



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din _____ 2026

Chișinău

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

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

HOTĂRĂȘTE:

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

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

PRIM-MINISTRU

Alexandru MUNTEANU

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

Vladimir BOLEA

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

CAPITOLUL I **DISPOZIȚII GENERALE**

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

1.1. efectuarea investigațiilor privind siguranța și examinarea corespunzătoare a accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim în scopul determinării cauzelor acestora; și

1.2. asigurarea unei comunicări precise și în timp util a rezultatelor investigațiilor privind siguranța, precum și a unor propuneri de remediere a situației.

2. Investigațiile privind siguranța nu au ca obiect stabilirea răspunderii sau a culpei, unicul obiectiv fiind prevenirea unor accidente și incidente viitoare.

3. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (în continuare – Birou) efectuează investigațiile în mod independent și obiectiv, astfel încât stabilirea cauzelor și a circumstanțelor producerii accidentului sau incidentului maritim să nu fie limitată sau influențată de faptul că din constatările investigației ar putea rezulta indicii privind răspunderea sau culpa unor persoane.

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

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

4.2. *accident grav* – accident ce a avut loc în legătură directă cu operarea unei nave, care implică foc, explozie, coliziune, eșuare, producând una din următoarele consecințe grave:

4.2.1. fisuri sau defecțiuni ale corpului navei, care au cauzat oprirea motorului principal;

4.2.2. avarii extinse ale suprastructurii navei, avarii grave ale structurii navei, cum ar fi penetrarea corpului navei sub linia de plutire, care au condus la imposibilitatea de a continua voiajul;

4.2.3. avarii care necesită remorcarea navei sau o intervenție de pe uscat;

4.3. *accident maritim* – un eveniment sau o succesiune de evenimente legate direct de operarea unei nave care a avut ca rezultat sau a fost susceptibil să aibă ca rezultat moartea sau vătămarea gravă a unei persoane, pierderea sau abandonarea navei, avarierea gravă a navei, eșuarea sau coliziunea navei, avarierea gravă a infrastructurii maritime ori producerea unor daune semnificative mediului marin;

4.4. *Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime* – Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime adoptat prin Rezoluția A.849(20) a

Adunării Organizației Maritime Internaționale (în continuare – OMI) din 27 noiembrie 1997, inclusiv amendamentele ulterioare;

- 4.5. *incident maritim* – un eveniment sau o succesiune de evenimente, altele decât un accident maritim, care au legătură directă cu operarea unei nave și care au pus sau ar fi putut pune în pericol siguranța navei, a persoanelor aflate la bord sau a mediului marin;
- 4.6. *investigație privind siguranța accidentelor și incidentelor maritime* – procesul desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor maritime, care include colectarea și analiza informațiilor, determinarea cauzelor și circumstanțelor producerii evenimentului și, după caz, formularea recomandărilor de siguranță;
- 4.7. *înregistrator de date privind voiajul (VDR)* – sistemul de înregistrare instalat la bordul unei nave, destinat să înregistreze automat datele de navigație și comunicare relevante pentru siguranța navigației și pentru investigarea accidentelor sau incidentelor maritime, în conformitate cu standardele stabilite prin Rezoluția A.861(20) a Adunării OMI și Rezoluția MSC.163(78) a Comitetului OMI pentru siguranța maritimă;
- 4.8. *Linii directe ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim* – liniile directe anexate la Rezoluția LEG.3(91) a Comitetului juridic al OMI din 27 aprilie 2006 și aprobate de organul de conducere al Organizației Internaționale a Muncii în cadrul celei de a 296-a sesiuni (12–16 iunie 2006), în versiunea lor actualizată;
- 4.9. *navă de tip feribot ro-ro* – o navă de pasageri sau de marfă proiectată pentru a transporta vehicule pe punți rulante, cu încărcare și descărcare prin rampă la prova și/sau pupa (roll-on/roll-off – ro-ro), utilizată pentru transportul maritim între porturi;
- 4.10. *navă de pasageri de mare viteză* – o navă de pasageri proiectată pentru a naviga la viteze superioare navelor convenționale și care transportă pasageri pe distanțe comerciale;
- 4.11. *recomandare privind siguranța* - înseamnă orice propunere, inclusiv în scopul înregistrării și controlului, efectuată de:
 - 4.11.1. organul de anchetă al statului care desfășoară sau conduce investigațiile privind siguranța pe baza informațiilor rezultate din investigația în cauză; sau, după caz,
 - 4.11.2. Comisie, acționând pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor investigațiilor privind siguranța desfășurate;
- 4.12. *stat care conduce investigația* – statul care are responsabilitatea principală pentru desfășurarea investigației privind siguranța unui accident sau incident maritim și pentru coordonarea acesteia cu alte state interesate;
- 4.13. *stat interesat în mod deosebit* – statul care are un interes semnificativ într-un accident sau incident maritim, inclusiv statul de pavilion al navei, statul pe teritoriul sau în apele cărui s-a produs evenimentul, statul ai cărui cetățeni au fost implicați sau statul care ar putea avea informații relevante pentru investigație.

CAPITOLUL II

DOMENIUL DE APLICARE

5. Dispozițiile prezentului Regulament se aplică în următoarele cazuri:
 - 5.1. accidente sau incidente care implică nave aflate sub pavilionul Republicii Moldova;
 - 5.2. accidente sau incidente care se produc în apele teritoriale sau interioare ale Republicii Moldova, astfel cum sunt definite de legislația națională și convențiile internaționale aplicabile, inclusiv Convenția privind Dreptul Mării (UNCLOS);

- 5.3. accidente sau incidente care implică alte interese majore ale Republicii Moldova, inclusiv siguranța navigației, protecția vieții oamenilor la bord, protecția mediului marin sau interesele economice naționale.
6. Prezentul Regulament nu se aplică în cazul evenimentelor care implică exclusiv:
 - 6.1. nave de război și militare, precum și alte nave care aparțin sau sunt exploatate de statul Republica Moldova și sunt folosite exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale;
 - 6.2. nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, nave din lemn construite cu metode tradiționale, iahturi sau ambarcațiuni de agrement neimplicate în activități comerciale, cu excepția cazurilor în care acestea au sau vor avea un echipaj și transportă sau vor transporta mai mult de 12 pasageri în scopuri comerciale;
 - 6.3. nave de navigație interioară care operează pe căi navigabile interioare;
 - 6.4. nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri;
 - 6.5. platforme fixe de foraj în larg.

CAPITOLUL III

STATUTUL INVESTIGAȚIILOR PRIVIND SIGURANȚA

7. Investigațiile privind siguranța sunt efectuate sau supravegheate, fără imixtiuni din exterior, de către Birou, care efectuează în mod independent o investigație completă privind siguranța, fie pe cont propriu, fie pe baza unor acorduri cu alte autorități responsabile de investigațiile privind siguranța.

8. În realizarea investigațiilor privind siguranța, Biroul nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni de la nicio parte externă și are autoritate absolută în ceea ce privește realizarea investigațiilor privind siguranța.

9. Investigațiile privind siguranța accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim se desfășoară în conformitate cu legislația națională, astfel încât acestea să poată fi efectuate cât mai rapid și mai eficient posibil.

10. Investigațiile privind siguranța se desfășoară independent de orice anchetă penală sau de alte investigații efectuate în paralel pentru stabilirea răspunderii sau a culpei.

11. Desfășurarea unei anchete penale sau a altor proceduri judiciare nu împiedică, nu suspendă și nu întârzie în mod nejustificat desfășurarea investigației privind siguranța.

12. Biroul cooperează, după caz, cu autoritățile competente care desfășoară anchete judiciare, în vederea asigurării desfășurării eficiente a investigațiilor, fără a afecta independența acestora.

13. Biroul, în activitatea sa, dispune de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini sarcinile în mod independent și suficiente resurse pentru a realiza acest lucru. În special:

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

13.2. Investigatorii sunt independenți în realizarea investigațiilor privind siguranța;

13.3. Biroul se va asigura că are cel puțin un investigator disponibil capabil să exercite funcția de președinte al Comisiei în cazul unui accident foarte grav;

13.4. Biroul elaborează anual un proiect de buget care să-i permită să-și îndeplinească funcțiile și îl prezintă administratorului de buget;

13.5. Biroul se asigură că are la dispoziția sa, fie direct, fie prin intermediul cooperării, fie prin acorduri cu alte autorități naționale sau entități, personal calificat și facilități adecvate.

14. În vederea asigurării desfășurării eficiente a investigațiilor privind siguranța, Biroul cooperează cu organismele de investigare ale altor state și poate acorda sau solicita asistență în cadrul investigațiilor privind accidentele și incidentele maritime.

15. Cooperarea prevăzută la punctul 14 include, după caz:

15.1. cooperarea și acordarea de asistență reciprocă în cadrul investigațiilor privind siguranța desfășurate de alte state, precum și delegarea către un alt stat a sarcinii de a desfășura o investigație privind siguranța, în condițiile stabilite prin acord între părți;

15.2. coordonarea activităților organismelor de investigare implicate, atunci când aceasta este necesară pentru desfășurarea eficientă a investigației și pentru realizarea obiectivelor prevenirii accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim.

CAPITOLUL IV OBLIGAȚIA DE A DESFĂȘURA O INVESTIGAȚIE

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

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

17.1. implică o navă aflată sub pavilionul Republicii Moldova, indiferent de locul producerii accidentului;

17.2. se produce în apele teritoriale sau interioare ale Republicii Moldova, astfel cum sunt definite în dreptul internațional al mării, indiferent de pavilionul navei sau al navelor implicate;

17.3. implică un interes deosebit al Republicii Moldova, indiferent de locul producerii accidentului și de pavilionul navei sau al navelor implicate.

18. În cazul producerii unui accident grav, Biroul realizează o evaluare preliminară pentru a decide dacă va efectua sau nu o investigație privind siguranța. În cazul în care Biroul decide să nu efectueze o investigație privind siguranța, motivele pe care se întemeiază o astfel de decizie se înregistrează și se notifică în conformitate cu punctul 81.

19. În orice alte cazuri de accidente sau incidente, Biroul decide dacă se va efectua sau nu o investigație privind siguranța.

20. La luarea deciziilor menționate la punctele 18 și 19, Biroul ia în considerare în special:

20.1. gravitatea accidentului sau incidentului;

20.2. tipul de navă și/sau natura încărcăturii implicate;

20.3. măsura în care rezultatele investigației privind siguranța pot contribui la prevenirea accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim în viitor.

21. În situația în care Republicii Moldova îi revine rolul de stat care conduce investigația privind siguranța, Biroul în cooperare cu structurile echivalente ale celorlalte state interesate în mod deosebit, va decide domeniul de aplicare și modalitățile practice de desfășurare a investigației privind siguranța, în modul cel mai potrivit pentru îndeplinirea obiectivului prezentului Regulament și în vederea prevenirii unor accidente și incidente pe viitor.

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

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

CAPITOLUL V

OBLIGAȚIA DE NOTIFICARE

24. Notificarea accidentelor maritime grave și foarte grave se face telefonic, în cel mai scurt timp posibil, către Biroul și Agenția Navală, de către:

24.1. comandanții navelor implicate în accident, sau în imposibilitate de exercițiu a acestora, de către înlocuitorii lor ierarhici, prompt, după producerea accidentului;

24.2. căpitanul portului în a căruia zonă de jurisdicție s-a produs accidentul, prompt, după primirea informației despre producerea accidentului.

25. Notificarea telefonică prevăzută la punctul 24, va conține informațiile prevăzute în Anexa 1.

26. În maxim 24 de ore, după notificarea telefonică prevăzută la punctul 24, căpitanul portului în a căruia zonă de jurisdicție s-a produs accidentul va transmite un e-mail, care va conține informațiile prevăzute în Anexa 2.

27. Pentru accidentele maritime, altele decât cele grave sau foarte grave, sau pentru incidentele maritime, căpitanul portului în a căruia zonă de jurisdicție s-a produs accidentul, va transmite informațiile prevăzute în Anexa 2, prin e-mail către Birou și Agenția Navală, în maxim 24 de ore de la data producerii accidentului sau incidentului.

28. Biroul poate solicita detalii suplimentare asupra oricărui accident sau incident maritim notificat în condițiile punctelor 24 și 27.

CAPITOLUL VI

CONDUCEREA DE INVESTIGAȚII PRIVIND SIGURANȚA ȘI PARTICIPAREA LA ACESTEA

29. În investigarea oricărui accident sau incident maritim, Biroul colaborează cu structurile de investigație ale altor state membre ale Uniunii Europene, pe principiul efectuării unei singure investigații privind siguranța și al acceptării participării la investigație a oricărui alt stat membru al Uniunii Europene interesat în mod deosebit.

30. Biroul cooperează cu structurile de investigație ale unuia sau mai multor state membre ale Uniunii Europene interesate în mod deosebit, pentru a decide rapid și de comun acord care este statul membru care să conducă investigația. În cadrul acestei cooperări, Biroul depune toate eforturile pentru a ajunge la un acord comun asupra procedurilor de investigare.

31. În cadrul acordului încheiat potrivit prevederilor punctului 30, un alt stat interesat în mod deosebit are același drept de acces la martori și probe cu statul care conduce investigația și, de asemenea, are dreptul ca punctul său de vedere să fie luat în considerare de statul care conduce investigația privind siguranța.

32. Biroul efectuează o investigație privind siguranța în paralel cu structura de investigație a unui alt stat membru al Uniunii Europene asupra aceluiași accident sau incident maritim, doar în situații de excepție, caz în care notifică Comisia Europeană despre motivele acestei acțiuni.

33. În cazul investigațiilor menționate la punctul 32, Biroul cooperează cu structura de investigație a altui stat, în special prin schimbul de informații pertinente culese pe parcursul investigațiilor, pentru a ajunge la concluzii comune, în măsura în care acest lucru este posibil.

34. Cu respectarea prevederilor punctelor 29 - 33, Biroul este responsabil pentru desfășurarea investigației privind siguranța și a coordonării cu structurile de investigație ale altor

state membre interesate în mod deosebit, până în momentul stabilirii de comun acord a statului care să conducă investigația.

35. Cu respectarea obligațiilor asumate în temeiul prezentului Regulament și ale dreptului internațional, Biroul poate, după caz, să delege structurii de investigație a unui alt stat membru al Uniunii Europene, în baza unui acord reciproc, sarcina de a conduce o investigație privind siguranța sau de a îndeplini misiuni precise în cadrul unei astfel de investigații.

36. Biroul inițiază și răspunde de investigația privind siguranța, precum și de coordonarea cu structurile de investigație ale altor state membre ale Uniunii Europene interesate în mod deosebit, până în momentul în care, potrivit prevederilor punctului 34, se stabilește de comun acord statul care să conducă investigația, în cazul în care:

36.1. o navă tip feribot ro-ro sau o navă de pasageri de mare viteză este implicată într-un accident ori incident maritim produs în apele teritoriale sau interioare ale Republicii Moldova, așa cum sunt definite de UNCLOS;

36.2. o navă tip feribot ro-ro sau o navă de pasageri de mare viteză este implicată într-un accident ori incident maritim produs în afara apelor teritoriale ale statelor membre ale Uniunii Europene, iar înainte de producerea accidentului sau incidentului, ultima escală a navei a fost într-un port din Republica Moldova.

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

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

CAPITOLUL VII

BIROUL DE INVESTIGARE A ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR ÎN TRANSPORTURI

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

40. În vederea desfășurării de investigații obiective privind siguranța, Biroul este independent din punct de vedere organizațional, juridic și al luării deciziilor față de orice parte ale cărei interese ar putea veni în conflict cu sarcina ce i-a fost încredințată.

41. La nominalizarea persoanelor care vor fi numite membri în Comisie se va lua în vedere competența acestora în chestiuni legate de accidente și incidente maritime, calificarea și experiența practică în domeniul transportului maritim, al navelor și al navigației.

42. Biroul poate culege și analiza date tehnice care privesc siguranța în transportul maritim, în scopul prevenirii accidentelor, în măsura în care aceste activități nu afectează capacitatea de a efectua investigațiile privind siguranța și nu determină asumarea de responsabilități în probleme de reglementare, administrative sau de standardizare.

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

44. Biroul poate aproba ca investigatorilor unei alte structuri de investigație, căreia i-a fost delegată sarcina de investigare privind siguranța conform punctului 35, să li se pună la dispoziție toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației privind siguranța și să li se asigure accesul la probe.

45. În desfășurarea investigațiilor privind siguranța, acționând independent sau, după caz, în colaborare cu autoritățile competente să efectueze urmărirea penală, investigatorii au acces la toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației și, prin urmare, sunt autorizați:

45.1. să aibă acces liber la orice zonă relevantă sau la locul accidentului, precum și la orice navă, epavă ori structură, inclusiv la încărcătură, echipament sau resturi;

45.2. să asigure alcătuirea imediată a unei liste de probe, precum și căutarea și înlăturarea controlată a epavei, a resturilor sau a altor componente ori substanțe, în vederea examinării sau analizării acestora;

45.3. să solicite examinarea sau analizarea elementelor prevăzute la punctul 45.2. și să aibă acces liber la rezultatele examinării ori analizării respective;

45.4. să aibă acces liber la toate informațiile utile și datele înregistrate, inclusiv la datele înregistratorului parametrilor de navigație, denumit în continuare VDR/S-VDR, legate de navă, voiaj, încărcătură, echipaj sau orice altă persoană, obiect, condiție ori circumstanță, precum și să copieze și să utilizeze informațiile și datele respective;

45.5. să aibă acces liber la rezultatele examinării corpurilor victimelor sau ale testelor realizate asupra probelor prelevate de la acestea;

45.6. să solicite și să aibă acces liber la rezultatele examinărilor asupra persoanelor implicate în manevrarea navei sau asupra oricărei alte persoane implicate ori ale testelor efectuate asupra probelor care provin de la persoanele respective;

45.7. să examineze martorii în absența oricărei persoane ale cărei interese s-ar putea considera că împiedică investigația privind siguranța;

45.8. să ia declarații de la părțile implicate și de la martorii la evenimentul în cauză;

45.9. să obțină registrele de control și orice altă informație relevantă deținută de statul de pavilion, armatori, societăți de clasificare sau orice altă parte implicată, ori de câte ori părțile respective ori reprezentanții lor sunt stabiliți/stabiliți într-un stat membru al Uniunii Europene;

45.10. să solicite asistență autorităților competente din statele respective, inclusiv inspectorilor statului de pavilion și ai statului portului, ofițerilor pazei de coastă, operatorilor serviciului de trafic maritim, echipelor responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, piloților sau personalului altor servicii portuare sau maritime;

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

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

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

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

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

48. Biroul poate îmbina sarcinile pe care i le atribuie prezentul Regulament cu activitatea de investigare legată de alte evenimente decât accidentele maritime, cu condiția ca astfel de investigații să nu îi pună în pericol independența.

49. Orice persoană care participă la investigații privind siguranța își îndeplinește sarcinile în mod independent și nu solicită sau acceptă instrucțiuni de la o altă persoană, în afara președintelui Comisiei.

CAPITOLUL VIII COORDONAREA INVESTIGAȚIILOR

50. Atunci când se pornește o urmărire penală, Biroul trebuie să fie notificat cu privire la acest lucru. Până la momentul notificării, președintele Comisiei asigură trasabilitatea și păstrează în custodie înregistratoarele de date privind voiajul (VDR) și orice element de probă. Organul de urmărire penală poate să numească un reprezentant din cadrul său să însoțească respectivele înregistratoare sau elemente de probă până la locul în care se face citirea sau prelucrarea acestora.

51. Dacă examinarea sau analizarea acestor elemente de probă le-ar putea modifica, altera sau distruge este necesar acordul prealabil al organului de urmărire penală, fără a aduce atingere legislației naționale. În cazul în care acest acord nu se obține în conformitate cu acordurile încheiate în avans menționate la punctul 55 într-un interval de timp rezonabil și nu mai târziu de două săptămâni de la cerere, acest lucru nu îl împiedică pe președintele Comisiei să efectueze examinarea sau analiza.

52. În cazul în care organul de urmărire penală are în custodia sa anumite probe, președintele Comisiei are acces și poate utiliza imediat și în mod nelimitat probele respective.

53. În cazul în care, pe parcursul investigației privind siguranța, se află sau se suspectează că un act de intervenție ilicită, astfel cum este prevăzut în legislația națională, cum ar fi legislația națională în domeniul investigațiilor privind accidente, a avut loc în legătură cu incidentul grav sau accidentul, președintele Comisiei informează imediat organul de urmărire penală. Sub rezerva prevederilor din Capitolul XII, informațiile pertinente culese în cadrul investigației privind siguranța se comunică imediat organului de urmărire penală și, la cerere, pot fi transmise și materialele relevante acestuia. Comunicarea informațiilor și materialelor respective nu aduce atingere dreptului Biroului de a continua investigația privind siguranța, în coordonare cu organul de urmărire penală, căruia i s-ar fi putut transfera controlul asupra locului accidentului.

54. Biroul pe de o parte, și autoritățile care vor fi probabil implicate în activitățile legate de investigațiile privind siguranța, cum ar fi organul de urmărire penală, Agenția Navală și autoritățile de căutare și salvare, pe de altă parte, cooperează între ele prin intermediul unor acorduri încheiate în avans.

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

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

CAPITOLUL IX CONFIDENȚIALITATEA

56. Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal următoarele informații au caracter confidențial și nu se folosesc decât în scopurile investigației privind siguranța, exceptând cazurile în care autoritățile competente hotărăsc că există un interes public prioritar în favoarea divulgării acestora:

56.1. orice declarații ale martorilor, alte declarații, procese-verbale, precum și probe sau documente probatorii, înregistrate ori primite de către Birou în cursul investigațiilor privind siguranța;

56.2. informații care dezvăluie identitatea persoanelor care au furnizat probe în contextul investigației privind siguranța;

56.3. informații privind persoanele implicate în accidentul sau incidentul maritim, care sunt deosebit de sensibile, ori informații de natură privată, inclusiv informațiile privind sănătatea acestora.

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

CAPITOLUL X CHELTUIELI

58. Activitățile desfășurate de Birou în cadrul unei investigații privind siguranța, care implică două sau mai multe state membre ale Uniunii Europene, se efectuează cu titlu gratuit.

59. În condițiile în care Biroul nu este implicat în investigația privind siguranța împreună cu structura de investigație a unui alt stat membru și se solicită asistența, către sau de către acel stat, modul în care sunt suportate cheltuielile ocazionate se stabilesc de comun acord.

CAPITOLUL XI COOPERAREA CU ȚĂRI TERȚE INTERESATE ÎN MOD DEOSEBIT

60. În investigațiile privind siguranța, Biroul cooperează cu structurile de investigație ale statelor terțe interesate în mod deosebit și autorizează participarea de comun acord a acestora în orice stadiu al investigațiilor pe care le conduce.

61. Pe parcursul cooperării cu structurile de investigație ale statelor terțe interesate în mod deosebit, care efectuează o investigație privind siguranța, Biroul nu va aduce modificări modului de desfășurare a investigațiilor privind siguranța și cerințelor de raportare stabilite prin prezentul Regulament.

62. Biroul poate decide neefectuarea unei investigații paralele în cazul unei investigații privind siguranța, desfășurate de un stat terț interesat în mod deosebit, cu condiția ca investigația respectivă să fie efectuată potrivit Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime.

CAPITOLUL XII PROTEJAREA DOVEZILOR

63. În urma producerii unui accident sau incident maritim potrivit prevederilor Capitolului II, comandanții navelor implicate sau, în imposibilitatea de exercițiu a acestora, înlocuitorii lor ierarhici au obligația și responsabilitatea să se asigure că sunt păstrate în siguranță și că nu se face niciun fel de modificare, adăugire, înregistrare, supra înregistrare sau înscrisuri privind perioada anterioară ori ulterioară accidentului, precum și perioada concomitentă cu acesta, în următoarele probe și documente probatorii:

63.1. hărți maritime;

63.2. jurnale de bord;

63.3. înregistrările scrise, electronice și magnetice sau realizate în orice alt mod și în mod prioritar informațiile de la VDR/S-VDR;

63.4. alte documente sau înregistrări care se consideră că ar putea avea legătură cu accidentul.

64. În aplicarea prevederilor punctului 63 se iau măsuri astfel încât:

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

64.2. să se prevină interferența cu orice alt echipament care ar putea fi, în mod rezonabil, considerat util investigației privind siguranța.

65. Prevederile punctelor 63 și 64 sunt obligatorii până când:

65.1. nava sau navele implicate în accidentul ori incidentul maritim primește/primesc notificare de la Birou că nu se inițiază o investigație sau că investigația privind siguranța s-a încheiat;

65.2. se scurge un interval de timp de 60 zile de la data notificării accidentului sau incidentului potrivit prevederilor Capitolului V, în acest interval neprimindu-se nicio informare privind inițierea unei investigații privind siguranța;

65.3. se primește o notificare scrisă de la Birou în care se menționează că probele materiale specificate nu mai sunt necesare.

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

67. Biroul sau organul de urmărire penală, în cazul în care are probe în custodia sa, are responsabilitatea de a asigura tratarea în condiții de siguranță a tuturor probelor și de a lua toate măsurile rezonabile pentru a proteja aceste probe și de a le păstra în custodie sigură pe durata necesară pentru investigația privind siguranța.

68. Protejarea probelor include conservarea, prin mijloace fotografice sau prin alte mijloace, a tuturor probelor care ar putea fi deplasate, șterse, pierdute sau distruse. Păstrarea în custodie sigură include protecția împotriva agravării distrugerii, accesului persoanelor neautorizate, furtului și deteriorării.

CAPITOLUL XIII

RAPOARTELE DE INVESTIGAȚIE

69. Investigațiile privind siguranța desfășurate potrivit prevederilor prezentului Regulament se finalizează în termen de 12 luni de la data accidentului, cu elaborarea unui raport final, în conformitate cu forma aprobată de Birou.

70. În cazul unei investigații privind siguranța care nu privește un accident maritim foarte grav sau, după caz, un accident maritim grav, ale cărei rezultate nu ar putea contribui la prevenirea accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim pe viitor, Biroul poate decide elaborarea unui raport simplificat.

71. După ce este aprobat de către Directorul general al Biroului, raportul menționat la punctul 69, inclusiv concluziile lui și orice eventuale recomandări, fără a conține nume și date personale care ar putea duce la identificarea persoanelor implicate în accidentul maritim sau în investigația privind siguranța, va fi pus la dispoziția publicului și în special sectorului de transport maritim, prin publicare pe pagina web a Biroului, în termen de 12 luni de la data accidentului.

72. În cazul în care raportul final nu poate fi elaborat în termen de 12 luni de la data producerii accidentului, Biroul elaborează un raport intermediar.

73. Biroul va trimite Comisiei Europene o copie a raportului final, a raportului simplificat sau a celui intermediar.

74. Biroul va lua în considerare eventualele observații tehnice ale Comisiei Europene privind raportul final, care nu privesc fondul constatărilor, pentru îmbunătățirea calității raportului, astfel încât să fie îndeplinite obiectivele stabilite prin prezentul Regulament.

CAPITOLUL XIV RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

75. După aprobarea de către Directorul general al Biroului a raportului de investigație, împreună cu recomandările privind siguranța, după caz, Biroul urmărește respectarea, în mod adecvat, a recomandărilor privind siguranța de către destinatarii acestora și, după caz, monitorizează corespunzător respectarea acestora.

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

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

78. Biroul va informa Comisia Europeană în orice stadiu al unei investigații privind siguranța, atunci când consideră că este necesară adoptarea unor măsuri urgente la nivel comunitar pentru prevenirea riscului de producere de noi accidente.

79. Dacă este necesar, Comisia înaintează o notă de avertizare în atenția autorităților din toate celelalte state membre, a industriei de transport maritim și a oricărei alte părți interesate.

CAPITOLUL XV BAZA DE DATE EUROPEANĂ PRIVIND ACCIDENTELE MARITIME

80. Biroul este structura autorizată la nivel național să acceseze baza de date electronice „Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime” (în continuare – EMCIP).

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

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

82. În termen de 90 de zile de la primirea scrisorii de transmitere, destinatarul unei recomandări privind siguranța confirmă primirea acesteia și informează Biroul cu privire la acțiunile întreprinse sau pe care urmează să le întreprindă și, după caz, cu privire la timpul necesar pentru realizarea acestora și în cazul în care nu urmează să se întreprindă vreo acțiune, motivele pentru aceasta.

83. În termen de 60 de zile de la primirea răspunsului, Biroul informează respectivul destinatar dacă consideră că răspunsul său este adecvat sau nu și prezintă o justificare în cazul în care nu este de acord cu decizia de a nu lua măsuri.

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

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

NOTIFICARE

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

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

RAPORT ACCIDENT/INCIDENT

1. Date referitoare la raportarea evenimentului:

- Data și ora la care a fost notificată căpitania:

zz	lu	aaaa	hh	mm

- Persoana care a efectuat notificare:

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

Da	Nu

2. Date referitoare la eveniment:

- Natura evenimentului:

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

- Numărul de nave implicate:

- Locul producerii evenimentului:

- Latitudine/Longitudine:

- Data și ora producerii evenimentului:

zz	lu	aaaa	hh	mm

- Dacă urmare a evenimentului a rezultat poluare:

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

- Numărul persoanelor rănite/decedate ca urmare a evenimentului:

	Echipaj	Pasageri	Alții
--	---------	----------	-------

Decedați			
Răniți			
Dispăruți			

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

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

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

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

--

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

4. Descriere pe scurt a evenimentului*:

--

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

- Observații:

--

Întocmit:

INFORMAȚII

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

Notă: Numerele subliniate indică faptul că informațiile respective ar trebui furnizate pentru fiecare navă în parte, în cazul în care sunt implicate mai multe nave în accidentul sau incidentul maritim respectiv.

1. Statul membru responsabil/Persoana de contact
2. Statul membru însărcinat cu investigarea
3. Rolul statului membru
4. Statul de coastă afectat
5. Numărul de state interesate în mod deosebit
6. Statele interesate în mod deosebit
7. Entitatea care notifică
8. Momentul notificării
9. Data notificării
10. Denumirea navei
11. Numărul/Literele distinctive ale Organizației Maritime Internaționale
12. Pavilionul navei
13. Tipul accidentului sau incidentului maritim
14. Tipul navei
15. Data accidentului sau incidentului maritim
16. Ora accidentului sau incidentului maritim
17. Poziția - latitudinea
18. Poziția - longitudinea
19. Locul accidentului sau incidentului maritim
20. Portul de plecare
21. Portul de destinație
22. Sistemul de separare a traficului
23. Segmentul voiajului
24. Exploatarea navei
25. Locul la bord
26. Pierderile de vieți omenești:
 1. echipaj
 2. pasageri
 3. altele
27. Rănirile grave:
 1. echipaj
 2. pasageri
 3. altele
28. Poluarea
29. Pagubele asupra navei

30. Pagubele asupra încărcăturii

31. Alte pagube

32. Scurtă descriere a accidentului sau incidentului maritim

33. Scurtă descriere a motivelor de a nu desfășura o investigație privind siguranța.