

REGULAMENTUL (UE) NR. 1286/2011 AL COMISIEI**din 9 decembrie 2011****de adoptare a unei metodologii comune de investigare a accidentelor și incidentelor maritime elaborate în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) din Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere 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 ⁽¹⁾, în special articolul 5 alineatul (4),

întrucât:

- (1) Directiva 2009/18/CE impune Comisiei obligația de a adopta o metodologie comună pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime care trebuie respectată de organele de anchetă atunci când acestea desfășoară investigațiile privind siguranța.
- (2) Pentru ca investigațiile desfășurate în conformitate cu Directiva 2009/18/CE să aibă o un nivel de calitate ridicat, metodologia comună pentru investigarea acci-

dentelor și incidentelor maritime trebuie să prevadă standarde comune care să fie în principiu aplicabile tuturor investigațiilor respective.

- (3) Normele generale prevăzute de metodologia comună trebuie să fie utilizate direct de organele de anchetă ale statelor membre.
- (4) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave ⁽²⁾,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Metodologia comună pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime prevăzută la articolul 5 alineatul (4) din Directiva 2009/18/CE este definită în anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

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

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 9 decembrie 2011.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ JO L 131, 28.5.2009, p. 114.

⁽²⁾ JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

ANEXĂ

METODOLOGIA COMUNĂ PENTRU INVESTIGAREA ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR MARITIME**A. SCOP, DOMENIU DE APLICARE ȘI PUNEREA ÎN APLICARE**

Scopul investigațiilor privind siguranța desfășurate în cazul accidentelor maritime este acela de a reduce riscul de accidente și incidente viitoare și de a reduce consecințele grave cum ar fi pierderea de vieți sau de nave și poluarea mediului marin.

Scopul prezentului document este acela de furniza organelor de anchetă din statele membre o metodologie comună pentru investigațiile privind siguranța maritimă desfășurate în conformitate cu Directiva 2009/18/CE. El are la bază domeniul de aplicare și definițiile prevăzute de Directiva 2009/18/CE și ține cont de instrumentele OMI menționate în directiva respectivă.

Metodologia are ca scop stabilirea unei abordări comune, care să fie în principiu aplicabilă tuturor investigațiilor desfășurate în conformitate cu directiva menționată și definește caracteristicile unei bune investigații privind siguranța. Ea nu constituie o listă de verificare. Anchetatorii trebuie să-și folosească discernământul și competențele profesionale pentru a ține cont de circumstanțele fiecărui caz în parte.

Astfel, aplicarea atât a metodologiei comune, cât și a unei abordări obiective și sistemice a investigației le-ar permite organelor de anchetă să tragă învățăminte din fiecare accident și să consolideze siguranța maritimă.

Pentru a determina în mod corect cauzele unui accident sau incident maritim este necesară o investigație metodică în timp util care să nu se oprească la probele imediate și care să cerceteze elementele subiacente susceptibile de a cauza și alte accidente pe viitor. Prin urmare, investigația poate fi văzută ca un mijloc de a identifica nu numai cauzele imediate, ci și problemele care apar într-un context general, începând cu reglementarea și politicile, până la implementarea acestora.

B. CONȚINUT**1. Disponibilitate operațională**

1.1. Fiecare organ de anchetă trebuie să aibă un plan elaborat din timp pentru a se asigura că după notificare și în cursul etapei de lansare a unei investigații nu apar întârzieri inutile ca urmare a lipsei de informații relevante sau preliminarilor, de pregătire sau de cunoștințe. Acest plan de pregătire trebuie să garanteze disponibilitatea imediată, în măsura în care este posibil, a resurselor și a procedurilor, inclusiv a unui număr suficient de anchetatori calificați corespunzător și a oricărui tip de coordonare necesară, la nivel național sau internațional, pentru a răspunde nevoilor și pentru a permite luarea promptă de măsuri imediat după primirea notificării unui accident sau incident.

1.2. Se vor lua măsurile necesare care să permită primirea rapidă, douăzeci și patru de ore din douăzeci și patru, a notificării unui accident sau incident de către organele de anchetă.

2. Evaluarea inițială și răspunsul la aceasta

2.1. Atunci când primesc o notificare, organele de anchetă trebuie să evalueze situația. Evaluarea inițială are un rol decisiv în procesul prin care organele de anchetă își formează o idee generală privind situația cât mai repede posibil, reduc la minim riscul potențial de dispariție a probelor și stabilesc ce informații sunt necesare pentru luarea măsurilor adecvate.

2.2. Pe baza acestei evaluări trebuie să se poată înțelege, cât mai bine cu putință:

- evenimentele, în globalitatea lor,
- momentele cheie,
- personalul implicat și
- categoria din care face parte evenimentul.

Pe lângă factorii enumerați la articolul 5 alineatul (2) din Directiva 2009/18/CE, pentru a decide care accidente sau incidente mai puțin grave trebuie investigate pot fi luate în considerație, printre altele, următoarele elemente:

- ameliorarea în termeni de siguranță care poate fi obținută ca urmare a desfășurării investigației,
- vizibilitatea publică a accidentului,

- posibilitatea ca accidentul să se înscrie într-o tendință observabilă,
- consecințele potențiale ale accidentului,
- importanța resurselor disponibile și a celor prevăzute în caz de priorități contrare și importanța oricărei întârzieri a investigației,
- riscurile asociate lipsei unei investigații,
- rănilor grave suferite de echipaj și/sau de pasageri la bord,
- poluarea unor zone sensibile din punct de vedere ecologic,
- nave care riscă să sufere avarii importante ale structurii,
- accidente care întrerup sau riscă să întrerupă operațiuni portuare majore.

2.3. După luarea deciziei de a investiga fie un accident grav, fie alt accident sau incident maritim, investigația trebuie condusă, în mod normal, cu aceeași diligență ca pentru un accident foarte grav.

În cazul în care trebuie efectuată o investigație, organul de anchetă trebuie să ia imediat măsuri, în măsura posibilului, pentru a asigura conservarea probelor, coordonarea cu alte părți interesate în mod deosebit de situație și desemnarea statului care conduce investigația.

3. Strategia și colectarea probelor

- 3.1. Organul de anchetă al statului membru care conduce investigația, în legătură strânsă cu organele statelor interesate în mod deosebit, trebuie să elaboreze rapid o strategie referitoare la domeniul de aplicare, orientarea și calendarul investigației.
- 3.2. Organul de anchetă trebuie să vegheze la aplicarea planului pe parcursul investigației; înainte de încheierea etapei de colectare a probelor, organul de anchetă trebuie să se fi asigurat, în măsura în care este posibil, că toate probele care ar fi putut avea o legătură cu accidentul sau incidentul au fost colectate din toate locurile.
- 3.3. Domeniul de aplicare al unei investigații privind siguranța și procedura de urmat trebuie să fie suficient de precise pentru a înlătura, în cea mai mare măsură posibilă, incertitudinea și ambiguitatea, permițând înaintarea unor ipoteze riguroase și logice referitoare la cauzele accidentului sau ale incidentului maritim.
- 3.4. În măsura în care acest lucru este posibil, organele de anchetă ale statelor membre interesate în mod deosebit trebuie să sprijine în timp util statul membru care conduce investigația.
- 3.5. Organul de anchetă care conduce investigația trebuie să desemneze un anchetator responsabil cu efectuarea investigației, să mobilizeze resursele adecvate și să înceapă colectarea probelor cât mai repede cu putință deoarece calitatea probelor, în special aceea care depinde de acuratețea memoriei umane, se poate deteriora rapid și deoarece oricărei nave implicate într-un accident sau incident maritim nu trebuie să i se provoace o întârziere superioară celei absolut necesare pentru colectarea probelor.
- 3.6. În cursul fazei inițiale a fiecărei investigații, anchetatorii trebuie să colecteze cât mai multe probe relevante cu putință pentru a putea înțelege incidentul și a determina cauzele acestuia, ținând cont de amploarea posibilă a investigației.
- 3.7. Pe lângă informațiile obținute în cursul fazei inițiale de notificare, anchetatorii trebuie să obțină informații generale și de referință adecvate. Acestea pot include probe sau date solicitate sistemului de monitorizare, sistemului de control al traficului, administrației maritime, serviciilor de salvare, companiei de transport maritim sau navei accidentate.
- 3.8. Dacă este cazul, organul de anchetă va interoga bazele de date, inclusiv pe cea a Platformei europene de informare cu privire la accidentele maritime și va consulta, de asemenea, alte surse de informații care pot fi folositoare pentru identificarea posibilelor probleme de siguranță cu o eventuală relevanță pentru accidentul sau incidentul maritim investigat.

- 3.9. În principiu, dacă este posibil, anchetatorii trebuie să se deplaseze la locul accidentului și/sau la locul unde s-au desfășurat faptele pentru a obține probe intacte și pentru a-și forma o primă impresie cu privire la incident. În cazul în care locul respectiv nu a putut fi conservat, este necesar să se ia măsuri, dacă se poate, pentru a se obține documentația adecvată referitoare la locul faptelor, de exemplu cu ajutorul fotografiilor, al înregistrărilor audio-vizuale, al schițelor sau al altor mijloace disponibile, în scopul de a colecta probe importante și de a putea reconstitui circumstanțele într-un stadiu ulterior.
- 3.10. Dacă nava este echipată cu un înregistrator de date privind voiajul (VDR), anchetatorii trebuie să depună eforturi pentru a obține și păstra informațiile înregistrate de acesta. În special, ei vor lua rapid măsuri pentru a se asigura că respectivul VDR este pus în siguranță pentru a se evita rescrierea datelor. De asemenea, ei trebuie să depună toate eforturile necesare pentru a obține toate informațiile relevante din surse electronice, atât de la cele de pe navă, cât și de la cele de la țărm. Ei trebuie să examineze, în ordinea pe care o consideră adecvată, orice documente, proceduri și înregistrări relevante care sunt disponibile.
- 3.11. Trebuie să fie audiați toți martorii disponibili a căror mărturie este considerată ca fiind relevantă de către organul de anchetă care conduce investigația. Anchetatorii trebuie să identifice martorii pe care doresc să îi audieze mai întâi și să elaboreze un program de audieri. Acest program trebuie să țină cont, printre altele, de oboseală (atât cea a martorilor, cât și a anchetatorilor), de precauția cu care trebuie tratate mărturiile și de deplasările prevăzute ale eventualilor martori.
- Printre eventualii martori, se pot număra:
- persoanele direct implicate în accidentul sau incidentul maritim și în consecințele acestuia,
 - martorii oculari ai accidentului sau incidentului maritim,
 - personalul responsabil cu măsurile de urgență,
 - personalul întreprinderii, funcționarii portuari, proiectanții, personalul responsabil cu reparațiile și experții tehnici.
- Dacă nu se poate vorbi direct cu anumiți martori, organul de anchetă care conduce investigația trebuie să ia măsuri pentru a obține probe prin alte mijloace.
- Probele pot fi obținute de la martorii respectivi prin audierea telefonică sau prin audierea de către alți anchetatori de siguranță calificați, mandatați în numele statului care conduce investigația. În acest ultim caz, persoana care realizează audierea trebuie să fie instruită cu atenție de anchetatorul care efectuează investigația. Ar putea fi necesar ca unii martori cheie să fie audiați de mai multe ori.
- 3.12. Informațiile trebuie verificate de fiecare dată când acest lucru este posibil. Se poate întâmpla ca declarațiile martorilor să fie contradictorii, în acest caz fiind necesare dovezi justificative suplimentare. Pentru a se asigura că toate faptele relevante au fost stabilite trebuie să se răspundă la întrebările „cine”, „ce”, „când”, „cum”, și „de ce”.
- 3.13. Factorul uman constituie o parte integrantă a majorității investigațiilor și de aceea anchetatorii de siguranță trebuie să fie formați în mod adecvat. Succesul investigării factorului uman depinde în mare parte de tipul și calitatea informațiilor colectate. Având în vedere că nu există două evenimente identice, organul de anchetă trebuie să stabilească tipul și calitatea datelor care urmează să fie colectate și examinate. În principiu, anchetatorul trebuie să înceapă prin a colecta un maximum de informații și, pe măsură ce ancheta înaintează, trebuie să ignore datele inutile.
- 3.14. Dacă este necesar, organul de anchetă va trebui să dispună de anumite dovezi materiale, în special în scopul de a putea efectua o examinare științifică, o inspecție sau un test la țărm. În aceste cazuri, anchetatorii trebuie să țină cont de faptul că trecerea timpului ar putea degrada probele disponibile și prin urmare, trebuie să le preleveze cât mai repede posibil. Înainte de prelevare, probele respective trebuie să fie fotografiate, dacă este posibil, *in situ*. Prelevarea și păstrarea probelor respective trebuie făcute cu toată atenția necesară pentru a se evita influențarea examinării lor ulterioare.
- 3.15. În cazul în care acest lucru este util pentru desfășurarea anchetei, organele de anchetă pot efectua o examinare specializată, mai ales o examinare tehnică a navei și a diferitelor sisteme și echipamente de la bordul acesteia, sau pot solicita efectuarea unei astfel de examinări de către un specialist, dacă este necesar.
- 3.16. Atunci când colectează probele, organele de anchetă trebuie să încerce să identifice elementele care lipsesc.

4. Analiză

- 4.1. După ce a colectat probele și datele suplimentare corelate cu acestea, organul de anchetă din statul membru care conduce investigația în cooperare cu alte state interesate în mod deosebit de situație trebuie să le analizeze în scopul de a identifica factorii determinanți și factorii contributivi.

În acest sens, anchetatorii trebuie să țină cont de interesul variabil al probelor colectate și să caute cel mai bun mijloc de soluționare a ambiguităților și conflictelor dintre probe.

- 4.2. Identificarea corectă a factorilor determinanți necesită o investigație metodică efectuată în timp util, care să nu se oprească la probele imediate și care să cerceteze elementele subiacente, acestea din urmă putând fi situate departe de locul accidentului sau incidentului maritim și fiind susceptibile de a cauza și alte accidente și incidente maritime pe viitor. Prin urmare, investigațiile privind siguranța maritimă trebuie, în principiu, să fie un mijloc de a identifica nu numai cauzele imediate, ci și condițiile care pot exista într-un proces operațional în ansamblul său. În acest scop, analiza probelor colectate trebuie să fie minuțioasă și iterativă.
- 4.3. Dacă o lipsă de informații nu poate fi soluționată decât printr-o extrapolare logică și prin ipoteze rezonabile, extrapolarea și ipotezele în cauză trebuie să fie explicate în mod clar în textul raportului. Un instrument util în acest proces poate fi identificarea tuturor opțiunilor și reducerea lor analitică pentru obținerea celor mai probabile ipoteze.

5. Recomandări privind siguranța

- 5.1. Toate recomandările privind siguranța trebuie să se bazeze pe analiză. Ele trebuie adresate acelor organizații sau persoane care sunt cel mai bine plasate pentru a institui acțiuni corective.
- 5.2. Recomandările pot avea la bază investigațiile privind siguranța ori cercetări sau analize ale datelor abstracte. Formularea lor trebuie realizată în cooperare și în consultare cu părțile interesate relevante, deoarece acestea sunt adeseori bine plasate pentru a identifica și implementa acțiuni adecvate privind siguranța. Decizia finală în legătură cu conținutul și destinarii recomandărilor privind siguranța îi aparține totuși organului de anchetă care conduce investigația.
- 5.3. În cazul în care se consideră că un factor determinant sau unul contributiv este atât de grav încât trebuie abordat de urgență, se iau măsuri subsecvente adecvate imediate, cum ar fi publicarea unei recomandări tranzitorii privind siguranța.
- 5.4. Pentru a facilita cât mai mult cu putință acceptarea și implementarea de către destinatari, toate recomandările trebuie să fie:
 - necesare,
 - susceptibile de a fi eficiente,
 - practice,
 - pertinente,
 - specifice,
 - enunțate în mod clar, concis și direct,
 - enunțate în așa fel încât să poată constitui o bază pentru planurile de acțiuni corective, atrăgând atenția asupra lacunelor privind siguranța care trebuie soluționate.

6. Rapoarte

- 6.1. Organul de anchetă al statului membru care conduce investigația trebuie să redacteze un proiect de raport, în colaborare cu celelalte state interesate în mod deosebit. Acest proiect de raport trebuie să prezinte în mod clar, coerent și concis faptele și analizele care stau la baza concluziilor și a recomandărilor.
- 6.2. Dacă este posibil, proiectul de raport sau anumite părți ale acestuia trebuie comunicate în mod confidențial, pentru consultare, oricărei persoane sau organizații pe care acesta ar putea-o afecta. Organul de anchetă trebuie să publice raportul final, modificat în consecință.

7. Acțiuni subsecvente

Organele de anchetă trebuie să depună eforturi pentru a verifica în mod detaliat măsurile luate ca răspuns la recomandările privind siguranța.