p>(2) Fără a aduce atingere prevederilor</p>		
			<p>(2) Fără a aduce atingere prevederilor alin.(1), analizele tehnice independente asupra unei investigații în curs, considerate</p>		

Art. 10, para. (1)-(3)	<p><u>Cadrul de cooperare permanentă</u></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 ele, în măsura necesară atingerii obiectivului prezentei directive.</p> <p>(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).</p> <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>	Art.10 alin. (1)-(2)	<p>alin.(1), analizele tehnice independente asupra unei investigații în curs, considerate de către SIPS, pot fi făcute publice.</p> <p>CAPITOLUL IV</p> <p>Colaborarea SIPS cu structurile de investigație ale altor state</p> <p>(1) SIPS colaborează cu structurile de investigație ale statelor membre UE și Comisia Europeană, în Cadrul de cooperare permanentă, în măsura necesară realizării obiectivului prezentei ordonanțe de urgență.</p> <p>(2) SIPS colaborează cu structurile de investigație ale celorlalte state membre UE, pentru a stabili de comun acord cele mai bune modalități de cooperare care să permită:</p> <p>a) folosirea în comun a aparatului, a spațiilor și a echipamentului necesar investigațiilor de natură tehnică asupra epavei și a echipamentului navei și asupra altor obiecte utile investigației privind siguranța, inclusiv extragerea și analiza informațiilor din VDR/S-VDR și din alte dispozitive electronice;</p> <p>b) asistența tehnică reciprocă sau expertiza necesară îndeplinirii unor anumite sarcini;</p> <p>c) obținerea și utilizarea în comun a</p>	de către SIPS, pot fi făcute publice.	Nu se transpune
------------------------	--	----------------------	--	---------------------------------------	-----------------

Art.	<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> <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>informațiilor relevante pentru analiza datelor privind accidentele și pentru a face recomandările adecvate privind siguranța la nivel comunitar;</p> <p>d) elaborarea de principii comune pentru monitorizarea respectării recomandărilor privind siguranța și pentru adaptarea metodelor de investigare la progresul tehnic și științific;</p> <p>e) gestionarea în mod adecvat a alertelor de urgență în conformitate cu art.16;</p> <p>f) instituirea normelor de confidențialitate pentru utilizarea în comun, cu respectarea reglementărilor naționale, a declarațiilor martorilor și pentru prelucrarea datelor și a altor informații prevăzute în art.9, inclusiv în relație cu statele terțe;</p> <p>g) organizarea în cazul în care este necesar a activităților individuale de formare a investigatorilor;</p> <p>h) promovarea cooperării cu structurile de investigație a statelor terțe și cu organizațiile internaționale de investigare a accidentelor maritime în domeniile reglementate de prezenta ordonanță de urgență;</p> <p>i) punerea la dispoziția structurilor de investigație care desfășoară investigațiile privind siguranța a oricăror informații pertinente.</p>	Art.11	(1) Activitățile desfășurate de SIPS în
Art.	Cheltuieli			

11, para. (1)-(2)	<p>(1) În cazul investigațiilor privind siguranța care implică două sau mai multe state membre, activitățile corespunzătoare se efectuează cu titlu gratuit.</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>	alin. (1)-(2)	<p>cadrul unei investigații privind siguranța care implică două sau mai multe state membre UE, se efectuează cu titlu gratuit.</p> <p>(2) În condițiile în care SIPS nu este implicat în investigația privind siguranța 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 ocazionale se stabilesc de comun acord.</p>	
Art. 12, para. (1)-(3)	<p><u>Cooperarea cu țări terțe interesate în mod deosebit</u></p> <p>(1) Statele membre cooperează, în cea mai mare măsură posibilă, cu alte țări terțe interesate în mod deosebit în cadrul investigațiilor privind siguranța.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>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</p>	Art.12. alin. (1)-(3)	<p>(1) În investigațiile privind siguranța, SIPS cooperează, în cea mai mare măsură cu putință, 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.</p> <p>(2) Pe parcursul cooperării cu structurile de investigație ale statelor terțe interesate în mod deosebit care efectuează o investigație privind siguranța, SIPS nu va aduce modificări modului de desfășurare a investigațiilor privind siguranța și cerințelor de raportare stabilite prin prezenta ordonanță de urgență.</p> <p>(3) SIPS 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</p>	

Art. 13	<p>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.</p> <p><u>Protejarea dovezilor</u></p> <p>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:</p> <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</p>	Art. 13, alin. (1)-(4)	<p>efectuată în conformitate cu Codul.</p> <p>CAPITOLUL V</p> <p>Protejarea probelor și documentelor probatorii</p> <p>(1) În urma producerii unui accident sau incident maritim în conformitate cu prevederile art. 2, 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 nici un fel de modificare, adăugire, înregistrare, supra-înregistrare sau înregistrări privind perioada anterioară sau ulterioară accidentului, precum și perioada concomitentă cu acesta, în următoarele probe și documente probatorii:</p> <p>a) hărți maritime;</p> <p>b) jurnale de bord;</p> <p>c) înregistrările scrise, electronice și magnetice, sau realizate în orice alt mod și în mod prioritar informațiile de la VDR sau S-VDR;</p> <p>d) alte documentele sau înregistrări care se consideră că ar putea avea legătură cu accidentul.</p> <p>(2) În aplicarea prevederilor alin. (1), se iau măsuri astfel ca:</p> <p>a) să fie prevenită supra-înregistrarea datelor provenind din VDR sau S-VDR, prin oprirea înregistrării după momentul producerii accidentului sau incidentului maritim;</p>	(3) 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 sau navele implicate, se iau cu informarea prealabilă a SIPS. <p>(4) Prevederile specificate la alin. (1), alin. (2) și alin. (3), sunt obligatorii până când:</p> <p>a) nava sau navele implicate în accidentul maritim primesc notificare de la SIPS, că nu se inițiază o investigație sau că investigația privind siguranța</p>	
---------	---	------------------------	---	--	--

	<p>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>b) să se prevină interferența cu orice alt echipament care ar putea fi în mod rezonabil, considerat util investigației privind siguranța.</p> <p>(3) 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 sau navele implicate, se iau cu informarea prealabilă a SIPS.</p> <p>(4) Prevederile specificate la alin. (1), alin. (2) și alin. (3), sunt obligatorii până când:</p> <p>a) nava sau navele implicate în accidentul sau incidentul maritim primesc notificare de la SIPS, că nu se inițiază o investigație sau că investigația privind siguranța s-a încheiat;</p> <p>b) se scurge un interval de timp de 60 zile de la data notificării accidentului sau incidentului în conformitate cu prevederile art. 6, în acest interval neprimindu-se nici o informare privind inițierea unei investigații privind siguranța;</p> <p>c) se primește o notificare scrisă de la SIPS în care se menționează că probele materiale specificate nu mai sunt necesare.</p>	<p>s-a încheiat;</p> <p>b) se scurge un interval de timp de 60 zile de la data notificării accidentului sau incidentului în conformitate cu prevederile art. 6, în acest interval neprimindu-se nici o informare privind inițierea unei investigații privind siguranța;</p> <p>c) se primește o notificare scrisă de la SIPS în care se menționează că probele materiale specificate nu mai sunt necesare.</p>	
<p>Art. 14, para. (1)-(3)</p>	<p><u>Rapoarte privind accidentele</u></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</p>	<p>Art. 14, alin. (1)-(6)</p>	<p>Raportul de investigație</p> <p>(1) Investigațiile privind siguranța desfășurate în conformitate cu prevederile prezentei ordonanțe de urgență, se finalizează în termen de 12 luni de la data accidentului, cu elaborarea unui raport final, în conformitate cu secțiunile relevante din Anexa Nr.3, la prezenta ordonanță de urgență.</p>		

	<p>care nu privește un accident foarte grav sau, după caz, un accident grav maritim și ale cărei rezultate nu ar putea contribui la prevenirea accidentelor și incidentelor pe viitor.</p> <p>(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.</p> <p>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> <p>(3) Organul de anchetă din statul membru care conduce investigația trimite Comisiei o copie a raportului final, a celui simplificat sau a celui intermediar.</p> <p>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>		<p>(2) 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 pe viitor, SIPS poate decide elaborarea unui raport simplificat.</p> <p>(3) După ce este aprobat de către ministrul transporturilor și infrastructurii, raportul menționat la alin.(1) și (2), inclusiv concluziile sale și orice eventuale recomandări, va fi pus la dispoziția publicului și în special sectorului maritim, prin publicare pe pagina de internet a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în termen de 12 luni de la data accidentului.</p> <p>(4) În cazul în care raportul final nu poate fi elaborat în termen de 12 luni de la data producerii accidentului, SIPS elaborează un raport intermediar.</p> <p>(5) SIPS va trimite Comisiei Europene o copie a raportului final, a raportului simplificat sau a celui intermediar.</p> <p>(6) SIPS 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 se faciliteze îndeplinirea obiectivului prezentei ordonanțe de urgență.</p>		
<p>Art. 15, para. (1)-(3)</p>	<p><u>Recomandări privind siguranța</u> (1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura respectarea, în mod adecvat, a recomandărilor privind</p>	<p>Art.15 alin. (1)-(3)</p>	<p>(1) După aprobarea de către ministrul transporturilor și infrastructurii a raportului de investigație împreună cu recomandările privind siguranța, după caz, SIPS</p>		

Art. 16	<p>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> <p>(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> <p>(3) O recomandare privind siguranța nu stabilește, în nici un caz, culpa sau răspunderea pentru un accident.</p>		<p>urmărește respectarea, în mod adecvat, a recomandărilor privind siguranța de către destinatarii acestora și, după caz, monitorizează corespunzător respectarea acestora, în conformitate cu dreptul comunitar și internațional.</p> <p>(2) SIPS sau Comisia Europeană pot, după caz, elabora recomandări de siguranță pe baza analizei abstracte a datelor și rezultatelor generale ale investigațiilor privind siguranța desfășurate.</p> <p>(3) Recomandările privind siguranța elaborate de SIPS nu stabilesc în nici un caz culpa sau răspunderea pentru un accident.</p>		
Art. 17 para. (1)-(4)	<p><u>Sistemul de alertă rapidă</u></p> <p>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, în cazul în care consideră că este necesară adoptarea unor măsuri urgente la nivel comunitar pentru prevenirea riscului de noi accidente.</p> <p>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.</p>	Art. 16.	SIPS 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.		Nu se transpune
Art. 17 para. (1)-(4)	<p><u>Baza de date europeană privind accidentele maritime</u></p> <p>(1) Datele privind accidentele și incidentele maritime sunt stocate și</p>	Art. 17 alin. (1)-(2)	<p>CAPITOLUL VII</p> <p>Baza de date europeană privind accidentele maritime</p>		

	<p>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).</p> <p>(2) Statele membre comunică Comisiei autoritățile autorizate să acceseze baza de date menționată.</p> <p>(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.</p> <p>(4) Comisia și statele membre elaborează sistemul bazei de date și o metodologie de notificare a datelor într-un termen corespunzător.</p>		<p>(1) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va comunica Comisiei Europene structurile autorizate să acceseze baza de date electronice Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime, denumită în continuare EMCIP.</p> <p>(2) SIPS va transmite Comisiei Europene, prin intermediul EMCIP, date referitoare la accidentele și incidentele maritime, precum și informații provenite din investigațiile privind siguranța întreprinse, respectând modelul din Anexa Nr.4, la prezenta ordonanță de urgență.</p>		Nu se transpune
Art. 18	<p><u>Tratatamentul echitabil al navigatorilor</u></p> <p>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.</p>	Art. 18.	<p>CAPITOLUL VIII</p> <p>Dispoziții finale</p> <p>În desfășurarea investigațiilor privind siguranța, SIPS ia în considerare dispozițiile relevante ale „Liniilor directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor”, în cazul unui accident maritim petrecut în apele teritoriale și apele interioare ale României.</p>		Nu se transpune
Art. 19 para. (1)-(3)	<p><u>Comitetul</u></p> <p>(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea</p>				

	<p>poluării de către nave (COSS) instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 (1).</p> <p>(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.</p> <p>Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la două luni.</p> <p>(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.</p>			Nu se transpune
Art. 20	<p><u>Competențe de modificare</u></p> <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</p>			Nu se transpune

	<p>articolul 19 alineatul (3). În temeiul aceleiași proceduri, Comisia poate, de asemenea, modifica anexele. Modificările aduse Codului OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime pot fi excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive, în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.</p>			
<p>Art. 21</p>	<p><u>Măsuri suplimentare</u> Nici-o dispoziție a prezentei directive nu împiedică un stat membru să adopte măsuri 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.</p>			<p>Nu se transpune</p>
<p>Art. 22</p>	<p><u>Sancțiuni</u> 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.</p>	<p>Art.19 alin. (1)-(6)</p>	<p>(1) Următoarele fapte constituie contravenții, dacă nu sunt întrunite elementele constitutive ale unei infracțiuni potrivit legii penale și se sancționează după cum urmează: a) nerespectarea prevederilor art. 4, alin.(1) și alin.(4) și ale art. 8, alin.(10) și alin.(11), prin orice demers, acțiune sau lipsă de acțiune a unei persoane fizice sau juridice, din care rezultă împiedicarea, suspendarea sau întârzierea în mod nejustificat a unei investigații privind siguranța, cu amendă de la 1.000 la 10.000 lei; b) nerespectarea prevederilor art.6 referitor la obligația de notificare a accidentelor sau incidentelor maritime, cu amendă de la 500 la 5.000 lei;</p>	

		<p>c) nerespectarea prevederilor art. 9, alin.(1), referitor la caracterul confidențial al datelor investigației privind siguranța, cu amendă de la 1000 la 5.000 lei;</p> <p>d) nerespectarea prevederilor art. 13, referitor la protejarea probelor și documentelor probatorii, precum și furnizarea de date eronate, cu amendă de la 1.000 la 10.000 lei.</p> <p>(2) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se face de către investigatorii din cadrul SIPS, în baza legitimației de investigator emise de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în conformitate cu art. 8, alin.(6).</p> <p>(3) Sancțiunea se aplică contravenienților, persoane fizice sau juridice.</p> <p>(4) Contravențiilor prevăzute la art. 19, alin.(1) le sunt aplicabile dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>(5) Acolo unde fapta contravențională nu prevede în mod expres persoana care se face vinovată de săvârșirea faptei și este trecut la modul generic unei nave sau la bordul navei, sancțiunea contravențională se aplică comandantului navei, care este reprezentantul legal al proprietarului ori operatorului navei.</p> <p>(6) Contravenienții persoane juridice achită amenzile la unitățile Trezoreriei Statului sau la Casa de Economii și Consemnațiuni - C.E.C. - S.A., după caz, în contul de venituri al bugetului de stat</p>	
--	--	--	--

			<p>20.35.01.01 "Venituri din amenzi și alte sancțiuni aplicate potrivit dispozițiilor legale", iar contravenienții persoane fizice achită amenzile la casieriele autorităților administrației publice locale sau la Casa de Economii și Consemnațiuni - C.E.C. - S.A., după caz, în contul de venituri al bugetului local 21.35.02.01 "Venituri din amenzi și alte sancțiuni aplicate potrivit dispozițiilor legale".</p>		
<p>Art. 23</p>	<p><u>Raportul privind punerea în aplicare</u> 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.</p>				<p>Nu se transpune</p>
<p>Art. 24, para. (1)-(2)</p>	<p><u>Modificări aduse actelor existente</u> (1) Articolul 12 din Directiva 1999/35/CE se elimină. (2) Articolul 11 din Directiva 2002/59/CE se elimină.</p>	<p>Art.20 alin. (1)-(2)</p>	<p>(1) La data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, Art.13 din Hotărârea Guvernului nr. 1016/2010 pentru stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor care intra/ies în/din apele naționale navigabile ale României, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 731 din 03 noiembrie 2010, se abrogă. (2) La data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, Art.12 din Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 389/2006, pentru aprobarea sistemului de inspecții obligatorii la navele de tip feribot ro-ro, precum și la navele de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 322 din 10 aprilie 2006, se abrogă.</p>		

Art. 25, para. (1)-(2)	<p><u>Transpunerea</u></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>(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>			Nu se transpune
Art. 26	<p><u>Intrarea în vigoare</u></p> <p>Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecia zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.</p>			Nu se transpune
Art. 27	<p><u>Destinatari</u></p> <p>Prezenta directivă se adresează statelor membre.</p>	Art.21 alin. (1)-(2)	<p>(1) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin structurile cu atribuții specifice în domeniu, va duce la îndeplinire prevederile prezentei ordonanțe de urgență.</p> <p>(2) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va comunica Comisiei Europene textele principalelor dispoziții de</p>	Nu se transpune

				drept intern adoptate în domeniul reglementat de Directiva 2009/18/CE, după publicarea acestora în Monitorul Oficial al României, Partea I.			
			Art.22	(1) Anexele nr. 1- 4, fac parte integrantă din prezenta ordonanță de urgență. (2) Prevederile prezentei ordonanțe de urgență referitoare la datele și conținutul anexelor, la contravențiile și sancțiunile prevăzute în art.19, precum și cele care reprezintă norme tehnice și de aplicare, pot fi modificate prin hotărâre a guvernului. (3) Prezenta ordonanță de urgență intră în vigoare la 10 de zile de la publicarea ei în Monitorul Oficial al României, Partea I.			
Anexa I	Anexa Nr.3						Transpunere identică
Anexa II	Anexa Nr.4						Transpunere identică