



EUROOPA LIIT

EUROOPA PARLAMENT

NÕUKOGU

Brüssel, 20. veebruar 2009
(OR. en)

2005/0240 (COD)
C6-0046/2009

PE-CONS 3723/08

MAR 260
ENV 1008
CODEC 1826

ÕIGUSAKTID JA MUUD DOKUMENDID

Teema: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse aluspõhimõtted ning muudetakse direktiive 1999/35/EÜ ja 2002/59/EÜ

EÜ asutamislepingu artikli 251 lõikes 4 sätestatud

lepituskomitee heakskiidetud

ühine tekst

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2009/.../EÜ,

...

**millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite
juurdluse aluspõhimõtted ning muudetakse
direktiive 1999/35/EÜ ja 2002/59/EÜ**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,¹

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,²

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras, arvestades lepituskomitee poolt 3. veebruaril 2009. aastal heaks kiidetud ühist teksti³

¹ ELT C 318, 23.12.2006, lk 195.

² ELT C 229, 22.9.2006, lk 38.

³ Euroopa Parlamendi 25. aprilli 2007. aasta arvamus (ELT C 74 E, 30.3.2008, lk 546), nõukogu 6. juuni 2008. aasta ühine seisukoht (ELT C 184 E, 22.7.2008, lk 23). Euroopa Parlamendi 24. septembri 2008. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata), Euroopa Parlamendi ... õigusloomega seotud resolutsioon (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu ... otsus.

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa meretranspordis tuleks säilitada kõrge üldine ohutustase ning teha kõik selleks, et vähendada laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite arvu.
- (2) Laevaõnnetuste viivitamatu tehniline juurdlus parandab meresõiduohutust, aidates ära hoida selliste õnnetuste kordumist, mille tagajärjeks on inimohvrid, laevahukk või merekeskkonna reostus.
- (3) Euroopa Parlament kutsus oma 21. aprilli 2004. aasta resolutsioonis meresõiduohutuse parandamise kohta¹ komisjoni üles esitama ettepanekut võtta vastu direktiiv laevaõnnetuste juurdluste kohta.
- (4) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 10. detsembri 1982. aasta mereõiguse konventsiooni (edaspidi: „UNCLOS”) artiklis 2 on kehtestatud rannikuäärsete riikide õigus uurida põhjusi nende territoriaalmeres toimuvate laevaõnnetuste puhul, mis võivad seada ohtu inimestele või keskkonnale, nõuda rannikuäärse riigi otsingu- ja päästeasutuste kaasamist või rannikuäärset riiki muul viisil mõjutada.
- (5) UNCLOSi artiklis 94 on sätestatud, et lipuriigid peavad algatama pädeva(te) isiku(te) juhtimisel või nende kontrolli all teatavate avamerel toimunud navigatsiooniga seotud õnnetuste või ohtlike juhtumite uurimise.

¹ ELT C 104 E, 30.4.2004, lk 730.

- (6) 1. novembri 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (edaspidi „SOLAS 74 konventsioon”) reeglis I/21, 5. aprilli 1966. aasta rahvusvahelises laadungimärgi konventsioonis ja 2. novembri 1973. aasta laevade põhjustatava merereostuse vältimise rahvusvahelises konventsioonis on sätestatud lipuriikide kohustus teostada õnnetuste juurdlusi ning teavitada Rahvusvahelist Mereorganisatsiooni (IMO) vastavatest tulemustest.
- (7) IMO assamblee poolt 29. novembri 2007. aasta resolutsioonile A.996(25) lisatud kohustuslike IMO meetmete rakendamise koodeksis meenutatakse lipuriikide kohustust tagada, et meresõidu ohutusjuurdlusi teostavad piisavalt kvalifitseeritud juurdlejad, kes on pädevad laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumitega seotud küsimustes. Samuti on kõnealuses koodeksis ette nähtud, et lipuriigid peavad olema valmis pakkuma selleks otstarbeks kvalifitseeritud juurdlejaid, olenemata õnnetuse või ohtliku juhtumi toimumise kohast.
- (8) Arvesse tuleks võtta 27. novembril 1997. aastal IMO assamblee resolutsioonile A.849(20) lisatud laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksit (edaspidi „IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeks”), millega nähakse ette ühtse lähenemisviisi rakendamine laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdluse puhul ning riikide koostöö laevaõnnetusi ja ohtlike juhtumeid põhjustavate tegurite väljaselgitamisel. Samuti tuleks arvesse võtta IMO assamblee 27. novembri 1997. aasta resolutsiooni A.861(20) ja IMO meresõiduohutuse komitee 17. mai 2004. aasta resolutsiooni MSC.163(78), kus on määratletud mõiste „reisiinfo salvesti”.

- (9) Meremehi tunnustatakse kui erikategooria töötajaid, kes vajavad - võttes arvesse merenduse ülemaailmset olemust ning erinevaid jurisdiktsioone, millega nad võivad kokku puutuda - erilist kaitset, eelkõige suhetes avalike asutustega. Suurema meresõiduohutuse huvides peaks meremeestel olema võimalik tugineda laevaõnnetusjuhtumi korral õiglasele kohtlemisele. Nende inimõigused ja väärikus peaksid olema pidevalt tagatud ja kõik ohutusjuurdlused tuleks läbi viia õiglaselt ning viivitamata. Sel eesmärgil peaksid liikmesriigid kooskõlas oma siseriiklike õigusaktidega võtma veelgi enam arvesse meremeeste õiglast kohtlemist laevaõnnetusjuhtumi korral käsitlevate IMO suuniste asjakohaseid sätteid.

- (10) Liikmesriigid peaksid oma õigussüsteemide raames kaitsma pärast õnnetusjuhtumi toimumist antud tunnistajate ütlusi ning ennetama ütluste kasutamist muudel kui ohutusjuurdlustega seotud põhjustel, eesmärgiga vältida diskrimineerivate või karistuslike meetmete kohaldamist tunnistajate vastu nende ohutusjuurdlustes osalemise tõttu.
- (11) Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiviga 1999/35/EÜ regulaarselt liiklevate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kohustuslike kontrollimiste korra kohta¹ on ette nähtud, et liikmesriigid peavad oma vastavate õigussüsteemide raames määratlema õigusliku seisundi, mis võimaldab neil ja igal teisel oluliselt huvitatud liikmesriigil osaleda ro-ro-reisiparvlaevaga või kiirreisilaevaga seotud laevaõnnetuste või ohtlike juhtumite juurdlustes või teha selle raames koostööd või, kui see on ette nähtud IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksiga, läbi viia vastav juurdlus.
- (12) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiiviga 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem², on ette nähtud, et liikmesriigid peavad järgima IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksit ning tagama, et õnnetusjuhtumite juurdluste tulemused avaldatakse võimalikult kiiresti pärast juurdluste lõppu.

¹ EÜT L 138, 1.6.1999, lk 1.

² EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10.

- (13) Ülimalt tähtis on merelaevade või muude sadamates või muudes piiratud merepiirkondades asuvate laevadega seotud õnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdlused viia läbi erapooletul viisil, et teha tõhusalt kindlaks selliste õnnetuste või ohtlike juhtumite asjaolud ja põhjused. Seetõttu peaksid selliseid juurdlusi viima läbi kvalifitseeritud juurdlejad, keda kontrollib vajalike volitustega sõltumatu organ või üksus, et vältida mis tahes huvide konflikti.
- (14) Liikmesriigid peaksid kooskõlas oma kehtivate kohtuliku uurimise eest vastutavate asutuste volitusi käsitlevate õigusaktidega ja vajaduse korral koostöös nende asutustega tagama, et tehnilise juurdluse eest vastutajatel võimaldatakse oma kohustusi täita parimates võimalikes tingimustes.
- (15) Käesoleva direktiiviga ei tohiks piirata Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivi 95/46/EÜ (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta)¹ kohaldamist.
- (16) Liikmesriigid peaksid tagama, et nende õigussüsteemid võimaldavad neil ja teistel oluliselt huvitatud liikmesriikidel osaleda või teha koostööd õnnetusjuhtumite juurdlusel või seda juhtida IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksi sätete alusel.

¹ EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.
PE-CONS 3723/08

- (17) Iga laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi puhul tuleks põhimõtteliselt läbi viia vaid üks juurdlus, mida teostab liikmesriik või juurdlust juhtiv liikmesriik teiste oluliselt huvitatud riikide osalusel. Erandlikel ja asjakohaselt põhjendatud juhtudel, mis puudutavad kaht või enam liikmesriiki seoses asjaomase laeva lipu, õnnetuse asukoha või ohvrite kodakondsusega, võib viia läbi paralleelseid juurdlusi.
- (18) Liikmesriik võib vastastikusel kokkuleppel delegeerida laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi ohutusjuurdluse (edaspidi „ohutusjuurdlus”) juhtimise või selle juurdlusega seotud konkreetsed ülesanded teisele liikmesriigile.
- (19) Liikmesriigid peaksid tegema kõik jõupingutused selleks, et kaht või enam liikmesriiki hõlmavate ohutusjuurdluste raames ei nõutaks tasu taotletud abi kulude eest. Juhul, kui vajatakse ohutusjuurdluses mitteosaleva liikmesriigi abi, peaksid liikmesriigid leppima kokku tekkinud kulude hüvitamise suhtes.
- (20) SOLAS 74 konventsiooni reegli V/20 alusel peavad reisilaevad ja muud laevad, mis ei ole reisilaevad ja mille kogumahutavus on 3000 ja rohkem ning mis on ehitatud 2002. aasta 1. juulil või pärast seda, olema varustatud reisiinfo salvestiga, mis hõlbustab õnnetusjuhtumite juurdlust. Arvestades selle tähtsust laevaõnnetuste vältimise poliitika väljatöötamisel, tuleks järjekindlalt nõuda selle seadme olemasolu riigisiseseid või rahvusvahelisi reise tegevatel laevadel, mis külastavad ühenduse sadamaid.

- (21) Reisiinfo salvesti süsteemi nagu ka muude elektronseadiste abil saadavaid andmeid saab kasutada tagasiulatuvalt nii toimunud laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi põhjuste uurimiseks kui ka ennetavalt vajalike kogemuste saamiseks asjaolude kohta, mis võivad selliseid olukordi põhjustada. Liikmesriigid peaksid tagama, et selliseid andmeid, kui need on kättesaadavad, kasutataks nõuetekohaselt mõlemal eesmärgil.
- (22) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1406/2002¹ on sätestatud, et Euroopa Meresõiduohutuse Amet (edaspidi „amet“) peab tegema liikmesriikidega koostööd tehniliste lahenduste väljaarendamiseks ning osutama tehnilist abi seoses ühenduse õigusaktide rakendamisega. Õnnetusjuhtumite juurdluse vallas on ameti konkreetne ülesanne soodustada liikmesriikide ja komisjoni vahelist koostööd laevaõnnetuste juurdluse ühise metoodika väljatöötamisel kokkulepitud rahvusvaheliste põhimõtete kohaselt, võttes nõuetekohaselt arvesse liikmesriikide erinevaid õigussüsteeme.
- (23) Vastavalt määrusele (EÜ) nr 1406/2002 hõlbustab amet liikmesriikide koostööd abi osutamisel juurdlustega seotud tegevuste puhul ning õnnetusjuhtumite olemasolevate juurdluskokkuvõtete analüüsimisel.

¹ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1.

- (24) Laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurdluse ühise metoodika väljatöötamisel või muutmisel tuleks võtta arvesse ohutusjuurdlustel põhinevaid asjakohaseid märkusi.
- (25) Liikmesriigid ja ühendus peaksid nõuetekohaselt arvesse võtma ohutusjuurdluse põhjal tehtud ohutuse tagamise soovitusi.
- (26) Kuna tehnilise ohutusjuurdluse eesmärk on vältida laevaõnnetusi ja ohtlikke juhtumeid, ei tohiks juurdlustulemusi ega ohutuse tagamise soovitusi mingil juhul kasutada süü või vastutuse kindlaksmääramiseks.
- (27) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt parandada ühenduses meresõiduohutust ja seeläbi vähendada laevaõnnetuste ohtu tulevikus, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning kavandatava meetme ulatuse ja mõju tõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (28) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused¹.

¹ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

- (29) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus muuta käesolevat direktiivi, et kohaldada sellega seotud tulevase rahvusvahelises konventsioonis, protokollides, koodeksites ja resolutsioonides tehtavaid muudatusi ning võtta vastu või muuta laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurdluse ühist metoodikat. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähemoluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (30) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe¹ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vahel, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Sisu

1. Käesoleva direktiivi eesmärk on parandada meresõiduohutust ja vältida laevade põhjustatud merereostust ning vähendada seega laevaõnnetuste riski tulevikus; selleks tuleb:
 - a) hõlbustada ohutusjuurdluste viivitamatut läbiviimist ning laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite nõuetekohast analüüsi, et teha kindlaks nende põhjused, ning

¹ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

- b) tagada õigeaegne ja täpne aruandlus ohutusjuurdluste kohta ning ettepanekute esitamine heastavate meetmete kohta.
2. Käesoleva direktiivi alusel läbiviidavate juurdluste eesmärk ei ole vastutuse ega süü kindlaksmääramine. Liikmesriigid peavad siiski tagama, et juurdlusorgan või –üksus (edaspidi „juurdlusorgan”) ei hoidu täielikust laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi põhjustest aru andmisest põhjusel, et juurdluse tulemused võivad osutada süüle või vastutusele.

Artikkel 2

Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite suhtes, mis:
- a) on seotud liikmesriigi lipu all sõitvate laevadega,
 - b) leiavad aset liikmesriigi territoriaalmeres ja sisevetes, nagu on määratletud UNCLOSis, või
 - c) on seotud liikmesriikide muude oluliste huvidega.
2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite suhtes, mis on seotud üksnes:
- a) sõjalaevade ja sõjaväe isikkoosseisu transpordilaevade ning muude liikmesriigile kuuluvate või liikmesriigi poolt käitavate laevadega, mida kasutatakse ainult riiklikel mittekaubanduslikel eesmärkidel;

- b) mehaanilise jõuajamita laevade, primitiivse ehitusega puust laevade, lõbusõidujahtide ja -laevadega, mis ei ole seotud kaubandusega, kui need laevad ei ole mehitatud või neid ei mehitata ning kui need ei vea ärilistel eesmärkidel rohkem kui 12 reisijat;
- c) siseveelaevadega, mis sõidavad siseveeteedel;
- d) kalalaevadega, mille pikkus on alla 15 meetri;
- e) seisvate merepuurplatvormidega.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeks” on IMO assamblee 27. novembri 1997. aasta resolutsioonile A.849(20) lisatud laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksi ajakohastatud versioon.
- 2) Järgmisi mõisteid kasutatakse vastavalt IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksis esitatud määratlustele:
 - a) „laevaõnnetus”,
 - b) „väga raske laevaõnnetus”,
 - c) „ohtlik juhtum”,

- d) „laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi ohutusjuurdlus”,
 - e) „juurdlust juhtiv riik”,
 - f) „oluliselt huvitatud riik”.
- 3) Mõiste „raske laevaõnnetus” puhul kohaldatakse IMO meresõiduohutuse komitee ja merekeskkonna kaitse komitee 18. detsembri 2008. aasta ringkirjas MSC-MEPC.3/Circ.3 esitatud ajakohastatud määratlust.
- 4) „Meremeeste õiglast kohtlemist laevaõnnetusjuhtumi korral käsitlevad IMO suunised” on IMO 1. detsembri 2005. aasta assamblee resolutsioonis A.987(24) sisalduvad suunised, mis on heaks kiidetud Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni haldusnõukogu 12.-16. juuni 2006. aasta 296. istungjärgul.
- 5) Mõisteid „ro-ro-reisiparvlaev” ja „kiirreisilaev” käsitatakse vastavalt direktiivi 1999/35/EÜ artiklis 2 sätestatud määratlustele.
- 6) Mõistet „reisiinfo salvesti” käsitatakse vastavalt IMO assamblee resolutsioonis A.861(20) ja IMO mereohutuse komitee resolutsioonis MSC.163(78) sätestatud määratlusele.

- 7) „Ohutuse tagamise soovitus” on ettepanek, sealhulgas registreerimise ja kontrolli eesmärgil tehtud ettepanek, mis on tehtud järgnevalt:
- a) ohutusjuurdlust teostava või seda juhtiva riigi juurdlusorgani ettepanek, mis põhineb nimetatud juurdluse käigus kogutud teabel; või vajaduse korral
 - b) komisjoni ettepanek, mis põhineb andmete abstraktse analüüsi põhjal saadud teabel ja läbiviidud ohutusjuurdluste tulemustel.

Artikkel 4

Ohutusjuurdluse õiguslik seisund

1. Liikmesriigid määratlevad kooskõlas oma õigussüsteemidega ohutusjuurdluse õigusliku seisundi sellisel viisil, et sellist juurdlust oleks võimalik läbi viia nii tõhusalt ja kiiresti kui võimalik.

Liikmesriigid tagavad kooskõlas oma õigusaktidega ning vajadusel kohtuliku uurimise eest vastutavate asutuste koostöö kaudu, et ohutujuurdlus:

- a) ei sõltu uurimistest kriminaalmenetluse raames või muudest paralleelsetest uurimistest, mida teostatakse vastutuse või süü kindlaksmääramiseks, ja
- b) ei ole eelnimetatud uurimiste tõttu põhjendamatult välistatud ning seda ei katkestata ega lükata nende uurimiste tõttu edasi.

2. Kooskõlas artiklis 10 osutatud alalise koostööraamistikuga sisaldavad liikmesriikide poolt kehtestatavad eeskirjad sätteid, millega lubatakse:
- a) teha koostööd ja osutada vastastikust abi teiste liikmesriikide juhitud ohutusjuurdluste käigus või delegeerida sellise juurdluste juhtimine teisele liikmesriigile vastavalt artiklile 7; ja
 - b) kooskõlastada liikmesriikide vastavate juurdlusorganite töö niivõrd, kuivõrd seda on vaja käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamiseks.

Artikkel 5

Juurdluste läbiviimise kohustus

1. Iga liikmesriik tagab, et artiklis 8 osutatud juurdlusorgan viib läbi ohutusjuurdluste pärast väga raskete laevaõnnetuste toimumist,:
- a) mis on seotud selle liikmesriigi lipu all sõitva laevaga, sõltumata õnnetuse toimumiskohast;
 - b) mis leiab aset tema territoriaalmeres või sisevetes, nagu on määratletud UNCLOSis, olenemata õnnetuses osalenud laeva(de) lipuriigist; või
 - c) mis on seotud liikmesriigi oluliste huvidega, sõltumata õnnetuse toimumiskohast ja sellega seotud laeva(de) lipuriigist.

2. Lisaks viib juurdlusorgan raskete laevaõnnetuste korral läbi esialgse hindamise, et otsustada, kas algatatakse ohutusjuurdlus või mitte. Kui juurdlusorgan otsustab ohutusjuurdlust mitte algatada, märgitakse kõnealuse otsuse põhjused ja teavitatakse neist vastavalt artikli 17 lõikele 3.

Mis tahes muu laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi korral otsustab juurdlusorgan, kas algatada ohutusjuurdlus või mitte.

Esimeses ja teises lõigus osutatud otsustes võtab juurdlusorgan arvesse laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi raskusastet, sellega seotud laeva ja/või lasti tüüpi ning selle võimalikkust, et ohutusjuurdluse tulemused aitavad vältida õnnetusi ja ohtlikke juhtumeid tulevikus.

3. Juurdlust juhtiva liikmesriigi juurdlusorgan määrab koostöös muude oluliselt huvitatud riikide samaväärsete asutustega kindlaks ohutusjuurdluse teostamise sellise ulatuse ja korra, mis tunduvad kõige tõhusamad käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamiseks ning õnnetuste ja ohtlike juhtumite vältimiseks tulevikus.

4. Ohutusjuurdluste läbiviimisel järgib juurdlusorgan laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurdluse ühist metoodikat, mis on välja töötatud määruse (EÜ) nr 1406/2002 artikli 2 punkti e alusel. Juurdlejad võivad erijuhul kasutada ühisest metoodikast erinevat metoodikat, kui see on nende kutsealase arvamuse kohaselt põhjendatud ja kui see on vajalik juurdluse eesmärkide saavutamiseks. Komisjon võtab nimetatud metoodika vastu või muudab seda seoses käesoleva direktiiviga, võttes arvesse ohutusjuurdlustel põhinevaid asjakohaseid märkusi.

Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 19 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

5. Ohutusjuurdlus algatatakse nii kiiresti kui praktiliselt võimalik pärast laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi toimumist ja mitte mingil juhul hiljem kui kaks kuud pärast selle toimumist.

Artikkel 6
Teavitamiskohustus

Liikmesriigid näevad oma õigussüsteemide raames ette, et vastutavad asutused ja/või kaasatud osapooled teavitavad viivitamata nende juurdlusorganit kõikidest käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvatest õnnetustest ja ohtlikest juhtumitest.

Artikkel 7
Ohutusjuurdluse juhtimine ja selles osalemine

1. Iga laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi puhul viiakse põhimõtteliselt läbi vaid üks juurdlus, mida teostab liikmesriik või juurdlust juhtiv liikmesriik teiste oluliselt huvitatud liikmesriikide osalusel.

Juhul kui ohutusjuurdlust viivad läbi kaks või enam liikmesriiki, teevad asjaomased liikmesriigid seega koostööd, et leppida viivitamata kokku, millisest liikmesriigist saab juurdlust juhtiv liikmesriik. Nad teevad kõik jõupingutused selleks, et juurdlusmenetluste suhtes kokkuleppele jõuda. Nimetatud kokkuleppe raames on teistel oluliselt huvitatud riikidel ohutusjuurdlust läbiviiva liikmesriigiga võrdsed õigused ja võrdne juurdepääs tunnistajatele ja tõenditele. Samuti on neil õigus sellele, et juurdlust juhtiv liikmesriik võtaks nende seisukohta arvesse.

Sama laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi puhul on paralleelsete ohutusjuurdluste läbiviimine rangelt piiratud vaid erakorraliste juhtudega. Sellistel juhtudel teavitavad liikmesriigid komisjoni kõnealuste paralleelsete juurdluste läbiviimise põhjustest. Paralleelseid ohutusjuurdluste läbiviivad liikmesriigid teevad üksteisega koostööd. Eelkõige vahetavad asjaomased juurdlusorganid asjakohast teavet, mis on kogutud nende vastavate juurdluste käigus, eriti eesmärgiga jõuda niivõrd kui võimalik ühistele tulemustele.

Liikmesriigid hoiduvad võtmast meetmeid, mis võiksid käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluva ohutusjuurdluste läbiviimist põhjendamatult takistada, peatada või edasi lükata.

2. Olenemata lõikest 1 vastutab iga liikmesriik ohutusjuurdluste teostamise ja teiste oluliselt huvitatud liikmesriikidega koostöö tegemise eest, kuni lepitakse ühiselt kokku, milline neist on juurdlust juhtiv riik.

3. Ilma et see piiraks käesolevast direktiivist ja rahvusvahelisest õigusest tulenevaid kohustusi, võib liikmesriik iga üksikjuhtumi puhul eraldi ja vastastikusel kokkuleppel delegeerida teisele liikmesriigile ülesande juhtida ohutusjuurdlust või konkreetseid ülesandeid sellise juurdluse läbiviimiseks.
4. Kui ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev on seotud laevaõnnetuse või ohtliku juhtumiga, algatab ohutusjuurdluse liikmesriik, kelle territoriaalmeres või sisevetes, nagu on määratletud UNCLOSis, õnnetusjuhtum või ohtlik juhtum toimus, või kui see toimus muudes vetes, algatab juurdluse liikmesriik, mida kõnealune parvlaev või reisilaev viimasena külastas. Kõnealune liikmesriik vastutab ohutusjuurdluse teostamise ja teiste oluliselt huvitatud liikmesriikidega koostöö tegemise eest, kuni lepitakse ühiselt kokku, milline neist on juurdlust juhtiv riik.

Artikkel 8

Juurdlusorganid

1. Liikmesriigid tagavad, et ohutusjuurdluste eest vastutavad erapooletud alalised vajalike volitustega juurdlusorganid ja nõutava ettevalmistusega juurdlejad, kes on pädevad laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumitega seotud küsimustes.

Ohutusjuurdluse erapooletuks läbiviimiseks on juurdlusorgan organisatsiooniliselt, õigusliku struktuuri poolest ning otsustusprotsessis sõltumatu mis tahes osapooldest, kelle huvid võiksid olla vastuolus talle usaldatud ülesandega.

Sisemaal paiknevad liikmesriigid, kellel ei ole nende lipu all sõitvaid laevu, määravad artikli 5 lõike 1 punkti c kohases juurdluses osalemiseks sõltumatu kontrollkeskuse.

2. Juurdlusorgan tagab, et juurdlejatel on oma tavaliste juurdlusülesannetega seotud valdkondades tööalased teadmised ja praktilised kogemused. Lisaks sellele tagab juurdlusorgan, et asjakohane teave on neile vajaduse korral hõlpsasti kättesaadav.
3. Juurdlusorganile usaldatud tegevust võib laiendada meresõiduohutusega seotud andmete kogumisele ja analüüsimisele, eelkõige ennetaval eesmärgil niivõrd, kuivõrd see tegevus ei mõjuta nimetatud organi sõltumatust ega too kaasa vastutust õiguslikes, halduslikes või standardimisega seotud küsimustes.
4. Tegutsedes oma vastavate õigussüsteemide raamistikus, tagavad liikmesriigid, et nende riikliku juurdlusorgani või mis tahes muu juurdlusorgani juurdlejatele, kellele on tehtud ülesandeks ohutusjuurdlust teostada, vajaduse korral koostöös kohtuliku uurimise eest vastutavate asutustega, antakse mis tahes asjakohast teavet ohutusjuurdluse läbiviimiseks ning et neil on seetõttu õigus:
 - a) omada vaba juurdepääsu kõikidele asjakohastele piirkondadele või õnnetuse toimumiskohale, samuti mis tahes laevale, vrakile või rajatisele, sealhulgas lastile, seadmetele või rusudele;

- b) tagada tõendusmaterjalide loetelu kohene koostamine ja vraki, rusude või muude komponentide või ainete kontrollitud otsimine ja kõrvaldamine nende kontrollimise või analüüsimise eesmärgil;
- c) nõuda punktis b osutatud esemete kontrollimist või analüüsimist ning tagada vaba juurdepääs sellise kontrolli või analüüsi tulemustele;
- d) omada vaba juurdepääsu laeva, merereisi, lasti, laevapere või mis tahes muu isiku, eseme, tingimuse või asjaoluga seotud asjakohasele teabele ning salvestatud andmetele, sealhulgas reisiinfo salvesti andmetele, neid paljundada ja kasutada;
- e) omada vaba juurdepääsu ohvrite surnukehade kontrollimistulemustele või ohvrite surnukehadest võetud proovide analüüsi tulemustele;
- f) nõuda ja omada vaba juurdepääsu laeva käitamisega seotud isikute või muude asjaomaste isikute kontrollimise tulemustele või nendelt võetud proovide analüüsi tulemustele;
- g) kuulata üle tunnistajad ilma selliste isikute kohalolekuta, kelle huvides võiks olla ohutusjuurdluse takistamine;
- h) saada lipuriigi, laevaomanike, klassifikatsioonühingute või muude asjaomaste osapoolte valduses olevaid kontrolliandmeid ja asjakohast teavet, kui need osapooled või nende esindajad asuvad asjaomasel liikmesriigis;
- i) paluda riikide asjaomaste asutuste, sealhulgas lipu- ja sadamariigi laevakontrolliinspektorite, rannavalveametnike, laevaliikluse juhtimise keskuse operaatorite, otsingu- ja päästemeeskondade, lootside või muu sadama- või merenduspersonali abi.

5. Juurdlusorganil võimaldatakse reageerida õnnetuseteatele viivitamata mis tahes ajal ning saada piisavaid vahendeid, et oma ülesannet sõltumatult täita. Juurdlusorgani juurdlejatele antakse selline pädevus, mis tagab neile vajaliku sõltumatuse.
6. Peale laevaõnnetuste võib juurdlusorgan käesoleva direktiivi alusel teostada juurdlust ka muude juhtumite kohta, tingimusel et sellised juurdlused ei ohusta tema sõltumatust.

Artikkel 9

Konfidentsiaalsus

Ilma et see piiraks direktiivi 95/46/EÜ kohaldamist, tagavad liikmesriigid oma õigussüsteemide raames, et järgmised andmed tehakse kättesaadavaks üksnes ohutusjuurdluse eesmärgil, välja arvatud juhul, kui asjaomase liikmesriigi pädev asutus otsustab, et andmete avaldamine vastab ülekaalukale üldisele huvile:

- a) kõik tunnistajate ütlused ja muud seletused, aruanded ja märkused, mille juurdlusorgan on salvestanud või saanud ohutusjuurdluse käigus;

- b) ohutusjuurdluse käigus tunnistusi andnud isikute tuvastamist võimaldavad andmed;
- c) eriti tundlikud eraelulised andmed laevaõnnetuse või ohtliku juhtumiga seotud isikute kohta, sealhulgas andmed nende tervisliku seisundi kohta.

Artikkel 10

Alaline koostööraamistik

1. Liikmesriigid kehtestavad tihedas koostöös komisjoniga alalise koostööraamistiku, mis võimaldab nende vastavatel juurdlusorganitel teha omavahel koostööd niivõrd, kuivõrd see on vajalik käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamiseks.
2. Alalise koostööraamistiku töökord ja nõutav organisatsiooniline kord määratakse kindlaks vastavalt artikli 19 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.
3. Liikmesriikide juurdlusorganid lepivad alalise koostööraamistiku piires kokku eelkõige parimates koostöövormides, et:
 - a) võimaldada juurdlusorganitel jagada laevarusude ja -varustuse tehniliseks juurdluseks vajalikke seadmeid, vahendeid ja varustust ning muid ohutusjuurdlusega seotud esemeid, sealhulgas reisiinfo salvesti ja muude elektronseadiste andmetest väljavõtete tegemist ning teabe hindamist;

- b) teha tehnilist koostööd või jagada teadmisi, mida on vaja eriülesannete täitmiseks;
- c) saada ja jagada teavet, mis on vajalik selleks, et analüüsida õnnetuse andmeid ja anda ühenduse tasandil asjakohaseid ohutuse tagamise soovitusi;
- d) koostada ühised põhimõtted, et jälgida ohutuse tagamise soovitude täitmist ning kohandada juurdlusmeetodeid vastavalt tehnika ja teaduse arengule;
- e) juhtida asjakohaselt artiklis 16 osutatud varajasi hoiatusteateid;
- f) kehtestada konfidentsiaalsusnõuded artiklis 9 osutatud tunnistajate ütluste ning töödeldud andmete ja muude dokumentide jagamiseks, sealhulgas suhetes kolmandate riikidega, järgides siseriiklikke eeskirju;
- g) korraldada vajaduse korral juurdlejate asjakohast koolitust;
- h) edendada koostööd kolmandate riikide juurdlusorganitega ja rahvusvaheliste laevaõnnetuste juurdlusorganitega käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvates valdkondades;
- i) anda ohutusjuurdlust läbiviivatele juurdlusorganitele mis tahes asjakohast teavet.

Artikkel 11

Kulud

1. Kui ohutusjuurdlusega tegelevad kaks või enam liikmesriiki, toimub vastav tegevus tasuta.
2. Juhul, kui vajatakse ohutusjuurdluses mitteosaleva liikmesriigi abi, lepivad liikmesriigid kokku tekkinud kulude hüvitamise suhtes.

Artikkel 12

Koostöö oluliselt huvitatud kolmandate riikidega

1. Liikmesriigid teevad võimalikult tihedat koostööd ohutusjuurdlusest oluliselt huvitatud kolmandate riikidega.
2. Oluliselt huvitatud kolmandatel riikidel lubatakse vastastikusel kokkuleppel võtta osa liikmesriigi juhitava ohutusjuurdluse mis tahes etapist käesoleva direktiivi tingimuste kohaselt.
3. Liikmesriigi osalemine oluliselt huvitatud kolmanda riigi poolt teostatavas ohutusjuurdluses ei piira ohutusjuurdluse teostamise ja sellest teavitamise kohustust vastavalt käesolevale direktiivile. Kui oluliselt huvitatud kolmas riik juhib ohutusjuurdlust, milles osaleb üks või mitu liikmesriiki, võivad liikmesriigid otsustada mitte viia läbi paralleelset juurdlust, eeldusel et kolmanda riigi juhitud ohutusjuurdlus viiakse läbi kooskõlas IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksiga.

Artikkel 13

Tõendite säilitamine

Liikmesriigid võtavad meetmeid tagamaks, et käesoleva direktiivi alusel õnnetuste ja ohtlike juhtumitega seotud osapooled teevad kõik võimaliku, et:

- a) säilitada kaartidelt, logiraamatutest, elektrooniliste ja magnetsalvestuste teel, videokassettidelt, sealhulgas reisiinfo salvestitelt ja muudelt elektronseadistelt saadud teavet, mis on seotud õnnetusjuhtumi eelse, aegse ja järgse ajaga;
- b) vältida sellise teabe ülekirjutamist või muul viisil muutmist;
- c) kaitsta häirete eest teisi seadmeid, mida võiks põhjendatult pidada õnnetusjuhtumi ohutusjuurdlusel asjakohasteks;
- d) kiiresti koguda ja säilitada kõik ohutusjuurdluse jaoks vajalikud tõendid.

Artikkel 14

Õnnetusjuhtumi kokkuvõte

1. Käesoleva direktiivi alusel läbiviidud ohutusjuurdluse lõppemisel avaldatakse kokkuvõte, mille vormi määrab kindlaks pädev juurdlusorgan ning mis on kooskõlas I lisa asjakohaste jaotistega.

Juurdlusorganid võivad otsustada, et ohutusjuurdluse puhul, mis ei ole seotud väga raske või, kui see on asjakohane, raske laevaõnnetusega ning mille tulemused ei võimalda vältida tulevikus toimuvaid õnnetusi ja ohtlikke juhtumeid, avaldatakse lihtsustatud kokkuvõtte.

2. Juurdlusorganid püüavad teha lõikes 1 osutatud kokkuvõtte, kaasa arvatud selle järeldused ja võimalikud soovitusel, üldsusele ja eelkõige merendussektorile kättesaadavaks 12 kuu jooksul õnnetuse toimumise päevast. Kui lõppkokkuvõtet ei ole võimalik selle aja jooksul koostada, avaldatakse vahekokkuvõtte 12 kuu jooksul õnnetuse toimumise päevast.
3. Juurdlust juhtiva liikmesriigi juurdlusorgan saadab komisjonile lihtsustatud, lõpp- või vahekokkuvõtte koopia. Selles võetakse arvesse komisjoni võimalikke tehnilisi märkusi lõppkokkuvõtetete kohta, mis ei mõjuta tulemuste sisu, eesmärgiga parandada kokkuvõtte kvaliteeti nii, et see aitaks kaasa käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamisele.

Artikkel 15

Ohutuse tagamise soovitusel

1. Liikmesriigid tagavad, et adressaadid võtavad juurdlusorganite esitatud ohutuse tagamise soovitusi nõuetekohaselt arvesse ning vajaduse korral võtavad piisavaid järelmeetmeid vastavalt ühenduse ja rahvusvahelisele õigusele.

2. Vajaduse korral esitab juurdlusorgan või komisjon ohutuse tagamise soovitusi andmete abstraktse analüüsi ja läbiviidud ohutusjuurdluste üldiste tulemuste põhjal.
3. Ohutuse tagamise soovitus ei või mingil juhul kasutada õnnetuse eest vastutuse või süü kindlaksmääramiseks.

Artikkel 16

Varajase hoiatamise süsteem

Ilma et see piiraks liikmesriigi juurdlusorgani õigust anda varajast hoiatusteadet, teavitab ta ohutusjuurdluste mis tahes etapil, kui ta leiab, et ühenduse tasandil tuleb uute õnnetuste ohu vältimiseks viivitamatult tegutseda, viivitamata komisjoni varajase hoiatamise vajadusest.

Komisjon väljastab vajaduse korral hoiatusteate kõikidele teiste liikmesriikide vastutavatele asutustele, meretranspordisektorile ja teistele asjaomastele osapooltele.

Artikkel 17

Euroopa laevaõnnetuste andmebaas

1. Laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite andmed salvestatakse ja neid analüüsitakse komisjoni poolt loodavas Euroopa elektroonilises andmebaasis, mida tuntakse kui Euroopa laevaõnnetuste teabeplatvormi (EMCIP).

2. Liikmesriigid teavitavad komisjoni volitatud asutustest, kellel on juurdepääs nimetatud andmebaasile.
3. Liikmesriikide juurdlusorganid teatavad komisjonile laevaõnnetustest ja ohtlikest juhtumitest II lisas esitatud vorminõuete kohaselt. Samuti esitavad nad EMCIPi andmebaasi süsteemi kohaselt komisjonile ka ohutusjuurdluste tulemusel saadud andmed.
4. Komisjon ja liikmesriigid töötavad välja andmebaasi süsteemi ning meetodi andmete esitamiseks sobiva tähtaja jooksul.

Artikkel 18

Meremeeste õiglane kohtlemine

Vastavalt siseriiklikule õigusele võtavad liikmesriigid nende jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes toimunud laevaõnnetuse korral arvesse meremeeste õiglast kohtlemist käsitlevate IMO suuniste asjakohaseid sätteid.

Artikkel 19

Komitee

1. Komisjoni abistab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 2099/2002¹ asutatud laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS).
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 tähenduses kehtestatakse kaks kuud.
3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

Artikkel 20

Muutmisvolitused

Komisjon võib käesolevas direktiivis kasutatud mõisteid ning viiteid ühenduse ja IMO õigusaktidele ajakohastada vastavalt ühenduse või IMO jõustunud meetmetele käesoleva direktiivi sätete piires.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 19 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

¹ EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

Komisjon võib vastavalt samale menetlusele muuta ka lisasid.

IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksi muudatused võib käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja jätta vastavalt määruse (EÜ) nr 2099/2002 artiklile 5.

Artikkel 21

Täiendavad meetmed

Käesoleva direktiivi sätted ei keela liikmesriikidel võtta täiendavaid meetmeid meresõiduohutuse kohta, mida käesolev direktiiv ei hõlma, tingimusel et sellised meetmed ei ole vastuolus käesoleva direktiiviga ega raskenda selle eesmärgi saavutamist ega ohusta selle eesmärgi täitmist.

Artikkel 22

Karistused

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi alusel vastuvõetud siseriiklike õigusnormide rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada nende rakendamine. Ettenähtud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

Artikkel 23

Rakendamisaruanne

Komisjon esitab iga viie aasta järel Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja järgimise kohta ning esitab vajaduse korral edasised meetmed seoses aruandes esitatud soovitustega.

Artikkel 24
Kehtivate õigusaktide muudatused

1. Direktiivi 1999/35/EÜ artikkel 12 jäetakse välja.
2. Direktiivi 2002/59/EÜ artikkel 11 jäetakse välja.

Artikkel 25
Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt ...*.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 26
Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

* Väljaannete talitus: 24 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva.

Artikkel 27
Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

...

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

ILISA

Ohutusjuurdluse kokkuvõtte sisu

Eessõna

Kokkuvõtte eessõnas määratakse kindlaks ohutusjuurdluse ainus eesmärk, nimelt et ohutuse tagamise soovitus ei anna mingil juhul alust vastutuse või süü eeldamiseks ning et juurdluskokkuvõtte ei ole ei sisult ega stiililt koostatud kavatsusega kasutada seda kohtumenetluses.

(Juurdluskokkuvõttes ei tohiks viidata tunnistajate ütlustele ega kokku viia kokkuvõttes mainitud isikuid ohutusjuurdluse käigus tunnistusi andnud isikutega.)

1. LÜHIKOKKUVÕTE

Selles osas kirjeldatakse laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi põhilisi asjaolusid: mis juhtus, millal, kus ja kuidas see juhtus; ning märgitakse, kas see põhjustas surmajuhtumeid, vigastusi, kahjustas laevu, lasti, kolmandaid isikuid või keskkonda.

2. FAKTILINE TEAVE

Selles osas esitatakse punkthaaval piisav teave, mida juurdlusorgan käsitab faktilisena, ning põhjendatakse analüüsi ja hõlbustatakse mõistmist.

Kõnealused punktid sisaldavad eelkõige järgmist teavet:

2.1 Laevaandmed:

lipp/register;

identifitseerimisandmed;

põhiandmed;

omandiline kuuluvus ja juhtkond;

andmed konstruktsiooni kohta;

minimaalne ohutu mehitatus;

lubatud last.

2.2 Andmed merereisi kohta:

külastatavad sadamad;

merereisi tüüp;

teave lasti kohta;

mehitatus.

2.3 Teave laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kohta:

laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi tüüp;

kuupäev ja kellaeg;

laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi toimumiskoht ja selle koordinaadid;

välis- ja sisekeskkond;

laeva käitamine ja merereisi etapp;

koht pardal;

andmed inimtegurite kohta;

tagajärjed (inimestele, laevale, lastile, keskkonnale, muule).

2.4 Maal asuva asutuse kaasamine ja reageerimine hädakutsele:

keda kaasati;

kasutatud vahendid;

reageerimise kiirus;

võetud meetmed;

saadud tulemused.

3. KIRJELDUS

Selles osas esitatakse laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kulg selle ajalises järgnevuses ning kirjeldatakse laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi ajal aset leidnud, sellele eelnenud ja järgnenud sündmusi ja kõike laevaõnnetuse või ohtliku juhtumiga seotut (nt isikud, materjal, keskkond, seadmed või välismõjurid). Kirjeldusega hõlmatud ajavahemik sõltub laevaõnnetust või ohtlikku juhtumit vahetult mõjutanud õnnetusjuhtumite toimumise ajast. Selles osas esitatakse ka kõik läbiviidud ohutusjuurdluse asjakohased üksikasjad, kaasa arvatud kontrollimiste ja analüüside tulemused.

4. ANALÜÜS

Analüüsi osas analüüsitakse punkthaaval iga õnnetusjuhtumit eraldi ning esitatakse märkused ohutusjuurdluse käigus teostatud asjakohaste kontrollimiste või analüüside tulemuste kohta ning kõigi ohutusmeetmete kohta, mis võisid olla juba võetud laevaõnnetuste vältimiseks.

Kõnealused punktid peaksid käsitlema näiteks järgmisi teemasid:

- õnnetusjuhtumi taust ja ümbrus;
- ebaõige inimtegevus ja tegevusetus, juhtumid, mis on seotud ohtlike materjalide, keskkonnamõju, seadmete rikete ja välismõjutustega;
- kaasaaitavad tegurid, sealhulgas inimtegevus, pardatoimingud, maapealne juhtimine või õigusnormide mõju.

Analüüs ja märkused võimaldavad kokkuvõttes jõuda loogiliste järeldusteni ning välja selgitada kõik kaasaaitavad tegurid, sealhulgas need, millega kaasneb risk ja mille puhul peetakse olemasolevaid õnnetusjuhtumi vältimise ja/või selle tagajärgede ärahoidmise või minimeerimise vastuabinõusid ebapiisavateks või puudevateks.

5. JÄRELDUSED

Selles osas kirjeldatakse väljaselgitatud kaasaaitavaid tegureid ja puuduvaid või ebapiisavaid vastuabinõusid (materiaalsed, funktsionaalsed, sümboolsed või menetluslikud), mille suhtes tuleks välja töötada ohutusmeetmed laevaõnnetuste vältimiseks.

6. OHUTUSE TAGAMISE SOOVITUSED

Vajaduse korral sisaldab see kokkuvõtte osa analüüsi ja järelduste põhjal tehtavaid ohutuse tagamise soovitusi, mis on seotud kindla valdkonnaga nagu õigusaktid, projekteerimine, toimingud, kontroll, juhtimine, töötervishoid ja tööohutus, koolitus, parandustööd, hooldus, maapealne abi ja hädaolukordadele reageerimine.

Ohutuse tagamise soovitused adresseeritakse neile, kes oskavad neid kõige paremini rakendada, näiteks laevaomanikud, juhtkond, tunnustatud organisatsioonid, merendusametkonnad, laevaliikluse juhtimise keskused, merepäästeteenistused, rahvusvahelised mereorganisatsioonid ja Euroopa institutsioonid, eesmärgiga vältida laevaõnnetusi.

See osa sisaldab ka kõiki võimalikke ajutisi ohutuse tagamise soovitusi, mis on antud ohutusjuurdluse käigus, ning kõiki ohutusjuurdluse käigus võetud ohutuse tagamise meetmeid.

7. LISAD

Vajaduse korral lisatakse kokkuvõttele mitteammendav nimekiri järgmistest andmetest kirjalikus ja/või elektroonilises vormis:

- fotod, videod, helisalvestused, kaardid, joonised;
 - kohaldatavad standardid;
 - kasutatud tehnilised mõisted ja lühendid;
 - ohutuse eriuuringud;
 - muu teave.
-

II LISA

LAEVAÕNNETUSEST VÕI OHTLIKUST JUHTUMIST TEAVITAMISEL ESITATAVAD ANDMED

(Euroopa laevaõnnetuste teabeplatvormi osa)

Märkus: allajoonitud numbrite puhul tuleb esitada andmed iga laeva kohta, kui laevaõnnetuse või ohtliku juhtumiga on seotud rohkem kui üks laev.

01. Vastutav liikmesriik / kontaktisik
02. Liikmesriigi juurdleja
03. Liikmesriigi roll
04. Mõjutatud rannikuäärne riik
05. Oluliselt huvitatud riikide arv
06. Oluliselt huvitatud riigid
07. Teavitav ametkond
08. Teavitamise kellaeg
09. Teavitamise kuupäev
10. Laeva nimi

11. Laeva IMO number / kutsung
12. Laeva lipp
13. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi tüüp
14. Laevatüüp
15. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kuupäev
16. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kellaeg
17. Koordinaadid: laiuskraad
18. Koordinaadid: pikkuskraad
19. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi toimumiskoht
20. Lähtesadam
21. Sihtsadam
22. Liikluseraldusskeem
23. Merereisi etapp
24. Laeva käitamine
25. Koht pardal

26. Inimohvrid:
- Laevapere
 - Reisijad
 - Muu
27. Rasked vigastused:
- Laevapere
 - Reisijad
 - Muu
28. Reostus
29. Laevale tekitatud kahju
30. Lastile tekitatud kahju
31. Muu kahju
32. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi lühikirjeldus
33. Põhjuste lühikirjeldus ohutusjuurdluse mittealgatamise korral.
-