

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE FOMENT

10133 *Reial decret 800/2011, de 10 de juny, pel qual es regula la investigació dels accidents i incidents marítics i la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítics.*

La Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítics està regulada pel Reial decret 862/2008, de 23 de maig, pel qual es regula la investigació dels accidents i incidents marítics i la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítics.

La Directiva 2009/18/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril de 2009, per la qual s'estableixen els principis fonamentals que regeixen la investigació d'accidents en el sector del transport marítim i es modifiquen les directives 1999/35/CE del Consell, de 29 d'abril de 1999, sobre un règim de reconeixements obligatori per garantir la seguretat en l'explotació de serveis regulars de transbordadors de càrrega rodada i naus de passatge de gran velocitat, i 2002/59/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de juny de 2002, relativa a l'establiment d'un sistema comunitari de seguiment i d'informació sobre el trànsit marítim, introdueix una sèrie de canvis, en particular referents a la independència de la Comissió i a la col·laboració i assistència mútua entre estats membres en les activitats d'investigació, que suposen una modificació important del règim jurídic de la Comissió.

A fi de procedir a una transposició adequada de la norma comunitària, aquesta es fa a través de dos instruments normatius, un de rang formal de llei, incloent-hi preceptes de la Directiva a la Llei 33/2010, de 5 d'agost, de modificació de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis en els ports d'interès general.

Els altres aspectes de la Directiva es transposen en aquest Reial decret, que pretén dotar de més agilitat la Comissió i més rigor en el seu funcionament, atès que l'entrada en vigor de la regla 6 del capítol XI-1 de l'annex del Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana en el mar (SOLAS, 1974/1978) ha provocat un canvi important quant al fet que el que era una mera recomanació ha passat a ser de compliment obligat, i en conseqüència, cada Administració ha d'investigar els sinistres i successos marítics de conformitat amb el que disposen el Conveni esmentat i les disposicions complementàries del Codi de normes internacionals i pràctiques recomanades per a la investigació dels aspectes de seguretat de sinistres i successos marítics (Codi d'investigació de sinistres), adoptat mitjançant la Resolució MSC.255(84), adoptada el 16 de maig de 2008, del Comitè de Seguretat Marítima de l'Organització Marítima Internacional.

D'altra banda, s'inclou en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret la investigació dels vaixells de pesca amb eslora inferior a quinze metres. Aquesta inclusió, no prevista per la Directiva, però tampoc prohibida atès que no és una directiva harmonitzadora, es justifica per la gran incidència d'accidents en vaixells del sector pesquer, els quals estan sent objecte d'investigació d'acord amb la normativa en vigor. En conseqüència, no sembla raonable excloure aquest sector de l'àmbit d'aplicació del Reial decret atès que s'estaria negligint la seguretat d'un sector important de la nostra flota pesquera, conculcant d'aquesta manera l'objectiu fonamental que es persegueix amb aquesta norma.

En la tramitació d'aquest Reial decret s'ha donat audiència als agents socials com ara el Col·legi Oficial d'Enginyers Navals i Oceànics (COIN) i el Col·legi Oficial de la Marina Mercant (COMME).

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, amb l'aprovació prèvia del ministre de Política Territorial i Administració Pública, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 10 de juny de 2011,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte i finalitat.*

1. L'objecte d'aquest Reial decret és millorar la seguretat marítima i la prevenció de la contaminació per part dels vaixells per reduir amb això el risc d'accidents marítims futurs:

- a) facilitant la realització diligent d'investigacions de seguretat marítima i l'anàlisi correcta dels accidents i incidents marítims a fi de determinar-ne les causes, i
- b) garantint l'elaboració d'informes acurats sobre les investigacions de seguretat marítima, així com de propostes de mesures correctives.

Així mateix, és objecte d'aquest Reial decret establir la composició i les regles de funcionament de la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítims.

2. Les investigacions que es portin a terme en virtut d'aquest Reial decret no persegueixen la determinació de responsabilitat, ni l'atribució de culpa. No obstant això, la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítims ha d'informar sobre les causes de l'accident o incident marítim encara que dels seus resultats es pugui inferir determinada culpa o responsabilitat de persones físiques o jurídiques.

Article 2. *Àmbit d'aplicació.*

1. Aquest Reial decret s'ha d'aplicar a la investigació tècnica dels accidents i incidents marítims que:

- a) afectin vaixells civils que enarborin el pavelló espanyol;
- b) afectin vaixells civils estrangers i es produeixin en el mar territorial o les aigües interiors d'Espanya, tal com les defineix la Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del Mar, o
- c) ocorrin fora del mar territorial espanyol i Espanya hi tingui interessos de consideració.

2. Aquest Reial decret no s'ha d'aplicar als accidents i incidents marítims que només afectin:

- a) vaixells de guerra o destinats al transport de tropes, o altres vaixells pertanyents a un Estat membre o explotats per aquest i utilitzats exclusivament amb fins governamentals no comercials;
- b) vaixells que no tenen propulsió mecànica, vaixells de fusta i construcció primitiva, així com iots i naus d'esbarjo que no s'utilitzin per al comerç, llevat que estiguin o hagin d'estar tripulats i portin o hagin de portar més de 12 passatgers amb fins comercials;
- c) vaixells de navegació interior utilitzats en vies navegables interiors;
- d) plataformes fixes de perforació o exploració mar endins.

Article 3. *Definicions.*

Als efectes d'aquest Reial decret s'entén per:

1. «Codi OMI per a la investigació de sinistres i incidents marítims»: el Codi de normes internacionals i pràctiques recomanades per a la investigació dels aspectes de seguretat marítima de sinistres i incidents marítims adoptat mitjançant la Resolució MSC.255(84), adoptada el 16 de maig de 2008, del Comitè de Seguretat Marítima de l'Organització Marítima Internacional, en la seva versió actualitzada.

2 Els termes que s'enumeren a continuació s'entenen de conformitat amb les definicions que figuren en el Codi OMI per a la investigació de sinistres i incidents marítics:

a) «Accident marítim»; esdeveniment, o sèrie d'esdeveniments, directament relacionat amb l'exploració d'un vaixell que ha donat lloc a qualsevol de les situacions que seguidament s'enumeren:

- i. la mort o lesions greus d'una persona;
- ii. la pèrdua d'una persona que estigués a bord;
- iii. la pèrdua, presumpta pèrdua o abandonament d'un vaixell;
- iv. danys materials greus soferts per un vaixell;
- v. l'avarada o avaria important d'un vaixell, o el fet que es vegi implicat en un abordatge;
- vi. danys materials causats en la infraestructura marítima aliena al vaixell que representin una amenaça greu per a la seguretat del vaixell, d'un altre vaixell, o d'una persona;
- vii. danys greus al medi ambient, o la possibilitat que es produeixin danys greus per al medi ambient, com a resultat dels danys soferts per un vaixell o vaixells.

No obstant això, no es consideren accidents marítics els actes o omissions intencionals la finalitat dels quals sigui posar en perill la seguretat d'un vaixell, d'una persona, o el medi ambient.

b) «accident molt greu»: un accident marítim que comporta la pèrdua total d'un vaixell, la pèrdua de vides humanes o danys greus per al medi ambient;

c) «incident marítim»: un esdeveniment, o sèrie d'esdeveniments, diferent d'un accident marítim, que hagi ocorregut i tingui una relació directa amb les operacions d'un vaixell, que hagi posat en perill o que, si no és corregit, posaria en perill la seguretat del vaixell, la dels seus ocupants o la de qualsevol altra persona, o la del medi ambient;

d) «investigació sobre seguretat marítima»: investigació o procés en relació amb un accident o incident marítim realitzada amb l'objectiu d'evitar, en el futur, accidents i incidents marítics. Aquesta investigació inclou la recollida i l'anàlisi de proves, la determinació dels factors causals i la formulació de les recomanacions de seguretat que siguin necessàries;

e) «Estat investigador principal»: l'Estat d'abanderament o, si escau, l'Estat o Estats que acorden mútuament responsabilitzar-se de la realització de la investigació sobre seguretat marítima, de conformitat amb el Codi OMI per a la investigació d'accidents i incidents marítics.

f) «Estat amb interessos de consideració»: un Estat en el qual concorrin una o diverses de les circumstàncies següents:

- i. que és l'Estat d'abanderament d'un vaixell involucrat en un accident o incident marítim; o
- ii. que és l'Estat riberenc involucrat en un accident o incident marítim; o
- iii. el medi ambient del qual ha resultat danyat de forma important o significativa per un accident marítim (inclòs el medi ambient del seu territori i les seves aigües reconeguts com a tals de conformitat amb el dret internacional); o
- iv. en què les conseqüències d'un accident o incident marítim hagin causat o suposat una amenaça de danys greus, incloses les illes artificials, instal·lacions o estructures sobre les quals l'Estat esmentat té dret a exercir jurisdicció; o
- v. en què, com a resultat d'un accident marítim, els seus nacionals hagin perdut la vida o sofert lesions greus; o
- vi. que disposi d'informació important que l'Estat o Estats responsables de la investigació considerin d'utilitat per a la investigació; o
- vii. que per algun altre motiu faci valer un interès que l'Estat o Estats responsables de la investigació considerin important.

3. «Accident greu»: s'entén de conformitat amb les definicions actualitzades que figuren a la Circular MSC-MEPC.3/Circ.3, de 18 de desembre de 2008, del Comitè de Seguretat Marítima i del Comitè de Protecció del Medi Marí de l'Organització Marítima Internacional.

4. «Causes»: accions, omissions, esdeveniments o condicions existents o preexistents o una combinació de tot això, que condueix a l'accident o incident.

5. «Investigador en cap»: la persona responsable, per raó de la seva experiència i qualificacions professionals, de la coordinació i designació dels investigadors encarregats i altre personal en totes les investigacions.

6. «Investigador encarregat»: la persona responsable, per raó de les seves qualificacions professionals, de l'organització, realització i control d'una investigació.

7. «Investigador de camp»: la persona amb suficients qualificacions professionals que participa en les investigacions sota la direcció d'un investigador encarregat.

8. «Comissió» o «Comissió permanent»: la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítims a què es refereixen els articles 5 i següents, que es constitueix com a òrgan investigador de l'Estat.

9. «Lesions greus»: les que pateix una persona en un accident marítim i que donen com a resultat una incapacitat de més de setanta-dues hores dins dels set dies següents a la data en què es van produir les lesions.

10. «Representant acreditat»: personal designat per un Estat, per raó de les seves qualificacions professionals, per als fins de participar en una investigació efectuada per un altre Estat.

11. «Directrius de l'OMI sobre el tracte just de la tripulació en cas d'accident marítim»: s'entenen les directrius annexes a la Resolució LEG. 3(91) del Comitè Jurídic de l'Organització Marítima Internacional de 27 d'abril de 2006 i aprovades pel Consell d'administració de l'Organització Internacional del Treball en la 296.a sessió, dels dies 12 al 16 de juny de 2006;

12. «Transbordador de càrrega rodada» i «nau de passatge de gran velocitat»: s'entenen de conformitat amb el que defineix l'article 2 de la Directiva 1999/35/CE del Consell, de 29 d'abril de 1999, sobre un règim de reconeixements obligatori per garantir la seguretat en l'explotació de serveis regulars de transbordadors de càrrega rodada i naus de passatge de gran velocitat.

13. «Registrador de dades de la travessia (d'ara endavant, «l'RDT»)»: s'entén de conformitat amb el que defineixen les resolucions A.861(20), aprovada el 27 de novembre de 1997, de l'Assemblea de l'Organització Marítima Internacional, i MSC.163(78), aprovada el 17 de maig de 2004, del Comitè de Seguretat Marítima de l'Organització Marítima Internacional.

14. «Recomanació sobre seguretat»: s'entén qualsevol proposta, també amb fins de registre i control, que formuli:

a) la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítims, sobre la base de la informació obtinguda en la investigació esmentada; o, si s'escau,

b) la Comissió de la Unió Europea, sobre la base d'una anàlisi resumida de les dades i dels resultats de les investigacions de seguretat marítima realitzades.

15. «Estat riberenc»: Estat que exerceix la sobirania en el mar territorial.

16. «Estat d'abanderament»: Estat el pavelló del qual enarbora o té dret a enarborar un vaixell.

17. «CNUDM o CONVEMAR»: la Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del Mar, Montego Bay, Jamaica, 1982.

18. «SOLAS»: el Conveni Internacional sobre la Seguretat de la Vida Humana en el Mar, Londres 1974, en la seva forma esmenada.

Article 4. *Obligació d'investigar.*

1. La Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítics ha de portar a terme una investigació de seguretat marítima quan es produeixin accidents marítics molt greus que:

- a) afectin vaixells que enarborin el pavelló espanyol, amb independència de la localització de l'accident;
- b) es produeixin en el mar territorial o les aigües interiors espanyoles, tal com les defineix la CNUDM o CONVEMAR, amb independència del pavelló que enarborin els vaixells que es vegin implicats en el sinistre, o
- c) afectin interessos de consideració d'Espanya, amb independència de la localització del sinistre i del pavelló que enarborin els vaixells que es vegin implicats.

2. A més, en el cas d'accidents greus, la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítics ha de portar a terme una avaluació prèvia per decidir si és procedent realitzar una investigació de seguretat marítima o no. Quan la Comissió permanent d'investigació decideixi que no és procedent realitzar una investigació de seguretat marítima, les raons d'aquesta decisió s'han de registrar i notificar a la Comissió Europea ajustant-se al model que figura a l'annex II.

En el cas d'un altre tipus d'accident o incident marítim, la Comissió permanent ha de decidir si és procedent realitzar una investigació de seguretat marítima o no.

En les decisions esmentades en els paràgrafs primer i segon, la Comissió permanent ha de tenir en compte la gravetat de l'accident o incident marítim, el tipus de vaixell i de càrrega implicats i la possibilitat de prevenir futurs accidents i incidents dels resultats de la investigació de seguretat marítima.

3. La Comissió permanent ha de portar a terme una investigació de seguretat marítima quan un transbordador de càrrega rodada o una nau de passatge de gran velocitat es vegin implicats en un accident o incident marítim, i aquest ocorri en el mar territorial o aigües interiors espanyoles, tal com les defineix la CNUDM o CONVEMAR, o, quan aquest es produeixi en altres aigües, i Espanya sigui l'últim Estat visitat pel vaixell. La Comissió permanent és responsable de la investigació de seguretat marítima i la coordinació amb altres Estats amb interessos de consideració fins que es disposi de mutu acord quin ha de ser l'Estat investigador principal.

4. Quan porti a terme investigacions de seguretat marítima, la Comissió permanent ha de seguir la metodologia comuna per investigar els accidents o incidents marítics, desenvolupada en aplicació de l'article 2, lletra e), del Reglament (CE) número 1406/2002 del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de juny de 2002, pel qual es crea l'Agència Europea de Seguretat Marítima.

Els investigadors es poden apartar de la metodologia esmentada en un cas específic, quan sigui justificadament necessari, segons el seu criteri professional, i si és necessari per aconseguir els fins de la investigació.

5. Tota investigació de seguretat marítima s'ha d'iniciar com més aviat millor després que es produeixi un accident o incident marítim i, en qualsevol cas, en un termini no superior a dos mesos a partir de l'accident o incident.

6. En cap cas la investigació pot tenir com a objectiu la determinació de cap mena de culpa o responsabilitat.

CAPÍTOL II

La Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítics

Article 5. *Naturalesa i funcions.*

1. La Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítics és un òrgan col·legiat adscrit a la Secretaria General de Transports del Ministeri de Foment, amb competència per a la investigació de les causes tècniques dels accidents i incidents marítics.

2. La Comissió gaudeix de plena independència funcional respecte de les autoritats marítima, portuària, de costes o de qualsevol altra els interessos dels quals puguin entrar en conflicte amb la funció que se li hagi confiat.

3. Corresponen a la Comissió les funcions següents:

a) Portar a terme les investigacions i informes tècnics de tots els accidents marítics molt greus, per determinar les causes tècniques que els van produir i formular recomanacions amb l'objectiu de prendre les mesures necessàries per evitar-los en el futur.

b) Portar a terme la investigació tècnica dels accidents greus i dels incidents marítics quan se'n puguin obtenir ensenyaments per a la seguretat marítima i prevenció de la contaminació marina procedent de vaixells, i elaborar informes tècnics i recomanacions sobre aquests.

Article 6. *Composició.*

1. Els òrgans de la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítics són el Ple i la Secretaria.

2. El Ple està compost pels membres següents:

a) El president, nomenat pel ministre de Foment entre persones de prestigi reconegut i acreditada qualificació professional en els sectors marítim o naval.

b) Sis vocals designats pel titular del Ministeri de Foment, una vegada escoltades les propostes dels organismes i associacions professionals del sector, entre persones de prestigi reconegut i competència professional en el sector marítim en les especialitats de la marina mercant, l'enginyeria naval, les activitats nauticopesqueres, el medi marí, les infraestructures relacionades amb el medi marí, la meteorologia, la docència i la investigació o qualsevol connexa amb les anteriors, i se n'ha de valorar especialment la independència, l'objectivitat de criteri i la solvència demostrada en el desenvolupament de càrrecs de responsabilitat en empreses públiques o privades del sector.

c) El secretari: nomenat pel ministre de Foment entre funcionaris del grup A1 amb experiència professional suficient en l'àmbit marítim o naval. Participa en les deliberacions del Ple de la Comissió amb veu i sense vot.

3. Sota la dependència del secretari i integrats en la Secretaria de la Comissió, actuen els investigadors i el personal administratiu i tècnic necessari per al compliment dels seus objectius.

4. El mandat del president de la Comissió és de sis anys, i pot ser reelegit un sol cop. Els vocals de la Comissió es renoven per meitats cada tres anys. En les normes de funcionament de la Comissió s'estableixen els criteris pels quals es regeix l'ordre de renovació dels vocals.

5. El president i els vocals de la Comissió cessen en el seu càrrec per renúncia acceptada pel ministre de Foment, expiració del termini del seu mandat o per separació, acordada pel ministre de Foment, fundada en la incapacitat permanent per a l'exercici de les seves funcions, greu incompliment de les seves obligacions o condemna per delictes dolós.

6. La composició del Ple de la Comissió permanent s'ha d'ajustar, en la mesura del possible, al principi de paritat entre home i dona.

7. El Ple de la Comissió, en la seva sessió constituent i a proposta del president, designa d'entre els vocals un vicepresident.

Article 7. *Funcionament.*

1. Les decisions del Ple de la Comissió permanent s'adopten per majoria simple i, en cas d'empat, decideix el vot de qualitat del president.

2. El Ple de la Comissió es reuneix almenys dues vegades l'any, així com quan el convoqui el president, a iniciativa pròpia o a proposta de, com a mínim, tres dels vocals.

3. Al Ple de la Comissió li correspon aprovar els informes i les recomanacions elaborats en finalitzar una investigació tècnica.

4. També correspon al Ple de la Comissió la qualificació definitiva dels accidents i incidents marítims. En cas que sigui necessari, ha d'ordenar al secretari la realització de tasques d'investigació addicionals a fi de determinar amb més precisió les causes dels accidents i incidents.

5. Les tasques realitzades i els documents que utilitzi la Comissió tenen caràcter reservat, sense perjudici de les obligacions d'informació que, si s'escau, es puguin derivar de l'actuació de l'autoritat judicial competent. Amb la mateixa excepció, els membres de la Comissió es comprometen expressament a mantenir aquesta confidencialitat respecte de la informació i de les dades a què tinguin accés durant l'exercici de la seva funció.

6. Els informes originals aprovats, amb els seus annexos, s'han de lliurar al secretari general de Transports d'acord amb la normativa vigent. Una còpia de les conclusions i recomanacions que continguin aquests informes s'ha de lliurar al director general de la Marina Mercant, el qual ha d'adoptar, si s'escau, les mesures pertinents encaminades a evitar accidents anàlegs en el futur. En tot cas, una còpia de l'informe complet, amb els seus annexos, ha de quedar sota la custòdia de la Comissió.

Així mateix, la Comissió ha de fer públics els fets provats i les conclusions incloses en els informes de les investigacions de seguretat marítima, que s'han de publicar d'acord amb el que disposa l'article 17.

7. La Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítims es regeix pel que disposen aquest Reial decret i el capítol II del títol II de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

Article 8. *El president.*

1. Corresponen al president les funcions següents:

- a) Presidir i dirigir les sessions del Ple de la Comissió.
- b) Convocar les reunions del Ple de la Comissió i fixar l'ordre del dia.
- c) Vetllar perquè els acords de la Comissió es portin a terme.
- d) Representar la Comissió davant de qualsevol organisme nacional o internacional.

2. El vicepresident substitueix el president en els casos de vacant, absència, malaltia, o una altra causa legal.

Article 9. *El secretari.*

El secretari de la Comissió exerceix les atribucions següents:

a) La qualificació inicial d'un sinistre com a accident molt greu, accident greu o incident marítim.

b) La funció d'investigador en cap, que comporta la direcció i la coordinació dels equips d'investigació, així com l'autorització per a la incorporació als equips d'investigació de representants acreditats d'altres estats o la desestimació, mitjançant resolució motivada, de les sol·licituds d'altres estats per a la inclusió a l'equip d'investigació de representants acreditats.

c) Vetllar perquè la investigació es porti a terme d'acord amb el que estableix aquest Reial decret.

d) Designar assessors tècnics especialistes i aprovar la realització de tasques tècniques.

e) Elevar al Ple de la Comissió els informes tècnics de les investigacions fetes.

f) Designar els investigadors de camp que han de formar l'equip d'investigació i l'investigador encarregat, que ha d'estar al capdavant de l'equip d'investigació.

g) Remetre els informes i recomanacions aprovats pel Ple i, en els casos en què aquest ho disposi així, davant dels diferents organismes i institucions nacionals i

internacionals, fonamentalment l'OMI, la Unió Europea, l'Agència Europea de Seguretat Marítima i els estats afectats.

h) Coordinar les actuacions administratives que corresponguin a la Secretaria i la direcció de tot el personal.

i) Obtenir de les administracions i entitats públiques i privades tota la informació i els estudis específics que necessiti per a les investigacions.

j) Obtenir la informació que sigui necessària dels organismes internacionals, en especial de l'OMI i de la Unió Europea, i de les societats de classificació de vaixells.

k) Coordinar la investigació dels accidents i incidents marítics amb els estats amb interessos de consideració, amb l'autorització prèvia del Ple.

l) Portar a terme totes les funcions inherents a la secretaria d'un òrgan col·legiat.

Article 10. *L'investigador encarregat.*

1. L'investigador encarregat és l'investigador de camp designat pel secretari i exerceix la representació de la Comissió en el curs de la investigació. Les autoritats i els seus agents li han de prestar l'ajuda que sigui necessària.

2. L'investigador encarregat coordina i supervisa els treballs dels investigadors de camp de l'accident o incident marítim.

3. L'investigador encarregat pot proposar al secretari la designació d'assessors tècnics especialistes i la realització d'estudis tècnics, quan ho consideri necessari, atenent les circumstàncies de l'accident investigat.

Article 11. *L'equip d'investigació.*

1. L'equip d'investigació el constitueixen l'investigador encarregat i els investigadors de camp assignats a cada investigació. Els representants acreditats d'altres estats amb interessos de consideració, si s'escau, s'integren a l'equip d'investigació amb la resta dels investigadors de camp.

En funció de les particularitats pròpies de cada accident subjecte a investigació, es poden incorporar a l'equip d'investigació assessors tècnics especialistes procedents tant del sector públic com del privat.

2. Les tasques de la investigació tenen caràcter reservat, sense perjudici de les obligacions d'informació que, si s'escau, eventualment es puguin derivar de l'actuació de l'autoritat judicial competent.

Els membres de l'equip d'investigació i, si s'escau, els assessors tècnics designats i els representants acreditats d'altres estats amb interessos de consideració han de donar el seu consentiment exprés de preservar la confidencialitat de la informació i de les dades a què tinguin accés durant l'exercici de la seva funció.

Article 12. *Els investigadors de camp.*

1. Els investigadors de camp han de ser funcionaris de carrera de l'Administració General de l'Estat, pertanyents als grups A1 o A2, i estar en possessió d'algun dels títols professionals o acadèmics que es relacionen a continuació:

a) Capità de la Marina Mercant, cap de màquines, oficial radioelectrònic de primera classe, pilot de primera o segona classe de la Marina Mercant, oficial de màquina de primera o segona classe de la Marina Mercant, oficial radioelectrònic de segona classe o capità de pesca.

b) Títol d'enginyer naval i oceànic, llicenciat en nàutica i transport marítim, en màquines navals, en radioelectrònica naval, diplomad en nàutica i transport marítim, en màquines navals, en radioelectrònica naval, enginyer tècnic naval o qualsevol altre títol de grau o màster que habiliti per a l'exercici de les professions regulades en els àmbits esmentats, així com qualsevol altre títol de grau que, sense ser habilitant per a l'exercici d'aquestes professions inclogui les competències que es considerin necessàries per part de la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítics.

2. A més dels requisits que estableix l'apartat anterior, els investigadors de camp han d'acreditar la superació d'un curs d'especialitat en investigació d'accidents, que han d'actualitzar, vistos els avenços tècnics, cada cinc anys.

3. Els investigadors de camp han de portar un document personal, d'acord amb el model que recull l'annex III, acreditatiu de la seva condició, expedit per la Secretaria General de Transports, que indiqui que l'investigador està capacitat per dur a terme la investigació d'accidents i incidents marítics. Aquest document ha de ser exhibit a requeriment dels interessats.

4. En l'exercici de les seves funcions, els investigadors de camp han d'observar el degut respecte i consideració als interessats i han d'adoptar les mesures necessàries per a la protecció de la intimitat de les persones.

Els investigadors de camp han de dur a terme les seves funcions de manera que no es dificulti, més enllà del que sigui necessari, el bon funcionament dels vaixells i les activitats investigades.

5. Els investigadors de camp estan integrats en els equips d'investigació, sota la direcció de l'investigador encarregat. Amb la finalitat de dur a terme la investigació de la manera més completa, en els termes i amb els límits que estableixen les normes i els tractats internacionals, tenen les atribucions següents:

a) Poden prendre declaració al capità i altres tripulants i als testimonis en absència de qualsevol persona els interessos de la qual puguin comprometre, segons l'opinió dels investigadors, la investigació. No obstant l'anterior, l'obtenció dels testimonis de la gent de mar s'ha de fer complint amb el que preveu el capítol 12, part II, del Codi OMI per a la investigació de sinistres i incidents marítics.

b) Poden accedir lliurement a la documentació que estigui en possessió de l'Administració i que tingui o pugui tenir relació amb la investigació.

c) Poden accedir lliurement a qualsevol part del vaixell o de les seves restes, la qual cosa inclou la càrrega, els equips o objectes a la deriva, així com als plànols, certificats, i qualsevol documentació relativa a la composició, formació i titulació de tripulacions, condicions meteorològiques i estat del mar, entre d'altres.

d) Quan n'hi hagi i pugui ser recuperat, poden accedir al sistema registrador de dades de la travessia (RDT) instal·lat en el vaixell.

e) Poden sol·licitar i fer còpies de la documentació, així com de les dades que figurin en els sistemes RDT, que estigui en possessió de l'autoritat de l'Estat de bandera del vaixell, del navilier, del propietari del vaixell i del constructor, de la drassana o de la societat de classificació, que sigui necessària per determinar les causes de l'accident o incident marítics.

CAPÍTOL III

Procediment

Article 13. *Obligació de notificació i de comunicació dels accidents i incidents marítics.*

1. Tenen l'obligació de notificar a la Societat de Salvament i Seguretat Marítima (SASEMAR) els accidents i incidents marítics a què es refereix l'article 2 les autoritats portuàries, els responsables d'instal·lacions marítimes, així com els naviliers i capitans de vaixells, sigui quin sigui el pavelló que enarborin, dels quals tinguin coneixement produïts en o per vaixells civils en aigües en les quals Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció.

Sense perjudici de l'anterior, els naviliers i capitans de vaixells que enarborin el pavelló espanyol han de notificar, amb independència de la localització, l'accident o incident marítim sofert pels seus vaixells.

L'obligació de notificació que estableixen els paràgrafs anteriors no substitueix el deure d'informar les autoritats marítimes sobre l'esdeveniment d'accidents i incidents marítics que pugui recaure, en virtut de qualsevol altra normativa vigent, en els naviliers, propietaris i capitans de vaixells.

2. Les notificacions s'han de remetre per qualsevol mitjà en què quedi constància i sempre dins de les vint-i-quatre hores següents al moment de l'accident o incident al telefax 91 526 14 40 o a qualsevol de les següents adreces de correu electrònic: cncs@sasemar.es; cncs1@sasemar.es, i ha d'incloure el màxim possible de detalls disponibles en aquells moments, entre d'altres:

- a) Nom del vaixell i estat d'abanderament.
- b) Número OMI.
- c) Naturalesa de l'accident o incident marítim.
- d) Lloc en què va ocórrer.
- e) Data i hora en què va ocórrer l'accident o incident marítim.
- f) Nombre de persones mortes o greument ferides.
- g) Conseqüència de l'accident o incident marítim per a les persones, béns i medi ambient.
- h) Identificació de qualsevol altre vaixell involucrat.

3. SASEMAR i, si s'escau, la Direcció General de la Marina Mercant, immediatament i per via telemàtica, ha de comunicar a la Comissió permanent tots els accidents i incidents marítims subjectes a l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret dels quals tingui coneixement, bé directament o a través d'altres administracions públiques o com a resultat del deure d'informar les autoritats marítimes que recau, en virtut de la normativa vigent, en els naviliers, propietaris i capitans de vaixells.

Article 14. *Cooperació.*

1. La Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítims ha de col·laborar i prestar l'assistència que li sigui requerida en les investigacions de seguretat marítima que portin a terme altres estats membres de la Unió Europea. Quan sigui necessari s'han de coordinar les activitats dels seus organismes d'investigació respectius, en la mesura que calgui.

2. Quan en les investigacions de seguretat marítima participin altres estats membres, la Comissió permanent ha de cooperar, consegüentment, per posar-se ràpidament d'acord sobre qui assumeix la funció d'investigador principal. Ha de fer tot el possible per concertar els procediments d'investigació. En el marc d'aquestes concertacions, altres estats membres amb interessos de consideració han de tenir els mateixos drets i accés igual als testimonis i proves que l'Estat membre que porti a terme la investigació de seguretat marítima. També tenen dret que el seu punt de vista sigui pres en consideració per l'Estat membre que assumeix la funció d'investigador principal.

3. La realització d'investigacions de seguretat marítima paral·leles respecte del mateix accident o incident marítim s'ha de limitar estrictament a casos excepcionals. En aquests casos, la Comissió permanent ha de notificar a la Comissió Europea les raons per a la realització d'aquestes investigacions paral·leles. La Comissió permanent i els estats membres que portin a terme investigacions de seguretat marítima paral·leles han de cooperar entre ells. Concretament, els organismes d'investigació implicats han d'intercanviar tota la informació pertinent que recullin en el curs de les seves respectives investigacions, en particular amb vista a arribar, en la mesura que sigui possible, a unes conclusions compartides.

4. La Comissió permanent, quan actuï com a Estat membre investigador principal, ha de determinar, en col·laboració amb els organismes equivalents dels altres estats amb interessos de consideració, l'abast i les modalitats pràctiques de la investigació de seguretat marítima, i obrar de la manera que consideri més adequada per a la consecució dels objectius d'aquest Reial decret i amb l'objectiu de prevenir futurs accidents i incidents marítims.

5. Així mateix, amb l'acord previ del Ple de la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítims es pot delegar en un altre Estat membre de la Unió Europea la funció d'investigador principal, mitjançant acord mutu dels dos estats.

6. La Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítics ha d'establir, en estreta col·laboració amb la Comissió Europea, un marc de col·laboració permanent per col·laborar entre si, en la mesura que sigui necessari per a la consecució de l'objectiu d'aquest Reial decret. Dins del marc de col·laboració permanent, s'ha d'acordar, en particular, les millors modalitats de col·laboració amb l'objecte de:

a) permetre als òrgans d'investigació que comparteixin tant les instal·lacions, els dispositius i els equips destinats a la investigació tècnica de les restes de naufragi, com els equips dels vaixells i altres objectes pertinents per a la investigació de seguretat, la qual cosa inclou l'extracció i avaluació de la informació procedent dels RDT i d'altres dispositius electrònics;

b) prestar-se mútuament la col·laboració o els coneixements tècnics necessaris per emprendre tasques concretes;

c) obtenir i compartir la informació pertinent per analitzar les dades relatives als sinistres i per elaborar les recomanacions oportunes en matèria de seguretat a escala comunitària;

d) elaborar principis comuns per al seguiment de les recomanacions de seguretat i per a l'adaptació dels mètodes d'investigació al progrés tècnic i científic;

e) gestionar adequadament les alertes ràpides que preveu l'article 19;

f) establir normes de confidencialitat, de conformitat amb el que preveu la disposició addicional vint-i-sisena de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la Marina Mercant, per intercanviar, respectant les normes nacionals, els testimoniatges dels testimonis i el processament de dades i d'altres documents, inclosos els que es refereixen a tercers països;

g) organitzar, quan escaigui, activitats de formació destinades als investigadors;

h) fomentar la col·laboració amb els organismes d'investigació de tercers països i amb les organitzacions internacionals dedicades a la investigació d'accidents marítics, en els àmbits que regula aquesta Directiva;

i) facilitar als organismes d'investigació que portin a terme una investigació de seguretat tota la informació pertinent.

Article 15. *Costos.*

1. Quan en les investigacions de seguretat marítima participin dos o més estats membres de la Unió Europea, les activitats respectives seran gratuïtes.

2. Quan sigui necessària l'assistència d'un Estat membre de la Unió Europea que no participa en la investigació de seguretat marítima, els estats membres s'han de posar d'acord sobre el reemborsament de les despeses ocasionades per la investigació.

Article 16. *Col·laboració amb tercers països amb interessos de consideració.*

1. En les investigacions de seguretat marítima, la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítics ha de col·laborar en la mesura que sigui possible amb els tercers països amb interessos de consideració.

2. S'ha de permetre que els tercers països amb interessos de consideració participin en qualsevol moment, de comú acord, en una investigació de seguretat marítima que porti a terme la Comissió permanent.

3. Tota col·laboració de la Comissió permanent en una investigació de seguretat marítima que porti a terme un tercer país amb interessos de consideració s'entén sense perjudici dels requisits en matèria d'investigació de seguretat marítima i d'elaboració d'informes que estableix la Directiva 2009/18/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril de 2009, per la qual s'estableixen els principis fonamentals que regeixen la investigació d'accidents en el sector del transport marítim i es modifiquen les directives 1999/35/CE del Consell, de 29 d'abril de 1999, i 2002/59/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de juny de 2002. Quan un tercer país amb interessos de consideració assumeixi la funció d'investigador principal en una investigació de seguretat marítima en què participi la Comissió permanent, aquesta pot decidir no fer una investigació de seguretat

marítima paral·lela, sempre que la investigació de seguretat marítima dirigida pel tercer país es porti a terme de conformitat amb el Codi OMI per a la investigació d'accidents i incidents marítics.

Article 17. Dels informes sobre accidents i incidents marítics.

1. Tota investigació de seguretat marítima que es porti a terme d'acord amb aquest Reial decret dona lloc a la publicació d'un informe, presentat en un format que ha de definir la Comissió permanent de conformitat amb les seccions pertinents de l'annex I.

La Comissió permanent pot decidir que una investigació de seguretat marítima que no es refereixi a un accident marítim molt greu o, si s'escau, greu, i els resultats de la qual no tinguin la possibilitat de prevenir futurs accidents i incidents, es limiti a un informe simplificat que ha de ser publicat.

2. La Comissió permanent ha de fer tot el possible per posar els informes que esmenta l'apartat 1, incloses les seves conclusions i qualsevol possible recomanació, a disposició del públic i, molt especialment, de tot el sector marítim, en el termini de 12 mesos a partir de la data del sinistre. Si no és possible presentar a temps l'informe definitiu, s'ha de publicar un informe provisional en el termini esmentat.

3. La Comissió permanent, quan actuï com a investigador principal, ha de remetre un exemplar de l'informe definitiu, simplificat o provisional, a la Comissió Europea. Així mateix, ha de tenir en compte els comentaris tècnics que la Comissió Europea pugui formular sobre els informes definitius que no afectin el fons de les conclusions amb el propòsit de millorar la qualitat de l'informe.

4. Els informes de les investigacions de seguretat aprovats per la Comissió permanent s'han de publicar en format electrònic i s'han de posar a disposició del públic a la pàgina web de la Comissió (<http://www.ciaim.es>).

Article 18. De les recomanacions sobre seguretat.

1. L'Administració marítima ha de vetllar perquè les recomanacions sobre seguretat formulades per la Comissió permanent siguin tingudes en compte degudament pels seus destinataris i, si s'escau, rebin un seguiment adequat d'acord amb les legislacions comunitària i internacional.

2. Quan procedeixi, la Comissió permanent o la Comissió Europea poden formular recomanacions sobre seguretat sobre la base d'una anàlisi resumida de les dades i dels resultats generals de les investigacions de seguretat marítima dutes a terme.

Article 19. Sistema d'alerta ràpida.

La Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítics pot emetre una alerta ràpida. No obstant això, quan durant la investigació es determini que és necessari prendre mesures urgents a escala comunitària per evitar riscos d'accidents i incidents marítics futurs, la Comissió permanent ha d'informar la Comissió Europea de la necessitat d'emetre una alerta ràpida.

Article 20. Base de dades europea sobre accidents i incidents marítics.

La Comissió permanent ha de notificar a la Comissió Europea els accidents i incidents marítics ajustant-se al model que figura a l'annex II. Així mateix, li ha de transmetre les dades que proporcionen la investigació de seguretat marítima d'acord amb l'esquema de la base de dades EMCIP (European Marine Casualty Information Platform).

Així mateix, la Comissió permanent ha de notificar a la Comissió Europea les autoritats amb dret d'accés a aquesta base de dades.

Article 21. *Tracte just de la tripulació.*

De conformitat amb la legislació vigent, la Comissió permanent i, si s'escau, les autoritats involucrades han d'aplicar les disposicions pertinents de les directrius de l'OMI sobre el tracte just de la tripulació en cas d'accident marítim.

Article 22. *Iniciació de la investigació.*

1. Quan el secretari de la Comissió tingui coneixement d'un esdeveniment, ha de procedir-ne a la qualificació inicial. Si l'esdeveniment és qualificat com a accident marítim molt greu, ha de nomenar un investigador encarregat i la resta dels investigadors de camp, que formen l'equip d'investigació, i ha d'ordenar l'inici de la investigació tècnica. Si és qualificat com a accident greu o incident marítim, ha de decidir iniciar la investigació, i ha de procedir com en el cas anterior, si considera que es poden obtenir conclusions en matèria de seguretat marítima o de prevenció de la contaminació marina procedent de vaixells.

2. L'investigador encarregat, amb l'equip d'investigació, ha de dur a terme tots els actes que siguin necessaris per a la deguda investigació tècnica dels fets ocorreguts.

3. El secretari pot encomanar parcialment o totalment la realització de les tasques d'investigació que requereixi en determinats casos, però sempre sota la seva direcció i control, a les capitànies marítimes.

Article 23. *Del resultat de la investigació.*

1. Al final de cada investigació, l'investigador encarregat ha d'eleva els resultats de la investigació al secretari de la Comissió, el qual ha d'elaborar un informe tècnic de l'accident o incident marítim que ha d'incloure les seves conclusions i recomanacions sobre la forma de prevenir-los.

2. L'informe tècnic ha de comprendre una relació detallada de les dades obtingudes i la determinació de les causes de l'accident o incident marítim de manera clara i concisa. Així mateix, s'han de relacionar les anomalies, deficiències, irregularitats i circumstàncies que directament o indirectament hagin pogut influir en l'accident o incident. L'elaboració de l'informe tècnic no ha de prejutjar en cap cas la decisió que pugui recaure en via judicial, no ha de perseguir l'avaluació de responsabilitats, ni la determinació de culpabilitats.

3. El secretari ha d'eleva l'informe al Ple de la Comissió, que ha d'adoptar la resolució que procedeixi.

Disposició addicional primera. *Mitjans humans i materials.*

El Ministeri de Foment ha de dotar la Comissió permanent d'investigació d'accidents marítimes dels mitjans personals i materials necessaris per portar a terme la seva missió.

Així mateix, aquest Ministeri ha de lliurar els mitjans necessaris per a la remuneració dels assessors tècnics i el pagament dels estudis tècnics quan sigui necessari.

Disposició addicional segona. *Designació de suplents.*

Els membres del Ple de la Comissió han de ser substituïts pels membres suplents en els casos d'absència, vacant, malaltia o una altra causa legal; en cas d'absència del vicepresident designat, actua com a tal el vocal de més edat. La designació dels suplents s'ha d'efectuar de la mateixa manera que la dels titulars, segons el que disposa l'article 6.

Disposició addicional tercera. *Autorització al director general de la Marina Mercant.*

S'autoritza el director general de la Marina Mercant a aplicar les resolucions dels diversos comitès de l'Organització Marítima Internacional (OMI), amb la finalitat d'harmonitzar criteris d'interpretació en matèria de seguretat marítima, de la navegació, de la vida humana a la mar i de prevenció i lluita contra la contaminació marina.

Disposició addicional quarta. *Notificació a la Comissió Europea.*

La Comissió permanent d'investigació d'accidents marítims ha de notificar a la Comissió Europea la informació dels accidents i incidents en què hagi participat, d'acord amb el procediment establert en relació amb el funcionament de la base de dades europea sobre accidents i incidents marítims.

Disposició transitòria primera. *Expedients en tramitació.*

Els expedients sobre accidents marítims iniciats abans de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret han de continuar la tramitació fins a la seva finalització, d'acord amb el que estableix el Reial decret 862/2008, de 23 de maig, pel qual es regula la investigació dels accidents i incidents marítims i la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítims.

Disposició transitòria segona. *Adaptació de la composició del nombre de membres de la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítims.*

Els vocals actuals de la Comissió continuen en el càrrec fins que expiri el termini del seu mandat actual de conformitat amb l'article 6.4 o fins que es produeixi alguna de les circumstàncies que assenyala l'article 6.5 d'aquest Reial decret.

La designació de nous vocals té lloc a partir del moment en què el nombre total de vocals amb mandat vigent sigui inferior a sis.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queda derogat el Reial decret 862/2008, de 23 de maig, pel qual es regula la investigació dels accidents i incidents marítims i la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítims.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que estableix l'article 149.1.20a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de marina mercant.

Disposició final segona. *Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Mitjançant aquest Reial decret s'incorpora al dret espanyol la Directiva 2009/18/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril de 2009, per la qual s'estableixen els principis fonamentals que regeixen la investigació d'accidents en el sector del transport marítim i es modifiquen les directives 1999/35/CE del Consell, de 29 d'abril de 1999, i 2002/59/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de juny de 2002.

Disposició final tercera. *Habilitació per al desplegament normatiu.*

S'autoritza el ministre de Foment per dictar totes les disposicions complementàries que siguin necessàries per al millor compliment d'aquest Reial decret. S'autoritza el secretari general de Transports per actualitzar el contingut dels annexos I i II, quan sigui exigint per modificacions de la Directiva 2009/18/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril de 2009, i l'annex III quan hi hagi circumstàncies especials que ho aconsellin.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor el 17 de juny de 2011.

Barcelona, 10 de juny de 2011.

JUAN CARLOS R.

El ministre de Foment,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

ANNEX I

Contingut dels informes d'investigació de seguretat marítima

Encapçalament

S'hi ha de manifestar l'objectiu únic de la investigació de seguretat marítima, i s'hi ha d'indicar que una recomanació sobre seguretat no pot donar lloc en cap cas a la presumpció de culpa o de responsabilitat i que l'elecció del contingut i l'estil de l'informe s'han fet sense intenció que aquest pugui ser utilitzat en un procediment judicial.

(L'informe no ha de fer referència als testimoniatges dels testimonis, ni pot establir cap vincle entre les persones que s'hi esmenten i les persones que hagin testificat en el curs de la investigació de seguretat marítima.)

1. Síntesi.—En aquest apartat s'hi han d'exposar els fets de l'accident o incident marítim (descripció del que ha passat, amb indicació de la data i hora, localització i desenvolupament) i s'ha d'indicar si es van produir morts, lesions, danys al vaixell, a la seva càrrega, a tercers o al medi ambient.

2. Dades objectives.—Aquest apartat conté una sèrie de seccions independents en les quals es proporciona el nombre suficient de dades que l'organisme d'investigació consideri objectivament motivades per a l'anàlisi corresponent i la facilitació de la comprensió del cas.

En aquestes seccions s'han d'incloure, en particular, les dades següents:

2.1 Dades del vaixell:

- Pavelló/registre.
- Identificació.
- Característiques principals.
- Propietat i gestió.
- Detalls de construcció.
- Dotació mínima de seguretat.
- Càrrega autoritzada.

2.2 Detalls del viatge:

- Ports d'escala.
- Tipus de viatge.
- Informació relativa a la càrrega.
- Dotació.

2.3 Informació relativa a l'accident o incident marítim:

- Tipus d'accident o incident marítim.
- Data i hora.
- Situació i localització de l'accident o incident marítim.
- Entorns exterior i interior.
- Operacions del vaixell i tram del viatge.
- Lloc a bord.
- Dades relatives a factors humans.
- Conseqüències (per a les persones, el vaixell, la càrrega, el medi ambient, etc.).

2.4 Intervenció de les autoritats en terra i reacció dels serveis d'emergència:

- Qui ha intervingut?
- Mitjans utilitzats.
- Rapidesa de la reacció.
- Mesures adoptades.
- Resultats obtinguts.

3. Descripció detallada.—En aquest apartat s'ha de fer una reconstrucció del que ha passat, respectant la seqüència cronològica dels esdeveniments abans, durant i després de l'accident o incident marítim i indicant el paper de cada element involucrat (persones, materials, medi ambient, equipament o agent extern). La descripció detallada ha de cobrir un període l'amplitud del qual depèn del moment en què s'hagin produït els esdeveniments accidentals específics que hagin contribuït directament a l'esdeveniment de l'accident o incident marítim. En aquest apartat també s'han d'incloure tots els detalls pertinents de la investigació de seguretat portada a terme, inclosos els resultats dels exàmens o proves.

4. Anàlisi.—Aquest apartat conté una sèrie de seccions independents en què s'ha de proporcionar una anàlisi de cada esdeveniment vinculat a l'accident, acompanyat d'observacions relatives als resultats dels exàmens o proves portats a terme durant la investigació de seguretat marítima i a les mesures de seguretat que ja s'hagin adoptat per prevenir accidents marítics.

Les seccions han de tractar qüestions com les que s'indiquen a continuació:

context de l'esdeveniment accidental i el seu entorn,
errors i omissions humans, esdeveniments relacionats amb materials perillosos, factors mediambientals, fallades dels equips i factors externs,
altres factors que hagin contribuït i guardin relació amb les funcions desenvolupades per persones concretes, les operacions a bord, la gestió en terra o elements normatius.

L'anàlisi i les observacions permeten elaborar conclusions lògiques en què queden exposats tots els factors involucrats i, en particular, aquells que impliquen riscos i per als quals es destinen uns mitjans de prevenció d'accidents o de supressió i reducció de les conseqüències considerats ineficaços o inexistents.

5. Conclusions.—Aquest apartat permet fer la recapitulació dels factors involucrats i els mitjans de protecció ineficaços o inexistents (materials, funcionals, simbòlics o de procediment) que exigeixen l'adopció de mesures de seguretat per prevenir accidents marítics.

6. Recomanacions sobre seguretat.—Quan procedeixi, en aquest apartat de l'informe s'han de recollir les recomanacions sobre seguretat formulades a partir de l'anàlisi i les conclusions, en relació amb àmbits concrets (legislació, disseny, procediments, inspecció, gestió, salut i seguretat en el treball, formació, reparacions, manteniment, assistència en terra i reacció dels serveis d'emergència).

Les recomanacions sobre seguretat tenen com a destinataris els agents més indicats per posar-les en pràctica (armadors, gestors, organitzacions reconegudes, autoritats marítimes, serveis de trànsit marítim, serveis d'emergència, organitzacions marítimes internacionals i institucions europees), amb la finalitat de prevenir accidents marítics.

També han de figurar en aquest apartat les recomanacions provisionals sobre seguretat que s'hagin pogut formular o qualssevol altres mesures de seguretat adoptades durant la investigació de seguretat marítima.

7. Apèndixs.—Quan procedeixi, s'ha d'adjuntar a l'informe, en format imprès o electrònic, la informació que s'assenyala a continuació (la llista no és exhaustiva):

Fotografies, imatges de vídeo, gravacions sonores, cartes nàutiques, dibuixos.

Normes aplicables.

Terminologia tècnica i abreviatures utilitzades.

Estudis de seguretat específics.

Altres informacions.

ANNEX II

Dades de notificació d'accidents o incidents marítims

Comunicat de la Plataforma europea d'informació sobre accidents marítims

Nota: el subratllat dels números assenyalava els apartats en què cal comunicar les dades relatives a cada vaixell implicat en tot accident o incident marítim que afecti més d'un vaixell.

01. Estat membre competent/persona de contacte.
02. Estat membre investigador.
03. Funció assumida per l'Estat membre.
04. Estat riberenc afectat.
05. Nombre d'estats amb interessos de consideració.
06. Estats amb interessos de consideració.
07. Entitat notificadora.
08. Hora de la notificació.
09. Data de la notificació.
10. Nom del vaixell.
11. Número IMO/lletres distintives.
12. Pavelló.
13. Tipus d'accident o incident marítim.
14. Tipus de vaixell.
15. Data de l'accident o incident marítim.
16. Hora de l'accident o incident marítim.
17. Situació-latitud.
18. Situació-longitud.
19. Localització de l'accident o incident marítim.
20. Port de sortida.
21. Port de destí.
22. Dispositius de separació del trànsit.
23. Tram del viatge.
24. Operacions del vaixell.
25. Lloc a bord.
26. Víctimes mortals:
Tripulació.
Passatgers.
Altres víctimes.
27. Lesions greus:
Tripulació.
Passatgers.
Altres víctimes.
28. Contaminació.
29. Danys soferts pel vaixell.
30. Danys soferts per la càrrega.
31. Altres danys.
32. Descripció succinta de l'accident o incident marítim.
33. Breu descripció de les raons per no realitzar una investigació de seguretat marítima.

ANNEX III

Document acreditatiu dels investigadors de camp

La targeta d'identitat dels investigadors de camp, que ha d'incloure una traducció a l'idioma anglès, ha de tenir el contingut següent:

1. Referència que l'expedeix la Secretaria General de Transports del Ministeri de Foment de l'Estat espanyol.
2. Nom, cognoms i fotografia recent del seu titular.
3. Indicació conforme és personal i intransferible.
4. Signatura del titular de la targeta d'identitat.
5. Declaració en què s'indiqui que el titular del document està autoritzat per dur a terme la investigació d'accidents i incidents marítims, a què es refereix l'article 12 del Reial decret/2011, de, pel qual es regula la investigació dels accidents i incidents marítims i la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítims.