

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****(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

(3) Parlamentul European, în rezoluția sa din 21 aprilie 2004 privind creșterea siguranței maritime⁽⁴⁾, a îndemnat Comisia să prezinte o propunere de directivă privind investigarea accidentelor de navigație.

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

(4) Articolul 2 din Convenția Organizației Națiunilor Unite din 1982 privind dreptul mării din 10 decembrie 1982 (denumită în continuare „UNCLOS”) stabilește dreptul statelor de coastă de a investiga cauza oricărui accident maritim care are loc în apele sale teritoriale și care ar putea pune în pericol viața oamenilor sau mediul, ar putea implica autoritățile sale de coastă responsabile cu operațiunile de căutare și salvare sau ar putea afecta în alt fel statul de coastă în cauză.

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁽¹⁾,

(5) Articolul 94 din UNCLOS prevede ca, în cazul anumitor accidente sau incidente de navigație survenite în marea liberă, statele de pavilion solicită efectuarea de investigații de către sau sub autoritatea uneia sau a mai multor persoane având calificarea corespunzătoare.

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat, având în vedere textul comun aprobat de Comitetul de conciliere la 3 februarie 2009⁽³⁾,

(6) Regula I/21 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare din 1 noiembrie 1974 (denumită în continuare „SOLAS 74”), Convenția internațională privind liniile de încărcare din 5 aprilie 1966 și Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 2 noiembrie 1973 stabilesc responsabilitățile statelor de pavilion în ceea ce privește efectuarea de investigații în caz de accidente și comunicarea constatrilor relevante către Organizația Maritimă Internațională (OMI).

întrucât:

(1) Ar trebui să se mențină un nivel general ridicat de siguranță în transportul maritim din Europa și ar trebui să se depună toate eforturile pentru a reduce numărul de accidente și incidente maritime.

(7) Codul de punere în aplicare a instrumentelor obligatorii ale OMI anexat la Rezoluția A.996(25) a Adunării OMI din 29 noiembrie 2007 reamintește obligația statelor de pavilion de a lua măsurile necesare pentru a asigura efectuarea de investigații privind siguranța maritimă de către anchetatori având calificarea corespunzătoare, competenți în chestiunile legate de accidentele și incidentele maritime. De asemenea, codul respectiv impune statelor de pavilion să fie pregătite să pună la dispoziție anchetatori calificați în acest scop, indiferent de locul în care s-a produs accidentul sau incidentul.

⁽¹⁾ JO C 318, 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229, 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 25 aprilie 2007 (JO C 74 E, 30.3.2008, p. 546), Poziția comună a Consiliului din 6 iunie 2008 (JO C 184 E, 22.7.2008, p. 23), Poziția Parlamentului European din 24 septembrie 2008 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Decizia Consiliului din 26 februarie 2009 și Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 11 martie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽⁴⁾ JO C 104 E, 30.4.2004, p. 730.

- (8) Ar trebui să se aibă în vedere dispozițiile Codului pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime, anexat la Rezoluția A.849(20) a Adunării OMI din 27 noiembrie 1997 (denumit în continuare „Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime”), care prevede aplicarea unei abordări comune în ceea ce privește investigațiile privind siguranța în caz de accidente și incidente maritime, precum și cooperarea între state pentru identificarea factorilor care conduc la producerea unor accidente și incidente maritime. Ar trebui să se ia, de asemenea, în considerare Rezoluția A.861(20) a Adunării OMI din 27 noiembrie 1997 și Rezoluția MSC.163(78) a Comitetului OMI pentru siguranță maritimă din 17 mai 2004, care prevăd o definiție pentru „înregistratoare de date privind voiajul”.
- (9) Navigatorii sunt recunoscuți ca o categorie specială de lucrători și, având în vedere natura globală a activității industriei navale și diferitele jurisdicții cu care aceștia pot intra în contact, aceștia au nevoie de o protecție specială, în special în privința contactelor cu autoritățile publice. În interesul asigurării unui nivel ridicat de siguranță maritimă, navigatorii ar trebui să se poată baza pe un tratament echitabil în caz de accident maritim. Drepturile fundamentale ale acestora, precum și demnitatea umană ar trebui să le fie respectate în orice moment și toate investigațiile legate de siguranța maritimă ar trebui să se desfășoare în mod echitabil și cu celeritate. În acest scop, statele membre ar trebui să ia în considerare, în conformitate cu legislația lor națională, dispozițiile relevante ale liniilor directe ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim.
- (10) Statele membre, acționând în cadrul sistemelor lor juridice, ar trebui să asigure protecția martorilor în ceea ce privește declarațiile acestora făcute ca urmare a unui accident și să împiedice folosirea acestor declarații în alte scopuri decât investigațiile privind siguranța, având drept obiectiv evitarea oricăror măsuri discriminatorii sau represive împotriva martorilor ca urmare a participării acestora la investigațiile respective.
- (11) Directiva 1999/35/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind sistemul de expertize obligatorii pentru operarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi cu punte rului și ambarcațiuni rapide de pasageri⁽¹⁾ impune statelor membre să definească, în cadrul sistemelor lor juridice, un statut juridic care să le permită acestora sau oricărui alt stat membru interesat în mod deosebit, să participe, să coopereze sau, dacă este prevăzut în Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime, să desfășoare investigații asupra oricărui accident sau incident maritim în care sunt implicate navele de tip feribot ro-ro sau navele de pasageri de mare viteză.
- (12) Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime⁽²⁾ impune statelor membre să respecte Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime și să se asigure că rezultatele investigațiilor privind accidentele sunt publicate cât mai curând posibil, după finalizarea acestora.
- (13) Efectuarea în mod nepărtinitor a unor investigații privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor care implică nave maritime sau alte nave din porturi sau zone maritime cu acces limitat are o importanță crucială în stabilirea împrejurărilor și cauzelor unor astfel de accidente sau incidente. Investigațiile respective ar trebui, prin urmare, efectuate de către anchetatori calificați, sub controlul unui organ sau al unei entități independente care să dețină competențele necesare, pentru a se evita orice conflict de interese.
- (14) Statele membre ar trebui să ia măsurile necesare, cu respectarea dispozițiilor lor legale în vigoare privind prerogativele autorităților competente să desfășoare anchete judiciare și, dacă este necesar, prin colaborarea cu autoritățile respective, pentru a permite responsabililor cu investigațiile tehnice să își îndeplinească sarcinile în cele mai bune condiții.
- (15) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere Directivei 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date⁽³⁾.
- (16) Statele membre ar trebui să ia măsurile necesare astfel încât sistemele lor juridice să le permită acestora și oricăror alte state membre interesate în mod deosebit să participe sau să coopereze la efectuarea de investigații asupra accidentelor sau să efectueze astfel de investigații, pe baza dispozițiilor Codului OMI pentru investigarea accidentelor maritime.
- (17) În principiu, orice accident sau incident maritim ar trebui să facă obiectul unei singure investigații desfășurate de către un stat membru sau de către un stat membru care conduce investigația cu participarea oricăror alte state membre interesate în mod deosebit. În cazuri excepționale, justificate în mod corespunzător, care implică două sau mai multe state membre în legătură cu pavilionul navei în cauză, locul în care s-a produs accidentul sau naționalitatea victimelor, ar putea fi desfășurate mai multe investigații în paralel.
- (18) Un stat membru poate delega către alt stat membru sarcina de a desfășura o investigație privind siguranța în caz de accident sau incident maritim (denumite în continuare „investigații privind siguranța”) sau de a îndeplini sarcini precise în cadrul unei investigații, în cazul în care acest lucru se stabilește de comun acord.

(1) JO L 138, 1.6.1999, p. 1.

(2) JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

(3) JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

- (19) Statele membre ar trebui să depună toate eforturile necesare pentru a nu solicita acoperirea costurilor asistenței solicitate în cadrul desfășurării de investigații privind siguranța care implică participarea a două sau mai multe state membre. În cazul în care se solicită asistența din partea unui stat membru care nu este implicat în investigația privind siguranța, statele membre ar trebui să hotărască de comun acord asupra rambursării cheltuielilor ocazionate.
- (20) În temeiul Regulii V/20 din Convenția SOLAS 74, navele de pasageri, precum și alte nave decât cele de pasageri, cu un tonaj brut de minimum 3 000, construite începând cu 1 iulie 2002, trebuie să fie echipate cu înregistratoare de date privind voiajul, în vederea facilitării investigării accidentelor. Având în vedere importanța acestora în elaborarea unei politici de prevenire a accidentelor de navigație, echipamentele respective ar trebui să fie, în mod obligatoriu, prezente la bordul navelor care efectuează curse naționale sau internaționale cu escale în porturile comunitare.
- (21) Informațiile furnizate de înregistratoarele de date privind voiajul, precum și de alte dispozitive electronice, pot fi utilizate atât retrospectiv, după un accident sau incident maritim, în vederea investigării cauzelor sale, cât și preventiv, pentru a câștiga experiență în privința circumstanțelor care pot conduce la asemenea evenimente. Statele membre ar trebui să ia măsurile necesare pentru a asigura utilizarea în mod corespunzător a acestor date, în ambele scopuri, atunci când sunt disponibile.
- (22) Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ impune Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (denumită în continuare „agenția”) să coopereze cu statele membre în vederea dezvoltării de soluții tehnice și să ofere asistență tehnică legată de punerea în aplicare a legislației comunitare. În domeniul investigării accidentelor, agenția are sarcina precisă de a facilita cooperarea între statele membre și Comisie, în dezvoltarea unei metodologii comune de investigare a accidentelor maritime, în conformitate cu principiile agreate la nivel internațional, ținându-se totodată seama de diversele sisteme juridice ale statelor membre.
- (23) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002, agenția facilitează cooperarea în ceea ce privește acordarea de sprijin de către statele membre în activitățile conexe investigațiilor și efectuarea de analize ale rapoartelor existente de investigare a accidentelor.
- (24) La elaborarea sau modificarea metodologiei comune de investigare a accidentelor și incidentelor maritime ar trebui să se țină seama de toate concluziile relevante la care s-a ajuns în cadrul investigării accidentelor.
- (25) Recomandările privind siguranța care rezultă în urma unei investigații privind siguranța ar trebui luate în considerare în mod adecvat de către statele membre și de către Comunitate.
- (26) Deoarece scopul investigațiilor tehnice privind siguranța este de a preveni accidentele și incidentele maritime pe viitor, concluziile și recomandările privind siguranța nu ar trebui utilizate pentru a stabili răspunderea sau culpa.
- (27) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume îmbunătățirea siguranței maritime în cadrul Comunității și, prin urmare, reducerea riscului unor accidente maritime pe viitor, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere amploarea sau efectele acțiunii, poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității așa cum este enunțat în respectivul articolul, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (28) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽²⁾.
- (29) În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să modifice prezenta directivă în vederea aplicării modificărilor ulterioare la convențiile internaționale, protocoalele, codurile și rezoluțiile aflate în legătură cu aceasta și să adopte sau să modifice metodologia comună de investigare a accidentelor și incidentelor maritime. Deoarece respectivele măsuri au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele, prin completarea acesteia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (30) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o mai bună legiferare ⁽³⁾, statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele însele și în interesul Comunității, propriile tabele care să ilustreze, în măsura posibilității, corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere, precum și să le facă publice,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiectul

- (1) Obiectivul prezentei directive îl reprezintă îmbunătățirea siguranței maritime și prevenirea poluării cauzate de nave, reducându-se astfel riscul unor accidente maritime pe viitor, prin următoarele măsuri:

⁽²⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

⁽¹⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 1.

(a) facilitarea efectuării prompte a unor investigații privind siguranța și a unei examinări corespunzătoare a accidentelor și incidentelor maritime în scopul determinării cauzelor acestora; și

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

(2) Investigațiile reglementate de prezenta directivă nu au ca obiect stabilirea răspunderii sau a culpei. Cu toate acestea, statele membre iau măsurile necesare astfel încât organul sau organismul de anchetă (denumit în continuare „organul de anchetă”) să nu efectueze rapoarte incomplete privind cauzele accidentului sau incidentului maritim datorită faptului că răspunderea sau culpa s-ar putea deduce din constatările investigației.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică în cazul accidentelor și incidentelor maritime care:

(a) implică nave aflate sub pavilionul unuia dintre statele membre; sau

(b) se produc în apele teritoriale și apele interioare ale statelor membre, astfel cum sunt definite în UNCLOS; sau

(c) implică alte interese majore ale statelor membre.

(2) Prezenta directivă nu se aplică în cazul accidentelor și incidentelor maritime care implică numai:

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

(b) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, nave din lemn construite cu metode rudimentare, iahturi sau ambarcațiuni de agrement neimplicate în activități comerciale, cu excepția 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 în larg.

Articolul 3

Definiții

În înțelesul prezentei directive:

1. „Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime” înseamnă Codul pentru investigarea accidentelor

și incidentelor maritime, anexat la Rezoluția A.849(20) a Adunării OMI din 27 noiembrie 1997, în versiunea sa actualizată;

2. următorii termeni se înțeleg în conformitate cu definițiile conținute de Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime:

(a) „accident maritim”;

(b) „accident foarte grav”;

(c) „incident maritim”;

(d) „investigații privind siguranța în caz de accidente și incidente maritime”;

(e) „stat care conduce investigația”;

(f) „stat interesat în mod deosebit”;

3. termenul „accident grav” se înțelege în conformitate cu definiția actualizată din Circulara MSC-MEPC.3/Circ.3 a Comitetului OMI pentru siguranța maritimă și a Comitetului OMI pentru protecția mediului marin din 18 decembrie 2008;

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

5. termenii „navă de tip feribot ro-ro” și „navă de pasageri de mare viteză” se înțeleg în conformitate cu definițiile de la articolul 2 din Directiva 1999/35/CE;

6. termenul „înregistrator de date privind voiajul” (denumit în continuare „VDR”) se înțelege în conformitate cu definiția din Rezoluțiile A.861(20) a Adunării OMI și Rezoluția MSC.163(78) a Comitetului OMI pentru siguranța maritimă;

7. „recomandare privind siguranța” înseamnă orice propunere, inclusiv în scopul înregistrării și controlului, efectuată de:

(a) organul de anchetă al statului care desfășoară sau conduce investigațiile privind siguranța pe baza informațiilor rezultate din investigația în cauză; sau, după caz,

(b) Comisie, acționând pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor investigațiilor privind siguranța desfășurate.

Articolul 4

Statutul investigațiilor privind siguranța

(1) Statele membre definesc, în conformitate cu propriile sisteme juridice interne, statutul juridic al investigațiilor privind siguranța astfel încât respectivele investigații să poată fi efectuate cât mai rapid și mai eficient cu putință.

Statele membre se asigură că, în conformitate cu legislația lor și, dacă este necesar, în colaborare cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, investigațiile privind siguranța:

(a) sunt independente de orice anchete penale sau alte investigații desfășurate în paralel pentru stabilirea răspunderii sau a culpei; și

(b) nu sunt împiedicate, suspendate sau întârziate în mod nejustificat din cauza unor astfel de anchete.

(2) Normele care urmează a fi instituite de către statele membre includ dispoziții care să permită, conform cadrului de cooperare permanentă menționat la articolul 10:

(a) cooperarea și asistența reciprocă în cadrul investigațiilor privind siguranța desfășurate de alte state membre sau delegarea către un alt stat membru a sarcinii de a desfășura astfel de investigații, în conformitate cu articolul 7; și

(b) coordonarea activităților organelor lor de anchetă, în măsura în care este necesar pentru îndeplinirea obiectivelor prezentei directive.

Articolul 5

Obligația de a desfășura investigații

(1) Fiecare stat membru se asigură că are loc o investigație privind siguranța, desfășurată de organul de anchetă menționat la articolul 8 în urma unor accidente maritime foarte grave:

(a) care implică o navă aflată sub pavilionul său, indiferent de locul accidentului; sau

(b) care se produc în apele sale teritoriale sau interne, astfel cum sunt definite în UNCLOS, indiferent de pavilionul navei sau navelor implicate în accident; sau

(c) care implică un interes deosebit al statului membru în cauză, indiferent de locul accidentului și de pavilionul navei sau navelor implicate.

(2) De asemenea, în cazul unor accidente grave, organul de anchetă realizează o evaluare preliminară pentru a decide dacă se va efectua sau nu o investigație privind siguranța. În cazul în care organul de anchetă decide să nu efectueze o investigație

privind siguranța, motivele pe care se întemeiază o astfel de decizie se înregistrează și se notifică în conformitate cu articolul 17 alineatul (3).

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

La luarea deciziilor menționate la primul și la al doilea paragraf, organul de anchetă ia în considerare gravitatea accidentului sau incidentului maritim, tipul de navă și/sau încărcătura în cauză și rolul pe care rezultatele investigației privind siguranța îl pot avea în prevenirea accidentelor și incidentelor pe viitor.

(3) Domeniul de aplicare și modalitățile practice de desfășurare a investigațiilor privind siguranța sunt determinate de organul de anchetă al statului membru care conduce investigația, în cooperare cu organele similare ale celorlalte state interesate în mod deosebit, în maniera care pare cea mai potrivită pentru îndeplinirea obiectivului prezentei directive și în vederea prevenirii unor accidente și incidente pe viitor.

(4) În desfășurarea investigațiilor privind siguranța, organul de anchetă urmează metodologia comună de investigare a accidentelor și incidentelor maritime elaborată în temeiul articolului 2 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 1406/2002. Organele de anchetă se pot îndepărta de la metodologia respectivă în anumite cazuri în care respectiva abordare se justifică din perspectiva necesității, în conformitate cu opinia lor profesională, și atunci când este necesar pentru atingerea obiectivelor investigației. Comisia adoptă sau modifică metodologia în vederea atingerii obiectivelor prezentei directive, luând în considerare orice concluzii relevante la care s-a ajuns ca urmare a investigațiilor privind siguranța.

Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale din prezenta directivă, printre altele, prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 19 alineatul (3).

(5) O investigație privind siguranța se inițiază cât mai curând posibil după producerea accidentului sau incidentului maritim și, în orice caz, nu mai târziu de două luni de la producerea acestuia.

Articolul 6

Obligația de notificare

Un stat membru prevede, în cadrul sistemului său juridic intern, informarea fără întârziere a organului său de anchetă, de către autoritățile competente și/sau de către părțile implicate, privind producerea oricăror accidente sau incidente care intră în sfera de aplicare a prezentei directive.

*Articolul 7***Conducerea de investigații privind siguranța și participarea la acestea**

(1) În principiu, orice accident sau incident maritim face obiectul unei singure investigații desfășurate de către un stat membru sau de către un stat membru care conduce investigația cu participarea oricărui alt stat membru interesat în mod deosebit.

În cazul unor investigații privind siguranța în care sunt implicate două sau mai multe state membre, statele membre în cauză cooperează în consecință pentru a decide rapid și de comun acord, care este statul membru care să conducă investigațiile. Acestea depun toate eforturile pentru a ajunge la un acord asupra procedurilor de investigare. În cadrul acestui acord, alte state interesate în mod deosebit au aceleași drepturi și acces la martori și la dovezi în mod egal cu statul membru care conduce investigația privind siguranța. Statele respective au, de asemenea, dreptul de a le fi luat în considerare punctul de vedere de către statul membru care conduce investigațiile.

Desfășurarea de investigații privind siguranța în paralel asupra aceluiași accident sau incident maritim se limitează în mod strict la situații excepționale. În astfel de situații, statele membre notifică Comisiei motivele care au stat la baza desfășurării unor astfel de investigații în paralel. Statele membre care desfășoară investigații în paralel cooperează între ele. În special organele de anchetă implicate fac schimb de informații pertinente culese pe parcursul investigațiilor, în special pentru a ajunge la concluzii comune, în măsura în care acest lucru este posibil.

Statele membre se abțin, de asemenea, de la adoptarea oricărei măsuri care ar putea împiedica, suspenda sau întârzia în mod nejustificat desfășurarea unei investigații privind siguranța care intră în sfera de aplicare a prezentei directive.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), fiecare stat membru păstrează responsabilitatea desfășurării investigației privind siguranța și a coordonării cu alte state membre interesate în mod deosebit, până în momentul stabilirii de comun acord a statului care să conducă investigația.

(3) Fără a aduce atingere obligațiilor asumate în temeiul prezentei directive și al dreptului internațional, un stat membru poate, de la caz la caz, să delege în baza unui acord reciproc către alt stat membru sarcina de a conduce o investigație privind siguranța sau de a îndeplini sarcini precise în cadrul desfășurării unei astfel de investigații.

(4) În cazul în care o navă de tip feribot ro-ro sau o navă de pasageri de mare viteză este implicată într-un accident sau incident maritim, investigația privind siguranța este lansată de către statul membru în ale cărui ape teritoriale sau interioare, astfel cum sunt definite în UNCLOS, s-a produs accidentul sau incidentul sau, dacă acesta se produce în alte ape, de către ultimul stat membru prin apele căruia a trecut nava de tip feribot ro-ro sau nava de pasageri. Statul respectiv răspunde

de investigația privind siguranța și de coordonarea cu alte state membre interesate în mod deosebit, până în momentul în care se stabilește de comun acord statul care să conducă investigațiile.

*Articolul 8***Organe de anchetă**

(1) Statele membre se asigură că investigațiile privind siguranța sunt efectuate sub responsabilitatea unui organ permanent și imparțial de anchetă care dispune de competențele necesare, și de către anchetatori având calificări corespunzătoare, competenți în chestiunile legate de accidente și incidente maritime.

În vederea desfășurării de investigații obiective privind siguranța, organul de anchetă 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.

Statele membre fără ieșire la mare care nu posedă nave sau ambarcațiuni care navighează sub pavilionul lor stabilesc un punct central de cooperare în cadrul investigațiilor, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (c).

(2) Organul de anchetă ia măsurile necesare pentru a se asigura că anchetatorii au cunoștințe și experiență practică în domeniile relevante pentru sarcinile lor de investigare normale. În plus, organul de anchetă asigură accesul prompt la informații de specialitate, în cazul în care este necesar.

(3) Activitățile încredințate organului de anchetă pot fi extinse la culegerea și analiza informațiilor privind siguranța maritimă, în special în scopuri preventive, în măsura în care aceste activități nu aduc atingere independenței acestuia și nu determină asumarea de responsabilități în probleme de reglementare, administrative sau de standardizare.

(4) Statele membre, acționând în cadrul propriilor sisteme juridice, iau măsurile necesare pentru ca anchetatorilor din cadrul organelor lor de anchetă sau al oricărui alt organ de anchetă căruia i-au delegat sarcina de investigare privind siguranța, iar atunci când este cazul, în cooperare cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, să li se pună la dispoziție toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației privind siguranța și, prin urmare, să fie autorizați:

- (a) să aibă liber acces la orice zonă relevantă sau la locul accidentului, precum și la orice navă, epavă sau structură, inclusiv la încărcătură, echipament sau resturi;
- (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 enunțate la litera (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 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 privind siguranța;
- (h) să obțină registrele de control și orice altă informație relevantă deținută de statul de pavilion, armatori, societăți de clasificare sau orice altă parte implicată, ori de câte ori părțile respective sau reprezentanții lor sunt stabiliți în statul membru;
- (i) să solicite asistență autorităților competente din statele respective, inclusiv inspectorilor statului de pavilion și ai statului portului, ofițerilor pazei de coastă, operatorilor serviciului de trafic naval, echipelor responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, piloților sau personalului altor servicii portuare sau maritime.
- (5) Organul de anchetă este autorizat să acționeze de îndată ce este informat cu privire la un accident, indiferent de moment și să obțină suficiente resurse pentru a-și îndeplini funcțiile în mod independent. Anchetatorilor săi li se acordă un statut prin care să le fie garantată independența.
- (6) Organul de anchetă poate îmbina sarcinile pe care i le atribuie prezenta directivă cu activitatea de investigare legată de alte evenimente decât accidentele maritime, cu condiția ca astfel de investigații să nu îi pună în pericol independența.

Articolul 9

Confidențialitatea

Fără a aduce atingere Directivei 95/46/CE, statele membre, acționând în cadrul sistemelor lor juridice, se asigură că următoarele informații nu sunt disponibile decât în scopurile investigației privind siguranța, cu excepția cazurilor în care autoritatea competentă din statul membru respectiv hotărăște că există un interes public prioritar în favoarea divulgării următoarelor:

- (a) orice declarații ale martorilor, precum și alte declarații, procese-verbale și note înregistrate sau primite de către organul de anchetă în cursul investigațiilor privind siguranța;

- (b) informații care dezvăluie identitatea persoanelor care au furnizat probe în contextul investigației privind siguranța;
- (c) informații privind persoanele implicate în accidentul sau incidentul maritim, care sunt deosebit de sensibile sau de natură privată, inclusiv informațiile privind sănătatea acestora.

Articolul 10

Cadrul de cooperare permanentă

(1) Statele membre stabilesc, în strânsă colaborare cu Comisia, un cadru de cooperare permanentă care să permită organelor lor de anchetă privind siguranța să coopereze între ele, în măsura necesară atingerii obiectivului prezentei directive.

(2) În ceea ce privește regulamentul de procedură al cadrului de cooperare permanentă și modalitățile de organizare impuse de acesta se ia o decizie în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 19 alineatul (2).

(3) În interiorul cadrului de cooperare permanentă, organele de anchetă ale statelor membre stabilesc, de comun acord, în special cele mai bune modalități de cooperare în următoarele scopuri:

- (a) pentru a permite organelor de anchetă să folosească în comun aparatura, spațiile și echipamentul necesar investigațiilor de natură tehnică asupra epavei și echipamentului navei și asupra altor obiecte utile investigației privind siguranța, inclusiv extragerea și analiza informațiilor din VDR și din alte dispozitive electronice;
- (b) pentru a-și oferi reciproc asistență sau expertiză tehnică, necesare pentru a îndeplini anumite sarcini;
- (c) pentru a obține și utiliza în comun informațiile relevante pentru analiza datelor privind accidentele și pentru a face recomandările adecvate privind siguranța la nivel comunitar;
- (d) pentru a elabora principii comune pentru monitorizarea respectării recomandărilor privind siguranța și pentru adaptarea metodelor de investigare la progresul tehnic și științific;
- (e) pentru a gestiona în mod adecvat alertele rapide menționate la articolul 16;
- (f) pentru a institui norme de confidențialitate pentru utilizarea în comun, cu respectarea normelor naționale, a declarațiilor martorilor și pentru prelucrarea datelor și a altor informații prevăzute la articolul 9, inclusiv în relația cu statele terțe;
- (g) pentru a organiza, în cazul în care este necesar, activități de formare corespunzătoare pentru anchetatori;

- (h) pentru a promova cooperarea cu organele de anchetă ale țărilor terțe și cu organizațiile internaționale de investigare a accidentelor maritime în domeniile reglementate de prezenta directivă;
- (i) pentru a pune la dispoziția organelor de anchetă care desfășoară investigațiile privind siguranța orice informații pertinente.

Articolul 11

Cheltuieli

- (1) În cazul investigațiilor privind siguranța care implică două sau mai multe state membre, activitățile corespunzătoare se efectuează cu titlu gratuit.
- (2) În cazul în care se solicită asistența unui stat membru care nu este implicat în investigația privind siguranța, statele membre hotărăsc de comun acord asupra rambursării cheltuielilor suportate.

Articolul 12

Cooperarea cu țări terțe interesate în mod deosebit

- (1) Statele membre cooperează, în cea mai mare măsură posibilă, cu alte țări terțe interesate în mod deosebit în cadrul investigațiilor privind siguranța.
- (2) Țările terțe interesate în mod deosebit sunt autorizate, de comun acord, să participe în cadrul unei investigații privind siguranța conduse de un stat membru în temeiul prezentei directive, în orice stadiu al investigației.
- (3) Cooperarea unui stat membru în cadrul unei investigații privind siguranța efectuate de către o țară terță interesată în mod deosebit nu aduce atingere modului de desfășurare a investigațiilor privind siguranța și cerințelor de raportare în cadrul acestora prevăzute de prezenta directivă. În cazul în care o țară terță interesată în mod deosebit desfășoară o investigație privind siguranța care implică unul sau mai multe state membre, statele membre pot decide să nu efectueze în paralel investigații privind siguranța, cu condiția ca investigația desfășurată de țara terță să fie efectuată în conformitate cu Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime.

Articolul 13

Protejarea dovezilor

Statele membre adoptă măsuri pentru a garanta că părțile implicate în accidente și incidente care intră în sfera de aplicare a prezentei directive depun toate eforturile necesare:

- (a) pentru a proteja toate informațiile provenind din hărțile maritime, jurnalele de bord, înregistrările electronice și magnetice, casetele video, inclusiv informațiile provenind din VDR și din alte dispozitive electronice privind perioada anterioară sau ulterioară accidentului, precum și perioada concomitentă cu acesta;

- (b) pentru a preveni ștergerea informațiilor respective sau alte modificări ale acestora;
- (c) pentru a preveni interferența cu orice alt echipament care ar putea fi, în mod rezonabil, considerat util investigării accidentului din punctul de vedere al siguranței;
- (d) pentru a culege și proteja prompt toate dovezile destinate investigațiilor privind siguranța.

Articolul 14

Rapoarte privind accidentele

- (1) Investigațiile privind siguranța desfășurate în temeiul prezentei directive se finalizează cu publicarea unui raport prezentat în forma stabilită de organul de anchetă competent și în conformitate cu secțiunile relevante din anexa I.

Organele de anchetă pot decide ca un raport simplificat să fie publicat, în cazul unei investigații privind siguranța care nu privește un accident foarte grav sau, după caz, un accident grav maritim și ale cărei rezultate nu ar putea contribui la prevenirea accidentelor și incidentelor pe viitor.

- (2) Organele de anchetă depun toate eforturile necesare pentru a pune la dispoziția publicului, și în special sectorului maritim, raportul menționat la alineatul (1), inclusiv concluziile sale și orice eventuale recomandări, în termen de 12 luni de la data accidentului. În cazul în care raportul final nu poate fi elaborat în intervalul de timp menționat, în termen de 12 luni de la data accidentului se publică un raport intermediar.

- (3) Organul de anchetă din statul membru care conduce investigația trimite Comisiei o copie a raportului final, a celui simplificat sau a celui intermediar. Organul de anchetă ia în considerare eventualele observații tehnice ale Comisiei privind rapoartele finale, care nu privesc fondul constatărilor pentru îmbunătățirea calității raportului, astfel încât să se faciliteze îndeplinirea obiectivului prezentei directive.

Articolul 15

Recomandări privind siguranța

- (1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura respectarea, în mod adecvat, a recomandărilor privind siguranța ale organelor de anchetă de către destinatarii acestora, precum și, dacă este cazul, monitorizarea corespunzătoare a respectării acestora, în conformitate cu dreptul comunitar și internațional.
- (2) Dacă este cazul, un organ de anchetă sau Comisia elaborează recomandări privind siguranța pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor generale ale investigațiilor privind siguranța desfășurate.
- (3) O recomandare privind siguranța nu stabilește, în nici un caz, culpa sau răspunderea pentru un accident.

Articolul 16

Sistemul de alertă rapidă

Fără a aduce atingere dreptului de a lansa o alertă rapidă, organul de anchetă dintr-un stat membru informează de îndată Comisia, în orice stadiu al investigației privind siguranța, în cazul în care consideră că este necesară adoptarea unor măsuri urgente la nivel comunitar pentru prevenirea riscului de noi accidente.

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.

Articolul 17

Baza de date europeană privind accidentele maritime

(1) Datele privind accidentele și incidentele maritime sunt stocate și analizate cu ajutorul unei baze de date electronice la nivel european, care urmează a fi creată de Comisie și va fi cunoscută sub numele de Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime (EMCIP).

(2) Statele membre comunică Comisiei autoritățile autorizate să acceseze baza de date menționată.

(3) Organele de anchetă din statele membre informează Comisia cu privire la accidentele și incidentele maritime, respectând modelul care figurează în anexa II. De asemenea, acestea furnizează Comisiei datele provenite din investigațiile privind siguranța, în conformitate cu sistemul bazei de date EMCIP.

(4) Comisia și statele membre elaborează sistemul bazei de date și o metodologie de notificare a datelor într-un termen corespunzător.

Articolul 18

Tratamentul echitabil al navigatorilor

Statele membre iau în considerare, în conformitate cu legislația lor națională, dispozițiile relevante ale liniilor directe ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în cazul unui accident maritim în apele aflate sub jurisdicția lor.

Articolul 19

Comitetul

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 ⁽¹⁾.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la două luni.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Articolul 20

Competențe de modificare

Comisia poate să actualizeze definițiile din prezenta directivă, precum și trimiterile la actele comunitare și la instrumentele OMI, în conformitate cu procedura menționată la articolul 18 alineatul (2), în vederea alinierii acestora la măsurile comunitare sau la măsurile OMI care au intrat în vigoare, cu respectarea limitelor impuse de prezenta directivă.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele, prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 19 alineatul (3).

În temeiul aceleiași proceduri, Comisia poate, de asemenea, modifica anexele.

Modificările aduse Codului OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime pot fi excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive, în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.

Articolul 21

Măsuri suplimentare

Nicio dispoziție a prezentei directive nu împiedică un stat membru să adopte măsuri suplimentare privind siguranța maritimă care nu sunt reglementate de aceasta, cu condiția ca astfel de măsuri să nu încalce prezenta directivă sau să aducă atingere în orice mod îndeplinirii obiectivului acesteia sau să pună în pericol realizarea obiectivului acesteia.

Articolul 22

Sancțiuni

Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor interne adoptate în aplicarea prezentei directive și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.

Articolul 23

Raportul privind punerea în aplicare

La fiecare cinci ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și conformarea cu prezenta directivă și, după caz, propune măsuri suplimentare în lumina recomandărilor cuprinse în raport.

⁽¹⁾ JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

*Articolul 24***Modificări aduse actelor existente**

- (1) Articolul 12 din Directiva 1999/35/CE se elimină.
- (2) Articolul 11 din Directiva 2002/59/CE se elimină.

*Articolul 25***Transpunerea**

- (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 17 iunie 2011.

Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

- (2) Comisiei îi sunt comunicate de statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

*Articolul 26***Intrarea în vigoare**

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

*Articolul 27***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 23 aprilie 2009.

Pentru Parlamentul European,
Președintele
H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu
Președintele
P. NEČAS

ANEXA I

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 niciun 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 nicio 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 FAPTICE

Această parte include mai multe subcategorii distincte, care furnizează suficiente informații pe care organul de anchetă le consideră ca fiind factice, conferind consistență analizei și facilitând înțelegerea.

Subcategoriile 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 subcategorii 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 subcategorii 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, gestiunea 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.
-

ANEXA II

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.

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:
 - Echipaj
 - Pasageri
 - Altele
27. Răniurile grave:
 - Echipaj
 - Pasageri
 - 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.
-