

GUVERNUL ROMÂNIEI



ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ privind înființarea Agenției de Investigații pentru Siguranța Transportului Naval, AISTN

Luând în considerație faptul că prin amploarea și volumul capacităților angajate în transportul naval, accidentele produse în această ramură a industriei au ca rezultat, pierderi de vieți omenești, de bunuri, deteriorare a infrastructurilor de transport, blocaje ale căilor de transport, reducere a capacităților și poluare a mediului, *toate acestea reprezentând grave atingeri aduse interesului public* prin consecințele pe care le au în creșterea costurilor de funcționare a societății, prin costuri reparatorii suplimentare, scădere a eficienței și nu în ultimul rând prin afectarea gravă a mediului pe termen lung,

Întrucât Uniunea Europeană prin instituțiile sale reprezentative, în aplicarea politicii de dezvoltare, acordând o atenție deosebită creșterii și menținerii standardelor de siguranță în transporturi și depunerii tuturor eforturilor pentru reducerea numărului de accidente, a instituit la nivel european efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor produse în transporturile aeriene, navale și feroviare, separat de orice alte forme de investigații, administrative și/sau judiciare care urmăresc stabilirea răspunderii sau a culpei, în scopul determinării cauzelor și circumstanțelor care au dus la producerea lor, analizei acestora și prevenirii producerii altor accidente, impunând înființarea la nivelul fiecărui stat membru UE a unor instituții naționale specializate, permanente, responsabile cu efectuarea investigației tehnice privind siguranța, independente organizațional și juridic de orice alte entități cu atribuții în domeniul transporturilor, în condiții de independență deplină și resurse financiare și umane suficiente,

Ținând cont de avertizamentul transmis de Comisia Europeană către statele membre ale UE la întrunirea *Comitetului pentru Siguranța Maritimă și Prevenirea Poluării de către nave, COSS 29* din data de 03 iulie 2013, la punctul 6 pe ordinea de zi, *Comunicarea Comisiei Europene / Direcția Generală pentru Mobilitate și Transport (DG MOVE) asupra stadiului implementării Directivei 2009/18/CE, cităm: "este necesar un efort semnificativ al majorității statelor membre pentru ca activitatea de investigație a accidentelor să fie efectuată în conformitate cu exigențele Directivei 2009/18/CE"; "Comisia, susținută de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA), va monitoriza îndeaproape și în mod regulat activitățile statelor membre și, dacă va constata că nu se înregistrează progrese semnificative, va iniția acțiuni împotriva statelor membre ...",*

având în vedere că de la adoptarea sa în urmă cu 4 ani până în prezent, *OUG nr.87/2011 pentru efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța în cazul accidentelor din sectorul de transport maritim*, care a transpus în legislația națională *Directiva 2009/18/CE*, nu a produs efecte și nu a întrunit condițiile pentru implementarea activității și efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța în mod eficace și eficient, în condiții de resurse umane și financiare suficiente, prin înființarea unei instituții naționale specializate permanente și imparțiale, independente din punct de vedere organizațional și juridic, investită cu autoritatea necesară, cu investigatori care să aibă competențe corespunzătoare în domeniul navelor și al

navigației, în conformitate cu exigențele Directivei 2009/18/CE, având în vedere că aspectele mai sus-menționate vizează un interes public general și constituie o situație extraordinară, a cărei reglementare nu poate fi amânată, impunând adoptarea de măsuri imediate,

în temeiul art. 115, alin. (4) din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă următoarea ordonanță de urgență:

Art. 1. (1) Se înființează Agenția de Investigații pentru Siguranța Transportului Naval, denumită în continuare AISTN, instituție publică cu personalitate juridică, aflată în subordinea Ministerului Transporturilor, prin reorganizarea Compartimentului Investigații Incidente și Accidente în Transporturile Navale care funcționează în cadrul Ministerului Transporturilor și care se desființează.

(2) AISTN are sediul în municipiul București, bd. Dinicu Golescu nr. 38, sectorul 1. Sediul poate fi schimbat prin hotărâre a Guvernului.

Art. 2. (1) AISTN este organismul tehnic permanent specializat al Ministerului Transporturilor, desemnat să efectueze investigațiile tehnice privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor care se produc în sectorul de transport maritim și pe căile navigabile interioare.

(2) Investigațiile tehnice privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim se efectuează în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 87/2011 pentru efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța în cazul accidentelor din sectorul de transport maritim.

(3) Investigațiile tehnice privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor din sectorul de transport pe căile navigabile interioare se efectuează în conformitate cu prevederile Regulamentului de organizare și funcționare al AISTN.

(4) AISTN are ca obiectiv creșterea și menținerea siguranței în transportul maritim și pe căile navigabile interioare la un nivel ridicat prin efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța în scopul determinării cauzelor și circumstanțelor care au dus la producerea accidentelor și incidentelor, și prin emiterea de recomandări privind siguranța bazate pe informațiile rezultate din investigații, în vederea prevenirii producerii altor incidente și accidente din cauze similare.

(5) AISTN este independent în organizarea și luarea deciziilor față de orice structură juridică, autoritate de reglementare sau de siguranță a navigației, administrator de infrastructură de transport naval, operator de transport naval, precum și față de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate.

(6) AISTN desfășoară investigații tehnice privind siguranța independent de orice anchetă judiciară și nu are drept scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii juridice.

Art. 3. În vederea efectuării investigației tehnice privind siguranța, conducătorul investigației și membrii comisiei de investigație pot colabora cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, pentru asigurarea accesului la probele investigației, potrivit legii și au următoarele drepturi:

a) acces liber la locul producerii și la orice zonă relevantă în legătură cu accidentul sau incidentul, precum și la orice navă, epavă ori structură, inclusiv la încărcătură, echipamente sau resturi ale acestora;

- b) inventarierea probelor și controlul îndepărtării componentelor și încărcăturii navei;
- c) acces imediat la înregistratoarele parametrilor de navigație VDR, VDR/S și la conținutul acestora precum și la orice fel de alte înregistrări în legătură cu evenimentul;
- d) acces imediat la rezultatele examinării victimelor și ale analizelor efectuate pe probele prelevate de la acestea;
- e) acces imediat la rezultatele testelor efectuate asupra persoanelor implicate în operarea navei sau asupra probelor prelevate de la acestea;
- f) să ia declarații de la părțile implicate în eveniment și de la potențialii martori la evenimentul în cauză;
- g) acces liber la orice informații necesare investigației, deținute de către, proprietarul, operatorul navei, autoritățile competente în domeniul transportului maritim și pe căile navigabile interioare, administratorul de infrastructură de transport naval și de către operatorul portuar.

Art. 4. Se desemnează AISTN, ca organism național de investigații ale accidentelor și incidentelor produse în transportul maritim și pe căile navigabile interioare, pentru reprezentarea Ministerului Transporturilor în relația cu organismele interne și internaționale similare și conexe domeniului său de activitate.

Art. 5. Pentru îndeplinirea obiectivelor, AISTN poate încheia contracte, în condițiile legii, cu instituții de specialitate din țară și din străinătate.

Art. 6. (1) Finanțarea cheltuielilor curente și de capital ale AISTN, precum și de investigație a accidentelor și incidentelor din transportul naval, se asigură din venituri proprii.

(2) În cazul catastrofelor navale, Guvernul alocă AISTN sume din Fondul de rezervă bugetară la dispoziția Guvernului, prin bugetul Ministerului Transporturilor, pentru investigația tehnică privind siguranța a evenimentului.

(3) Sursele proprii ale AISTN se constituie din transferul către AISTN a unei cote de 10% din tariful de supraveghere a navigației și managementul traficului naval în porturi și formalități de sosire plecare, practicat de către Autoritatea Navală Română, precum și din transferul către AISTN a unei cote de 0,01 euro/tonă marfă operată, din tarifele practicate de către administrațiile portuare.

(4) Modalitatea de transfer a sumelor prevăzute la alin. (3) se stabilește prin ordin al ministrului transporturilor, în termen de 10 zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.

(5) Sursele proprii de finanțare nu au impact asupra bugetului de stat și nu implică mărirea tarifelor practicate de către Autoritatea Navală Română și administrațiile portuare.

(6) În vederea dezvoltării și modernizării rapide impuse de standardele internaționale AISTN poate utiliza fondurile deținute, conform legii.

Art. 7. AISTN are următoarele atribuții principale:

a) organizează, conduce, coordonează și efectuează activitatea de investigație tehnică privind siguranța a accidentelor și incidentelor din transportul maritim și pe căile navigabile interioare potrivit prevederilor legale în vigoare și recomandă măsurile necesare pentru prevenirea acestora;

b) elaborează și propune modificarea și completarea reglementărilor naționale în domeniul investigației tehnice privind siguranța a evenimentelor din transportul maritim și pe căile navigabile interioare în conformitate cu prevederile legislației internaționale în domeniu;

c) numește membrii comisiei de investigație, conducătorul investigației și/sau reprezentantul acreditat, după caz;

d) informează statele implicate asupra oricărui accident și incident grav produs în apele naționale ale României, solicitând participarea, după caz, a reprezentanților acestora la investigații în conformitate cu reglementările interne și internaționale;

e) cooperează cu alte organisme similare și instituții pentru efectuarea de analize, expertize tehnice, teste și altele asemenea, în scopul determinării cauzelor producerii evenimentelor;

f) întocmește rapoarte preliminare și finale asupra rezultatelor investigației tehnice privind siguranța a accidentelor și incidentelor foarte grave și grave, după caz, din transportul maritim și pe căile navigabile interioare pe care le transmite părților implicate, celor cu responsabilități în domeniul siguranței navigației și celor interesați potrivit reglementărilor în vigoare;

g) emite recomandări privind siguranța, în scopul prevenirii producerii evenimentelor similare și urmărește modul de implementare a acestora;

h) pune la dispoziția publicului și în special sectorului de transport maritim și pe căile navigabile interioare raportul final al investigației, prin publicarea acestuia pe pagina de internet a AISTN;

i) comunică Organizației Maritime Internaționale (IMO) și Agenției Europene pentru Siguranța Maritimă (EMSA), date și informații privitoare la accidente navale și la investigațiile efectuate, conform obligațiilor stabilite de standardele internaționale recunoscute și asumate de România;

j) gestionează, evaluează, analizează și arhivează, în conformitate cu cerințele internaționale și europene, raportările obligatorii și raportările voluntare privind evenimentele din domeniul navigației;

k) elaborează studii și analize privind siguranța în transportul maritim și pe căile navigabile interioare și difuzează semestrial buletine informative privind evenimentele din domeniul transporturilor maritime și pe căile navigabile interioare;

l) îndeplinește orice alte atribuții stabilite prin acte normative pentru domeniul său de activitate.

Art. 8. AISTN asigură perfecționarea pregătirii de specialitate a personalului propriu.

Art. 9. AISTN cooperează cu organismele de investigație și instituțiile de profil ale altor state, în scopul finalizării investigațiilor, după caz, elaborării unor metode comune de investigare, realizării unor principii comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific.

Art. 10. Guvernul poate aproba și alte atribuții pentru AISTN.

Art. 11. (1) Conducerea AISTN este asigurată de către un consiliu de conducere format din 5 persoane, al cărui președinte este directorul general.

(2) Directorul general și ceilalți membri ai consiliului de conducere sunt numiți și revocați prin ordin al ministrului transporturilor.

(3) Salarizarea directorului general și indemnizațiile membrilor consiliului de conducere al AISTN se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor, în conformitate cu reglementările în vigoare.

Art. 12. (1) Personalul salariat, specializat în domeniul transportului naval, care își desfășoară activitatea în cadrul Compartimentului Investigații Incidente și Accidente în Transporturile Navale, din structura Ministerului Transporturilor, este preluat în cadrul AISTN începând cu data înființării acestuia.

(2) Personalul AISTN este angajat cu contract individual de muncă pe durată nedeterminată, iar salarizarea acestuia se face în conformitate cu prevederile art.162, alin.(1) și alin.(2) din Legea nr.53/2003, Codul Muncii, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(3) În îndeplinirea atribuțiilor sale, prin decizia Directorului General de numire în comisia de investigație, AISTN poate să desemneze colaboratori externi, specialiști în domeniu, în calitate de experți, remunerați în condițiile legii.

Art. 13. (1) Regulamentul de organizare și funcționare al AISTN se aprobă prin hotărâre a Guvernului în termen de 60 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.

(2) Regulamentul de organizare și funcționare prevăzut la alin. (1) va cuprinde și regimul de incompatibilități și condițiile de numire și revocare a membrilor consiliului de conducere și a directorului general al AISTN.

Art. 14. În anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.50 din 21 ianuarie 2015, la litera D "Unitățile care funcționează în subordinea Ministerului Transporturilor ", după numărul curent 6 se introduce un nou număr curent, numărul curent 7, cu următorul cuprins:

" 7. - Agenția de Investigații pentru Siguranța Transportului Naval - AISTN - Venituri proprii - București - Nr. maxim posturi 40".

Art. 15. OUG nr. 87/2011 pentru efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța în cazul accidentelor din sectorul de transport maritim publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 735 din 19 octombrie 2011 se completează și se modifică după cum urmează:

1. La Art.2, alin.(2), lit.c) se abrogă.

2. La Art.3, lit.f) se modifică și va avea următorul cuprins:

f) Agenția de Investigații pentru Siguranța Transportului Naval - organismul tehnic permanent specializat al Ministerului Transporturilor, desemnat să efectueze investigațiile tehnice privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor care se produc în sectorul de transport maritim și

pe căile navigabile interioare, în conformitate cu prevederile prezentei ordonanțe de urgență și ale Regulamentului de organizare și funcționare al AISTN, denumită în continuare AISTN.

3. Se înlocuiește sintagma SIPS din tot corpul textului cu sintagma AISTN.

4. La Art.3, lit.g) se modifică și va avea următorul cuprins:

g) investigatori privind siguranța - personal de specialitate din cadrul AISTN sau persoanele numite în comisia de investigație prin decizie a Directorului General al AISTN, denumite în continuare investigatori.

5. La Art.5, alin.(1) se modifică și va avea următorul cuprins:

(1) Inițierea unei investigații tehnice privind siguranța și constituirea comisiei de investigație, în cazul unui accident sau incident produs în transportul maritim sau pe căile navigabile interioare, se fac prin decizie a Directorului General al AISTN.

6. La Art.5, alin.(3) și alin.(4) se modifică și vor avea următorul cuprins:

(3) În cazul unor accidente grave produse în transportul maritim sau pe căile navigabile interioare AISTN realizează o evaluare preliminară a circumstanțelor și, după caz, Directorul General al AISTN decide efectuarea unei investigații tehnice privind siguranța. În cazul în care, în urma evaluării circumstanțelor accidentului, nu se consideră necesară efectuarea unei investigații tehnice privind siguranța, AISTN va înregistra motivele și va informa Comisia Europeană potrivit prevederilor art. 18 alin. (2).

(4) Directorul General al AISTN poate decide efectuarea unei investigații tehnice privind siguranța în orice alte cazuri de accidente sau incidente care s-au produs în activitatea de transport maritim și pe căile navigabile interioare.

7. La Art.6, alin.(5) se modifică și va avea următorul cuprins:

(5) Detaliile de contact pentru efectuarea notificării accidentelor sau incidentelor produse în transportul maritim sau pe căile navigabile interioare se stabilesc prin decizie a Directorului General al AISTN.

8. La Art.8, alin.(1) se modifică și va avea următorul cuprins:

(1) Au calitatea de investigatori persoanele din cadrul AISTN și persoanele numite în comisia de investigație prin decizie a Directorului General al AISTN.

9. La Art.8, alin.(6) și alin.(7) se modifică și vor avea următorul cuprins:

(6) Forma, modelul și conținutul legitimației de investigator, ale legitimației provizorii de investigator și ale insignei de investigator se stabilesc prin decizie a Directorului General al AISTN.

(7) Legitimația provizorie de investigator are o durată de valabilitate limitată, durata care se va stabili prin decizia Directorului General al AISTN prevăzută la alin. (6).

10. La Art.8, alin.(9) se modifică și va avea următorul cuprins:

(9) Directorul General al AISTN poate aproba ca investigatorilor unei alte structuri de investigație, căreia i-a fost delegată sarcina de investigare tehnică privind siguranța potrivit prevederilor art. 7 alin. (7), să li se pună la dispoziție toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației tehnice privind siguranța și să li se asigure accesul la probe.

11. La Art.8, alin.(13) se abogă.

12. La Art.15, alin.(3) se modifică și va avea următorul cuprins:

(3) După ce este aprobat de către Directorul General al AISTN, raportul menționat la alin. (1) și (2), 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 tehnică privind siguranța, va fi pus la dispoziția publicului și în special sectorului de transport maritim și pe căile navigabile interioare, prin publicare pe pagina de internet a AISTN, în termen de 12 luni de la data accidentului.

13. La Art.16, alin.(1) se modifică și va avea următorul cuprins:

(1) După aprobarea raportului de investigație, împreună cu recomandările privind siguranța, de către Directorul General al AISTN, după caz, AISTN urmărește respectarea, în mod adecvat, a recomandărilor privind siguranța de către destinatarii acestora și, după caz, monitorizează corespunzător respectarea acestora, potrivit reglementărilor naționale, ale dreptului comunitar și internațional.

14. La Art.20, alin.(2) se modifică și va avea următorul cuprins:

(2) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac de către investigatorii din cadrul AISTN, în baza legitimației de investigator emise de AISTN.

15. În Anexa Nr.2 a OUG NR.87/2011, textul cuprins între paragraful "Către" și paragraful "1. Date referitoare la notificarea evenimentului", se modifică și va avea următorul cuprins:

"Agenția de Investigații pentru Siguranța Transportului Naval
Nr. fax:
e-mail:
Ref.: Raportare accidente/incidente."

Art. 16. Prezenta ordonanță de urgență intră în vigoare la 10 zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

PRIM-MINISTRU

VICTOR-VIOREL PONTA

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ
privind înființarea Agenției de Investigații pentru Siguranța Transportului Naval, AISTN

Secțiunea a 2-a Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	<p>Prin amploarea și volumul capacităților angajate în transportul naval, accidentele produse în această ramură a industriei au ca rezultat, pierderi de vieți omenești, de bunuri, deteriorare a infrastructurilor de transport, blocaje ale căilor de transport, reducere a capacităților și poluare a mediului, <i>toate acestea reprezentând grave atingeri aduse interesului public</i> prin consecințele pe care le au în creșterea costurilor de funcționare a societății, prin costuri reparatorii suplimentare, scădere a eficienței și nu în ultimul rând prin afectarea gravă a mediului pe termen lung. Accidentele au de asemenea un impact considerabil în mass media, afectând imaginea publică a instituțiilor statului, în anumite condiții afectând chiar imaginea statului.</p> <p>Uniunea Europeană prin instituțiile sale reprezentative, în aplicarea politicii de dezvoltare, acordând o atenție deosebită creșterii și menținerii standardelor de siguranță în transporturi și depunerii tuturor eforturilor pentru reducerea numărului de accidente, a instituit la nivel european efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor produse în transporturile aeriene, navale și feroviare, separat de orice alte forme de investigații, administrative sau judiciare care urmăresc stabilirea răspunderii sau a culpei, în scopul determinării cauzelor și circumstanțelor care au dus la producerea lor, analizei acestora și prevenirii producerii altor accidente, impunând înființarea la nivelul fiecărui stat membru UE a unor instituții naționale specializate, permanente, responsabile cu investigația tehnică privind siguranța, independente organizațional și juridic de orice alte entități cu atribuții în domeniul transporturilor, în condiții de independență deplină și resurse financiare și umane suficiente.</p> <p><i>Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului, din 23 aprilie 2009, de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim, a fost transpusă în legislația națională prin OUG nr.87/2011 pentru efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța în cazul accidentelor din sectorul de transport maritim.</i></p> <p>Prin forma adoptată, de la intrarea în vigoare din data de 19.10.2011 până în prezent, OUG nr.87/2011 nu a creat cadrul pentru înființarea unei structuri de investigație imparțiale, independente din punct de vedere organizațional și juridic, care să permită efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța în mod eficace și eficient, în condiții de resurse financiare și umane suficiente, în conformitate cu exigențele Directivei 2009/18/CE.</p> <p>La întrunirea <i>Comitetului pentru Siguranța Maritimă și Prevenirea Poluării de către nave, COSS 29 din data de 03 iulie 2013, la punctul 6 pe ordinea de zi, în Comunicarea Comisiei Europene / Direcția Generală pentru Mobilitate și Transport (DG MOVE), către statele</i></p>
---------------------------------	--

	<p>membre UE, asupra stadiului implementării Directivei 2009/18/CE, Comisia a constatat, printre altele, necesitatea <i>”constituirii unei structuri permanente și imparțiale de investigație, investită cu autoritatea necesară și cu investigatori care au calificările și competențe corespunzătoare în materie de accidente și incidente maritime”(Art. 8.1), structura de investigație trebuie să dispună de personal și resurse suficiente și trebuie să fie independentă din punct de vedere legal și operațional și nu poate fi implicată în activități de reglementare sau administrative”.</i></p> <p>În finalul documentului, Comisia a transmis către statele membre UE următoarele concluzii:</p> <p><i>-”în ce privește implementarea Directivei 2009/18/CE, este necesar un efort semnificativ al majorității statelor membre pentru ca activitatea de investigație a accidentelor să fie efectuată în conformitate cu exigențele Directivei 2009/18/CE”;</i></p> <p><i>-”Comisia, susținută de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA), va monitoriza îndeaproape și în mod regulat activitățile statelor membre și, dacă va constata că nu se înregistrează progrese semnificative, va iniția acțiuni împotriva statelor membre pentru implementarea incorectă a directivei”.</i></p> <p>Având în vedere că aspectele mai susmenționate reprezintă grave atingeri aduse interesului public prin consecințe asupra costurilor de funcționare a societății și prin afectarea gravă a mediului pe termen lung,</p> <p>ținând seama de necesitatea înființării unei structuri de investigație independente organizațional și juridic în luarea deciziilor, care să asigure implementarea activității de investigație privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor din transportul naval, în conformitate cu exigențele Directivei 2009/18/CE,</p> <p>luând în considerare faptul că prin lipsa prevederilor legislației actuale, accidentele produse cu nave de navigație interioară pe căile navigabile interioare, care reprezintă un procent semnificativ mai mare din numărul total al accidentelor navale, nu sunt investigate din punct de vedere al siguranței navigației, făcând doar obiectul anchetelor organelor judiciare care urmăresc doar stabilirea răspunderii sau a culpei,</p> <p>ținând cont de avertismentul transmis de Comisia Europeană, către statele membre, menționat în paragraful anterior,</p> <p>se impune înființarea Agenției de Investigații pentru Siguranța Transportului Naval (AISTN), într-un timp cât mai scurt, prin ordonanță de urgență a Guvernului.</p>
<p>1¹. În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia, se vor specifica doar actele comunitare în cauză, însoțite de elementele de identificare ale acestora</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Regulamentul (UE) nr. 1286/2011 al Comisiei, din 9 decembrie 2011, de adoptare a unei metodologii comune de investigare a accidentelor și incidentelor maritime elaborate în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) din Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului; - Regulamentul de punere în aplicare (UE) NR. 651/2011 al Comisiei, din 5 iulie 2011, de adoptare a regulamentul de procedură al cadrului de cooperare permanentă stabilit de statele membre în cooperare cu Comisia, în temeiul articolului 10 din Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

2. Schimbări preconizate	<p>Prin înființarea AISTN se creează cadrul operațional pentru:</p> <ul style="list-style-type: none"> -implementarea OUG Nr.87/2011 în conformitate cu exigențele Directivei 2009/18/CE; -extinderea activității de investigație privind siguranța în investigarea accidentelor produse cu nave de navigație interioară pe căile navigabile interioare care, prin lipsa prevederilor legislației actuale, nu sunt investigate din punct de vedere al siguranței navigației făcând doar obiectul anchetelor organelor judiciare care urmăresc stabilirea răspunderii sau a culpei; -aplicarea directă a Regulamentului (UE) nr.1286/2011 al Comisiei; -aplicarea directă a Regulamentului de punere în aplicare (UE) NR.651/2011 al Comisiei; -aplicarea OMTI 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.
3. Alte informații	<p>Având în vedere necesitatea ca prezenta ordonanță de urgență să producă efecte în domeniul siguranței în transportul naval și în efectuarea investigațiilor în mod eficace și eficient, în conformitate cu prevederile Art.8, alin.(1) al Directivei 2009/18/CE și ale Art.8, alin.(3) al OUG Nr.87/2011, investigațiile tehnice privind siguranța trebuie să fie efectuate de către investigatori competenți în chestiunile legate de accidente și incidente maritime, cu calificare și experiența practică în domeniul transportului naval, al navelor și al navigației.</p> <p>În acest sens, atragerea și angajarea personalului calificat corespunzător în structura AISTN, respectiv Comandanți și ofițeri Mecanici cu experiență, categorie profesională corespunzătoare nivelului de competență cerut de prevederile legale mai susmenționate, s-ar putea realiza doar prin motivarea acestora printr-un nivel de salarizare corespunzător.</p>

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	<p>Înființarea AISTN și implementarea activității de investigație a evenimentelor produse în transporturile navale au ca rezultat:</p> <ul style="list-style-type: none"> -reducerea numărului de accidente, creșterea încrederii și a nivelului siguranței în transportul naval, mărirea eficienței și diminuarea cheltuielilor de funcționare a societății. -crearea unui sistem de management al siguranței în transportul naval în apele naționale navigabile românești și alinierea României la nivel european, la sistemul de control, expertiză, supraveghere, raportare și cooperare în domeniul siguranței în transporturi.
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Impactul social	Înființarea AISTN ca organism de investigație independent contribuie la:

	-întărirea rolului MT ca autoritate de stat în domeniul transporturilor prin creșterea gradului de urmărire și control al aplicării și respectării reglementărilor în vigoare printr-un organism tehnic specializat/instituție publică subordonată. -creșterea transparenței actului administrativ prin asigurarea imparțialității, obiectivității și transparenței investigațiilor, și evitarea apariției conflictelor de interese.
4. Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

Secțiunea a 4- a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit b) bugete locale: (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii b) bugete locale: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii						
3. Impact financiar, plus/ minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	-Proiectul de act normativ nu are impact asupra bugetului general consolidat.					
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					

7. Alte informații	<p>-Sursele proprii ale AISTN se constituie din transferul unei cote de 10% din tariful pentru <i>Supravegherea, navigației și managementul traficului naval în porturi și formalități de sosire plecare</i>, practicat de Autoritatea Navală Română, precum și din încasarea unei cote de 0,01 euro/tonă marfă operată, din tarifele practicate de către administrațiile portuare.</p> <p>- Sursele proprii de finanțare nu au impact asupra bugetului de stat și nu implică mărirea tarifelor practicate de către Autoritatea Navală Română și administrațiile portuare.</p>
--------------------	--

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

<p>1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</p> <p>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;</p> <p>b. acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.</p>	<p>b) în termen de 60 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, este necesară elaborarea și aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare al AISTN, prin hotărâre a Guvernului.</p>
<p>2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare.</p>	<p>Proiectul de act normativ este în conformitate cu prevederile OUG Nr.87/2011, care a fost acceptată de către Comisia Europeană ca transpunere a Directivei 2009/18/CE în legislația națională.</p>
<p>3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare.</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene (trimiteri la doctrina juridică).</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente.</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>6. Alte informații.</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

<p>1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate</p>	<p>Proiectul de act normativ a fost publicat pe site-ul MT și a fost transmis către Autoritatea Navală Română și administrațiile porturilor.</p>
<p>2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu</p>	<p>Activitatea entităților angajate în procesul de</p>

care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	consultare este subiect de activitate, depinde și este afectată de siguranța navigației, siguranța în exploatarea navei și siguranța transportului naval.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii de Guvern nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	-Proiectul de act normativ a fost avizat de către Consiliul Legislativ. -Proiectul de act normativ a fost avizat de către Curtea de Conturi. -Proiectul de act normativ a fost avizat de către Consiliul Economic și Social.
6. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

Secțiunea a 8-a

Măsuri de implementare

1. Măsuri de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/ sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

Având în vedere cele de mai sus, a fost elaborat alăturat, proiectul de ordonanță de urgență a Guvernului privind înființarea Agenției de Investigații pentru Siguranța Transportului Naval, AISTN.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR
IOAN RUS**

Avizăm favorabil,

**MINISTRUL MUNCII, FAMILIEI, PROTECȚIEI
SOCIALE ȘI PERSOANELOR VÂRSTNICE
ROVANA PLUMB**

**MINISTRUL FINANTELOR PUBLICE
EUGEN TEODOROVICI**

**MINISTERUL JUSTIȚIEI
ROBERT CAZANCIUC**