

P6_TA(2008)0444

Investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim *II**

Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 24 septembrie 2008 referitoare la poziția comună adoptată de Consiliu în vederea adoptării unei Directive a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivelor 1999/35/CE și 2002/59/CE (5721/5/2008 – C6-0226/2008 – 2005/0240(COD))

(Procedura de codecizie: a doua lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere poziția comună a Consiliului (5721/5/2008 – C6-0226/2008)¹,
 - având în vedere poziția sa în primă lectură² referitoare la propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2005)0590),
 - având în vedere articolul 251 alineatul (2) din Tratatul CE,
 - având în vedere articolul 62 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere recomandarea pentru a doua lectură a Comisiei pentru transport și turism (A6-0332/2008),
1. aprobă poziția comună astfel cum a fost modificată;
 2. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei poziția Parlamentului.

P6_TC2-COD(2005)0240

Poziția Parlamentului European adoptată în a doua lectură la 24 septembrie 2008 în vederea adoptării unei Directive 2008/.../CE a Parlamentului European și a Consiliului 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,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

¹ JO C 184 E, 22.7.2008, p. 23.

² JO C 74 E, 20.3.2008, p. 546.

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat³,

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.
- (2) Efectuarea promptă a unor investigații tehnice în caz de accidente maritime îmbunătățește siguranța maritimă, 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.
- (3) Parlamentul European, în rezoluția sa din 21 aprilie 2004 privind creșterea siguranței maritime⁴, a îndemnat Comisia să prezinte o propunere de directivă privind investigarea accidentelor de navigație.
- (4) Articolul 2 din Convenția Organizației Națiunilor Unite din 1982 privind dreptul mării din 10 decembrie 1982 („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.
- (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.
- (6) Regula I/21 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare din 1 noiembrie 1974 („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 *răspunderea* statelor de pavilion în ceea ce privește efectuarea de investigații în caz de accidente și comunicarea constatărilor relevante către Organizația Maritimă Internațională (OMI).
- (7) Codul de punere în aplicare a instrumentelor obligatorii ale OMI anexat la Rezoluția A.973(24) a Adunării OMI din 1 decembrie 2005 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 accidente 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.
- (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

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, 20.3.2008, p. 546), Poziția comună a Consiliului din 6 iunie 2008 (JO C 184E, 22.7.2008, p. 23). și Poziția Parlamentului European din 24 septembrie 2008.

⁴ JO C 104 E, 30.4.2004, p. 730.

1997 (|| 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 pentru siguranță maritimă din cadrul OMI din 17 mai 2004, care prevăd o definiție pentru „înregistratoare de date privind voiajul”.

- (9) La desfășurarea de investigații privind siguranța maritimă asupra accidentelor și incidentelor maritime, statele membre ar trebui să aibă în vedere „Liniile directoare privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim” anexate la Rezoluția *LEG. 3(91) a comitetului juridic al OMI și a organismului de conducere al Organizației Internaționale a Muncii din 27 aprilie 2006* .
- (10) 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 pasageri¹ 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.
- (11) 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 maritime² 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.
- (12) Efectuarea în mod nepărtinitor a unei 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 deține în mod permanent competențele necesare pentru luarea deciziilor***, pentru a evita orice conflict de interese.
- (13) 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.
- (14) 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.
- (15) Un stat membru poate delega către alt stat membru sarcina de a desfășura o investigație privind siguranța în caz de accident sau incident maritim (|| „investigații privind

¹ JO L 138, 1.6.1999, p. 1. ||

² JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

siguranța”) sau de a îndeplini sarcini precise în cadrul unei investigații, în cazul în care acest lucru se stabilește de comun acord.

- (16) 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.
- (17) 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 3000, 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.
- (18) 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.
- (19) ***Alertele de primejdie transmise de o navă sau informațiile potrivit cărora o navă sau o persoană aflată la bordul unei nave sau provenind de pe o navă se află în pericol ori există un risc potențial grav de vătămare a unor persoane, a structurii navei sau a mediului, ca urmare a unui eveniment legat de operarea unei nave, ar trebui investigate sau examinate într-un alt mod.***
- (20) Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului¹ impune Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (|| „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 *investigațiilor privind siguranța*, 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.
- (21) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002, agenția facilitează cooperarea în ceea ce privește acordarea de sprijin || către statele membre în activitățile conexe investigațiilor și efectuarea de analize ale rapoartelor existente de investigare a accidentelor.
- (22) ***La elaborarea sau modificarea metodologiei comune de investigare a accidentelor maritime ar trebui să se țină seama de concluziile enunțate în urma analizelor rapoartelor existente de investigare a accidentelor, care ar putea fi utile pentru prevenirea viitoarelor catastrofe și pentru sporirea siguranței maritime în Uniunea Europeană.***
- (23) Recomandările privind siguranța care rezultă în urma unei investigații privind siguranța ar

¹ JO L 208, 5.8.2002, p. 1. ||

trebui luate în considerare în mod adecvat de către statele membre *și de Comunitate*.

- (24) Având în vedere că 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.
- (25) 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 *prezentei directive*, 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 articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv.
- (26) 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 Comisiei¹.
- (27) Comisia ar trebui, în special, 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.

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:
- (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 *privind siguranța inițiate în temeiul prezentei directive* nu au ca obiect stabilirea răspunderii sau a culpei. Cu toate acestea, statele membre iau măsurile necesare astfel încât organul sau organismul de anchetă (|| „organul de anchetă”) să nu efectueze rapoarte incomplete privind cauzele accidentului sau incidentului datorită faptului că răspunderea sau culpa s-ar putea deduce din constatările investigației.

¹ JO L 184, 17.7.1999, p. 23. ||

Articolul 2
Domeniul de aplicare

- (1) Prezenta directivă se aplică în cazul accidentelor, incidentelor maritime *și alertelor de primejdie* 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, incidentelor maritime *și alertelor de primejdie* 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) **Termenii „accident grav” și „accident mai puțin grav” se înțeleg în conformitate cu definițiile actualizate din Circulara 953 emisă de Comitetul pentru Siguranța Maritimă al OMI.**

4. Termenii „navă de tip feribot ro-ro” și „navă de pasageri de mare viteză” se interpretează în conformitate cu definițiile de la articolul 2 din Directiva 1999/35/CE.

5. Termenul „înregistrator de date privind voiajul” (|| „VDR”) se interpretează în conformitate cu definiția din Rezoluțiile A.861 (20) a Adunării OMI și Rezoluția MSC.163 (78) a Comitetului pentru siguranța maritimă din cadrul OMI.

6. **„Alertă de primejdie” înseamnă un semnal transmis de o navă sau o informație transmisă de orice sursă, care indică faptul că o navă sau persoane aflate la bordul unei nave sau provenind de pe o navă se află în primejdie în larg.**

7. „Recomandare privind siguranța” înseamnă orice propunere făcută, **inclusiv în vederea înregistrării și controlului**, de oricare dintre următorii:

- (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) Comisia, acționând **cu sprijinul agenției și** pe baza unei analize abstracte a datelor **și a rezultatelor oricărei investigații 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 defășoare anchetele judiciare, investigațiile privind siguranța:

- (a) sunt independente de orice anchete penale sau alte investigații desfășurate în paralel pentru stabilirea răspunderii sau a culpei, **doar concluziile sau recomandările care rezultă în urma investigațiilor privind siguranța inițiate în temeiul prezentei directive potând contribui la alte investigații judiciare;**
- (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 **grave sau** 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) ***Pe lângă investigarea accidentelor grave și foarte grave, organul de anchetă menționat la articolul 8 decide, în urma stabilirii circumstanțelor accidentului, dacă va fi efectuată sau nu o investigație privind siguranța în cazul unui accident mai puțin grav, al unui incident maritim sau al unei alerte de primejdie.***

Pentru luarea deciziei, organul de anchetă ia în considerare gravitatea accidentului sau incidentului, tipul de navă și/sau încărcătură ***vizate de alerta de primejdie și orice solicitare venită din partea autorităților responsabile cu operațiunile de căutare și salvare.***

(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 *organul de anchetă respectiv pentru* îndeplinirea obiectivului prezentei directive și în vederea prevenirii unor accidente și incidente pe viitor.

(4) Investigațiile privind siguranța urmează ***metodologia comună*** de investigare a accidentelor și incidentelor maritime elaborate în temeiul articolului 2 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 1406/2002. Comisia adoptă sau modifică această metodologie în vederea atingerii obiectivelor prezentei directive.

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).

Atunci când modifică metodologia comună, Comisia ține seama de concluziile rapoartelor privind accidentele și de recomandările privind siguranța prevăzute în cadrul acestora.

(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 *sau* de către părțile implicate, privind producerea oricăror accidente sau incidente ***sau existența unor alerte de primejdie*** care intră în sfera de aplicare a prezentei directive.

Articolul 7

Efectuarea de investigații privind siguranța și participarea la acestea

(1) ■ În cazul unor *accidente grave sau foarte grave, care afectează interese importante pentru* două sau mai multe state membre, statele membre în cauză *decid* rapid și de comun acord care este statul membru care *conduce* investigațiile. *În cazul în care acestea nu pot ajunge la un acord care dintre ele urmează să fie statul membru care va conduce investigațiile, Comisia, pe baza avizului prezentat de agenție, ia o decizie în ceea ce privește această chestiune, care este pusă în aplicare imediat.*

(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, *fie* de comun acord, *fie prin decizia Comisiei*, a statului care *urmează* 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, *sau face obiectul unei alerte de primejdie*, 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, incidentul sau *alerta de primejdie, sau dacă aceasta* 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, *fie* de comun acord, *fie prin decizia Comisiei*, statul care *urmează* să conducă investigațiile.

Articolul 8

Organe de anchetă

(1) Statele membre se asigură că investigațiile privind siguranța sunt efectuate sub responsabilitatea unui organ *sau a unei entități* de anchetă *permanente și imparțiale investite cu competențele necesare și alcătuite din* anchetatori având calificări corespunzătoare ■ în chestiunile legate de accidente și incidente maritime.

Organul de anchetă este independent din punct de vedere *operațional, în special*, față de *autoritățile naționale responsabile cu aspectele privind navigabilitatea, certificarea, inspecția, personalul, siguranța navigației, întreținerea, controlul traficului maritim, controlul statului portului și operarea porturilor maritime, față de organismele care realizează investigații pentru stabilirea răspunderii sau pentru punerea în aplicare a legii și, în general*, de orice altă parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcina care 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 *privind siguranța*, 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 anchetatorii din cadrul organelor lor de anchetă sau al oricărui alt organ de anchetă cărui i-au delegat sarcina de investigare privind siguranța, iar atunci când este cazul, în cooperare cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, *sunt* 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
Nedivulgarea informațiilor

Statele membre, acționând în cadrul sistemelor lor juridice, se asigură că următoarele informații nu sunt disponibile decât în scopurile investigației privind siguranța ■ :

- (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 de natură medicală sau privată privind persoanele implicate în accident sau incident.

În plus, statele membre se asigură că declarațiile martorilor sau orice informații furnizate de aceștia în decursul unor investigații privind siguranța nu sunt obținute de către autorități din țări terțe pentru a împiedica folosirea acestor declarații sau informații în anchete penale în țările respective.

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 accidente 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 pune la dispoziție măsuri rapide de alertă în caz de accidente sau incidente maritime;***
 - (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 ;

- (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.

(4) Orice stat membru, ale cărui echipamente sau servicii au fost utilizate sau ar fi fost, în mod normal, utilizate de o navă anterior accidentului sau incidentului și care deține informații utile investigației privind siguranța, furnizează informațiile în cauză organului de anchetă care conduce investigația.

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 incidentele 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 că este suficientă publicarea unui raport simplificat, în cazul unor investigații privind siguranța care nu privesc accidente maritime **grave sau** foarte grave și ale căror rezultate nu ar putea contribui la prevenirea accidentelor și incidentelor pe viitor.

(2) Organele de anchetă depun toate eforturile necesare pentru a publica raportul menționat la alineatul (1) **și, în special, pentru a-l pune la dispoziția întregului sector maritim, căruia, dacă este cazul, îi sunt transmise concluzii și recomandări specifice**, 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 desfășoară investigația trimite Comisiei o copie a raportului final, a celui simplificat sau a celui intermediar. Organul de anchetă ia în considerare eventualele observații ale Comisiei ■ pentru îmbunătățirea calității **raportului** astfel încât să se faciliteze îndeplinirea obiectivului prezentei directive.

(4) **O dată la trei ani, Comisia prezintă Parlamentul European un raport în care se precizează gradul de punere în aplicare și de respectare a dispozițiilor prezentei directive, precum și măsurile care sunt considerate necesare în lumina recomandărilor care figurează în raport.**

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, **acționând cu sprijinul agenției**, elaborează recomandări privind siguranța pe baza unei analize concise de date **și a rezultatelor investigațiilor privind siguranța realizate**.

(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

În cazul unui accident maritim statele membre aplică dispozițiile adecvate din Liniile directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim, în conformitate cu legislația lor națională.

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 Consiliului¹.
- (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.

Perioada prevăzută 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.

¹ JO L 324, 29.11.2002, p. 1. ||

Articolul 20
Competențe de modificare

Comisia poate să actualizeze definițiile din prezenta directivă, precum și trimiterile la actele comunitare și la instrumentele OMI, || 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 prezenta directivă, cu condiția ca astfel de măsuri să nu *încalce dispozițiile prezentei directive sau să aducă atingere, sub orice formă, îndeplinirii obiectivului acesteia sau a obiectivelor Uniunii.*

Articolul 22
Sanțiuni

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
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 24
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...*. ***Statele membre comunică de îndată Comisiei textul măsurilor respective și un tabel de corespondență între acestea și prezenta directivă.***

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

* JO: 24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

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 25
Intrarea în vigoare

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

Articolul 26
Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la ...,

Pentru Parlamentul European,
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXA I

Conținutul raportului investigației privind siguranța

Introducere

Această parte definește obiectivul unic al investigației privind siguranța, stabilind 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 factice

Această parte include mai multe subcategorii distincte, care furnizează suficiente informații pe care organul de anchetă le consideră ca fiind faptice, 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:
 - Echipaje
 - Pasageri
 - Altele
27. *Vătămrile grave:*
 - Echipaje
 - Pasageri
 - Altele
28. Poluarea
29. Pagubele asupra navei
30. Pagubele asupra încărcăturii
31. Alte pagube

32. Scurtă descriere a accidentului sau incidentului maritim
