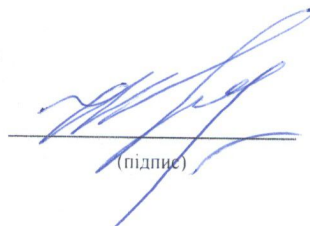


Переклад затверджений

Генеральний директор
Урядового офісу координації європейської та
євроатлантичної інтеграції
Секретаріату Кабінету Міністрів України
(найменування посади)



(підпис)

Н. В. Форсюк
(ініціали та прізвище)

23 вересня 2021 р.

10.12.2011

UA

Офіційний вісник Європейського Союзу

L 328/36

РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 1286/2011

від 09 грудня 2011 року

**про ухвалення спільної методології розслідування аварій та інцидентів на морі,
розробленої відповідно до статті 5(4) Директиви Європейського Парламенту і
Ради 2009/18/ЄС**

(Текст стосується ЄЄП)

ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу,

Беручи до уваги Директиву Європейського Парламенту і Ради 2009/18/ЄС від 23 квітня 2009 року про встановлення фундаментальних принципів, що регулюють розслідування аварійних подій у секторі морського транспорту, та внесення змін до Директиви Ради 1999/35/ЄС та Директиви Європейського Парламенту і Ради 2002/59/ЄС ⁽¹⁾, зокрема її статтю 5(4),

Оскільки:

- (1) У Директиві 2009/18/ЄС вимагається, щоб Комісія ухвалила спільну методологію розслідування аварій та інцидентів на морі, якої мають дотримуватися органи розслідування при проведенні розслідувань щодо безпеки.
- (2) У спільній методології розслідування аварій та інцидентів на морі повинні бути передбачені спільні стандарти, які, у принципі, застосовуються до всіх розслідувань, що проводяться відповідно до Директиви 2009/18/ЄС, щоб забезпечити високий рівень якості розслідування.
- (3) Загальні правила, передбачені у спільній методології, підлягають прямому застосуванню органами розслідування держав-членів.
- (4) Заходи, передбачені в цьому Регламенті, відповідають висновку Комітету з безпеки морів та запобігання забрудненню від суден ⁽²⁾,

УХВАЛИЛА ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:

РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 1286/2011**від 09 грудня 2011 року****про ухвалення спільної методології розслідування аварій та інцидентів на морі, розробленої відповідно до статті 5(4) Директиви Європейського Парламенту і Ради 2009/18/ЄС****(Текст стосується ЄЕП)**

ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу,

Беручи до уваги Директиву Європейського Парламенту і Ради 2009/18/ЄС від 23 квітня 2009 року про встановлення фундаментальних принципів, що регулюють розслідування аварійних подій у секторі морського транспорту, та внесення змін до Директиви Ради 1999/35/ЄС та Директиви Європейського Парламенту і Ради 2002/59/ЄС ⁽¹⁾, зокрема її статтю 5(4),

Оскільки:

- (1) У Директиві 2009/18/ЄС вимагається, щоб Комісія ухвалила спільну методологію розслідування аварій та інцидентів на морі, якої мають дотримуватися органи розслідування при проведенні розслідувань щодо безпеки.
- (2) У спільній методології розслідування аварій та інцидентів на морі повинні бути передбачені спільні стандарти, які, у принципі, застосовуються до всіх розслідувань, що проводяться відповідно до Директиви 2009/18/ЄС, щоб забезпечити високий рівень якості розслідування.
- (3) Загальні правила, передбачені у спільній методології, підлягають прямому застосуванню органами розслідування держав-членів.
- (4) Заходи, передбачені в цьому Регламенті, відповідають висновку Комітету з безпеки морів та запобігання забрудненню від суден ⁽²⁾,

УХВАЛИЛА ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:

Стаття 1

Спільна методологія розслідування аварій та інцидентів на морі, передбачена у статті 5(4) Директиви Європейського Парламенту і Ради 2009/18/ЄС, визначена в додатку до цього Регламенту.

Стаття 2

Цей Регламент набуває чинності на двадцятий день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та підлягає прямому застосуванню в усіх державах-членах.

Вчинено у Брюсселі 9 грудня 2011 року.

*За Комісію**Президент*

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ ОВ L 131, 28.05.2009, с. 114.

⁽²⁾ ОВ L 324, 29.11.2002, с. 1.

ДОДАТОК

СПІЛЬНА МЕТОДОЛОГІЯ РОЗСЛІДУВАННЯ АВАРІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ НА МОРІ

А. МЕТА, СФЕРА ДІЇ ТА ЗАСТОСУВАННЯ

Мета розслідування морських аварійних подій полягає у зниженні ризику виникнення аварій та інцидентів у майбутньому та зменшенні серйозності їх наслідків, у тому числі загибелі людей, загибелі суден і забруднення морського середовища.

Мета цього документа полягає в наданні спільної методології для органів розслідування держав-членів для проведення розслідувань щодо морської безпеки відповідно до Директиви 2009/18/ЄС. Він ґрунтується на сфері дії, термінах та означеннях Директиви 2009/18/ЄС з урахуванням інструментів ММО, вказаних у зазначеній Директиві.

Методологія спрямована на встановлення спільного підходу, що, у принципі, застосовний до всіх розслідувань, які проводяться відповідно до Директиви, і визначає характеристики належного розслідування щодо безпеки. Цей документ не є контрольним переліком. Особи, що проводять розслідування, повинні керуватися власним професійним судженням і досвідом для врахування обставин кожної справи.

Таким чином, застосовуючи цю спільну методологію та об'єктивний і системний підхід до розслідування, орган розслідування зможе якнайкращим чином робити висновки з кожної аварійної події та, відповідно, підвищити рівень морської безпеки.

Для належного виявлення причин аварії або інциденту на морі необхідне своєчасне та методичне розслідування, що не обмежується прямими доказами, а передбачає пошук першопричин, які можуть призвести до подібних випадків у майбутньому. Таким чином, розслідування можна вважати засобом виявлення не тільки безпосередніх причин, а й проблем у відповідному середовищі в цілому — від регулювання та політики до імплементації.

В. ЗМІСТ

1. Операційна готовність

- 1.1. Кожен орган розслідування повинен здійснювати попереднє планування, щоб гарантувати відсутність затримок після повідомлення та в ході ініціювання будь-якого розслідування внаслідок браку релевантної/ необхідної інформації, готовності або знань. Такий план готовності повинен забезпечувати, наскільки це можливо, негайну наявність ресурсів і процедур для дотримання вимог, у тому числі осіб, що проводять розслідування, з належною кваліфікацією та будь-якої необхідної координації на національному та міжнародному рівнях, щоб забезпечити оперативне здійснення початкових дій після отримання першого повідомлення про аварію або інцидент.
- 1.2. Повинні існувати механізми для забезпечення оперативного цілодобового отримання органом, що проводить розслідування аварійних подій, повідомлень про аварії та інциденти.

2. Початкове оцінювання та реагування

- 2.1. Після отримання повідомлення органи розслідування повинні оцінити ситуацію. Початкове оцінювання має дуже важливе значення для органів розслідування, щоб якнайшвидше отримати загальне уявлення про ситуацію, мінімізувати потенційну втрату доказів і визначити обсяг інформації, необхідної для ухвалення рішення щодо належних дій.
- 2.2. Таке оцінювання повинне, наскільки це можливо, забезпечувати розуміння
 - подій у цілому;
 - ключових часових рамок;
 - причетного персоналу, та
 - категорії події.

На додаток до факторів, указаних у статті 5(2) Директиви 2009/18/ЄС, під час ухвалення рішення про те, які не дуже серйозні аварії та інциденти підлягають розслідуванню, між іншим, також можна розглянути такі аспекти:

- потенційне значення для підвищення рівня безпеки, яке може мати проведення розслідування
- суспільне сприйняття аварії
- чи є аварія частиною тенденції, що піддається визначенню
- потенційні наслідки аварії
- обсяг ресурсів, які перебувають у наявності або очікуються у випадку конфлікту пріоритетів, і обсяг будь-яких незакінчених розслідувань
- будь-які ризики, пов'язані з непроведенням розслідування
- тяжкі травми екіпажу та/або пасажирів, що виникли на борту судна
- забруднення екологічно чутливих зон
- значні пошкодження конструкції суден
- аварії, що порушують або можуть порушити основні портові операції

2.3. Після ухвалення рішення про розслідування серйозної аварії або іншої аварії чи інциденту на морі розслідування зазвичай проводиться так само оперативно, як і розслідування дуже серйозної аварії.

Якщо проводитиметься розслідування, органи розслідування повинні, наскільки це можливо, вжити невідкладних дій, щоб забезпечити збереження доказів, координацію з іншими істотно заінтересованими сторонами та призначення держави, що керує розслідуванням.

3. Стратегія та збір доказів

- 3.1. Орган розслідування держави-члена, що керує розслідуванням, у тісній взаємодії з органами розслідування інших істотно заінтересованих держав, повинен невідкладно розробити стратегію, що визначає обсяг, напрям і строк розслідування.
- 3.2. Орган розслідування повинен переглядати план у ході розслідування; до завершення етапу збору доказів орган розслідування повинен, наскільки це можливо, забезпечити повноту доказів, отриманих з усіх областей, які могли вплинути на аварію або інцидент.
- 3.3. Обсяг розслідування щодо безпеки та процедура, що підлягає дотриманню, повинні бути достатніми для максимально можливого усунення невизначеності та неоднозначності, щоб уможливити достовірне логічне оцінювання того, що призвело до аварії або інциденту на морі.
- 3.4. Органи розслідування істотно заінтересованих держав-членів повинні, наскільки це можливо, своєчасно надавати підтримку державі-члену, що керує розслідуванням.
- 3.5. Провідний орган розслідування повинен призначити особу, що проводить розслідування, для проведення розслідування, залучити належні ресурси та розпочати збір доказів у якнайкоротший строк, оскільки якість доказів, особливо тих, що залежать від точності людських спогадів, може швидко погіршуватись із часом, а також із урахування того, що будь-яке судно, причетне до аварії або інциденту на морі, не повинне затримуватись довше, ніж це абсолютно необхідно для збору доказів.
- 3.6. На початковому етапі будь-якого розслідування особи, що проводять розслідування, повинні зібрати якомога більше релевантних доказів, які можуть допомогти зрозуміти інцидент і визначити його причини, беручи до уваги можливий обсяг будь-якого розслідування.
- 3.7. На додаток до інформації, отриманої на етапі початкового повідомлення, особи, що проводять розслідування, повинні отримати відповідну основну та довідкову інформацію. Така інформація може включати докази або дані, отримані з будь-якої системи моніторингу, системи управління рухом суден, від морської адміністрації, пошуково-рятувальних служб, судноплавної компанії або судна, що зазнало аварії.

- 3.8. У відповідних випадках орган розслідування повинен здійснити пошук у базах даних, у тому числі в базі даних Європейської інформаційної платформи морських аварій, та в інших джерелах інформації, щоб сприяти визначенню потенційних проблем безпеки, які можуть стосуватися аварії або інциденту на морі, що є предметом розслідування.
- 3.9. У принципі, особи, що проводять розслідування, повинні, якщо це можливо, відвідати місце аварії та/або інциденту, щоб отримати неушкоджені докази та здійснити початкове оцінювання випадку. Якщо місце не вдалося зберегти в незмінному вигляді, якщо це можливо, необхідно вжити заходів для його належного документування, наприклад за допомогою фотографій, аудіовізуальних записів, схем або будь-яких інших доступних засобів, з метою збору важливих доказів і можливого відтворення обставин на пізнішому етапі.
- 3.10. У разі наявності приладу реєстрації даних про рейс (ПРД) особи, що проводять розслідування, повинні докласти всіх зусиль, щоб отримати та зберегти записану на ньому інформацію. Зокрема, вони повинні вжити всіх заходів для забезпечення збереження даних на ПРД, щоб запобігти їх переписуванню. Вони також повинні докласти всіх зусиль, щоб отримати будь-яку релевантну інформацію з електронних джерел, як на судні, так і на березі. Вони повинні перевірити, у визначеному ними порядку, будь-які доступні релевантні документи, процедури та записи.
- 3.11. Необхідно опитати всіх наявних свідків, яких провідний орган розслідування вважає релевантними. Особи, що проводять розслідування, повинні визначити, яких свідків необхідно опитати в першу чергу та скласти план опитування. У такому плані, між іншим, необхідно враховувати стан виснаженості (свідка та особи, що проводить розслідування), ненадійність показань свідків та ймовірні переміщення можливих свідків.

До можливих свідків, між іншим, можуть належати:

- особи, безпосередньо причетні до аварії або інциденту на морі та їх наслідків
- очевидці аварії або інциденту на морі
- персонал аварійно-рятувальних служб
- персонал компанії, посадкові особи порту, конструктори, ремонтники, технічні фахівці

Якщо неможливо безпосередньо поспілкуватися з деякими свідками, провідний орган розслідування повинен вжити заходів, щоб отримати докази в інший спосіб.

Докази можуть бути отримані шляхом опитування по телефону або доручення іншими підготовленим особам, що проводять розслідування щодо безпеки, проведення опитування від імені держави, що керує розслідуванням. В останньому випадку особа, що проводить опитування, повинна бути ретельно проінструктована особою, що проводить розслідування. Багатьох головних свідків, можливо, доведеться опитати більш ніж один раз.

- 3.12. За будь-якої можливості необхідно перевіряти інформацію. Показання різних свідків можуть суперечити одне одному та потребувати додаткових підтвердних доказів. Щоб забезпечити встановлення всіх релевантних фактів, необхідно ставити загальні запитання, які починаються зі слів «хто», «що», «коли», «як» і «чому».
- 3.13. Людські фактори є невід'ємною частиною більшості розслідувань, і особи, що проводять розслідування щодо безпеки, повинні мати належну підготовку. Успіх розслідування людських факторів значною мірою залежить від типу та якості зібраної інформації. Оскільки не буває двох однакових випадків, орган розслідування повинен визначати тип і якість даних, що підлягають збору та перевірці. Як правило, особа, що проводить розслідування, повинна спочатку зібрати максимальний обсяг інформації, а потім відкидати надлишкові дані в ході розслідування.
- 3.14. За необхідності орган розслідування повинен отримати певні речові докази, зокрема, щоб провести наукове дослідження, перевірку або тестування на березі. У таких випадках особи, що проводять розслідування, повинні мати на увазі, що з часом стан наявних доказів може погіршуватися, і, відповідно, повинні забезпечити їх вилучення, як тільки це стане можливим. Перед вилученням, якщо це

можливо, такі докази необхідно сфотографувати *на місці*. Їх вилучення та зберігання необхідно здійснювати з усіма належними застереженими заходами, щоб це не вплинуло на їх дослідження.

3.15. Якщо це необхідно для розслідування випадку, органи розслідування можуть проводити або замовляти дослідження спеціаліста, зокрема технічний огляд судна та різних систем і устаткування на борту, із залученням, за необхідності, відповідних експертів.

3.16. Під час збору доказів органи розслідування повинні намагатися виявити будь-які відсутні докази.

4. Аналіз

4.1. Зібравши докази та пов'язані додаткові дані, орган розслідування держави-члена, що керує розслідуванням, у співпраці з іншими істотно заінтересованими державами у відповідних випадках повинні здійснити їх аналіз, щоб встановити причинні та сприятливі фактори.

З цією метою особи, що проводять розслідування, повинні враховувати різну цінність зібраних ними доказів і повинні визначити, як краще усунути будь-яку неоднозначність або протиріччя в доказах.

4.2. Для належного виявлення причинних факторів необхідне своєчасне та методичне розслідування, що не обмежується прямими доказами, а передбачає пошук первинних умов, які можуть перебувати за межами місця аварії або інциденту на морі і які можуть спричинити інші аварії та інциденти на морі в майбутньому. Таким чином, розслідування щодо морської безпеки повинні, у принципі, слугувати засобом встановлення не тільки безпосередніх причин, а й умов, які можуть стосуватися всього операційного процесу. У зв'язку з цим аналіз зібраних доказів повинен бути ретельним і циклічним процесом.

4.3. Якщо прогалини в інформації неможливо усунути і їх заповнюють шляхом логічної екстраполяції та обґрунтованих припущень, така екстраполяція та припущення повинні чітко вказуватися у тексті звіту. Корисним інструментом у цьому процесі може стати визначення всіх варіантів і їх аналітична редукція, щоб отримати найімовірніші гіпотези.

5. Рекомендації щодо безпеки

5.1. Будь-які рекомендації щодо безпеки повинні ґрунтуватися на результатах аналізу. Вони повинні бути адресовані організаціям або особам, які мають найкращі можливості для здійснення коригувальних дій.

5.2. Вони можуть ґрунтуватися на результатах розслідувань щодо безпеки або на результатах досліджень і абстрактного аналізу даних. Рекомендації можуть розроблятися у співпраці та після консультацій з відповідними стейкхолдерами, оскільки вони часто мають всі можливості для визначення та здійснення належних дій для забезпечення безпеки. Проте остаточне рішення щодо змісту і адресатів рекомендацій щодо безпеки повинен ухвалювати провідний орган розслідування.

5.3. Якщо причинний або сприятливий фактор вважаються настільки серйозними, що вимагають негайного усунення, необхідно здійснити належні подальші дії, як-от, наприклад, видати тимчасову рекомендацію щодо безпеки.

5.4. Щоб максимально забезпечити її прийняття та виконання одержувачами, будь-яка рекомендація повинна бути:

- необхідною
- з великою ймовірністю ефективною
- здійсненою
- релевантною
- цільовою
- чітко, стисло та ясно сформульованою
- сформульованою таким чином, щоб вона могла лягти в основу планів коригувальних дій, із зазначенням недоліку безпеки, який необхідно усунути.

6. Звіти

- 6.1. Орган розслідування держави-члена, що керує розслідуванням, повинен підготувати проект звіту в тісній взаємодії з іншими істотно заінтересованими державами. У ньому мають бути чітко, послідовно та стисло викладені факти і аналіз, які використовуються для обґрунтування висновків і рекомендацій.
- 6.2. Якщо це можливо, проект звіту або його відповідні частини повинні бути надані в конфіденційному порядку для ознайомлення будь-якій особі або організації, на яких може вплинути такий звіт. Орган розслідування повинен опублікувати заключний звіт із відповідними змінами.

7. Подальші заходи

Органи розслідування повинні докласти зусиль, щоб отримати детальну інформацію про дії, здійснені на виконання рекомендацій щодо безпеки.
