

**KOMMISJONSFORORDNING (EU) nr. 1286/2011****2016/EØS/65/24**

av 9. desember 2011

**om vedtakelse av en felles metode for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs utarbeidet i henhold til artikkel 5 nr. 4 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/18/EF (\*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/18/EF av 23. april 2009 om fastsettelse av grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren og om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/35/EF og 2002/59/EF<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 5 nr. 4, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I henhold til direktiv 2009/18/EF skal Kommisjonen vedta en felles metode for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs som undersøkelsesorganet skal følge når det gjennomfører sikkerhetsundersøkelser.
- 2) I den felles metoden for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs bør det angis felles standarder som i prinsippet får anvendelse på alle undersøkelser som

gjennomføres i samsvar med direktiv 2009/18/EF, for å oppnå et høyt kvalitetsnivå på undersøkelsene.

- 3) De generelle reglene i den felles metoden bør anvendes direkte av medlemsstatenes undersøkelsesorganer.
- 4) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip<sup>(2)</sup> —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

*Artikkel 1*

Den felles metoden for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs i henhold til artikkel 5 nr. 4 i direktiv 2009/18/EF er fastsatt i vedlegget til denne forordning.

*Artikkel 2*

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 9. desember 2011.

*For Kommisjonen*

José Manuel BARROSO

*President*

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 328 av 10.12.2011, s. 36, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 199/2012 av 26. oktober 2012 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 6 av 24.1.2013, s. 17.

<sup>(1)</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 114.

<sup>(2)</sup> EFT L 324, 29.11.2002, s. 1.

## VEDLEGG

## FELLES METODE FOR UNDERSØKELSE AV ULYKKER OG HENDELSER TIL SJØS

**A. FORMÅL, VIRKEOMRÅDE OG ANVENDELSE**

Formålet med sikkerhetsundersøkelser av ulykker til sjøs er å redusere risikoen for framtidige ulykker og hendelser samt redusere alvorlige følger av slike, herunder tap av menneskeliv, tap av fartøyer og forurensning av havmiljøet.

Formålet med dette dokument er å angi en felles metode for medlemsstatenes undersøkelsesorganer når de foretar sikkerhetsundersøkelser til sjøs i samsvar med direktiv 2009/18/EF. Dokumentet bygger på virkeområdet for og definisjonene i direktiv 2009/18/EF, og det er tatt hensyn til IMO-dokumentene nevnt i direktivet.

Hensikten med metoden er å fastsette en felles tilnæringsmåte som i prinsippet får anvendelse på alle undersøkelser som gjennomføres i samsvar med direktivet, og metoden beskriver hva som kjennetegner en god sikkerhetsundersøkelse. Metoden er ingen sjekklister. Undersøkelsesmedarbeiderne skal ved hjelp av sin faglige vurdering og opplæring ta hensyn til omstendighetene rundt hvert enkelt tilfelle.

Undersøkelsesorganet kan således, ved anvendelse av denne felles metoden og en objektiv og systemisk tilnærming til undersøkelsen, på best mulig måte dra lærdom av hver enkelt ulykke og dermed øke sjøsikkerheten.

For at årsakene til en ulykke eller hendelse til sjøs skal kunne identifiseres korrekt, kreves det en metodisk undersøkelse i rett tid som ikke bare ser på de umiddelbare omstendighetene, men som også avdekker underliggende forhold som kan forårsake framtidige hendelser. Undersøkelser kan derfor betraktes som en måte å finne ikke bare de umiddelbare årsakene, men også faktorer i omgivelsene i vid forstand i form av regler og politikk og gjennomføringen av disse.

**B. INNHOLD****1. Beredskap**

1.1. Det enkelte undersøkelsesorgan skal planlegge framover i tid, slik at det ved underretning om en undersøkelse og i innledningsfasen av den ikke oppstår unødvendige forsinkelser som følge av mangel på relevant eller nødvendig informasjon, beredskap eller kunnskap. En slik beredskapsplan skal sikre at ressurser og framgangsmåter i størst mulig grad er umiddelbart tilgjengelig og oppfyller de nødvendige krav, herunder tilstrekkelig antall kvalifiserte undersøkelsesmedarbeidere og eventuell nødvendig nasjonal og internasjonal samordning, slik at arbeidet kan iverksettes omgående ved underrettelse om en ulykke eller hendelse.

1.2. Det skal innføres ordninger som sikrer at undersøkelsesorganet raskt kan motta meldinger om ulykker og hendelser døgnet rundt.

**2. Innledende vurdering og reaksjon**

2.1. Ved underretning om en ulykke skal undersøkelsesorganet vurdere situasjonen. Den innledende vurderingen er avgjørende for at undersøkelsesorganet skal kunne få et overblikk så raskt som mulig, redusere risikoen for at bevis går tapt, og avgjøre hvilke opplysninger som er nødvendige for å treffe beslutninger om egnede tiltak.

2.2. Denne vurderingen skal i størst mulig grad gi en forståelse av

- det overordnede hendelsesforløpet,
- de viktigste tidspunktene,
- medvirkende personell, og
- hendelsens kategori.

Når det skal avgjøres om en ulykke eller hendelse som ikke er veldig alvorlig, skal undersøkes, kan det i tillegg til de faktorer som er oppført i artikkel nr. 2 i direktiv 2009/18/EF, blant annet tas hensyn til følgende:

- Den potensielle sikkerhetsverdi som kan oppnås ved en undersøkelse.
- Ulykkens offentlige profil.

- Hvorvidt ulykken er ledd i en identifiserbar tendens.
  - Ulykkens potensielle konsekvenser.
  - Tilgjengelige ressurser og ressurser som forventes å bli stilt til rådighet dersom det oppstår en prioriteringskonflikt, og omfanget av et eventuelt etterslep av undersøkelser.
  - Alle risikoer ved ikke å foreta en undersøkelse.
  - Alvorlige skader på besetning og/eller passasjerer ombord.
  - Forurensning av områder med sårbart miljø.
  - Fartøyer som får alvorlige strukturelle skader.
  - Ulykker som avbryter eller kan avbryte viktige funksjoner i havnedriften.
- 2.3. Når det truffet beslutning om å undersøke en alvorlig ulykke eller en annen ulykke eller hendelse til sjøs, skal undersøkelsen normalt gjennomføres umiddelbart, som ved en svært alvorlig ulykke.

Når det skal gjennomføres en undersøkelse, skal undersøkelsesorganet umiddelbart, så langt det er praktisk mulig, sikre bevis, samordne med andre særlig berørte parter og utpeke den stat som skal ha hovedansvar for undersøkelsen.

### 3. Strategi og innsamling av bevis

- 3.1. Undersøkelsesorganet i den stat som har hovedansvar for undersøkelsen, skal i nært samarbeid med andre særlig berørte medlemsstater raskt utvikle en strategi for undersøkelsens omfang, retning og tidsplan.
- 3.2. Undersøkelsesorganet skal løpende vurdere planen så lenge undersøkelsen pågår. Når innsamlingen av bevismateriale er avsluttet, skal undersøkelsesorganet, så langt det er praktisk mulig, ha sikret at bevisene fra alle områder som kan ha påvirket ulykken eller hendelsen, er fullstendige.
- 3.3. Omfanget av sikkerhetsundersøkelsen og framgangsmåten som skal følges, skal være tilstrekkelig til i størst mulig grad å fjerne usikkerhet og tvetydighet og dermed muliggjøre robuste logiske vurderinger av hva som førte til ulykken eller hendelsen til sjøs.
- 3.4. Undersøkelsesorganene i særlig berørte medlemsstater skal i god tid og i den grad det er praktisk mulig, støtte medlemsstaten med hovedansvar for undersøkelsen.
- 3.5. Undersøkelsesorganet med hovedansvar for undersøkelsen skal utpeke en undersøkelsesmedarbeider som skal gjennomføre undersøkelsen, tildele hensiktsmessige ressurser og starte innsamlingen av bevismateriale så snart som mulig, ettersom bevisenes kvalitet, særlig bevis som avhenger av den menneskelige hukommelses nøyaktighet, raskt svekkes, og ettersom et fartøy som er involvert i en ulykke eller hendelse til sjøs, ikke bør forsinkes mer enn absolutt nødvendig som følge av innsamling av bevismateriale.
- 3.6. I den innledende fasen av en undersøkelse skal undersøkelsesmedarbeiderne samle inn alt bevismateriale som kan bidra til en forståelse av ulykken og til å fastslå årsakene til ulykken, samtidig som det tas hensyn til enhver undersøkelses potensielle omfang.
- 3.7. I tillegg til opplysninger som kommer inn i den innledende fasen, skal undersøkelsesmedarbeiderne innhente relevant bakgrunns- og referanseinformasjon. Dette kan omfatte bevis eller opplysninger fra overvåkingssystemer, trafikkontrollsystemer, sjøfartsmyndigheten, redningstjenesten, skipsrederiet og ulykkesfartøyet.
- 3.8. Undersøkelsesorganet skal eventuelt søke i databaser, herunder Den europeiske informasjonsplattform for sjøulykker, samt andre informasjonskilder for å bidra til å identifisere potensielle sikkerhetsproblemer som kan ha relevans for den ulykken eller hendelsen til sjøs som undersøkelsen gjelder.

- 3.9. Undersøkellesmedarbeiderne skal i prinsippet om mulig besøke ulykkes- eller hendelsesstedet for å samle inn urørt bevismateriale og foreta en innledende vurdering av hendelsen. Dersom det ikke har vært mulig å sikre stedet, skal det om mulig treffes tiltak for å framskaffe relevant dokumentasjon om stedet, for eksempel i form av fotografier, lyd- og videoopptak og skisser, med det formål eventuelt å kunne rekonstruere omstendighetene på et senere tidspunkt.
- 3.10. Dersom fartøyet er utstyrt med en ferdsskriver, skal undersøkellesmedarbeiderne gjøre sitt ytterste for å innhente og bevare opplysningene som er registrert på den. De skal særlig handle raskt for å sikre at ferdsskriverne «lagres» og forhindre at den overskrives. De skal også gjøre sitt ytterste for å innhente relevante opplysninger fra elektroniske kilder, både på fartøyet og i land. De skal, i den rekkefølge de finner det hensiktsmessig, gjennomgå relevante dokumenter, prosedyrer og registre.
- 3.11. Det skal innhentes vitneforklaringer fra alle tilgjengelige vitner som undersøkelsesorganet med hovedansvar for undersøkelsen anser som relevante. Undersøkellesmedarbeiderne skal fastslå hvilke vitner de i første rekke ønsker å intervju, samt utarbeide en plan for vitneforklaringer. Denne planen skal blant annet ta hensyn til tretthet (både hos vitnet og undersøkelsesmedarbeideren), vitneutsagns svakheter og de potensielle vitnenes reiseplaner.

Potensielle vitner omfatter blant annet

- personer som er direkte involvert i ulykken eller hendelsen til sjøs og dens følger,
- øyenvitner til ulykken eller hendelsen til sjøs,
- redningsmannskaper,
- rederiets personell, havnearbeidere, konstruktører, reparatører og teknisk sakkyndige.

Dersom det ikke er mulig å innhente forklaringer direkte fra enkelte av vitnene, skal undersøkelsesorganet med hovedansvar for undersøkelsen treffe tiltak for å innhente vitneforklaringer på andre måter.

Vitneforklaringer kan avgis over telefon eller ved at andre kvalifiserte undersøkelsesmedarbeidere innhenter forklaringen på vegne av staten med hovedansvar for undersøkelsen. Det sistnevnte nødvendiggjør at personen som innhenter vitneforklaringer, er nøye informert om saken av undersøkelsesmedarbeiderne som gjennomfører sikkerhetsundersøkelsen. Det kan være nødvendig å innhente forklaringer fra nøkkelvitner mer enn én gang.

- 3.12. Opplysningene skal kontrolleres når det er mulig. Vitneforklaringer kan være motstridende, så det kan være behov for ytterligere opplysninger som underbygger disse. For å sikre at alle relevante fakta avdekkes, skal de generelle spørsmålene «hvem», «hva», «når», «hvordan» og «hvorfor» stilles.
- 3.13. Menneskelige faktorer er en viktig del av de fleste undersøkelser, og undersøkelsesmedarbeiderne må ha fått nødvendig opplæring. Hvorvidt undersøkelser av menneskelige faktorer lykkes, avhenger i stor grad av de innhentede opplysningenes type og kvalitet. Ettersom ingen hendelser er like, skal undersøkelsesmedarbeiderne avgjøre typen av og kvaliteten på de opplysninger som skal innhentes og vurderes. Som regel skal undersøkelsesmedarbeiderne innledningsvis innhente rikelig med opplysninger for deretter å legge til side overflødige opplysninger i senere faser av undersøkelsen.
- 3.14. Ved behov skal undersøkelsesmedarbeiderne sikre noen av de fysiske bevisene med særlig tanke på vitenskapelige undersøkelser, inspeksjon eller prøving på land. I slike tilfeller må undersøkelsesmedarbeiderne være oppmerksomme på at de tilgjengelige bevisene kan forringes med tiden, og de bør derfor fjernes så snart som mulig. Slike bevis bør om mulig fotografes *in situ* før de fjernes. Ved fjerning og sikring av bevis skal det treffes alle nødvendige sikkerhetstiltak for å unngå at undersøkelsen av bevisene påvirkes.
- 3.15. Dersom undersøkelsesmedarbeiderne finner det relevant for undersøkelsen av hendelsen, må de utføre eller få utført spesialistundersøkelser, særlig tekniske undersøkelser av fartøyet og de forskjellige systemer og utstyr ombord, om nødvendig av sakkyndige på området.
- 3.16. Under innsamlingen skal undersøkelsesmedarbeiderne forsøke å identifisere eventuelt manglende bevismateriale.

#### 4. Analyse

- 4.1. Når undersøkelsesorganet i den medlemsstat som har hovedansvar for undersøkelsen, har samlet inn bevismateriale og relevante tilleggsopplysninger, skal det, eventuelt i samarbeid med andre særlig berørte stater, analysere det med henblikk på å identifisere årsaker og medvirkende faktorer.

I den forbindelse skal undersøkelsesmedarbeiderne ta hensyn til at bevismaterialet de har samlet inn, har variabel verdi, og vurdere hvordan tvetydigheter og uklarheter best kan avklares.

- 4.2. For at årsakene skal kunne identifiseres korrekt, kreves det en metodisk undersøkelse i rett tid som ser på ikke bare de umiddelbare bevisene, som kan befinne seg langt unna stedet der sjøulykken eller -hendelsen fant sted, men også på dem som avdekker underliggende forhold som kan forårsake framtidige ulykker eller hendelser til sjøs. Sikkerhetsundersøkelser til sjøs bør derfor i prinsippet betraktes som en måte å identifisere ikke bare de umiddelbare årsakene, men også forhold som kan forekomme i driftsprosesser. Dette kan oppnås ved at analysen av det innsamlede bevismaterialet er grundig og iterativ.
- 4.3. Dersom opplysningsmangler kan avhjelpes bare ved logisk ekstrapolering og rimelige antakelser, skal slike ekstrapoleringer og antakelser tydelig framgå av rapportens ordlyd. I denne prosessen kan det være nyttig å identifisere alle alternativene for deretter å redusere dem analytisk til den mest sannsynlige hypotesen gjenstår.

## 5. Sikkerhetstilrådinger

- 5.1. Alle sikkerhetstilrådinge skal baseres på analysen. De skal rettes til de organisasjoner eller enkeltpersoner som er best egnede til å treffe utbedringstiltak.
- 5.2. Tilrådingene kan utarbeides på grunnlag av sikkerhetsundersøkelser eller forskning og abstrakt dataanalyse. De kan formuleres i samarbeid og samråd med de relevante berørte parter, ettersom disse ofte har gode forutsetninger for å kartlegge og gjennomføre hensiktsmessige sikkerhetstiltak. Det er imidlertid undersøkelsesorganet med hovedansvar for undersøkelsen som tar den endelige avgjørelsen med hensyn til sikkerhetstilrådingenes innhold og mottakere.
- 5.3. Dersom en årsak eller en medvirkende faktor anses som så alvorlig at den bør behandles omgående, skal det treffes egnede oppfølgningstiltak, blant annet i form av midlertidige sikkerhetstilrådinge.
- 5.4. For at tilrådingene skal kunne godtas og gjennomføres på enklest mulig måte av mottakerne, skal de være
  - nødvendige,
  - med sannsynlighet virkningsfulle,
  - gjennomførbare,
  - relevante,
  - målrettede,
  - tydelig, kortfattet og direkte formulert,
  - formulert slik at de kan tjene som grunnlag for en korrigerende handlingsplan, og slik at de belyser de sikkerhetsbrister som må avhjelpes.

## 6. Rapporter

- 6.1. Undersøkelsesorganet i medlemsstaten med hovedansvar for undersøkelsen skal utarbeide et utkast til rapport i samarbeid med andre særlig berørte stater. I rapporten skal det på en enhetlig og nøyaktig måte redegjøres for de fakta og analyser som underbygger konklusjonene og anbefalingene.
- 6.2. Når det er praktisk mulig, skal utkastet til rapporten, eller egnede deler av den, sendes på høring i fortrolighet til alle berørte personer eller organisasjoner. Undersøkelsesorganet skal, etter at eventuelle endringer er gjort, offentliggjøre sluttrapporten.

## 7. Oppfølging

Undersøkelsesorganene skal undersøke hvilke tiltak som er truffet som svar på sikkerhetstilrådingene.

---