

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 1286/2011

z dnia 9 grudnia 2011 r.

w sprawie przyjęcia wspólnej metodologii badań w sprawie wypadków i incydentów morskich opracowanej zgodnie z art. 5 ust. 4 dyrektywy 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

obowiązywać będą w odniesieniu do wszystkich badań prowadzonych zgodnie z dyrektywą 2009/18/WE.

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

(3) Ogólne zasady przewidziane we wspólnej metodologii powinny być stosowane bezpośrednio przez organy prowadzące badania państw członkowskich.

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającą dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾, w szczególności jej art. 5 ust. 4,(4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

(1) W dyrektywie 2009/18/WE zobowiązano Komisję do przyjęcia wspólnej metodologii badań w sprawie wypadków i incydentów morskich, zgodnie z którą organy prowadzące badania miałyby przeprowadzać badania w sprawie bezpieczeństwa.

W załączniku do niniejszego rozporządzenia ustanawia się wspólną metodologię badań w sprawie wypadków i incydentów morskich, o której mowa w art. 5 ust. 4 dyrektywy 2009/18/WE.

(2) Aby zapewnić wysoką jakość badań, w ramach wspólnej metodologii badań w sprawie wypadków i incydentów morskich należy ustalić wspólne normy, które zasadniczo

*Artykuł 2*Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 9 grudnia 2011 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114.⁽²⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

WSPÓLNA METODOLOGIA BADAŃ W SPRAWIE WYPADKÓW I INCYDENTÓW MORSKICH**A. CEL, ZAKRES I ZASTOSOWANIE**

Celem badania w sprawie bezpieczeństwa dotyczącego wypadków na morzu jest obniżenie ryzyka wystąpienia wypadków i incydentów w przyszłości oraz złagodzenie ich skutków, w tym zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych oraz zapobieżenie całkowitemu zniszczeniu statków i zanieczyszczeniu środowiska morskiego.

Celem niniejszego dokumentu jest ustanowienie wspólnej metodologii dla organów państw członkowskich prowadzących badanie ws. wypadków morskich dotyczącej przeprowadzania badań w sprawie bezpieczeństwa zgodnie z dyrektywą 2009/18/WE. Jej treść odpowiada zakresowi dyrektywy 2009/18/WE i zawartym w niej definicjom, z uwzględnieniem instrumentów IMO, o których mowa w wymienionej dyrektywie.

Metodologia ma na celu wprowadzenie wspólnego podejścia w zakresie wszystkich badań prowadzonych zgodnie z przedmiotową dyrektywą oraz określa ona właściwości prawidłowo przeprowadzonego badania bezpieczeństwa. Metodologia nie ma charakteru listy sprawdzającej. Prowadzący badanie uwzględniają każdorazowo okoliczności towarzyszące danej sprawie, wykorzystując swoje wykształcenie i doświadczenie zawodowe.

W ten sposób, organ badający wypadek – stosując niniejszą wspólną metodologię oraz obiektywne i systemowe podejście do badania – będzie mógł w sposób optymalny wykorzystać wnioski płynące z poszczególnych wypadków oraz – co za tym idzie – zwiększać bezpieczeństwo na morzu.

Właściwe określenie przyczyn wypadku lub incydentu morskiego wymaga terminowego i metodycznego badania, w ramach którego uwzględnione zostaną nie tylko bezpośrednie dowody, ale także okoliczności towarzyszące, które mogą przyczynić się do wystąpienia innych tego rodzaju zdarzeń w przyszłości. Dlatego też badanie należałoby postrzegać nie tylko przez pryzmat poszukiwania bezpośredniej przyczyny, ale także w kontekście kwestii dotyczących całego otoczenia – od przepisów i strategii po sposób ich wdrożenia.

B. TREŚĆ**1. Gotowość operacyjna**

1.1 Każdy organ badający planuje z wyprzedzeniem, tak aby po otrzymaniu powiadomienia lub na początkowym etapie badania nie doszło do niepotrzebnej zwłoki wynikającej z braku odpowiednich/niezbędnych informacji, przygotowania lub wiedzy. Tego rodzaju plan gotowości zapewnia odpowiednie zasoby oraz natychmiastową – w miarę możliwości – dostępność procedur pozwalających reagować stosownie do potrzeb, w tym wystarczającą liczbę odpowiednio wykwalifikowanych prowadzących badanie oraz niezbędny poziom koordynacji – na szczeblu krajowym i międzynarodowym – pozwalający na niezwłoczne podjęcie działań natychmiast po otrzymaniu powiadomienia o wypadku lub incydencie.

1.2 Należy stworzyć mechanizmy gwarantujące, że organy prowadzące badania w sprawie wypadków będą niezwłocznie otrzymywać powiadomienia o wypadku lub incydencie, w terminie dwudziestu czterech godzin.

2. Wstępna ocena i reagowanie

2.1 Po otrzymaniu powiadomienia, organy prowadzące badania oceniają zaistniałą sytuację. Kluczowym zadaniem organów prowadzących badania w ramach oceny wstępnej jest jak najszybsze uzyskanie obrazu sytuacji, zminimalizowanie ryzyka utraty dowodów oraz określenie zakresu informacji niezbędnych do podjęcia decyzji o właściwych działaniach.

2.2 W ramach oceny należy wyjaśnić – w miarę możliwości – następujące kwestie:

- ogólny zarys zdarzeń;
- rozkład kluczowych zdarzeń w czasie;
- osoby mające związek ze zdarzeniem, oraz
- kategoria zdarzenia.

Poza czynnikami wymienionymi w art. 5 ust. 2 dyrektywy 2009/18/WE, dokonując wyboru, które spoza bardzo poważnych i poważnych wypadków lub incydentów należy objąć badaniem, można uwzględnić – między innymi – następujące czynniki:

- potencjalną korzyść w postaci zwiększenia bezpieczeństwa wynikającą z przeprowadzenia badania;
- odbiór społeczny danego wypadku;

- czy wypadek podlega wyraźnej tendencji;
 - potencjalne konsekwencje danego wypadku;
 - wielkość zasobów, które są dostępne lub będą dostępne w sytuacji wystąpienia sprzecznych priorytetów, oraz zakres ewentualnych opóźnień w zakresie badań;
 - wszelkie ryzyko związane z rezygnacją z badania;
 - poważne obrażenia odniesione na statku przez załogę lub pasażerów;
 - zanieczyszczenie wrażliwych ekologicznie obszarów;
 - znaczące uszkodzenie konstrukcji statku;
 - wypadki, które zakłócają lub mogą zakłócić główne operacje portowe.
- 2.3 Po podjęciu decyzji o badaniu w sprawie poważnego wypadku morskiego lub innego wypadku morskiego, lub incydentu morskiego, badanie przeprowadzane jest w równie pilnym trybie co w przypadku bardzo poważnego wypadku morskiego.

W sytuacji gdy ma zostać przeprowadzone badanie, organ prowadzący badania podejmuje jak najszybsze – w miarę możliwości – działania służące zachowaniu dowodów, koordynacji działań z innymi żywotnie zainteresowanymi stronami oraz wyznaczeniu państwa kierującego badaniem.

3. Strategia i zbieranie dowodów

- 3.1 Organ prowadzący badania państwa członkowskiego kierującego badaniem – w ścisłej współpracy z organami pozostałych żywotnie zainteresowanych państw – opracowuje niezwłocznie strategię dotyczącą zakresu, kierunku i ram czasowych badania.
- 3.2 Organ prowadzący badania dokonuje rewizji tego planu stosownie do przebiegu badania; w przebiegu etapu polegającego na zbieraniu dowodów organ prowadzący badania dba – w miarę możliwości – o zebranie kompletnych dowodów obejmujących wszystkie dziedziny mogące mieć wpływ na wypadek lub incydent.
- 3.3 Zakres badania w sprawie bezpieczeństwa oraz obowiązujące procedury są wystarczające, aby w maksymalnym możliwym stopniu móc wykluczyć niepewność i niejednoznaczność, oraz aby umożliwić poprawną ocenę logiczną przyczyn wypadku lub incydentu morskiego.
- 3.4 Organy prowadzące badania żywotnie zainteresowanych państw członkowskich zapewniają – w miarę możliwości – terminowe wsparcie państwu członkowskiemu kierującemu badaniem.
- 3.5 Organ prowadzący badania kierujący badaniem mianuje prowadzącego badanie, który prowadzi badanie, organizuje odpowiednie zasoby oraz niezwłocznie rozpoczyna gromadzenie dowodów, których jakość – szczególnie w przypadku, gdy ich źródłem jest ludzka pamięć – ulega pogorszeniu wraz z upływem czasu; istotne jest również, aby żaden statek uczestniczący w wypadku lub incydencie morskim nie był wstrzymywany dłużej, niż jest to absolutnie konieczne, aby zebrać niezbędne dowody.
- 3.6 W początkowej fazie każdego badania prowadzący badanie zbierają jak najwięcej istotnych dowodów, które mogą pomóc w zrozumieniu incydentu i określeniu jego przyczyn, uwzględniając przy tym całościowo potencjalny zakres danego badania.
- 3.7 Poza informacjami uzyskanymi wstępnie na etapie powiadomienia, prowadzący badanie zbierają stosowne informacje na temat kontekstu i okoliczności zdarzenia. W skład tych informacji wchodzić mogą dowody lub dane uzyskane na specjalny wniosek z systemów monitoringu, systemów kontroli ruchu, od organów administracji morskiej, od służb ratowniczych, od przedsiębiorstw żeglugi liniowej oraz statku uczestniczącego w wypadku.
- 3.8 W stosownych przypadkach organ prowadzący badania korzysta z baz danych, w tym z Europejskiej Platformy Informacyjnej w sprawie Wypadków Morskich, oraz z innych źródeł informacji, które mogą pomóc określić potencjalne nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa mogące mieć związek z wypadkiem lub incydentem morskim, który jest przedmiotem badania.

- 3.9 Zasadniczo prowadzący badanie – jeśli to możliwe – odwiedzają miejsce wypadku lub zdarzenia, aby zebrać bezpośrednie dowody oraz uzyskać wstępny obraz incydentu. Jeżeli utrzymanie miejsca wypadku w niezmienionym stanie okazało się niemożliwe, podjęte zostają starania – w miarę możliwości – aby zdobyć odpowiednią dokumentację miejsca wypadku, na przykład zdjęcia, nagrania audio-video, rysunki lub wszelkie inne dostępne środki, których celem jest zebranie istotnych dowodów i ewentualne odtworzenie okoliczności zdarzenia na późniejszym etapie.
- 3.10 Jeżeli w wypadku uczestniczył statek wyposażony w rejestratory danych z podróży (system VDR), prowadzący badanie podejmuje wszelkie starania, aby uzyskać i zabezpieczyć zapisane w systemie informacje. W szczególności podejmuje oni działania na tyle wcześnie, aby zdążyć zachować zapisy z rejestratorów danych z podróży VDR przed ich ponownym nadpisaniem. Ponadto podejmuje oni wszelkie starania, aby uzyskać wszelkie istotne informacje ze źródeł elektronicznych umiejscowionych zarówno na statkach jak i na lądzie. Dokonują oni przeglądu – w przyjętym przez siebie porządku – wszelkich dostępnych stosownych dokumentów, procedur i zapisów.
- 3.11 Przeprowadza się wywiad ze wszystkimi dostępnymi świadkami, których organ prowadzący badania kierujący badaniem uznaje za istotnych. Prowadzący badanie określają, z którymi świadkami chcą przeprowadzić wywiad w pierwszej kolejności, i opracowują plan wywiadów. W planie tym uwzględnia się, między innymi, poziom zmęczenia (zarówno świadka jak i prowadzącego badanie), wrażliwy charakter materiału dowodowego pochodzącego z zeznań, oraz planowane zmiany miejsca pobytu potencjalnych świadków.

Potencjalnie, świadkami mogą być między innymi:

- osoby bezpośrednio uczestniczące w wypadku lub incydencie morskim oraz mające związek z jego skutkami;
- naoczni świadkowie wypadku lub incydentu morskiego;
- pracownicy służb ratowniczo-kryzysowych;
- pracownicy przedsiębiorstw, urzędnicy portowi, projektanci, specjaliści ze służb remontowych.

Jeżeli bezpośrednia rozmowa z niektórymi świadkami okaże się niemożliwa, organ prowadzący badania podejmuje odpowiednie kroki, aby zdobyć ich zeznania w inny sposób.

Zeznania te można uzyskać poprzez przeprowadzenie wywiadu telefonicznego lub zwracając się do innych wykwalifikowanych prowadzących badanie w zakresie bezpieczeństwa, aby przeprowadzili wywiad w imieniu państwa kierującego badaniem. W tym drugim przypadku prowadzący badanie powinien starannie poinstruować osobę prowadzącą wywiad. W przypadku wielu kluczowych świadków konieczne może być kilkukrotne powtórzenie wywiadów.

- 3.12 Informacje należy – w miarę możliwości – weryfikować. Oświadczenia składane przez poszczególnych świadków mogą być sprzeczne, w związku z czym niezbędne będą dodatkowe dowody. Aby doprowadzić do ujawnienia wszystkich istotnych faktów należy zadawać pytania otwarte zaczynające się od słów takich jak: „kto”, „co”, „kiedy”, „jak” oraz „dlaczego”.
- 3.13 Nieodłącznym elementem większości badań jest czynnik ludzki, a prowadzący badanie w zakresie bezpieczeństwa muszą być odpowiednio przeszkoleni. Powodzenie badania w sferze czynnika ludzkiego zależy w dużej mierze od rodzaju i jakości zebranych informacji. Ponieważ każde zdarzenie jest inne, określenie rodzaju i jakości danych, które należy zebrać i przeanalizować, leży w gestii organu prowadzącego badanie. Zasadniczo na początku badania prowadzący badanie zbiera wszelkie dostępne informacje, a następnie wraz z postępem badania wyklucza te dane, które okazują się nieistotne.
- 3.14 W razie potrzeby do organu prowadzącego badanie należy będzie zabezpieczenie niektórych dowodów rzeczowych, w szczególności, aby poddać je badaniom naukowym, oględzinom lub testom na lądzie. W tych przypadkach prowadzący badanie uwzględniają fakt, że wraz z upływem czasu dostępne dowody ulegają zatarciu, w związku z czym należy doprowadzić do ich wyodrębnienia w jak najszybszym możliwym terminie. Dowody te należy sfotografować *in situ* przed ich pobraniem. Dowody te należy pobierać i zabezpieczać z zachowaniem wszelkich należytych środków ostrożności, tak aby nie dopuścić do zniekształcenia wyników ich badania.
- 3.15 Jeżeli organy prowadzące badanie uznają, że istotnym elementem prowadzonego przez nie badania może być przeprowadzenie lub zlecenie badania specjalistycznego, a w szczególności badania technicznego, statku oraz poszczególnych systemów i elementów wyposażenia pokładowego, badania te – w razie potrzeby – prowadzone są przez odpowiednich specjalistów.
- 3.16 W trakcie zbierania dowodów organy prowadzące badanie starają się określić brakujące elementy materiału dowodowego.

4. Analiza

- 4.1 Po zebraniu dowodów oraz związanych z nimi dodatkowych danych organ prowadzący badanie państwa członkowskiego kierującego badaniem – odpowiednio we współpracy z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami – analizuje materiał dowodowy, starając się określić czynniki sprawczo-przyczynowe.

W tym względzie prowadzący badanie uwzględniają zmienną wartość zebranych przez siebie dowodów oraz decydują o najlepszym sposobie rozstrzygnięcia niejasności i sprzeczności tych dowodów.

- 4.2 Właściwe rozpoznanie czynników sprawczych wymaga, aby badanie przeprowadzone zostało terminowo i metodycznie, wykraczając jednocześnie poza dowody bezpośrednie oraz uwzględniając okoliczności towarzyszące, które mogą występować poza miejscem wypadku lub incydentu morskiego i jednocześnie mogą w przyszłości spowodować kolejne wypadki i incydenty morskie. Badania w sprawie bezpieczeństwa na morzu powinny zatem służyć przede wszystkim jako środek pozwalający rozpoznać nie tylko bezpośrednie czynniki sprawcze, ale także okoliczności, które mogą występować w całym procesie operacyjnym. W tym celu zebrane dowody należy poddać wnikliwej i wielokrotnej analizie.
- 4.3 Jeżeli nie udało się zdobyć kompletnych informacji, a lukę w nich wypełnia się przy pomocy metodą dedukcji oraz zdroworozsądkowych założeń, to zostają one wyraźnie oznaczone w treści sprawozdania. Przydatnym narzędziem w tym względzie może być określenie wszystkich potencjalnych możliwości oraz wykluczanie ich drogą redukcji analitycznej, tak aby wyłonić najbardziej prawdopodobną hipotezę.

5. Zalecenia w zakresie bezpieczeństwa

- 5.1 Wszelkie zalecenia w zakresie bezpieczeństwa oparte są na analizie. Zalecenia te kierowane są do tych organizacji lub podmiotów indywidualnych, które są w stanie najskuteczniej podjąć działania naprawcze.
- 5.2 Zalecenia mogą opierać się na wnioskach z badań w sprawie bezpieczeństwa lub z badań i analiz danych abstrakcyjnych. Zalecenia mogą być formułowane we współpracy i w porozumieniu z właściwymi zainteresowanymi stronami, ponieważ strony te często posiadają zdolność do określenia i wdrożenia właściwych działań w zakresie bezpieczeństwa. Ostateczną decyzję odnośnie do treści i adresatów zaleceń w zakresie bezpieczeństwa podejmuje jednakże organ prowadzący badanie.
- 5.3 Jeżeli dany czynnik sprawczy lub przyczynowy zostanie uznany za na tyle istotny, że wymagać będzie natychmiastowej reakcji, podejmowane są odpowiednie działania następcze, takie jak na przykład wydanie tymczasowego zalecenia w zakresie bezpieczeństwa.
- 5.4 Aby w miarę możliwości usprawnić ich zatwierdzanie i wdrażanie przez adresatów, wszelkie zalecenia są:
- niezbędne
 - potencjalnie skuteczne
 - wykonalne
 - istotne
 - ukierunkowane
 - wyrażone w sposób jasny, zwięzły i bezpośredni
 - wyrażone w taki sposób, aby mogły stanowić podstawę dla planów działań naprawczych, uwypuklając niedociągnięcia w zakresie bezpieczeństwa, które należy usunąć.

6. Sprawozdania

- 6.1 Organ prowadzący badanie państwa członkowskiego kierującego badaniem sporządza projekt sprawozdania w współpracy z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami. W sprawozdaniu przedstawia on – w konsekwentny i spójny sposób – fakty oraz ich analizę, służące za podstawę dla wniosków i zaleceń.
- 6.2 W miarę możliwości, wszelkie osoby lub organizacje, których może ono dotyczyć, zostają poufnie zapoznane z projektem sprawozdania lub jego odpowiednimi częściami. Organ prowadzący badanie publikuje sprawozdanie w wersji końcowej, wraz ze zmianami.

7. Dalsze działania

Organy prowadzące badanie wypadków starają się dopilnować szczegółów działań podjętych w odpowiedzi na zalecenia w zakresie bezpieczeństwa.