

REGOLAMENTO (UE) N. 1286/2011 DELLA COMMISSIONE

del 9 dicembre 2011

recante adozione di una metodologia comune d'indagine sui sinistri e sugli incidenti marittimi a norma dell'articolo 5, paragrafo 4, della direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 5, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) A norma della direttiva 2009/18/CE, la Commissione deve adottare una metodologia comune d'indagine sui sinistri e sugli incidenti marittimi, che gli organi inquirenti sono tenuti a seguire nell'ambito delle inchieste di sicurezza.
- (2) È opportuno che la metodologia comune d'indagine sui sinistri e sugli incidenti marittimi stabilisca norme comuni applicabili in linea di principio a tutte le inchieste

condotte in conformità alla direttiva 2009/18/CE al fine di conseguire un livello elevato di qualità delle inchieste.

- (3) È necessario che le norme generali previste dalla metodologia comune siano utilizzate direttamente dagli organi inquirenti degli Stati membri.
- (4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi ⁽²⁾,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

La metodologia comune d'indagine sui sinistri e sugli incidenti marittimi prevista all'articolo 5, paragrafo 4, della direttiva 2009/18/CE figura nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 9 dicembre 2011

*Per la Commissione**Il presidente*

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114.

⁽²⁾ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

ALLEGATO

METODOLOGIA COMUNE D'INDAGINE SUI SINISTRI E SUGLI INCIDENTI MARITTIMI**A. FINALITÀ E CAMPO DI APPLICAZIONE**

Scopo delle inchieste di sicurezza sugli incidenti marittimi è ridurre il rischio di sinistri e incidenti futuri e attenuarne le conseguenze gravi, quali perdite di vite, perdite di navi e inquinamento dell'ambiente marino.

Il presente documento si prefigge di fornire agli organi inquirenti degli Stati membri una metodologia comune d'indagine per la conduzione di inchieste sulla sicurezza marittima in conformità alla direttiva 2009/18/CE. Esso si basa sul campo di applicazione e sulle definizioni della direttiva stessa, tenendo conto degli strumenti dell'IMO in essa menzionati.

La metodologia mira a stabilire un approccio comune applicabile in linea di principio a tutte le inchieste condotte in conformità alla direttiva e definisce le caratteristiche di una buona inchiesta di sicurezza. Non si tratta di un elenco di controllo. Gli inquirenti devono esercitare il loro giudizio e le loro competenze professionali per tener conto delle circostanze di ciascun caso.

In tal modo, applicando all'inchiesta la metodologia comune e un approccio obiettivo e sistematico, l'organo inquirente dovrebbe trovarsi nelle migliori condizioni per trarre insegnamenti da ogni incidente e migliorare così la sicurezza marittima.

Per individuare correttamente le cause di un sinistro o di un incidente marittimo è necessaria un'inchiesta tempestiva e metodica, che non si limiti alle prove immediate, ma cerchi le cause profonde che potrebbero provocare altri incidenti in futuro. L'inchiesta può pertanto essere considerata un mezzo per individuare non solo le cause immediate, ma anche i problemi che si presentano nel contesto generale della regolamentazione, della politica e della loro attuazione.

B. CONTENUTO**1. Prontezza operativa**

1.1. Gli organi inquirenti si preparano al fine di garantire che eventuali ritardi, verificatisi dopo la notifica di un incidente e all'inizio di un'inchiesta, non derivino da una mancanza di informazioni pertinenti o preliminari, di preparazione o di conoscenze. Tale piano di preparazione assicura che, non appena un sinistro o un incidente sono notificati, le risorse e le procedure siano immediatamente disponibili, nella misura del possibile, per soddisfare le esigenze del caso, compresi inquirenti debitamente qualificati in numero sufficiente e l'eventuale necessario coordinamento a livello nazionale e internazionale, al fine di consentire la pronta adozione delle prime misure.

1.2. Sono presi gli opportuni provvedimenti per far sì che l'organo inquirente riceva tempestivamente, ventiquattro ore su ventiquattro, le notifiche di sinistri e incidenti.

2. Prima valutazione e reazione

2.1. Dopo aver ricevuto la notifica, gli organi inquirenti valutano la situazione. La prima valutazione è fondamentale perché gli organi inquirenti si formino un quadro globale della situazione il più rapidamente possibile, riducano al minimo la perdita potenziale di elementi di prova e determinino le informazioni necessarie per decidere l'intervento più appropriato.

2.2. Tale valutazione comprende, nella misura del possibile, la comprensione dei seguenti elementi:

- gli eventi nel loro complesso,
- la tempistica da attuare,
- il personale interessato e
- la categoria dell'evento.

Oltre a quelli elencati all'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva 2009/18/CE, i seguenti fattori possono, fra l'altro, essere presi in considerazione per decidere su quali sinistri o incidenti non gravi avviare un'inchiesta:

- l'interesse potenziale per la sicurezza che l'inchiesta può presentare,
- il profilo pubblico del sinistro,

- il fatto che il sinistro faccia parte di una tendenza individuabile,
- le conseguenze potenziali del sinistro,
- l'entità delle risorse disponibili e previste in caso di conflitto di priorità e l'entità di un eventuale ritardo dell'inchiesta,
- i rischi associati al fatto di non aprire un'inchiesta,
- ferimenti gravi di equipaggio e/o passeggeri avvenuti a bordo,
- l'inquinamento di zone sensibili dal punto di vista ambientale,
- le navi che hanno subito danni strutturali considerevoli e
- i sinistri che compromettono, o rischiano di compromettere, importanti operazioni portuali.

- 2.3. Una volta presa la decisione di avviare un'inchiesta su un sinistro grave o su un altro sinistro o incidente marino, l'inchiesta procede di norma con la stessa celerità di un'inchiesta relativa a un sinistro molto grave.

Se occorre svolgere un'inchiesta, gli organi inquirenti prendono provvedimenti immediati, nella misura del possibile, per garantire la conservazione delle prove, il coordinamento con altre parti che presentano interessi sostanziali e la designazione di uno Stato principalmente responsabile dell'inchiesta.

3. Strategia e raccolta delle prove

- 3.1. L'organo inquirente dello Stato membro principalmente responsabile dell'inchiesta, in stretta collaborazione con quelli degli altri Stati che presentano interessi sostanziali, elabora rapidamente una strategia concernente la portata, l'orientamento e la tempistica dell'inchiesta.
- 3.2. L'organo inquirente continua a rivedere il piano nel corso dell'inchiesta; al termine della fase di raccolta delle prove esso ha riunito, nella misura del possibile, tutti gli elementi di prova che potrebbero aver influenzato il sinistro o l'incidente.
- 3.3. La portata dell'inchiesta di sicurezza e la procedura da seguire sono sufficienti per eliminare, per quanto possibile, incertezze e ambiguità e consentire così l'elaborazione di valutazioni logiche fondate in merito alle cause del sinistro o dell'incidente marittimo.
- 3.4. Gli organi inquirenti degli Stati membri che presentano interessi sostanziali forniscono sostegno per quanto possibile, in modo tempestivo, allo Stato membro principalmente responsabile dell'inchiesta.
- 3.5. L'organo inquirente principale nomina un responsabile dell'inchiesta, utilizza le risorse adeguate e dà inizio alla raccolta delle prove non appena possibile, in quanto la qualità delle prove, soprattutto di quelle basate sull'accuratezza della memoria umana, si deteriora rapidamente con il tempo; tale tempestività è motivata anche dal fatto che una nave coinvolta in un sinistro o in un incidente marittimo non dovrebbe essere trattenuta oltre il tempo strettamente necessario alla raccolta delle prove.
- 3.6. Durante la fase iniziale di ogni inchiesta gli inquirenti raccolgono quante più prove possibile per poter comprendere l'incidente e determinarne le cause, tenendo presente che ogni inchiesta deve essere il più ampia possibile.
- 3.7. Oltre a quelle ottenute nella fase di notifica iniziale, gli inquirenti si procurano le informazioni generali e di riferimento appropriate, che comprendono, ad esempio, prove o dati ottenibili da un sistema di monitoraggio, dal sistema di controllo del traffico, dall'amministrazione marittima, dai servizi di salvataggio, dalla società di navigazione e dalla nave che ha subito il sinistro.
- 3.8. Se del caso, l'organo inquirente effettua ricerche nelle banche dati, compresa quella della piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi, e in altre fonti di informazione per poter individuare potenziali problemi di sicurezza che possono essere pertinenti per il sinistro o l'incidente marittimo oggetto dell'inchiesta.

- 3.9. In linea di massima gli inquirenti visitano, ove possibile, il luogo dell'incidente per ottenere prove immediate e formare una valutazione iniziale dell'incidente. Ove non sia stato possibile preservare il sito, si prendono i provvedimenti del caso per ottenere la documentazione appropriata, ad esempio mediante fotografie, registrazioni audiovisive, schizzi o qualsiasi altro mezzo disponibile al fine di raccogliere prove importanti ed eventualmente ricreare le circostanze dell'incidente in una fase successiva.
- 3.10. Se la nave è dotata di un registratore dei dati di viaggio (VDR), gli inquirenti fanno tutto il possibile per ottenere e conservare le informazioni ivi registrate. In particolare, prendono provvedimenti immediati per assicurare che il VDR sia "salvato" e impedire che i dati siano cancellati. Essi si impegnano inoltre per ottenere informazioni pertinenti da fonti elettroniche, sia a bordo della nave che a terra. Essi esaminano, nell'ordine che ritengono opportuno, qualsiasi documento, procedura o registrazione a loro disposizione.
- 3.11. Si procede all'audizione di tutti i testimoni disponibili considerati importanti dall'organismo inquirente principale. Gli inquirenti decidono quali testimoni intendono sentire inizialmente e stilano un programma di audizioni. Questo piano tiene fra l'altro conto della stanchezza (sia del testimone che dell'inquirente), dei movimenti previsti degli eventuali testimoni e del fatto che le testimonianze rese vanno sempre considerate con precauzione.

Possono fra l'altro essere testimoni:

- persone direttamente interessate dal sinistro o dall'incidente marittimo e dalle sue conseguenze,
- testimoni oculari del sinistro o dell'incidente marittimo,
- personale dei servizi di soccorso,
- personale della società, ufficiali del porto, progettisti, personale addetto alle riparazioni e tecnici.

Se non è possibile parlare direttamente con alcuni testimoni, l'organo inquirente principale prende misure per raccogliere la deposizione con altri mezzi.

Le deposizioni dei testimoni possono essere raccolte telefonicamente oppure si può chiedere ad altri inquirenti qualificati nel campo della sicurezza di raccogliere le deposizioni per conto dello Stato membro principalmente responsabile dell'inchiesta. In quest'ultimo caso la persona incaricata di sentire il testimone dovrà ricevere informazioni precise dall'inquirente che conduce l'inchiesta. Può risultare necessario sentire più volte i testimoni chiave.

- 3.12. Le informazioni sono verificate ogni volta che sia possibile. Le deposizioni rilasciate da diversi testimoni possono essere contrastanti e rendere quindi necessario il reperimento di ulteriori elementi di prova. Per assicurare che tutti i fatti rilevanti vengano alla luce si pongono le domande generali "chi", "che cosa", "quando", "come" e "perché".
- 3.13. I fattori umani costituiscono parte integrante della maggior parte delle inchieste e gli inquirenti in materia di sicurezza devono essere adeguatamente formati. Il successo dell'inchiesta per quanto riguarda il ruolo dei fattori umani dipende in larga misura dal tipo e dalla qualità delle informazioni raccolte. Poiché non esistono due eventi identici di questo tipo, l'organo inquirente determina il tipo e la qualità dei dati da raccogliere ed esaminare. Di norma, all'inizio l'inquirente raccoglie una grande quantità di informazioni per poi eliminare quelle superflue mano a mano che l'inchiesta procede.
- 3.14. Ove necessario, l'organo inquirente dovrà disporre di prove materiali per poter procedere, in particolare, a un esame scientifico, un'ispezione o una verifica a terra. In questi casi gli inquirenti tengono conto del fatto che il passare del tempo potrebbe inquinare le prove disponibili e ne effettuano pertanto la rimozione non appena possibile. Ove possibile, le prove sono fotografate sul posto prima di essere rimosse. La loro rimozione e conservazione sono effettuate con tutte le necessarie precauzioni per evitare di comprometterne il successivo esame.
- 3.15. Ove si riveli pertinente nell'ambito dell'inchiesta, gli organi inquirenti possono talvolta eseguire o far eseguire, se necessario da parte di esperti competenti, un esame specialistico, in particolare un esame tecnico della nave e dei diversi sistemi e attrezzature presenti a bordo.
- 3.16. Mentre raccolgono le prove, gli organi inquirenti cercano di individuare eventuali elementi mancanti.

4. Analisi

- 4.1. Dopo aver raccolto le prove e i dati supplementari ad esse correlati, l'organo inquirente dello Stato membro principalmente responsabile dell'inchiesta, se del caso in cooperazione con altri Stati membri che presentano un interesse sostanziale, procede alla loro analisi per individuare i fattori che hanno causato l'incidente o che vi hanno contribuito.

A tale riguardo gli inquirenti tengono conto del valore variabile delle prove raccolte e considerano il modo migliore per risolvere eventuali ambiguità o conflitti tra di esse.

- 4.2. Per individuare correttamente i fattori causali è necessaria un'inchiesta tempestiva e metodica, che non si limiti alle prove immediate ma cerchi le cause profonde, che possono trovarsi a grande distanza dal luogo del sinistro o dell'incidente marittimo e possono provocare altri sinistri o incidenti marittimi in futuro. In linea di principio, quindi, le inchieste sulla sicurezza marittima dovrebbero servire a individuare non soltanto i fattori causali immediati, ma anche quelli eventualmente presenti nell'intero processo operativo. Per conseguire questo obiettivo l'analisi delle prove raccolte è approfondita e iterativa.
- 4.3. Se una lacuna nelle informazioni può essere colmata solo ricorrendo all'estrapolazione logica e ad ipotesi ragionevoli, l'estrapolazione e le ipotesi sono chiaramente indicate nella relazione. In questo processo può essere utile identificare tutte le opzioni e procedere alla loro riduzione analitica per formulare le ipotesi più attendibili.

5. Raccomandazioni di sicurezza

- 5.1. Le raccomandazioni di sicurezza sono basate sull'analisi. Esse sono destinate alle organizzazioni o ai singoli individui che si trovano nella posizione migliore per prendere provvedimenti correttivi.
- 5.2. Possono essere basate su inchieste di sicurezza o su ricerche e analisi di dati astratti. Possono essere formulate in cooperazione e consultazione con le parti interessate, in quanto queste sono spesso le più adatte per definire e attuare misure di sicurezza appropriate. La decisione finale circa il contenuto e i destinatari delle raccomandazioni di sicurezza spetta tuttavia all'organo inquirente principale.
- 5.3. Se un fattore causale o contributivo è ritenuto così grave da richiedere un trattamento urgente, si prendono i provvedimenti del caso, come ad esempio la pubblicazione di una raccomandazione di sicurezza provvisoria.
- 5.4. Per poter essere accettate e attuate dai destinatari il più agevolmente possibile, le raccomandazioni sono:
 - necessarie
 - con ogni probabilità efficaci
 - realizzabili
 - pertinenti
 - mirate
 - formulate in modo chiaro, conciso e diretto
 - formulate in modo da poter costituire la base per programmi di azioni correttive in quanto evidenziano le lacune da colmare in materia di sicurezza.

6. Relazioni

- 6.1. L'organo inquirente dello Stato membro principalmente responsabile dell'inchiesta redige un progetto di relazione in collaborazione con gli altri Stati che presentano un interesse sostanziale. In esso sono esposti chiaramente, in uno stile coerente e conciso, i fatti e le analisi utilizzati per corroborare le conclusioni e le raccomandazioni.
- 6.2. Ove possibile, il progetto di relazione o alcune sue parti sono trasmessi in modo riservato, per consultazione, alle persone od organizzazioni interessate. L'organo inquirente pubblica la relazione finale, opportunamente modificata.

7. Seguito dato alle raccomandazioni di sicurezza

Gli organi inquirenti si impegnano a verificare in modo approfondito le misure prese a seguito delle raccomandazioni di sicurezza.
