

**REGULAMENTO (UE) N.º 1286/2011 DA COMISSÃO**  
**de 9 de Dezembro de 2011**

**que adopta uma metodologia comum para a investigação de acidentes e incidentes marítimos elaborada em conformidade com o disposto no artigo 5.º, n.º 4, da Directiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Directiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo e que altera as Directivas 1999/35/CE do Conselho e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup> e, nomeadamente, o seu artigo 5.º, n.º 4,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 2009/18/CE exige que a Comissão adopte uma metodologia comum para a investigação de acidentes e incidentes marítimos, a respeitar pelos órgãos de investigação quando efectuem inquéritos de segurança.
- (2) A metodologia comum para a investigação de acidentes e incidentes marítimos deve prever normas comuns aplicáveis, em princípio, a todos os inquéritos efectuados em

conformidade com a Directiva 2009/18/CE, a fim de alcançar um nível elevado de qualidade da investigação.

- (3) As regras gerais previstas pela metodologia comum devem ser directamente utilizadas pelos órgãos de investigação dos Estados-Membros.
- (4) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios <sup>(2)</sup>,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

A metodologia comum de investigação de acidentes e incidentes marítimos, prevista no artigo 5.º, n.º 4, da Directiva 2009/18/CE, é estabelecida no anexo ao presente regulamento.

*Artigo 2.º*

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 9 de Dezembro de 2011.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> JO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

<sup>(2)</sup> JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

## ANEXO

**METODOLOGIA COMUM PARA A INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS****A. OBJECTIVO, ÂMBITO E APLICAÇÃO**

O objectivo dos inquéritos de segurança a acidentes e incidentes marítimos é reduzir o risco de futuros acidentes e incidentes e diminuir as suas consequências graves, como a perda de vidas humanas e de navios e a poluição marinha.

O objectivo do presente documento é proporcionar uma metodologia comum para que os órgãos de investigação dos Estados-Membros efectuem inquéritos de segurança marítima em conformidade com a Directiva 2009/18/CE. Tem por base o âmbito de aplicação e as definições da Directiva 2009/18/CE, tendo em conta os instrumentos da OMI nela referidos.

A metodologia procura estabelecer uma abordagem comum aplicável, em princípio, a todos os inquéritos efectuados em conformidade com a directiva e descreve as características de um bom inquérito de segurança. Não se trata de uma lista de controlo. Os investigadores devem fazer uso do seu poder de avaliação e formação profissional para ter em conta as circunstâncias próprias de cada caso.

Desta forma, com a aplicação da presente metodologia comum e de uma abordagem objectiva e sistemática da investigação, o órgão de investigação deve estar nas melhores condições para retirar ensinamentos de cada acidente e melhorar a segurança marítima.

A correcta identificação das causas de um acidente ou incidente marítimo exige um inquérito metódico e realizado em tempo útil, que vá além dos elementos de prova imediatos e procure as condições subjacentes, susceptíveis de causar outras futuras ocorrências. O inquérito pode, por conseguinte, ser encarado como um meio de identificar não só as causas imediatas mas também questões relacionadas com todo o enquadramento, desde a regulamentação e definição de políticas até à respectiva implementação.

**B. CONTEÚDO****1. Operacionalidade**

1.1 Cada órgão de investigação deve proceder a um planeamento antecipado de forma a assegurar que não ocorram, após a notificação e durante a fase inicial de um inquérito, atrasos desnecessários em resultado da falta de informações, de preparação ou de conhecimentos pertinentes/indispensáveis. O plano de preparação deve assegurar que, tanto quanto possível, se encontrem imediatamente disponíveis recursos e processos para fazer face às necessidades, incluindo um número suficiente de investigadores qualificados e os meios de coordenação necessários, tanto a nível nacional como internacional, para permitir uma pronta adopção das primeiras acções assim que seja recebida a notificação de um acidente ou incidente.

1.2 Devem ser estabelecidos mecanismos para garantir uma pronta recepção das notificações de acidentes e incidentes pelo órgão de investigação de acidentes, vinte e quatro horas por dia.

**2. Avaliação inicial e resposta**

2.1 Assim que são notificados, os órgãos de investigação devem avaliar a situação. A avaliação inicial é fundamental para os órgãos de investigação obterem, tão rapidamente quanto possível, uma imagem da situação, reduzirem ao mínimo a potencial perda de provas e determinarem o âmbito das informações exigidas para decidir das medidas adequadas.

2.2 Esta avaliação deve abranger, tanto quanto possível:

- Todos os eventos,
- Data e hora,
- Pessoal envolvido, e
- Categoria do evento.

Para além dos factores referidos no artigo 5.º, n.º 2, da Directiva 2009/18/CE, podem também ser considerados os seguintes factores, entre outros, ao decidir quais os acidentes ou incidentes não muito graves que devem ser objecto de investigação:

- Valor potencial em termos de segurança que pode ser obtido com a realização de um inquérito,
- Visibilidade pública do acidente,

- O facto de o acidente se inserir ou não numa tendência identificável,
- Potenciais consequências do acidente,
- Amplitude dos recursos disponíveis e previstos em caso de conflito de prioridades, bem como quantidade de inquéritos eventualmente pendentes,
- Eventuais riscos de não proceder a inquérito,
- Lesões graves em tripulantes e/ou passageiros, ocorridas a bordo,
- Poluição de zonas sensíveis do ponto de vista ambiental,
- Navios sujeitos a danos estruturais significativos,
- Acidentes que perturbem, ou com potencial para perturbar, grandes operações portuárias.

2.3 Depois de adoptada a decisão de investigar um acidente grave ou um outro acidente ou incidente marítimo, o inquérito deve normalmente ser conduzido com o mesmo carácter imediato que um acidente muito grave.

Sempre que deva ser efectuado um inquérito, os órgãos de investigação devem tomar medidas imediatas, tanto quanto possível, para assegurar a preservação de provas, a coordenação com outras partes legitimamente interessadas e a nomeação do Estado-Membro investigador principal.

### 3. Estratégia e recolha de provas

- 3.1 O órgão de investigação do Estado-Membro investigador principal deve elaborar prontamente, em estreita ligação com os outros Estados legitimamente interessados, uma estratégia relativa ao âmbito, orientação e calendário do inquérito.
- 3.2 O órgão de investigação deve manter o plano sob observação ao longo de toda a investigação; no termo da fase de recolha de elementos de prova, o órgão de investigação deve, tanto quanto possível, ter assegurado a exaustividade dos dados provenientes de todas as áreas que possam ter influenciado o acidente ou incidente.
- 3.3 O âmbito de um inquérito de segurança e o procedimento a aplicar devem ser suficientes para eliminar tanto quanto possível as incertezas e ambiguidades e para permitir efectuar uma sólida avaliação lógica das causas que conduziram ao acidente ou incidente.
- 3.4 Os órgãos de investigação dos Estados-Membros legitimamente interessados devem prestar apoio ao Estado-Membro investigador principal, em tempo útil, na medida do possível.
- 3.5 O órgão de investigação principal deve nomear um investigador para efectuar o inquérito, mobilizar recursos adequados e dar início à recolha de provas o mais rapidamente possível, atendendo a que a qualidade das provas, nomeadamente a possibilidade de confiar na exactidão da memória humana, se pode deteriorar rapidamente com o tempo e atendendo também a que um navio envolvido num acidente ou incidente marítimo não deve ser imobilizado durante mais tempo do que é absolutamente necessário para a recolha de provas.
- 3.6 Durante a fase inicial de cada inquérito, os investigadores devem recolher o máximo possível de provas relevantes que possam ajudar a compreender o incidente e a determinar as suas causas, tendo em mente a amplitude possível do inquérito.
- 3.7 Para além das informações obtidas durante a fase inicial de notificação, os investigadores devem obter informações adequadas sobre os antecedentes e informações de referência. Estas podem incluir provas ou dados fornecidos por um sistema de monitorização, pelo sistema de controlo do tráfego, pela administração marítima, pelos serviços de emergência, pela empresa de navegação e pelo navio acidentado.
- 3.8 Quando adequado, o órgão de investigação deve interrogar bases de dados, incluindo a Plataforma Europeia de Informações sobre Acidentes Marítimos, e outras fontes de informação, para ajudar a identificar os potenciais problemas de segurança que possam ser relevantes para o acidente ou incidente que é objecto do inquérito.

- 3.9 Em princípio, os investigadores devem visitar, se tal for possível, o local do acidente e/ou da ocorrência a fim de obter provas não contaminadas e fazer uma primeira apreciação do incidente. Sempre que não tenha sido possível preservar o local, devem ser tomadas medidas para obter, tanto quanto possível, documentação adequada sobre o cenário do acidente e/ou da ocorrência, como fotografias, gravações audiovisuais, esboços ou quaisquer outros meios de que se disponha para reunir indícios importantes e eventualmente reconstituir as circunstâncias numa fase posterior.
- 3.10 Sempre que esteja instalado um sistema de registo dos dados de viagem (VDR), os investigadores devem envidar todos os esforços para obter e preservar as informações nele registadas. Em especial, devem tomar rapidamente medidas para assegurar que o registo seja guardado («saved») de modo a impedir a sua regravação. Devem também tomar todas as medidas para obter quaisquer informações relevantes de fontes electrónicas, tanto a bordo como em terra. Devem examinar, pela ordem que lhes parecer adequada, quaisquer documentos, processos e registos disponíveis.
- 3.11 Serão efectuadas entrevistas a todas as testemunhas disponíveis que sejam consideradas relevantes pelo órgão de investigação principal. Os investigadores devem identificar as testemunhas que desejam entrevistar inicialmente e desenvolver um plano das entrevistas a efectuar. Este plano deve, nomeadamente, ter em conta tanto a fadiga (da testemunha e do investigador), a fragilidade das provas fornecidas por seres humanos e as deslocações previstas das potenciais testemunhas.

As potenciais testemunhas podem incluir, nomeadamente:

- Pessoas directamente envolvidas no acidente ou incidente marítimo e nas respectivas consequências,
- Testemunhas oculares do acidente ou incidente marítimo,
- Pessoal de intervenção,
- Pessoal da companhia, funcionários portuários, projectistas, reparadores, peritos técnicos.

Se não for possível falar directamente com algumas das testemunhas, o órgão de investigação principal deve tomar as medidas necessárias para recolher as provas por outros meios.

As provas podem ser obtidas dessas testemunhas por entrevista telefónica ou pedindo a outros investigadores com formação em inquéritos de segurança que conduzam a entrevista em nome do Estado investigador principal. Neste último caso, a pessoa que conduz a entrevista deve ser cuidadosamente informada pelo investigador que efectua o inquérito. Muitas das principais testemunhas poderão ter de ser novamente entrevistadas, podendo sê-lo mais de uma vez.

- 3.12 As informações devem ser verificadas sempre que possível. Pode haver conflito entre as declarações de diferentes testemunhas, sendo necessários elementos de prova adicionais. A fim de assegurar a cobertura de todos os factores relevantes, devem ser colocadas as questões de âmbito geral «quem?», «o quê?», «quando?», «como?» e «porquê?».
- 3.13 Os factores humanos fazem parte integrante da maior parte dos inquéritos e os investigadores de segurança devem receber formação adequada nesse domínio. O êxito da investigação de factores humanos depende em grande medida do tipo e qualidade das informações recolhidas. Como não existem duas ocorrências idênticas, cabe ao órgão de investigação determinar o tipo e a qualidade dos dados que deverão ser recolhidos e analisados. Regra geral, o investigador deve proceder a uma recolha inicial de informações muito exaustiva, pondo gradualmente de parte os dados supérfluos à medida que o inquérito vai avançando.
- 3.14 Se necessário, o órgão de investigação deverá recolher alguns provas físicas, nomeadamente com o objectivo de proceder a exame, inspecção ou ensaio científico em terra. Nesse caso, os investigadores devem ter em mente que a passagem do tempo pode poluir as provas disponíveis, pelo que devem proceder à sua remoção o mais rapidamente possível. Antes da remoção, essas provas devem ser fotografadas, se possível, no local. A sua remoção e preservação devem ser efectuadas com todas as necessárias precauções para evitar afectar a sua análise.
- 3.15 Se tal parecer relevante para a ocorrência, no quadro do seu inquérito, os órgãos de investigação podem ter de efectuar ou encomendar um exame especializado, nomeadamente o exame técnico do navio e dos diferentes sistemas e equipamentos a bordo, a realizar se necessário por peritos na matéria.
- 3.16 Durante a recolha das provas, os órgãos de investigação devem tentar identificar qualquer prova que possa faltar.

#### 4. Análise

- 4.1 Após a recolha das provas e dos dados adicionais conexos, o órgão de investigação do Estado-Membro investigador principal, em cooperação com outros Estados legitimamente interessados, procederá à sua análise com o objectivo de identificar factores causais e contributivos.

A esse respeito, os investigadores devem ter em conta o valor variável das provas por eles recolhidas e considerar as melhores formas de solucionar eventuais ambiguidades ou conflitos entre as provas.

- 4.2 A correcta identificação dos factores causais exige um inquérito metódico e em tempo útil, que vá além das provas imediatas e procure as condições subjacentes; estas podem encontrar-se longe do local do acidente ou incidente marítimo e causar outros acidentes e incidentes marítimos no futuro. Os inquéritos de segurança marítima devem, portanto, servir em princípio de meio para identificar não só os factores causais imediatos mas também as condições que podem estar presentes em todo o processo operacional. Para tal, a análise das provas recolhidas deve ser exaustiva e repetitiva.
- 4.3 Caso não seja possível preencher uma lacuna de informação e se recorra para o efeito à extrapolação lógica e a pressupostos razoáveis, essa extrapolação, bem como essas hipóteses, devem ser claramente indicadas no texto do relatório. Um instrumento útil neste processo pode ser a identificação de todas as opções e sua redução analítica até obter as hipóteses mais prováveis.

#### 5. Recomendações de segurança

- 5.1 As recomendações de segurança devem ser baseadas na análise. Devem ser dirigidas às organizações ou indivíduos em melhor posição para adoptar medidas correctivas.
- 5.2 Podem ser baseadas em inquéritos de segurança ou na investigação e análise de dados abstractos. Podem ser formuladas em cooperação e consulta com as partes interessadas relevantes, frequentemente bem colocadas para identificar e pôr em prática as medidas de segurança adequadas. A decisão final quanto ao conteúdo e aos destinatários das recomendações de segurança, cabe, contudo, ao órgão de investigação principal.
- 5.3 Se um factor causal ou contributivo for considerado tão grave que deva ser tratado com urgência, serão tomadas medidas de acompanhamento adequadas, tais como, por exemplo, a formulação de uma recomendação de segurança provisória.
- 5.4 A fim de facilitar, tanto quanto possível, a sua aceitação e aplicação pelos destinatários, uma recomendação deve ser:
- Necessária
  - Susceptível de eficácia
  - Viável
  - Relevante
  - Orientada
  - Redigida de modo claro, conciso e directo
  - Formulada de modo a poder servir de base para os planos de medidas correctivas, sublinhando o diferencial de segurança que é necessário resolver.

#### 6. Relatórios

- 6.1 O órgão de investigação do Estado-Membro investigador principal deve apresentar um projecto de relatório em ligação com os outros Estados legitimamente interessados. Deve apresentar claramente, de forma coerente e concisa, os factos e análises utilizados em apoio às conclusões e recomendações.
- 6.2 Quando tal for possível, o projecto de relatório, ou partes pertinentes do mesmo, circularão a título confidencial, para fins de consulta, entre as pessoas ou organizações que por ele possam ser afectadas. O órgão de investigação publicará o relatório final, com as necessárias alterações.

#### 7. Acompanhamento

Os órgãos de investigação devem diligenciar no sentido de examinar em pormenor as medidas adoptadas em resposta às recomendações de segurança.