**UE**

*Proiect*

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| **GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA****H O T Ă R Â R E nr**. \_\_\_\_\_\_\_**din** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**2024****Chișinău** |

**privind aprobarea Metodologiei comune de investigare a accidentelor și incidentelor maritime**

În temeiul 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:**

**1.** Se aprobă Metodologia comună de investigare a accidentelor și incidentelor maritime (se anexează).

**2.** Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

|  |  |
| --- | --- |
| **Prim-ministru** | **Dorin RECEAN** |
| **Contrasemnează:** |  |
| Ministrul infrastructuriiși dezvoltării regionale | Andrei SPÎNU |

Aprobată prin

Hotărârea Guvernului

nr. din \_\_\_\_\_\_\_ 2024

**Metodologia comună de investigare a accidentelor**

**și incidentelor maritime**

Prezenta Metodologie transpune Regulamentul nr. 1286/2011 al Comisiei Europene 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.

**I. Dispoziții generale**

**1.** Metodologia comună de investigare a accidentelor și incidentelor maritime ((*în continuare - Metodologie*), reglementează procesul de investigare a accidentelor și incidentelor maritime în vederea reducerii riscului de accidente și incidente viitoare și reducerii consecințelor grave cum ar fi pierderea de vieți sau de nave și poluarea mediului marin.

**2.** Prezenta Metodologie stabilește o abordare comună aplicabilă tuturor investigațiilor accidentelor și incidentelor maritime desfășurate în conformitate cu prevederile Legii nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi și definește caracteristicile unei bune investigații privind siguranța.

**3.** Metodologia nu reprezintă o listă de verificare. Investigatorii își folosesc discernământul și competențele profesionale pentru a ține cont de circumstanțele fiecărui caz în parte.

**4.** Aplicarea Metodologiei și a unei abordări obiective și sistematice a investigației va permite autorității desemnate să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval, să tragă învățăminte din fiecare accident și să consolideze siguranța pe domeniul maritim.

**5.** Prevederile prezentei Metodologii se aplică:

1) accidentelor navale, accidentelor navale grave și accidentelor navale foarte grave produse în apele teritoriale și pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova;

2) accidentelor navale care implică nave aflate sub pavilionul Republicii Moldova;

3) accidentelor navale care implică interese majore ale Republicii Moldova.

**6.** Metodologia nu se aplicăaccidentelor și incidentelor maritime produse ca urmare a unor acțiuni militare, de război, acte de terorism sau care implică nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, nave din lemn construite cu metode rudimentare, iahturi sau ambarcațiuni de agrement neimplicate în activități comerciale, cu excepția cazurilor în care acestea au un echipaj și transportă mai mult de 12 pasageri în scopuri comerciale, nave de pescuit cu o lungime sub 15 metri, platforme fixe de foraj marin.

**7.** În sensul prezentei Metodologii se utilizează terminologia aferentă domeniului maritim definită în Legea nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi.

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

**II. Disponibilitate operațională**

**9.** Autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval trebuie să aibă un plan elaborat din timp pentru a se asigura că după notificare și în cursul etapei de lansare a unei investigații nu apar întârzieri inutile ca urmare a lipsei de informații relevante sau preliminarii, de pregătire sau de cunoștințe. Acest plan de pregătire trebuie să garanteze disponibilitatea imediată, în măsura în care este posibil, a resurselor și a procedurilor, inclusiv a unui număr suficient de investigatori calificați corespunzător și a oricărui tip de coordonare necesară, la nivel național sau internațional, pentru a răspunde nevoilor și pentru a permite luarea promptă de măsuri imediat după primirea notificării unui accident sau incident.

**10.** Autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval va lua măsuri care să permită primirea rapidă, douăzeci și patru de ore din douăzeci și patru, a notificării unui accident sau incident.

**III. Evaluarea inițială și răspunsul la aceasta**

**11.** Atunci când primesc o notificare, autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval trebuie să evalueze situația. Evaluarea inițială are un rol decisiv în procesul prin care aceasta își formează o idee generală privind situația cât mai repede posibil, reduc la minim riscul potențial de dispariție a probelor și stabilesc ce informații sunt necesare pentru luarea măsurilor adecvate.

**12.** Pe baza acestei evaluări trebuie să se poată înțelege, cât mai bine cu putință:

1) evenimentele, în globalitatea lor;

2) momentele cheie;

3) personalul implicat și

4) categoria din care face parte evenimentul.

**13.** Pe lângă 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, pentru a decide care accidente sau incidente mai puțin grave trebuie investigate pot fi luate în considerație și următoarele elemente:

1)ameliorarea în termeni de siguranță care poate fi obținută ca urmare a desfășurării investigației;

2) vizibilitatea publică a accidentului;

3) posibilitatea ca accidentul să se înscrie într-o tendință observabilă;

4) consecințele potențiale ale accidentului;

5) importanța resurselor disponibile și a celor prevăzute în caz de priorități contrare și importanța oricărei întârzieri a investigației;

6) riscurile asociate lipsei unei investigații;

7) rănile grave suferite de echipaj și/sau de pasageri la bord;

8) poluarea unor zone sensibile din punct de vedere ecologic;

9) nave care riscă să sufere avarii importante ale structurii;

10) accidente care întrerup sau riscă să întrerupă operațiuni portuare majore.

**14.** După luarea deciziei de a investiga fie un accident grav, fie alt accident sau incident maritim, investigația trebuie condusă, cu aceeași diligență ca pentru un accident foarte grav.

**15.** În cazul în care trebuie efectuată o investigație, autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval trebuie să ia imediat măsuri, în măsura posibilului, pentru a asigura conservarea probelor și coordonarea cu alte părți interesate în mod deosebit de situație.

**IV. Strategia și colectarea probelor**

**16.** Autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval în legătură strânsă cu organele statelor interesate în mod deosebit, trebuie să elaboreze rapid o strategie referitoare la domeniul de aplicare, orientarea și calendarul investigației.

**17.** Autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval trebuie să vegheze la aplicarea planului pe parcursul investigației, înainte de încheierea etapei de colectare a probelor, trebuie să se fi asigurat că toate probele care ar fi putut avea o legătură cu accidentul sau incidentul au fost colectate din toate locurile.

**18.** Domeniul de aplicare al unei investigații privind siguranța și procedura de urmat trebuie să fie suficient de precise pentru a înlătura incertitudinea și ambiguitatea, permițând înaintarea unor ipoteze riguroase și logice referitoare la cauzele accidentului sau ale incidentului maritim.

**19.** În măsura în care acest lucru este posibil, organele de anchetă ale statelor interesate în mod deosebit trebuie să sprijine în timp util autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval în procesul de conducere a investigației.

**20.** Autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval în procesul de conducere a investigației trebuie să desemneze un investigator responsabil cu efectuarea investigației, să mobilizeze resursele adecvate și să înceapă colectarea probelor cât mai repede cu putință deoarece calitatea probelor, în special aceea care depinde de acuratețea memoriei umane, se poate deteriora rapid și deoarece oricărei nave implicate într-un accident sau incident maritim nu trebuie să i se provoace o întârziere superioară celei absolut necesare pentru colectarea probelor.

**21.** În cursul fazei inițiale a fiecărei investigații, investigatorii trebuie să colecteze cât mai multe probe relevante cu putință pentru a putea înțelege incidentul și a determina cauzele acestuia, ținând cont de amploarea posibilă a investigației.

**22.** Pe lângă informațiile obținute în cursul fazei inițiale de notificare, investigatorii trebuie să obțină informații generale și de referință adecvate. Acestea pot include probe sau date solicitate sistemului de monitorizare, sistemului de control al traficului, administrației maritime, serviciilor de salvare, companiei de transport maritim sau navei accidentate.

**23.** Autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval va interoga bazele de date, inclusiv pe cea a Platformei europene de informare cu privire la accidentele maritime și va consulta, de asemenea, alte surse de informații care pot fi folositoare pentru identificarea posibilelor probleme de siguranță cu o eventuală relevanță pentru accidentul sau incidentul maritim investigat.

**24.** Investigatorii trebuie să se deplaseze la locul accidentului și/sau la locul unde s-au desfășurat faptele pentru a obține probe intacte și pentru a-și forma o primă impresie cu privire la incident. În cazul în care locul respectiv nu a putut fi conservat, este necesar să se ia măsuri, dacă se poate, pentru a se obține documentația adecvată referitoare la locul faptelor, de exemplu cu ajutorul fotografiilor, al înregistrărilor audio-vizuale, al schițelor sau al altor mijloace disponibile, în scopul de a colecta probe importante și de a putea reconstitui circumstanțele într-un stadiu ulterior.

**25.** Dacă nava este echipată cu un înregistrator de date privind voiajul (VDR), investigatorii trebuie să depună eforturi pentru a obține și păstra informațiile înregistrate de acesta. Se vor lua rapid măsuri pentru a se asigură că respectivul înregistrator este pus în siguranță pentru a se evita rescrierea datelor. Se vor depune toate eforturile necesare pentru a obține toate informațiile relevante din surse electronice, atât de la cele de pe navă, cât și de la cele de la țărm. Investigatorii vor examina, în ordinea pe care o consideră adecvată, orice documente, proceduri și înregistrări relevante care sunt disponibile.

**26.** În procesul investigației vor fi audiați toți martorii disponibili a căror mărturie este considerată ca fiind relevantă de către autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval care conduce investigația. Investigatorii trebuie să identifice martorii pe care doresc să îi audieze mai întâi și să elaboreze un program de audieri. Acest program trebuie să țină cont, printre altele, de oboseală (atât cea a martorilor, cât și a investigatorilor), de precauția cu care trebuie tratate mărturiile și de deplasările prevăzute ale eventualilor martori.

**27.** Printre eventualii martori, se pot număra:

1) persoanele direct implicate în accidentul sau incidentul maritim și în consecințele acestuia;

2) martorii oculari ai accidentului sau incidentului maritim;

3) personalul responsabil cu măsurile de urgență;

4) personalul întreprinderii, funcționarii portuari, proiectanții, personalul responsabil cu reparațiile și experții tehnici.

**28.** În cazul în care nu se poate vorbi direct cu anumiți martori, autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval trebuie să ia măsuri pentru a obține probe prin alte mijloace.

**29.** Probele pot fi obținute de la martorii respectivi prin audierea telefonică sau prin audierea de către alți investigatori de siguranță calificați, mandatați în numele autorității desemnate să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval. În acest ultim caz, persoana care realizează audierea trebuie să fie instruită cu atenție de investigatorul care efectuează investigația. Ar putea fi necesar ca unii martori cheie să fie audiați de mai multe ori.

**30.** Informațiile trebuie verificate de fiecare dată când acest lucru este posibil. Se poate întâmpla ca declarațiile martorilor să fie contradictorii, în acest caz fiind necesare dovezi justificative suplimentare. Pentru a se asigura că toate faptele relevante au fost stabilite trebuie să se răspundă la întrebările „cine”, „ce”, „când”, „cum”, și „de ce”.

**31.** Factorul uman constituie o parte integrantă a majorității investigațiilor și de aceea investigatorii trebuie să fie formați în mod adecvat. Succesul investigării factorului uman depinde în mare parte de tipul și calitatea informațiilor colectate. Având în vedere că nu există două evenimente identice, autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval trebuie să stabilească tipul și calitatea datelor care urmează să fie colectate și examinate. În principiu, investigatorul trebuie să înceapă prin a colecta un maximum de informații și, pe măsură ce ancheta înaintează, trebuie să ignore datele inutile.

**32.** Autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval va trebui să dispună de anumite dovezi materiale, în special în scopul de a putea efectua o examinare științifică, o inspecție sau un test la țărm. În aceste cazuri, investigatorii trebuie să țină cont de faptul că trecerea timpului ar putea degrada probele disponibile și prin urmare, trebuie să le preleveze cât mai repede posibil. Înainte de prelevare, probele respective trebuie să fie fotografiate, dacă este posibil. Prelevarea și păstrarea probelor respective trebuie făcute cu toată atenția necesară pentru a se evita influențarea examinării lor ulterioare.

**33.** În cazul în care acest lucru este util pentru desfășurarea anchetei, autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval poate efectua o examinare specializată, mai ales o examinare tehnică a navei și a diferitelor sisteme și echipamente de la bordul acesteia, sau pot solicita efectuarea unei astfel de examinări de către un specialist, dacă este necesar.

**34.** Atunci când colectează probele, autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval trebui să încerce să identifice elementele care lipsesc.

**V. Procesul de analiză**

**35.** După ce au fost colectate probele și datele suplimentare corelate cu acestea, autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval în cooperare cu alte state interesate în mod deosebit de situație trebuie să le analizeze în scopul de a identifica factorii determinanți și factorii contributivi. În acest sens, investigatorii trebuie să țină cont de interesul variabil al probelor colectate și să caute cel mai bun mijloc de soluționare a ambiguităților și conflictelor dintre probe.

**36.** Identificarea corectă a factorilor determinanți necesită o investigație metodică efectuată în timp util, care să nu se oprească la probele imediate și care să cerceteze elementele subiacente, acestea din urmă putând fi situate departe de locul accidentului sau incidentului maritim și fiind susceptibile de a cauza și alte accidente și incidente maritime pe viitor. Prin urmare, investigațiile privind siguranța maritimă trebuie, în principiu, să fie un mijloc de a identifica nu numai cauzele imediate, ci și condițiile care pot exista într-un proces operațional în ansamblul său. În acest scop, analiza probelor colectate trebuie să fie minuțioasă și iterativă.

**37.** Dacă o lipsă de informații nu poate fi soluționată decât printr-o extrapolare logică și prin ipoteze rezonabile, extrapolarea și ipotezele în cauză trebuie să fie explicate în mod clar în textul raportului. Un instrument util în acest proces poate fi identificarea tuturor opțiunilor și reducerea lor analitică pentru obținerea celor mai probabile ipoteze.

**VI. Recomandări privind siguranța**

**38.** Toate recomandările privind siguranța trebuie să se bazeze pe analiză. Ele trebuie adresate acelor organizații sau persoane care sunt cel mai bine plasate pentru a institui acțiuni corective.

**39.** Recomandările pot avea la bază investigațiile privind siguranța ori cercetări sau analize ale datelor abstracte. Formularea lor trebuie realizată în cooperare și în consultare cu părțile interesate relevante, deoarece acestea sunt adeseori bine plasate pentru a identifica și implementa acțiuni adecvate privind siguranța. Decizia finală în legătură cu conținutul și destinatarii recomandărilor privind siguranța îi aparține totuși autorității desemnate să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval care conduce investigația.

**40.** În cazul în care se consideră că un factor determinant sau unul contributiv este atât de grav încât trebuie abordat de urgență, se iau măsuri subsecvente adecvate imediate, cum ar fi publicarea unei recomandări tranzitorii privind siguranța.

**41.** Pentru a facilita cât mai mult cu putință acceptarea și implementarea de către destinatari, toate recomandările trebuie să fie:

1) necesare;

2) susceptibile de a fi eficace;

3) practice;

4) pertinente;

5) specifice;

6) enunțate în mod clar, concis și direct;

7) enunțate în așa fel încât să poată constitui o bază pentru planurile de acțiuni corective, atrăgând atenția asupra lacunelor privind siguranța care trebuie soluționate.

**VII. Raportare și acțiuni subsecvente**

 **42.** Autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval trebuie să redacteze un proiect de raport, după caz în colaborare cu celelalte state interesate în mod deosebit. Acest proiect de raport trebuie să prezinte în mod clar, coerent și concis faptele și analizele care stau la baza concluziilor și a recomandărilor.

 **43.** Dacă este posibil, proiectul de raport sau anumite părți ale acestuia trebuie comunicate în mod confidențial, pentru consultare, oricărei persoane sau organizații pe care acesta ar putea-o afecta. Autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval trebuie să publice raportul final, modificat în consecință.

 **44.** Autoritatea desemnată să organizeze investigații tehnice privind siguranța în domeniul transportului naval trebuie să depună eforturi pentru a verifica în mod detaliat măsurile luate ca răspuns la recomandările privind siguranța.