

REGLAMENTO (UE) N° 1286/2011 DE LA COMISIÓN**de 9 de diciembre de 2011****por el que se adopta, con arreglo al artículo 5, apartado 4, de la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, una metodología común para la investigación de siniestros e incidentes marítimos****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 5, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2009/18/CE dispone que la Comisión debe adoptar una metodología común para la investigación de siniestros e incidentes marítimos, que los organismos de investigación habrán de emplear cuando realicen investigaciones de seguridad.
- (2) Con el fin de que las investigaciones tengan un gran nivel de calidad, la metodología común para la investigación de siniestros e incidentes marítimos debe incorporar nor-

mas comunes aplicables en principio a todas las investigaciones realizadas de conformidad con la Directiva 2009/18/CE.

- (3) Las normas generales previstas en la metodología común deben ser utilizadas directamente por los organismos de investigación de los Estados miembros.
- (4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques ⁽²⁾.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo del presente Reglamento establece la metodología común para la investigación de siniestros e incidentes marítimos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5, apartado 4, de la Directiva 2009/18/CE.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 9 de diciembre de 2011.

Por la Comisión
El Presidente
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ DO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

⁽²⁾ DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

ANEXO

METODOLOGÍA COMÚN PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS E INCIDENTES MARÍTIMOS**A. FINALIDAD, ÁMBITO Y APLICACIÓN**

La finalidad de efectuar investigaciones de seguridad de los accidentes marítimos es reducir el riesgo de futuros siniestros e incidentes y aminorar las graves consecuencias que de ellos se derivan, como la pérdida de vidas y de buques o la contaminación del entorno marino.

La finalidad del presente documento es proporcionar una metodología común a los organismos de investigación de los Estados miembros para que realicen investigaciones en materia de seguridad marítima de conformidad con la Directiva 2009/18/CE. El documento se basa en el ámbito de aplicación y las definiciones de la Directiva 2009/18/CE y tiene en cuenta los instrumentos de la OMI mencionados en la Directiva.

La metodología tiene como objetivo establecer un planteamiento común, aplicable en principio en todas las investigaciones realizadas de conformidad con la Directiva, y esboza las características de una buena investigación de seguridad. No se trata de una lista de control. Los investigadores deberán utilizar su criterio y formación profesional para tener en cuenta las circunstancias de cada situación.

De este modo, aplicando a la investigación esta metodología común y un planteamiento objetivo y sistemático, el organismo de investigación debe estar en condiciones óptimas para extraer conclusiones de cada uno de los accidentes y mejorar así la seguridad marítima.

Para poder determinar correctamente las causas de un siniestro o incidente marítimo es preciso efectuar una investigación oportuna y metódica que no se limite al examen de las pruebas inmediatas, sino que busque las condiciones subyacentes que puedan originar otras incidencias en el futuro. La investigación puede entenderse así como un medio que permite conocer no solo las causas inmediatas, sino también los problemas que se plantean en el contexto general de la reglamentación, de las directrices normativas y de su aplicación.

B. CONTENIDO**1. Disposición operativa**

1.1. Cada organismo de investigación programará su actuación con la antelación suficiente para garantizar que, tras la notificación y en la fase inicial de una investigación, no se produzcan retrasos innecesarios por no disponerse de información pertinente o indispensable o por falta de preparación o de conocimientos. El plan de preparación deberá garantizar que, en la medida de lo posible, se dispone de inmediato de los recursos y procedimientos imprescindibles, como, por ejemplo, un número suficiente de investigadores debidamente preparados y la coordinación nacional e internacional necesaria para poder emprender rápidamente las actuaciones iniciales, tras haberse recibido la primera notificación de un siniestro o incidente.

1.2. Se adoptarán las medidas oportunas para garantizar que el organismo encargado de la investigación de accidentes recibe con rapidez, durante las veinticuatro horas del día, las notificaciones de siniestros e incidentes.

2. Evaluación inicial y respuesta

2.1. Tras recibir una notificación, los organismos de investigación evaluarán la situación. La evaluación inicial es decisiva para que dichos organismos puedan hacerse una idea general de la situación lo antes posible, reduzcan al mínimo la posible pérdida de pruebas y determinen el tipo de información necesaria para decidir las medidas que deban tomarse.

2.2. En la medida de lo posible, esta evaluación deberá facilitar la comprensión de los elementos siguientes:

- los acontecimientos en conjunto,
- la sucesión temporal de los principales sucesos,
- el personal afectado y
- la categoría del acontecimiento.

Además de los factores enumerados en el artículo 5, apartado 2, de la Directiva 2009/18/CE, también se podrán tener en cuenta, entre otros, los que se citan a continuación, al decidir qué siniestros o incidentes no muy graves se deben investigar:

- el posible valor que puede tener la realización de una investigación para la seguridad,
- el perfil público del siniestro,

- si el siniestro forma parte de una tendencia que puede determinarse,
 - las posibles consecuencias del siniestro,
 - la importancia de los recursos disponibles y previstos en caso de prioridades contradictorias y la importancia de todo retraso de la investigación,
 - los riesgos que puede entrañar no efectuar la investigación,
 - lesiones graves de la tripulación y/o los pasajeros que se hallen a bordo,
 - la contaminación de zonas ambientalmente sensibles,
 - buques que puedan sufrir daños estructurales importantes,
 - siniestros que alteren o puedan alterar operaciones portuarias fundamentales.
- 2.3. Una vez que se haya decidido investigar un siniestro grave o cualquier otro siniestro o incidente marítimo, la investigación deberá realizarse normalmente con la misma urgencia que la de un siniestro muy grave.

Cuando deba efectuarse una investigación, los organismos de investigación adoptarán inmediatamente las medidas oportunas, dentro de lo posible, para garantizar la conservación de las pruebas, la coordinación con otras partes con intereses de consideración y la designación de un Estado investigador principal.

3. Estrategia y recogida de pruebas

- 3.1. El organismo de investigación del Estado miembro investigador principal, en estrecha colaboración con los de los demás Estados con intereses de consideración, elaborará con toda prontitud una estrategia que tenga por objeto el alcance, la orientación y el calendario de la investigación.
- 3.2. El organismo de investigación examinará el plan durante el transcurso de la investigación; al concluir la fase de recogida de pruebas, el organismo de investigación deberá haber reunido, en la medida de lo posible, la totalidad de las pruebas de todos los ámbitos que puedan haber influido en el siniestro o incidente.
- 3.3. El alcance de una investigación de seguridad y el procedimiento que deba seguirse deberán bastar para eliminar todas las incertidumbres posibles, de modo que puedan plantearse hipótesis lógicas sólidas sobre las causas que han provocado el siniestro o el incidente marítimo.
- 3.4. En la medida de lo posible, los organismos de investigación de los Estados miembros con intereses de consideración prestarán el oportuno apoyo al Estado miembro investigador principal.
- 3.5. El organismo de investigación principal designará a un investigador para que realice la investigación, utilice los recursos apropiados y comience la recogida de pruebas lo antes posible, ya que la calidad de estas, sobre todo cuando depende de la precisión de los recuerdos humanos, puede deteriorarse rápidamente con el paso del tiempo; por otra parte, ningún buque que se vea implicado en un siniestro o incidente marítimo debe sufrir más retrasos de los absolutamente necesarios para la recogida de pruebas.
- 3.6. En la fase inicial de toda investigación, los investigadores reunirán el mayor número de pruebas pertinentes posible que pueda ayudar a comprender el incidente y a determinar sus causas, teniendo presente la posible amplitud de la investigación.
- 3.7. Además de los datos que se hayan reunido en la fase de notificación inicial, los investigadores deberán obtener los antecedentes y la información de referencia apropiados. Dichos antecedentes e información pueden consistir en pruebas o datos solicitados a cualquier sistema de seguimiento, al sistema de control del tráfico, a la administración marítima, a los servicios de salvamento, a la compañía naviera o al buque siniestrado.
- 3.8. En su caso, el organismo de investigación deberá interrogar bases de datos, entre ellas la de la Plataforma europea de información sobre siniestros marítimos, y consultará otras fuentes de información que ayuden a conocer posibles problemas de seguridad relacionados con el siniestro o incidente marítimo que se esté investigando.

- 3.9. En principio, los investigadores deberán visitar, si ello es factible, el lugar del siniestro o de la incidencia con el fin de reunir pruebas intactas y efectuar una primera valoración del incidente. Cuando no se haya podido mantener el estado del lugar, se adoptarán las medidas oportunas, siempre que sea posible, para obtener documentación apropiada del escenario, como, por ejemplo, fotografías, grabaciones audiovisuales, dibujos o cualquier otro medio disponible, con el fin de reunir pruebas importantes y, en su caso, recrear las circunstancias posteriormente.
- 3.10. Cuando el buque esté equipado con un registrador de datos de la travesía (RDT), los investigadores harán todo lo posible por recuperar y conservar la información grabada en él. En concreto, deberán tomar rápidamente las medidas necesarias para archivar los datos del RDT y evitar que se destruyan. Asimismo, harán todo lo posible para obtener de fuentes electrónicas toda información que sea pertinente, tanto en el buque como en tierra. Además, examinarán, en el orden que consideren apropiado, los documentos, procedimientos y registros pertinentes que estén disponibles.
- 3.11. Se realizarán interrogatorios de todos los testigos disponibles que el organismo de investigación principal considere pertinentes. Los investigadores señalarán los testigos que deseen interrogar inicialmente y elaborarán un plan de interrogación. El plan deberá tener en cuenta, entre otras cosas, el cansancio (de los testigos y del investigador), la fragilidad de los testimonios humanos y los desplazamientos previstos de los posibles testigos.

Entre los posibles testigos cabe nombrar, entre otros, a los siguientes:

- personas implicadas directamente en el siniestro o incidente marítimo y sus consecuencias;
- testigos oculares del siniestro o incidente marítimo;
- personal que intervenga en situaciones de emergencia;
- personal de la compañía, funcionarios portuarios, diseñadores, personal de reparaciones y especialistas técnicos.

En caso de no poder hablar directamente con algún testigo, el organismo de investigación principal tomará las medidas apropiadas para obtener las pruebas por otros medios.

Las pruebas podrán obtenerse interrogando por teléfono a los testigos o pidiendo a otros investigadores con formación en asuntos de seguridad que realicen el interrogatorio en nombre del Estado investigador principal. En este último caso, la persona que efectúe el interrogatorio habrá de ser informada cuidadosamente por el investigador que realice la investigación. Es posible que numerosos testigos clave tengan que ser interrogados más de una vez.

- 3.12. Siempre que sea posible se comprobará la información. Puede que las declaraciones efectuadas por diferentes testigos se contradigan y sean necesarias nuevas pruebas. Para garantizar que todos los hechos pertinentes se ponen al descubierto, deberán hacerse las preguntas «quién», «qué», «cuándo», «cómo» y «por qué».
- 3.13. Los factores humanos son parte integrante de la mayoría de las investigaciones y los investigadores en cuestiones de seguridad deben recibir una formación apropiada. El éxito de la investigación de los factores humanos depende en gran medida del tipo y la calidad de la información recopilada. Puesto que no hay dos incidencias iguales, el organismo de investigación deberá determinar el tipo y la calidad de los datos que haya que recoger y examinar. Como norma, el investigador deberá recopilar el máximo de información inicialmente y descartar datos superfluos a medida que avance la investigación.
- 3.14. En caso necesario, el organismo de investigación deberá obtener determinadas pruebas materiales para realizar un examen científico, una inspección o una prueba en tierra. En tales casos, los investigadores deberán tener presente que las pruebas disponibles pueden degradarse con el tiempo y procederán, por lo tanto, a recogerlas lo antes posible. Previamente, las pruebas se fotografiarán *in situ* si es posible. Las pruebas se recogerán y conservarán con todas las precauciones debidas para evitar que su examen se vea afectado por ello.
- 3.15. Si se considera útil en el marco de su investigación, los organismos de investigación podrán proceder a un examen especial, en particular un examen técnico del buque y de los diferentes sistemas y equipamientos a bordo, o mandar que lo realicen especialistas competentes.
- 3.16. Mientras proceden a recoger pruebas, los organismos de investigación tratarán de determinar las pruebas que puedan faltar.

4. Análisis

- 4.1. Una vez que haya recogido las pruebas y los datos complementarios afines, el organismo de investigación del Estado miembro investigador principal, en colaboración con otros Estados con intereses de consideración, en su caso, los analizará con vistas a determinar los factores causantes y contribuyentes.

A este respecto, los investigadores deberán tener en cuenta el interés variable de las pruebas que hayan recogido y decidirán cuál es el mejor medio de eliminar las ambigüedades o contradicciones.

- 4.2. La correcta identificación de los factores causales requiere una investigación oportuna y metódica, que no se limite al examen de las pruebas inmediatas, sino que busque las condiciones subyacentes, las cuales pueden estar lejos del lugar del siniestro o incidente marítimo y originar otros siniestros o incidentes marítimos en el futuro. Las investigaciones en materia de seguridad marítima deben servir, pues, en principio, como medio para conocer no solo los factores causales inmediatos, sino también las condiciones que pueden estar presentes en el conjunto del proceso operativo. Para ello, el análisis de las pruebas acumuladas deberá ser exhaustivo e iterativo.
- 4.3. En caso de que no pueda solventarse la carencia de ciertos datos y se recurra a extrapolaciones lógicas y supuestos razonables, tales extrapolaciones y supuestos deberán indicarse claramente al redactar el informe. Un instrumento que puede resultar útil en este proceso es la determinación de todas las opciones y su reducción analítica con el fin de lograr las hipótesis más probables.

5. Recomendaciones en materia de seguridad

- 5.1. Toda recomendación en materia de seguridad se basará en el análisis. Las recomendaciones se dirigirán a las organizaciones o personas que estén en mejor posición para adoptar medidas correctivas.
- 5.2. Las recomendaciones podrán basarse en investigaciones sobre la seguridad o en investigaciones y análisis de datos abstractos. Su formulación podrá realizarse en colaboración y concertación con las partes interesadas pertinentes, puesto que con frecuencia están en una posición idónea para determinar y poner en práctica las medidas de seguridad apropiadas. No obstante, la decisión final sobre el contenido y los destinatarios de las recomendaciones en materia de seguridad deberá corresponder al organismo de investigación principal.
- 5.3. Cuando se considere que un factor causal o contribuyente es tan grave que requiere atención urgente, se adoptarán las medidas apropiadas, como, por ejemplo, la publicación de una recomendación provisional sobre seguridad.
- 5.4. Para que una recomendación sea aceptada y aplicada lo mejor posible por los destinatarios, deberá responder a las siguientes condiciones:
 - ser necesaria,
 - tener capacidad para ser eficaz,
 - ser viable,
 - ser pertinente,
 - ser selectiva,
 - ser clara, directa y concisa,
 - estar enunciada de modo que pueda servir de base para la aplicación de planes de medidas correctivas, poniendo de relieve la carencia de seguridad que debe corregirse.

6. Informes

- 6.1. El organismo de investigación del Estado miembro investigador principal elaborará un borrador de informe en colaboración con otros Estados con intereses de consideración. En el borrador se expondrán, de manera coherente y concisa, los hechos y el análisis en los que se basan las conclusiones y las recomendaciones.
- 6.2. Cuando resulte factible, el borrador del informe o partes apropiadas del mismo se pondrán a disposición de las personas u organizaciones que pudieran resultar afectadas por él para que lo consulten de manera confidencial. El organismo de investigación publicará el informe final, en su caso con las modificaciones oportunas.

7. Seguimiento

Los organismos de investigación procurarán averiguar datos de las medidas adoptadas en respuesta a las recomendaciones sobre seguridad.