

GUVERNUL ROMÂNIEI
ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ
pentru efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța în cazul accidentelor
din sectorul de transport maritim

Având în vedere faptul că, Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene au decis că ar trebui să se mențină un nivel general ridicat de siguranță în transportul maritim din Europa și că ar trebui să se depună toate eforturile pentru a reduce numărul de accidente și incidente maritime, precum și faptul că, în ciuda celor mai susținute eforturi ale Organizației Maritime Internaționale, continuă să se producă accidente și incidente maritime, soldate cu pierderi de vieți omenești, pierderi de nave și poluare a mediului marin;

luând în considerare faptul că siguranța navigatorilor și a pasagerilor, precum și protecția mediului marin pot fi îmbunătățite prin efectuarea unor investigații tehnice, care să identifice circumstanțele și cauzele accidentelor și incidentelor maritime;

ținând seama de faptul că efectuarea promptă a unor investigații tehnice în caz de accidente maritime îmbunătățește siguranța navigației, întrucât contribuie la prevenirea repetării unor astfel de accidente care duc la pierderi de vieți omenești și de nave, precum și la poluarea mediului marin, care sunt elemente care vizează interesul public și constituie situații de urgență și extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată;

întrucât neadoptarea transpunerii Directivei 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 și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului, până la data de 17 iunie 2011 prin ordonanță de urgență, ar conduce la sesizarea Curții de Justiție a Uniunii Europene cu o acțiune în constatarea încălcării obligațiilor prevăzute de art. 258 și 260 din tratatul privind

funcționarea Uniunii Europene și la aplicarea de sancțiuni financiare substanțiale, cu consecințe grave asupra bugetului de stat,

având în vedere că acestea constituie o situație extraordinară, de urgență,

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

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență.

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

Art.1. – (1) Prezenta ordonanță de urgență stabilește cadrul juridic pentru efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța în cazul accidentelor sau incidentelor din sectorul de transport maritim și are ca scop îmbunătățirea siguranței maritime, prevenirea poluării cauzate de nave și reducerea riscului producerii unor accidente maritime pe viitor, prin următoarele măsuri:

a) efectuarea promptă a unor investigații tehnice și examinarea corespunzătoare a accidentelor și incidentelor maritime în scopul determinării cauzelor acestora;

b) comunicarea precisă și în timp util a rezultatelor investigațiilor tehnice privind siguranța, precum și a unor propuneri de remediere a situației, către părțile interesate.

(2) Investigațiile privind siguranța, reglementate prin prezenta ordonanță de urgență, nu au ca obiect stabilirea răspunderii sau a culpei.

(3) Fără a aduce atingere prevederilor alin.(2), raportul investigației privind siguranța va prezenta concluziile referitoare la cauzele accidentului sau incidentului, chiar dacă din acestea s-ar putea stabili răspunderea sau vinovăția.

Art.2. – (1) Prevederile prezentei ordonanțe de urgență se aplică în cazul accidentelor și incidentelor maritime care:

a) implică o navă înmatriculată sub pavilion român;

b) se produc în apele teritoriale și apele interioare ale României, așa cum sunt definite în Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării, încheiată la Montego Bay (Jamaica) la 10 decembrie 1982, ratificată prin Legea nr.110/1996, denumită în continuare UNCLOS;

c) implică interese majore ale statului român.

(2) Prezenta ordonanță de urgență nu se aplică în cazul accidentelor sau incidentelor maritime care implică numai:

a) nave de război și militare sau alte nave care aparțin sau sunt în exploatarea unui stat membru al Uniunii Europene și sunt folosite exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale;

b) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, nave din lemn construite cu metode rudimentare, iahturi sau ambarcațiuni de agrement neimplicate în activității 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;

c) nave de navigație interioară care operează pe căi navigabile interioare;

d) nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri;

e) platforme fixe de foraj marin.

Art.3. – Pentru aplicarea prezentei ordonanțe de urgență, termenii și expresiile de mai jos semnifică, după cum urmează:

a) Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime - „Codul de investigație a accidentelor”, așa cum este definit în Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.84/2010 privind publicarea acceptării Codului de standarde internaționale și practici recomandate pentru investigația privind siguranța în cazul accidentelor sau incidentelor maritime (Codul de investigație a accidentelor), adoptat de

Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.255(84) a Comitetului Securității Maritime din 16 mai 2008, denumit în continuare Cod;

b) „stat care conduce investigația” - statul care preia responsabilitatea pentru conducerea și efectuarea investigației tehnice privind siguranța, așa cum s-a stabilit de comun acord cu statul/statele interesate în mod deosebit;

c) „accident grav” - un accident al unei nave, diferit de un accident maritim foarte grav, care implică foc, explozie, coliziune, eșuare, contact, pagube produse de vremea rea, pagube produse de ghețuri, fisuri ale corpului navei sau presupuse defecțiuni ale corpului navei, care au generat imobilizarea motorului principal, avarii extinse ale suprastructurii navei, avarii grave ale structurii navei cum ar fi penetrarea corpului navei sub linia de plutire, care au dus la punerea navei în imposibilitate de continuare a voiajului, poluare, indiferent de cantitate, o avarie care necesită remorcarea navei sau intervenția de la uscat;

d) „linii directe ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim” - liniile directe astfel cum sunt anexate la Rezoluția LEG. 3(91) a Comitetului juridic al Organizației Maritime Internaționale din 27 aprilie 2006 și aprobate de organul de conducere al Organizației Internaționale a Muncii, în cadrul celei de a 296-a reuniuni ale sale din 12- 16 iunie 2006;

e) „recomandare privind siguranță” - orice propunere, inclusiv în scopul înregistrării și controlului, efectuată de structura de investigație a statului care desfășoară sau conduce investigațiile tehnice privind siguranța pe baza informațiilor rezultate din investigația în cauză sau de către Comisia Europeană acționând pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor investigațiilor tehnice privind siguranța desfășurate;

f) „structura de investigație privind siguranța” - organismul tehnic permanent, specializat, din structura Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, aflat în subordinea directă a ministrului transporturilor și infrastructurii și care este desemnat să efectueze investigația tehnică privind siguranța în caz de accidente și incidente maritime, potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență, denumită în continuare SIPS;

g) „investigatori privind siguranța” - acele persoane din cadrul SIPS, sau persoanele numite în comisia de investigație prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, denumiți în continuare investigatori.

h) „accident foarte grav” - un accident maritim așa cum este definit în Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.84/2010.

CAPITOLUL II

Desfășurarea investigației tehnice privind siguranța

Art.4. – (1) Investigațiile tehnice privind siguranța se efectuează cu operativitate, cât mai rapid și eficient cu putință și după caz, în colaborare cu autoritățile competente în domeniul transportului naval, pentru desfășurarea normală a investigației.

(2) SIPS poate colabora pe parcursul investigației tehnice privind siguranța cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, pentru asigurarea accesului la probele investigației, această colaborare efectuându-se astfel încât să nu împiedice sau să îngreuneze activitatea organelor judiciare.

(3) Fără a aduce atingere prevederilor alin.(2), investigațiile tehnice privind siguranța, în cazul accidentelor sau incidentelor din sectorul de transport maritim, se desfășoară independent de anchetele efectuate de autoritățile judiciare, companiile de asigurare, autorități de reglementare, precum și de investigațiile efectuate de orice altă parte, care au ca scop stabilirea răspunderii sau a vinovăției.

(4) Investigațiile tehnice privind siguranța nu pot fi împiedicate, suspendate sau întârziate în mod nejustificat de anchetele sau investigațiile menționate la alin.(3).

(5) În cadrul investigațiilor tehnice privind siguranța desfășurate de către statele membre ale Uniunii Europene, SIPS poate coopera și acorda asistență reciprocă, potrivit prevederilor art. 10, referitor la cadrul de cooperare permanentă, sau poate delega către un alt stat membru al Uniunii Europene, sarcina de a desfășura astfel de investigații tehnice privind siguranța, potrivit prevederilor art. 7.

Art.5. – (1) Inițierea unei investigații tehnice privind siguranța și constituirea comisiei de investigație, în cazul unui accident sau incident maritim, se fac prin ordin al ministrului transportului și infrastructurii la propunerea SIPS.

(2) Potrivit prevederilor art. 8, SIPS va asigura efectuarea unei investigații tehnice privind siguranța în cazul accidentelor maritime foarte grave care:

a) implică o navă înmatriculată sub pavilion român, indiferent de locul accidentului;

b) se produc în marea teritorială sau pe căile navigabile interioare ale României, așa cum sunt definite de UNCLOS, indiferent de pavilionul navei sau navelor implicate în accident;

c) implică un interes deosebit al statului român indiferent de locul accidentului și de pavilionul navei sau al navelor implicate.

(3) În cazul unor accidente maritime grave, SIPS realizează o evaluare preliminară a circumstanțelor și după caz, decide și propune ministrului transporturilor și infrastructurii efectuarea unei investigații tehnice privind siguranța. În cazul în care în urma evaluării circumstanțelor accidentului, nu consideră necesară efectuarea unei investigații tehnice privind siguranța, SIPS va înregistra motivele și va informa Comisia Europeană potrivit prevederilor art. 18 alin.(2).

(4) SIPS poate propune ministrului transporturilor și infrastructurii efectuarea unei investigații tehnice privind siguranța în orice alte cazuri de accidente sau incidente maritime.

(5) În luarea deciziei de începere a unei investigații tehnice privind siguranța, potrivit prevederilor alin.(3) și (4), SIPS va lua în considerare gravitatea accidentului sau a incidentului maritim, tipul de navă și/sau a mărfii în cauză și rolul pe care rezultatele investigației tehnice privind siguranța îl pot avea în prevenirea unor accidente și incidente pe viitor.

(6) În situația în care României îi revine rolul de stat care conduce investigația tehnică privind siguranța, SIPS în cooperare cu structurile echivalente ale celorlalte state interesate în mod deosebit, va decide domeniul de aplicare și modalitățile practice de desfășurare a investigației tehnice privind siguranța, în modul cel mai potrivit pentru îndeplinirea obiectivului prezentei ordonanțe de urgență și în vederea prevenirii unor accidente și incidente maritime pe viitor.

(7) SIPS inițiază investigația tehnică privind siguranța cât mai curând posibil după producerea accidentului sau incidentului maritim, dar nu mai târziu de două luni de la data producerii acestuia.

Art.6. – (1) Notificarea accidentelor maritime grave și foarte grave se face telefonic către SIPS, de către:

a) comandantii navelor implicate în accident, sau în imposibilitatea de exercițiu a acestora, de către înlocuitorii lor ierarhici, prompt, după producerea accidentului;

b) căpitanul șef al căpitaniei portului românesc în a cărei zonă de jurisdicție s-a produs accidentul, prompt, după primirea informației despre producerea accidentului.

(2) Notificarea telefonică prevăzută la alin.(1), va conține informațiile prevăzute în anexa nr.1.

(3) În maxim 24 de ore, după notificarea telefonică prevăzută la alin.(1), căpitanul șef al căpitaniei portului românesc în a cărei zonă de jurisdicție s-a produs accidentul va transmite către SIPS un mesaj fax sau E-mail, care va conține informațiile prevăzute în anexa nr.2.

(4) Pentru accidentele maritime, altele decât cele grave sau foarte grave sau pentru incidentele maritime, căpitanul șef al căpitaniei portului românesc în a cărei zonă de jurisdicție s-a produs accidentul, va transmite informațiile prevăzute în anexa nr.2, prin mesaj fax sau E-mail către SIPS, în maxim 24 de ore de la data producerii accidentului sau incidentului.

(5) Detaliile de contact pentru efectuarea notificării accidentelor sau incidentelor se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

(6) SIPS poate solicita detalii suplimentare asupra oricărui accident sau incident maritim pentru care s-a notificat în condițiile art. 6.

Art.7. – (1) În investigarea oricărui accident sau incident maritim, SIPS colaborează cu structurile de investigație ale altor state membre ale Uniunii Europene, pe principiul efectuării unei singure investigații tehnice privind siguranța și al acceptării participării la investigație a oricărui alt stat membru al Uniunii Europene interesat în mod deosebit.

(2) SIPS 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, SIPS depune toate eforturile pentru a ajunge la un acord comun asupra procedurilor de investigare.

(3) În cadrul acordului încheiat potrivit prevederilor alin. (2), un alt stat interesat în mod deosebit are același drept de acces la martori și probe cu statul care conduce investigația și de asemenea, are dreptul ca punctul său de vedere să fie luat în considerare de statul care conduce investigația tehnică privind siguranța.

(4) SIPS efectuează o investigație tehnică 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.

(5) În cazul investigațiilor menționate la alin.(4), SIPS 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.

(6) Fără a aduce atingere prevederilor alin.(1), SIPS este responsabil pentru desfășurarea investigației tehnice 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.

(7) Fără a aduce atingere obligațiilor asumate în temeiul prezentei ordonanțe de urgență și ale dreptului internațional, SIPS poate, după caz, să delege către structura de investigație a unui alt stat membru al Uniunii Europene, în baza unui acord reciproc, sarcina de a conduce o investigație tehnică privind siguranța sau de a îndeplini sarcini precise în cadrul unei astfel de investigații.

(8) SIPS inițiază și răspunde de investigația tehnică 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 alin.(2), se stabilește de comun acord statul care să conducă investigația, în cazul în care:

a) o navă tip feribot Ro-Ro sau o navă de pasageri de mare viteză, este implicată într-un accident sau incident maritim, produs în apele teritoriale sau interioare ale României, așa cum sunt definite de UNCLOS;

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

CAPITOLUL III

Structura de investigație privind siguranța

Art.8. – (1) Au calitatea de investigatori persoanele din cadrul SIPS și persoanele numite în comisia de investigație prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, la propunerea SIPS.

(2) Comisia de investigație și membrii numiți în comisia de investigație își desfășoară activitatea sub conducerea și coordonarea SIPS.

(3) Propunerea persoanelor care vor fi numite membri în comisia de investigație are în vedere competența în chestiunile legate de accidente și incidente maritime, calificarea și experiența practică în domeniul transportului maritim, al navelor și al navigației.

(4) SIPS 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 tehnice privind siguranța și nu determină asumarea de responsabilități în probleme de reglementare, administrative sau de standardizare.

(5) Persoanele din cadrul SIPS au dreptul la legitimația de investigator, iar membrii comisiei de investigație au dreptul la legitimația provizorie de investigator.

(6) Forma, modelul și conținutul legitimației de investigator, al legitimației provizorii de investigator și al insignei de investigator se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

(7) Legitimația provizorie de investigator are o durată a valabilității limitată, durată care se va stabili prin ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii prevăzut la alin.(6).

(8) Exercițarea atribuțiilor, drepturilor și competențelor investigatorilor se face în baza prevederilor prezentei ordonanțe de urgență, a actelor normative emise în aplicarea acesteia și a legitimației de investigator sau a legitimației provizorii de investigator.

(9) Ministrul transporturilor și infrastructurii, la propunerea SIPS, poate aproba ca investigatorilor unei alte structuri de investigație, căreia i-a fost delegată sarcina de investigare tehnică privind siguranța potrivit prevederilor art.7 alin.(8), să li se pună la dispoziție toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației tehnice privind siguranța și să li se asigure accesul la probe.

(10) În desfășurarea investigațiilor tehnice privind siguranța acționând independent sau după caz, în colaborare cu autoritățile competente să efectueze

anchetele judiciare, investigatorii posesori ai legitimațiilor prevăzute la alin.(5), au acces la toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației și prin urmare, sunt autorizați:

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

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

c) să solicite examinarea sau analiza elementelor prevăzute la lit. (b) și să aibă acces liber la rezultatele examinării sau analizei respective;

d) 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 sau circumstanță, precum și să copieze și să utilizeze informațiile și datele respective;

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

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

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

h) să ia declarații de la părțile implicate și de la martorii la evenimentul în cauză;

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

j) să solicite și să li se acorde asistență în cadrul investigației tehnice privind siguranța de către autoritățile și instituțiile publice, companiile naționale, regiile autonome sau operatorii economici care desfășoară activitate în domeniul transportului maritim, aflați în subordinea, coordonarea sau sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și de către autoritățile de supraveghere și pază a coastei, operatorii serviciului de trafic maritim, autoritățile responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, piloții și personalul altor servicii portuare sau maritime.

k) să efectueze măsurători, fotografii sau înregistrări pe care le consideră necesare investigației tehnice privind siguranța;

l) să solicite prezentarea, inspectarea și efectuarea de copii ale oricăror probe materiale sau documentare menționate la art. 13;

m) în contextul lit. l), pentru copiile efectuate sau probele prelevate, să solicite persoanelor competente, autentificarea copiei conform cu originalul sau autenticitatea probei prelevate.

(11) Pe perioada în care o investigație tehnică privind siguranța se desfășoară la bordul unei nave, comandantul acelei navei, în calitate de reprezentant legal al proprietarului sau al operatorului navei, are obligația și responsabilitatea de a asigura accesul investigatorilor la probele investigației potrivit prevederilor alin. (10).

(12) SIPS este autorizat să acționeze pentru culegerea și analizarea probelor unui accident sau incident imediat după ce a primit notificarea despre producerea acestuia.

(13) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii alocă resurse materiale și financiare suficiente, pentru ca SIPS să își îndeplinească funcțiile în mod independent și menține un număr corespunzător de angajați, în particular investigatori calificați, cu atribuții în investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim, astfel încât aceștia să își poată duce la îndeplinire sarcinile și să fie în permanență disponibili pentru efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța.

(14) În cazul catastrofelor navale, Guvernul României alocă SIPS, sume din Fondul de rezervă bugetară la dispoziția Guvernului, prin bugetul Ministerului

Transporturilor și Infrastructurii, pentru investigația tehnică privind siguranța a evenimentului.

(15) SIPS poate îmbina sarcinile pe care i le atribuie prezenta ordonanță de urgență cu activitatea de investigare legată de alte evenimente decât accidentele maritime, cu condiția ca astfel de investigații să nu îi pună în pericol independența.

Art.9. – (1) Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 677/2001 pentru protecția persoanelor cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, cu modificările și completările ulterioare, următoarele informații au caracter confidențial și nu se folosesc decât în scopurile investigației tehnice privind siguranța, exceptând cazurile în care autoritățile competente hotărăsc că există un interes public prioritar în favoarea divulgării acestora:

a) orice declarații ale martorilor, alte declarații, procese-verbale precum și probe sau documente probatorii, înregistrate sau primite de către SIPS în cursul investigațiilor tehnice privind siguranța;

b) informații care dezvăluie identitatea persoanelor care au furnizat probe în contextul investigației tehnice privind siguranța;

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

(2) Fără a aduce atingere prevederilor alin.(1), analizele tehnice independente asupra unei investigații în curs, considerate de către SIPS, pot fi făcute publice.

CAPITOLUL IV

Colaborarea SIPS cu structurile de investigație ale altor state

Art.10. – (1) SIPS colaborează cu structurile de investigație ale statelor membre ale Uniunii Europene și Comisia Europeană, în Cadrul de cooperare permanentă, în măsura necesară realizării obiectivului prezentei ordonanțe de urgență.

(2) SIPS colaborează cu structurile de investigație ale celorlalte state membre ale Uniunii Europene, pentru a stabili de comun acord cele mai bune modalități de cooperare care să permită:

a) folosirea în comun a aparaturii, a spațiilor și a echipamentului necesar investigațiilor de natură tehnică asupra epavei și a echipamentului navei și asupra altor obiecte utile investigației tehnice privind siguranța, inclusiv extragerea și analiza informațiilor din VDR/S-VDR și din alte dispozitive electronice;

b) asistența tehnică reciprocă sau expertiza necesară îndeplinirii unor anumite sarcini;

c) obținerea și utilizarea în comun a informațiilor relevante pentru analiza datelor privind accidentele și pentru a face recomandările adecvate privind siguranța la nivel comunitar;

d) elaborarea de principii comune pentru monitorizarea respectării recomandărilor privind siguranța și pentru adaptarea metodelor de investigare la progresul tehnic și științific;

e) gestionarea în mod adecvat a alertelor de urgență potrivit prevederilor art. 17;

f) instituirea normelor de confidențialitate pentru utilizarea în comun, cu respectarea reglementărilor naționale, a declarațiilor martorilor și pentru prelucrarea datelor și a altor informații prevăzute în art. 9, inclusiv în relație cu statele terțe;

g) organizarea, în cazul în care este necesar, a activităților individuale de formare a investigatorilor;

h) promovarea cooperării cu structurile de investigație a statelor terțe și cu organizațiile internaționale de investigare a accidentelor maritime în domeniile reglementate de prezenta ordonanță de urgență;

i) punerea la dispoziția structurilor de investigație care desfășoară investigațiile tehnice privind siguranța a oricăror informații pertinente.

Art.11. – (1) Activitățile desfășurate de SIPS în cadrul unei investigații tehnice privind siguranța care implică două sau mai multe state membre ale Uniunii Europene, se efectuează cu titlu gratuit.

(2) În condițiile în care SIPS nu este implicat în investigația tehnică 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.

Art.12. – (1) În investigațiile tehnice privind siguranța, SIPS 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.

(2) Pe parcursul cooperării cu structurile de investigație ale statelor terțe interesate în mod deosebit care efectuează o investigație tehnică privind siguranța, SIPS nu va aduce modificări modului de desfășurare a investigațiilor tehnice privind siguranța și cerințelor de raportare stabilite prin prezenta ordonanță de urgență.

(3) SIPS poate decide neefectuarea unei investigații paralele în cazul unei investigații tehnice privind siguranța, desfășurate de un stat terț interesat în mod deosebit, cu condiția ca investigația respectivă să fie efectuată potrivit Codului.

CAPITOLUL V

Protejarea probelor și documentelor probatorii

Art.13. – (1) În urma producerii unui accident sau incident maritim potrivit prevederilor art. 2, comandanții navelor implicate, sau în imposibilitatea de exercițiu a acestora, înlocuitorii lor ierarhici, au obligația și responsabilitatea să se asigure că sunt păstrate în siguranță și că nu se face nici un fel de modificare, adăugire, înregistrare, supra-înregistrare sau înscrieri privind perioada anterioară sau ulterioară accidentului, precum și perioada concomitentă cu acesta, în următoarele probe și documente probatorii:

- a) hărți maritime;
- b) jurnale de bord;
- c) înregistrările scrise, electronice și magnetice, sau realizate în orice alt mod și în mod prioritar informațiile de la VDR/S-VDR;
- d) alte documente sau înregistrări care se consideră că ar putea avea legătură cu accidentul.

(2) În aplicarea prevederilor alin. (1), se iau măsuri astfel încât:

- a) să fie prevenită supra-înregistrarea datelor provenind din VDR/S-VDR, prin oprirea înregistrării după momentul producerii accidentului sau incidentului maritim;
- b) să se prevină interferența cu orice alt echipament care ar putea fi în mod rezonabil, considerat util investigației tehnice privind siguranța.

(3) Prevederile alin. (1) - (2) sunt obligatorii până când:

- a) nava sau navele implicate în accidentul sau incidentul maritim primesc notificare de la SIPS, că nu se inițiază o investigație sau că investigația tehnică privind siguranța s-a încheiat;

b) se scurge un interval de timp de 60 zile de la data notificării accidentului sau incidentului potrivit prevederilor art. 6, în acest interval neprimindu-se nici o informare privind inițierea unei investigații tehnice privind siguranța;

c) se primește o notificare scrisă de la SIPS în care se menționează că probele materiale specificate nu mai sunt necesare.

Art.14. – Ulterior producerii unui accident maritim foarte grav, toate acțiunile de remediere a situației generate de accident și toate acțiunile sau deciziile în legătură cu nava sau navele implicate, se iau cu informarea prealabilă a SIPS.

CAPITOLUL VI

Raportul de investigație și raportarea către Comisia Europeană

Art.15. – (1) Investigațiile tehnice privind siguranța desfășurate potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență, se finalizează în termen de 12 luni de la data accidentului, cu elaborarea unui raport final, în conformitate cu secțiunile relevante prevăzute în anexa nr.3.

(2) În cazul unei investigații tehnice privind siguranța care nu privește un accident maritim foarte grav, sau după caz, un accident maritim grav, ale cărei rezultate nu ar putea contribui la prevenirea accidentelor și incidentelor pe viitor, SIPS poate decide elaborarea unui raport simplificat.

(3) După ce este aprobat de către ministrul transporturilor și infrastructurii, raportul menționat la alin.(1) și (2), inclusiv concluziile sale și orice eventuale recomandări, fără a conține nume și date personale care ar putea duce la identificarea persoanelor implicate în accidentul maritim sau în investigația tehnică privind siguranța, va fi pus la dispoziția publicului și în special sectorului de transport maritim, prin publicare pe pagina de internet a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în termen de 12 luni de la data accidentului.

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

(5) SIPS va trimite Comisiei Europene o copie a raportului final, a raportului simplificat sau a celui intermediar, potrivit prevederilor alin.(3).

(6) SIPS va lua în considerare eventualele observații tehnice ale Comisiei Europene privind raportul final, care nu privesc fondul constatărilor, pentru îmbunătățirea calității raportului, astfel încât să fie îndeplinite obiectivele stabilite prin prezenta ordonanță de urgență.

Art.16. – (1) După aprobarea de către ministrul transporturilor și infrastructurii a raportului de investigație împreună cu recomandările privind siguranța, după caz, SIPS urmărește respectarea, în mod adecvat, a recomandărilor privind siguranța de către destinarii acestora și, după caz, monitorizează corespunzător respectarea acestora, potrivit dreptului comunitar și internațional.

(2) SIPS sau Comisia Europeană pot, după caz, elabora recomandări de siguranță pe baza analizei abstracte a datelor și rezultatelor generale ale investigațiilor tehnice privind siguranța desfășurate.

(3) Recomandările privind siguranță elaborate de SIPS nu stabilesc în nici un caz culpa sau răspunderea pentru un accident.

Art.17. – SIPS va informa Comisia Europeană, în orice stadiu al unei investigații tehnice privind siguranța, atunci când consideră că este necesară adoptarea unor măsuri urgente la nivel comunitar pentru prevenirea riscului de producere de noi accidente.

Art.18. – (1) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va comunica Comisiei Europene structurile autorizate să acceseze baza de date electronice Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime, denumită în continuare EMCIP.

(2) SIPS va transmite Comisiei Europene, prin intermediul EMCIP, date referitoare la accidentele și incidentele maritime, precum și informații provenite din investigațiile tehnice privind siguranța întreprinse, respectând modelul prevăzut în anexa nr.4.

CAPITOLUL VII

Dispoziții finale

Art.19. – În desfășurarea investigațiilor tehnice privind siguranța, SIPS ia în considerare dispozițiile relevante ale „Liniilor directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor”, în cazul unui accident maritim petrecut în apele teritoriale și apele interioare ale României.

Art.20. – (1) Următoarele fapte constituie contravenții, dacă nu sunt întrunite elementele constitutive ale unei infracțiuni potrivit legii penale și se sancționează după cum urmează:

a) nerespectarea prevederilor art. 4 alin.(1) și (4) și ale art. 8 alin.(10) și (11), prin orice demers, acțiune sau lipsă de acțiune a unei persoane fizice sau juridice, din care rezultă împiedicarea, suspendarea sau întârzierea în mod nejustificat a unei investigații tehnice privind siguranța, cu amendă de la 1.000 lei la 10.000 lei;

b) nerespectarea prevederilor art.6 referitor la obligația de notificare a accidentelor sau incidentelor maritime, cu amendă de la 500 lei la 5.000 lei;

c) nerespectarea prevederilor art. 9 alin.(1), referitor la caracterul confidențial al datelor investigației tehnice privind siguranța, cu amendă de la 1000 lei la 5.000 lei;

d) nerespectarea prevederilor art. 13 și art.14, referitor la protejarea probelor și documentelor probatorii, precum și furnizarea de date eronate, cu amendă de la 1.000 lei la 10.000 lei.

(2) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac de către investigatorii din cadrul SIPS, în baza legitimației de investigator emise de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii potrivit prevederilor art. 8 alin.(6).

(3) Sancțiunea se aplică contravenienților, persoane fizice sau juridice.

(4) Contravențiilor prevăzute la alin.(1) le sunt aplicabile dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare.

(5) Acolo unde fapta contravențională nu prevede în mod expres persoana care se face vinovată de săvârșirea faptei și este trecut în raport la modul generic "nava" sau „la bordul navei”, sancțiunea contravențională se aplică comandantului navei, care este reprezentantul legal al proprietarului ori operatorului navei.

(6) Contravenienții persoane juridice achită amenzile la unitățile Trezoreriei Statului sau la CEC BANK - S.A., după caz, în contul de venituri al bugetului de stat 20.35.01.01 "Venituri din amenzi și alte sancțiuni aplicate potrivit dispozițiilor legale", iar contravenienții persoane fizice achită amenzile la casieriile autorităților administrației publice locale sau la CEC BANK - S.A., după caz, în contul de venituri al bugetului local 21.35.02.01 "Venituri din amenzi și alte sancțiuni aplicate potrivit dispozițiilor legale".

Art.21. – La data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență se abrogă:

a) art.13 din Hotărârea Guvernului nr. 1016/2010 pentru stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale României, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 731 din 3 noiembrie 2010;

b) art.12 din Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 389/2006, pentru aprobarea sistemului de inspecții obligatorii la navele de tip feribot Ro-Ro, precum și la navele de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 322 din 10 aprilie 2006.

Art.22. – (1) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin structurile cu atribuții specifice în domeniu, va duce la îndeplinire prevederile prezentei ordonanțe de urgență.

(2) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va comunica Comisiei Europene textele principalelor dispoziții de drept intern adoptate în domeniul reglementat de 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 și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului, după publicarea acestora în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Art.23. – (1) Anexele nr. 1- 4, fac parte integrantă din prezenta ordonanță de urgență.

(2) În aplicarea prevederilor prezentei ordonanțe de urgență, în termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe, pot fi elaborate norme metodologice care se aprobă prin hotărâre a Guvernului.

(3) Prezenta ordonanță de urgență intră în vigoare la data publicării ei în Monitorul Oficial al României, cu excepția prevederilor art. 20, care intră în vigoare la 10 de zile de la data publicării.

Prezenta ordonanță de urgență transpune:

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 și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 131 din 28 mai

2009.

PRIM – MINISTRU



EMIL BOC

Contrasemnează:

Ministrul transporturilor
și infrastructurii



Anca Daniela Boagiu

Ministrul administrației și internelor



Constantin Traian Igaș

Ministrul Afacerilor Europene



Leonard Orban

Ministrul finanțelor publice



Gheorghe Ialomițianu

București, 12.10.2011

Nr. 87

NOTIFICARE

Informații care trebuie furnizate telefonic în conformitate cu art. 6 alin. (2):

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 _____

AUTORITATEA NAVALA ROMÂNĂ

CĂPITĂANIA ZONALĂ
CĂPITĂANIA PORTULUI
OFICIUL DE CĂPITĂNIE

Către:

MINISTERUL TRANSPORTURILOR SI INFRASTRUCTURII
Directia Generală de Control - Compartimentul Investigații Transport Naval
Nr. Fax: 021 319 61 68 / 021 311 12 20
Email: dgiattn@mt.ro

REF: Raportare accidente / incidente în care sunt implicate nave maritime

1. Date referitoare la notificarea evenimentului:

- Data și ora la care a fost notificată căpitania:

zz	ll	aaaa	hh	mm

- Persoana fizică sau juridică care a efectuat notificarea

- 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 (specificați)
Scufundare	Accident de munca	Poluare	Inundare compartimente	

- Numărul de nave implicate:

- Locul producerii evenimentului:

- Latitudine / Longitudine:

Lat	Grade	Min.	N / S	Long.	Grade	Min.	E / V

- Data și ora producerii evenimentului:

zz	ll	aaaa	hh	mm

- Dacă urmare a evenimentului a rezultat poluare:

	Da	Nu	Nu se cunoaște	Cantit.(t)
Poluare rezultată din marfă				
Poluare din tancurile navei				
Poluare a atmosferei				

- Numărul persoanelor rănite/decedate ca urmare a evenimentului:

	Echipaj	Pasageri	Alții
Decedați			
Răniți			
Dispăruți			

- Dacă urmare a evenimentului au fost alte părți afectate:

Da	Nu	Nu se cunoaște

3. Date despre navă:

(Se completează pentru fiecare navă implicată)

- 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 accidentului *

* (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:

Căpitan Șef de Port

Conținutul raportului investigației privind siguranța

Introducere

Această parte definește obiectivul unic al investigației privind siguranța și indică faptul că o recomandare privind siguranța nu dă naștere, în nici-un caz, unei prezumții de răspundere sau culpă și că raportul nu a fost întocmit, atât în ceea ce privește conținutul, cât și forma, cu intenția de a fi folosit pentru acțiuni în justiție.

(Raportul nu ar trebui să facă nici-o referire la vreo depoziție a martorilor și nici să stabilească vreo legătură între persoanele menționate în raport și persoanele care au adus dovezi pe parcursul investigației privind siguranța.)

1.Rezumat

Această parte expune faptele esențiale ale accidentului sau incidentului maritim: când, unde, ce și cum s-a întâmplat; și menționează, de asemenea, dacă în urma accidentului au rezultat decese, vătămări, pagube aduse navei, încărcăturii, unor terțe părți sau mediului.

2.Informații factice

Această parte include mai multe sub-categorii distincte, care furnizează suficiente informații pe care organul de anchetă le consideră ca fiind factice, conferind consistență analizei și facilitând înțelegerea. Sub-categoriile menționate includ, în special, următoarele informații:

2.1. Informații privind nava

- Pavilionul/registrul de înmatriculare;
- Datele de identificare;
- Principalele caracteristici;
- Armatorul și administratorul;
- Informații privind construcția;
- Echipajul minim de siguranță;
- Încărcătura autorizată.

2.2. Informații privind voiajul

- Porturile de escală;
- Tipul voiajului;
- Informații privind încărcătura;
- Echipajul.

2.3. Informații privind accidentul sau incidentul maritim

- Tipul accidentului sau incidentului maritim;
- Data și ora;
- Poziția și locul accidentului sau incidentului maritim;
- Contextul extern și intern;
- Exploatarea navei și segmentul voiajului;
- Locul la bord;
- Informații referitoare la factorul uman;
- Consecințe (suferite de oameni, navă, încărcătură, mediu și altele).

2.4. Intervenția autorității de coastă și măsuri de urgență

- Persoanele implicate;
- Mijloacele folosite;
- Viteza de reacție;
- Măsurile întreprinse;
- Rezultatele obținute.

3.Expunere

Această parte reconstituie accidentul sau incidentul maritim cu ajutorul unei serii ordonate cronologic de evenimente care au condus la accidentul sau incidentul maritim, s-au desfășurat în timpul sau după

accidentul sau incidentul respectiv, precum și rolul fiecărui factor (de exemplu: persoana, materialul, mediul, echipamentul sau agenții externi). Perioada acoperită de expunere depinde de momentul în care s-au produs evenimentele care au contribuit în mod direct la producerea accidentului sau incidentului maritim. Această parte mai include și orice informații relevante asupra investigației privind siguranța efectuate, inclusiv rezultatele examenelor sau testelor.

4. Analiză

Această parte include mai multe sub-categorii distincte, care furnizează o analiză a fiecărui eveniment legat de accident, însoțită de comentarii referitoare la rezultatele tuturor testelor și examinărilor relevante realizate pe parcursul investigației privind siguranța și la acțiunile privind siguranța care ar fi putut fi deja întreprinse pentru a preveni viitoarele accidente maritime.

Aceste sub-categorii ar trebui să includă subiecte precum:

- contextul și cadrul accidentului;
- erorile umane și omisiunile, evenimente implicând materiale periculoase, efectele asupra mediului, avarii ale echipamentelor și factori externi;
- factorii contributivi care implică funcții legate de persoane, operațiuni la bord, gestionarea de pe uscat sau influența mediului de reglementare.

Analiza și comentariul fac posibilă elaborarea, în cadrul raportului, de concluzii logice care expun toți factorii contributivi, inclusiv cei care implică riscuri pentru care măsurile de protecție existente, care vizează prevenirea evenimentelor care pot conduce la accident și/sau eliminarea sau reducerea consecințelor acestora, sunt considerate a fi inexistente sau neadecvate.

5. Concluzii

Această parte rezumă factorii contributivi determinați și măsurile de protecție inexistente sau neadecvate (materiale, funcționale, simbolice sau de procedură) față de care ar trebui întreprinse acțiuni privind siguranța pentru a preveni accidentele maritime pe viitor.

6. Recomandări de siguranță

Dacă este cazul, această parte a raportului conține recomandări de siguranță care decurg din analiză și concluzii și sunt legate de anumite domenii specifice, cum ar fi legislația, concepția, procedurile, inspecția, gestionarea, sănătatea și siguranța la locul de muncă, formarea, reparațiile, întreținerea, asistența pe uscat și măsurile de urgență.

Recomandările de siguranță se adresează persoanelor care sunt cel mai bine plasate pentru a le pune în aplicare, cum ar fi armatorii, managerii, organizațiile recunoscute, autoritățile maritime, serviciile de trafic maritim, organele de intervenție în cazuri de urgență, organizațiile maritime internaționale și instituțiile europene, în vederea prevenirii unor viitoare accidente maritime.

Această parte include, de asemenea, toate recomandările intermediare privind siguranța care ar fi putut fi făcute sau orice acțiuni privind siguranța care ar fi putut fi întreprinse în cursul investigației privind siguranța.

7. Anexe

Atunci când este cazul, următoarea listă neexhaustivă de informații se atașează la raport, în formă tipărită și/sau în format electronic:

- fotografii, imagini video, înregistrări audio, hărți maritime și planuri;
- standarde aplicabile;
- termeni tehnici și abrevieri utilizate;
- studii speciale privind siguranța;
- informații diverse.

INFORMAȚII CUPRINSE ÎN NOTIFICAREA
PRIVIND ACCIDENTELE ȘI INCIDENTELE MARITIME

(Fragment din Platforma europeană de informare cu privire la accidente 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.

01. Statul membru responsabil/persoana de contact
02. Statul membru însărcinat cu investigarea
03. Rolul statutului membru
04. Statul de coastă afectat
05. Numărul de state interesate în mod deosebit
06. Statele interesate în mod deosebit
07. Entitatea care notifică
08. Momentul notificării
09. Data notificării
10. Denumirea navei
11. Numărul /literele distinctive OMI
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.