

**KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 1286/2011****af 9. december 2011****om vedtagelse af en fælles metodologi for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs udarbejdet i medfør af artikel 5, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF af 23. april 2009 om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af Rådets direktiv 1999/35/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF <sup>(1)</sup>, særlig artikel 5, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ifølge direktiv 2009/18/EF skal Kommissionen vedtage en fælles metodologi for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, som undersøgelsesinstansen skal følge, når den foretager sikkerhedsundersøgelser.
- (2) Den fælles metodologi for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs bør opstille fælles standarder, som prin-

cipielt gælder ved alle undersøgelser, der foretages i overensstemmelse med direktiv 2009/18/EF, således at undersøgelserne bliver af høj kvalitet.

- (3) De generelle regler i den fælles metodologi bør anvendes direkte af medlemsstaternes undersøgelsesinstanser.
- (4) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra udvalget for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe <sup>(2)</sup> —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*

En fælles metodologi for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, jf. artikel 5, stk. 4, i direktiv 2009/18/EF, er indeholdt i bilaget til denne forordning.

*Artikel 2*Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. december 2011.

*På Kommissionens vegne*  
José Manuel BARROSO  
*Formand*

<sup>(1)</sup> EUT L 131 af 28.5.2009, s. 114.<sup>(2)</sup> EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

## BILAG

## FÆLLES METODOLOGI FOR UNDERSØGELSE AF ULYKKER OG HÆNDELSER TIL SØS

## A. FORMÅL, OMFANG OG ANVENDELSE

Formålet med sikkerhedsundersøgelser af ulykker til søs er at reducere risikoen for fremtidige ulykker og hændelser og mindske de alvorlige følgevirkninger deraf, deriblandt tab af menneskeliv og materiel og forurening af havmiljøet.

Formålet med dette dokument er at stille en fælles metodologi til rådighed for medlemsstaternes undersøgelsesinstanser, der foretager sikkerhedsundersøgelser i overensstemmelse med direktiv 2009/18/EF. Dokumentet bygger på anvendelsesområdet for og definitionerne i direktiv 2009/18/EF under hensyntagen til de IMO-instrumenter, der er nævnt deri.

Sigtet med metodologien er at have en fælles tilgang, som principielt anvendes ved alle undersøgelser, der foretages i overensstemmelse med direktivet, og det ridses op, hvad der kendetegner en god sikkerhedsundersøgelse. Der er ikke tale om en tjekliste. Undersøgellesmedarbejderne skal benytte deres faglige skøn og uddannelse til at tage hensyn til den enkelte sags omstændigheder.

Undersøgelsesinstansen kan således foretage sine undersøgelser under anvendelse af den fælles metodologi og en objektiv og systematisk tilgang og derigennem drage erfaringer af ulykkerne og øge sikkerheden til søs.

Klarlæggelse af de egentlige årsager til en ulykke eller en hændelse til søs kræver en rettidig og omhyggelig undersøgelse, der ikke blot konstaterer de umiddelbare kendsgerninger, men afdækker de underliggende forhold, der eventuelt kan blive årsag til nye hændelser i fremtiden. Undersøgelser kan derfor betragtes som et middel til at klarlægge ikke blot de umiddelbare årsager, men også problemer i det samlede billede lige fra regler og politikker til implementeringen af dem.

## B. INDHOLD

## 1. Beredskab

1.1 Den enkelte undersøgelsesinstans skal planlægge langt frem, således at der efter anmeldelsen af en undersøgelse og ved påbegyndelsen af den ikke forekommer unødvendige forsinkelser, fordi relevant/forudsat information, beredskab eller viden ikke er til stede. Disse planer for beredskabet skal sikre, at der i videst muligt omfang umiddelbart er sådanne ressourcer og procedurer til rådighed, herunder et tilstrækkeligt antal velkvalificerede undersøgelsesmedarbejdere og en eventuelt påkrævet national og international koordinering, at arbejdet kan iværksættes, straks efter at den første anmeldelse af en ulykke eller hændelse er modtaget.

1.2 Der skal være sådanne ordninger, at undersøgelsesinstansen kan modtage anmeldelser af ulykker og hændelser døgnet rundt.

## 2. Første vurdering og reaktion

2.1 Når undersøgelsesinstansen har modtaget en anmeldelse, vurderer den situationen. Det er afgørende, at undersøgelsesinstansen ved den indledende vurdering hurtigst muligt danner sig et overblik, mindsker risikoen for, at bevismateriale går tabt, og gør sig klart, hvilke oplysninger der er nødvendige for at træffe beslutning om det videre undersøgelsesforløb.

2.2 I vurderingen skal der i videst muligt omfang indgå kendskab til

- det overordnede begivenhedsforløb
- de vigtigste tidspunkter
- de implicerede personer
- begivenhedens art.

Når der træffes afgørelse om, om en ulykke eller hændelse, der ikke er meget alvorlig, skal undersøges, kan der ud over de faktorer, der er opregnet i artikel 5, stk. 2, i direktiv 2009/18/EF, tages hensyn til følgende:

- den potentielle værdi for sikkerheden, som en undersøgelse kan indebære
- ulykkens bevågenhed hos offentligheden

- om ulykken er et led i en påviselig tendens
- ulykkens potentielle følger
- hvor mange ressourcer der er til rådighed og ventes at være til rådighed, hvis der opstår en prioriteringskonflikt, og omfanget af eventuelt ophobede undersøgelsesopgaver
- alle risici ved ikke at foretage en undersøgelse
- alvorligt tilskadekomne besætningsmedlemmer og/eller passagerer
- forurening af områder med sårbart miljø
- skibe med væsentlige skader på konstruktionen
- ulykker, som afbryder eller kan afbryde vigtige funktioner i havnens drift.

- 2.3 Når det er besluttet at undersøge en alvorlig ulykke eller en anden ulykke eller hændelse til søs, skal undersøgelsen normalt foretages lige så ufortøvet som undersøgelser af meget alvorlige ulykker.

Når der skal gennemføres en undersøgelse, tager undersøgelsesinstanserne umiddelbart, så vidt det er praktisk muligt, skridt til at sørge for sikring af bevismateriale, koordinering med andre parter med væsentlig interesse i sagen og udpegning af den medlemsstat, der skal have hovedansvaret for undersøgelsen.

### 3. Strategi og indsamling af bevismateriale

- 3.1 Undersøgelsesinstansen i den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, lægger omgående en strategi for undersøgelsens omfang, retning og tidsmæssige forløb i nært samarbejde med instanser i de andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen.
- 3.2 Undersøgelsesinstansen revurderer løbende planen, så længe undersøgelsen står på; når indsamlingen af bevismateriale er afsluttet, skal undersøgelsesinstansen, så vidt det er praktisk muligt, have sikret, at bevismaterialet fra alle områder, der kan have indvirket på ulykken eller hændelsen, er komplet.
- 3.3 Sikkerhedsundersøgelsen skal have et sådant omfang og følge en sådan procedure, at usikkerhed og tvetydighed i videst muligt omfang undgås og der derfor kan anlægges en solid logisk vurdering af, hvad der har ført til den pågældende ulykke eller hændelse.
- 3.4 Undersøgelsesinstanser i medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen yder i det omfang, det er praktisk muligt, støtte til den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, i rette tid.
- 3.5 Den undersøgelsesinstans, der har hovedansvaret for undersøgelsen, udpeger en undersøgelsesmedarbejder til at foretage undersøgelsen, sætter de fornødne ressourcer ind og indleder indsamlingen af bevismateriale snarest muligt, da bevismateriale, især når det afhænger af den menneskelige hukommelses nøjagtighed, hurtigt forringes, efterhånden som tiden går, og da et skib, der er involveret i en ulykke eller hændelse til søs, ikke bør opholdes længere end absolut nødvendigt for indsamling af bevismateriale.
- 3.6 Undersøgelsesmedarbejderne skal i den indledende fase af enhver undersøgelse indsamle så meget bevismateriale som muligt, som kan bidrage til at beskrive ulykken og klarlægge dens årsager, mens de samtidig er åbne for at udvide undersøgelsen i bredden.
- 3.7 Til supplerende oplysninger, som er givet under den indledende fase af anmeldelsen, skal undersøgelsesmedarbejderne indhente den fornødne baggrunds- og referenceinformation. Deri kan indgå bevismateriale og data fra overvågningssystemer, trafikstyringssystemer, søfartsadministrationer, redningstjenester samt rederiet og det havarede skib.
- 3.8 Når det er hensigtsmæssigt, gennemfører undersøgelsesinstansen databaser, fx den, der findes under Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs, og andre informationskilder for om muligt at påvise sikkerhedsproblemer, der kan være relevante for den ulykke eller hændelse, som er genstand for undersøgelse.

- 3.9 Undersøgelingsmedarbejderne skal principielt, og hvis der er mulighed for det, aflægge besøg på ulykkes/hændelsesstedet for at indsamle uberørt bevismateriale og få et første indtryk af hændelsen. Hvis det ikke har været muligt at sikre stedet, skal der om muligt tages skridt til at fremskaffe passende dokumentation om stedet, fx i form af fotos, lyd- og videooptagelser og skitser, med det formål at indsamle vigtigt bevismateriale og eventuelt kunne rekonstruere omstændighederne senere.
- 3.10 Hvis der forefindes en VDR, gør undersøgelingsmedarbejderne alt, hvad de kan, for at uddrage og sikre den information, der er registreret i den. De skal navnlig snarest tage skridt til at sikre, at VDR'en "saves", så overskrivning af den forhindres. De bestræber sig ligeledes på at tilvejebringe al relevant information fra elektroniske kilder, såvel om bord på skibet som på land. De gennemgår i den rækkefølge, de finder hensigtsmæssig, alle foreliggende relevante dokumenter, procedurer og registre.
- 3.11 Der optages forklaring fra alle tilgængelige vidner, der af den hovedansvarlige undersøgelsesinstans anses for relevante. Undersøgelingsmedarbejderne udpeger, hvilke vidner de i første række ønsker at optage forklaring fra, og lægger en plan for optagelsen af forklaringer. I planen skal der bl.a. tages højde for, at der opstår træthed (både hos vidnet og undersøgelingsmedarbejderen), at vidneudsagn er usikre, og hvilke rejseplaner de eventuelle vidner måtte have.

Blandt potentielle vidner regnes bl.a.:

- personer, der er direkte involveret i ulykken eller hændelsen og berørt af dens følger
- øjenvidner til ulykken eller hændelsen
- redningsmandskab
- rederiets personale, havnemyndighedernes personale, konstruktører, reparatører og teknisk sagkyndige.

Hvis nogle af vidnerne ikke kan udtale sig direkte, tager den hovedansvarlige undersøgelsesinstans skridt til at indhente vidneudsagn fra dem på anden måde.

De kan afgive vidneudsagn pr. telefon eller ved, at andre uddannede undersøgelingsmedarbejdere anmodes om at optage forklaring fra dem på den hovedansvarlige undersøgelsesinstans' vegne. I sidstnævnte tilfælde må den person, der optager forklaringen, være sat grundigt ind i sagen af den undersøgelingsmedarbejder, der foretager undersøgelsen. Det kan være nødvendigt at optage forklaring fra mange centrale vidner mere end én gang.

- 3.12 Oplysninger skal kontrolleres, når det overhovedet er muligt. Forskellige vidners forklaringer kan være modstridende, så der er behov for understøttende bevismateriale. At alle relevante kendsgerninger kommer frem, kan sikres ved, at der stilles brede spørgsmål om "hvem", "hvad", "hvornår", "hvordan" og "hvorfor".
- 3.13 Menneskelige faktorer er en integrerende del af de fleste undersøgelser, og undersøgelingsmedarbejderne skal have den dertil krævede uddannelse. Om undersøgelsen af de menneskelige faktorer bliver en succes, afhænger i vid udstrækning af de indsamlede oplysningers art og kvalitet. Da ikke to hændelser er ens, bestemmer undersøgelsesinstansen arten og kvaliteten af de data, der skal indsamles og behandles. Som hovedregel må undersøgelingsmedarbejderen hellere indsamle rigeligt med information i første omgang og dernæst skyde overflødige data til side, efterhånden som undersøgelsen skrider frem.
- 3.14 Undersøgelsesinstansen bliver efter behov nødt til at sikre noget af det fysiske bevismateriale med henblik på tekniske undersøgelser, inspektion eller afprøvninger på land. I så fald må undersøgelingsmedarbejderne være opmærksomme på, at det foreliggende bevismateriale kan blive forringet med tiden, og derfor fjerne det snarest muligt. Sådant bevismateriale bør fotograferes på stedet, inden det fjernes. Der skal ved dets fjernelse og opbevaring være truffet alle fornødne forholdsregler til at undgå, at undersøgelsen af det bliver påvirket.
- 3.15 Hvis undersøgelsesinstansen finder det relevant, kan de være nødt til at udføre eller lade udføre særlige undersøgelser, især tekniske undersøgelser af fartøjet og de forskellige systemer og udstyr om bord, om nødvendigt af sagkyndige på området.
- 3.16 Undersøgelsesinstansen forsøger under sin indsamling af bevismateriale at påvise eventuelt manglende bevismateriale.

#### 4. Analyse

- 4.1 Når undersøgelsesinstansen i den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, har indsamlet bevismateriale og dertil knyttede supplerende data, analyserer den materialet i samarbejde med eventuelle andre stater med en væsentlig interesse i sagen med henblik på at påvise årsager og medvirkende faktorer.

I den forbindelse skal undersøgelsesmedarbejderne tage hensyn til, at det indsamlede bevismateriale ikke kan tillægges samme værdi, og overveje, hvordan tvetydigheder og indbyrdes modstrid i bevismaterialet bedst afklares.

- 4.2 Klarlægelse af de egentlige årsager kræver en rettidig og omhyggelig undersøgelse, der ikke blot konstaterer de umiddelbare kendsgerninger, men afdækker de underliggende forhold, som kan være til stede langt fra ulykkes- eller hændelsesstedet og blive årsag til nye ulykker eller hændelser i fremtiden. Sikkerhedsundersøgelser til søs bør derfor principielt tjene som middel til at klarlægge ikke blot de umiddelbare årsager, men også forhold, der gør sig gældende i skibsdriften som helhed. Det kan opnås ved en grundig iterativ analyse af det indsamlede bevismateriale.
- 4.3 Hvis manglende information kun kan udfyldes ved logisk ekstrapolation og begrundede antagelser, skal sådanne ekstrapolationer og antagelser tydeligt fremgå af rapportens ordlyd. I denne proces kan det være en fordel at identificere alle tænkelige udfald og derefter analytisk at reducere dem til den mest sandsynlige hypotese.

#### 5. Sikkerhedsanbefalinger

- 5.1 Alle sikkerhedsanbefalinger skal bygge på analysen. De rettes til de organisationer og personer, der har de bedste muligheder for at træffe korrigerende foranstaltninger.
- 5.2 anbefalingerne kan bygge på sikkerhedsundersøgelser eller på forskning og abstrakt dataanalyse. De kan formuleres i samarbejde og samråd med de relevante interesseparter, som ofte har gode forudsætninger for at definere og implementere formålstjenlige sikkerhedstiltag. Den endelige afgørelse om, hvad sikkerhedsanbefalingerne skal indeholde, og hvem de skal rettes til, ligger imidlertid hos den hovedansvarlige undersøgelsesinstans.
- 5.3 Hvis en årsag eller en medvirkende faktor anses for så alvorlig, at den bør behandles omgående, foretages der en passende opfølgende handling, eksempelvis i form af udstedelse af en midlertidig sikkerhedsanbefaling.
- 5.4 For at give anbefalinger de bedst mulige chancer for at blive accepteret og implementeret af modtagerne skal de
  - være nødvendige
  - forekomme virkningsfulde
  - være praktisk gennemførlige
  - være relevante
  - være målrettede
  - være fremsat tydeligt, kortfattet og direkte
  - være fremsat, så de kan tjene som grundlag for korrigerende handlingsplaner, dvs. at de sikkerhedsbrist, der skal afhjælpes, er fremhævet.

#### 6. Rapporter

- 6.1 Undersøgelsesinstansen i den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, udarbejder i samarbejde med andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen et rapportudkast. Der gives en sammenhængende og kortfattet præsentation af de kendsgerninger og analyser, der er benyttet til at underbygge konklusioner og anbefalinger.
- 6.2 Når det er praktisk muligt, sendes rapportudkastet eller passende dele deraf i konfidentiel høring hos alle personer og organisationer, der kan tænkes at blive berørt af rapporten. Undersøgelsesinstansen offentliggør efter indføring af eventuelle ændringer den endelige rapport.

#### 7. Opfølgning

Undersøgelsesinstanserne bestræber sig på at konstatere, hvilke nærmere foranstaltninger sikkerhedsanbefalingerne har affødt.