



EIROPAS SAVIENĪBA

EIROPAS PARLAMENTS

PADOME

Briselē, 2009. gada 20. februārī
(OR. en)

2005/0240 (COD)
C6-0046/2009

PE-CONS 3723/08

MAR 260
ENV 1008
CODEC 1826

TIESĪBU AKTI UN CITI DOKUMENTI

Temats: EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Direktīvas 1999/35/EK un 2002/59/EK

Kopīgais dokuments,
ko apstiprinājusi EK līguma 251. panta
4. punktā paredzētā Samierināšanas komiteja

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES
DIREKTĪVA EK/.../2009**

(... gada ...),

**ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai
jūras transporta nozarē un
groza Direktīvas 1999/35/EK un 2002/59/EK**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ²,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru, ņemot vērā Samierināšanas komitejas 2008. gada 8. decembrī apstiprināto kopīgo dokumentu ³,

¹ OV C 318, 23.12.2006., 195. lpp.

² OV C 229, 22.9.2006., 38. lpp.

³ Eiropas Parlamenta 2007. gada 25. aprīļa Atzinums (OV C 74 E, 30.3.2008., 546. lpp.), Padomes 2008. gada 6. jūnija Kopējā nostāja (OV C 184 E, 22.7.2008., 23. lpp.). Eiropas Parlamenta 2008. gada 24. septembra Normatīvā rezolūcija (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes ... Lēmums.

tā kā:

- (1) Eiropas jūras transportā būtu jāuztur augsts vispārējais drošības līmenis un būtu jādarā viss, lai samazinātu jūras negadījumu un starpgadījumu skaitu.
- (2) Ātri paveikta jūras negadījumu tehniskā izmeklēšana uzlabo drošību uz jūras, palīdzot novērst tādu negadījumu recidīvus, kuru rezultātā iet bojā cilvēki un kuģi un tiek piesārņota jūras vide.
- (3) Eiropas Parlaments 2004. gada 21. aprīļa Rezolūcijā par drošības uzlabošanu uz jūras ¹ mudina Komisiju iesniegt priekšlikumu direktīvai par kuģu satiksmes negadījumu izmeklēšanu.
- (4) Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada 10. decembra Jūras tiesību konvencijas (turpmāk "*UNCLOS*") 2. pantā ir noteiktas krasta valstu tiesības izmeklēt cēloni jebkādam negadījumam uz jūras, kas noticis šīs valsts teritoriālajos ūdeņos un varētu radīt draudus dzīvībai vai videi, prasīt krasta valsts meklēšanas un glābšanas dienestu iesaistīšanos vai citādi ietekmēt krasta valsti.
- (5) *UNCLOS* 94. pantā noteikts, ka karoga valstīm jāierosina izmeklēšana, kas sakarā ar konkrētiem atklātā jūrā notikušiem negadījumiem vai starpgadījumiem jāveic vai nu piemēroti kvalificētai personai vai personām, vai šai personai vai personām klātesot.

¹ OV C 104 E, 30.4.2004., 730. lpp.

- (6) 1974. gada 1. novembra Starptautiskās konvencijas par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (turpmāk "SOLAS 74") noteikumā I/21, 1966. gada 5. aprīļa Starptautiskajā konvencijā par kravas ūdenslīniju un 1973. gada 2. novembra Starptautiskajā konvencijā par piesārņošanas novēršanu no kuģiem ir noteikts karoga valsts pienākums veikt negadījumu izmeklēšanu un iesniegt Starptautiskajai Jūrniecības organizācijai (SJO) attiecīgos secinājumus.
- (7) SJO obligāto instrumentu īstenošanas kodeksā, kas pievienots SJO Asamblejas 2007. gada 29. novembra Rezolūcijai A.996(25), atgādināts par karoga valsts pienākumu nodrošināt, ka drošības izmeklēšanu uz jūras veic piemēroti kvalificēti izmeklētāji, kas ir kompetenti ar jūras negadījumiem un starpgadījumiem saistītās lietās. Minētajā kodeksā turklāt prasīts karoga valstīm būt gatavām šajā nolūkā nodrošināt kvalificētus izmeklētājus neatkarīgi no negadījuma vai starpgadījuma vietas.
- (8) Būtu jāņem vērā SJO Asamblejas 1997. gada 27. novembra Rezolūcijai A.849 (20) pievienotais Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodekss (turpmāk "SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodekss"), kurā noteikts, ka drošības izmeklēšanā attiecībā jūras negadījumiem un starpgadījumiem jāīsteno kopēja pieeja un ka valstīm jāsadarbojas, nosakot faktorus, kas ir par iemeslu jūras negadījumiem un starpgadījumiem. Turklāt būtu jāņem vērā SJO Asamblejas 1997. gada 27. novembra Rezolūcija A.861(20) un SJO Kuģošanas drošības komitejas 2004. gada 17. maija Rezolūcija MSC.163(78), kurās definētas "reisa datu reģistrācijas iekārtas".

- (9) Jūrnieki ir atzīti par īpašu darbinieku kategoriju un, ņemot vērā jūrniecības nozares globālo raksturu un dažādās jurisdikcijas, ar kurām viņi var saskarties, viņiem nepieciešama īpaša aizsardzība, jo īpaši attiecībā uz kontaktiem ar valstu iestādēm. Saistībā ar paaugstinātu jūras drošību, jūrniekiem būtu jāspēj paļauties uz taisnīgu attieksmi jūras negadījumā. Viņu cilvēktiesības un cieņa būtu jāaizsargā visu laiku, un visas drošības izmeklēšanas būtu jāveic taisnīgi un ātri. Šajā sakarā dalībvalstīm, ņemot vērā savus tiesību aktus, papildus būtu jāņem vērā attiecīgie noteikumi SJO Pamatnostādnēs par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras negadījuma situācijā.
- (10) Lai izvairītos no diskriminējošu vai represīvu pasākumu uzsākšanas pret lieciniekiem saistībā ar viņu dalību drošības izmeklēšanā, dalībvalstīm saskaņā ar savām tiesību sistēmām pēc negadījumiem būtu jāaizsargā liecinieku sniegtās liecības un jānovērš to izmantošana nolūkiem, kas nav drošības izmeklēšana.
- (11) Padomes Direktīvā 1999/35/EK (1999. gada 29. aprīlis) par obligāto apsekojumu sistēmu ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu regulārās satiksmes drošībai ¹ dalībvalstīm prasīts atbilstīgi savām attiecīgajām tiesību sistēmām definēt tiesisko statusu, kas tām vai jebkurai citai pamatoti ieinteresētai dalībvalstij ļauj piedalīties, sekmēt vai – gadījumā, kas paredzēts SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksā – veikt jebkura tāda negadījuma vai starpgadījuma izmeklēšanu, kurš saistīts ar ro-ro prāmi vai ātrgaitas pasažieru kuģi.

¹ OV L 138, 1.6.1999., 1. lpp.

- (12) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/59/EK (2002. gada 27. jūnijs), ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu ¹, dalībvalstīm prasīts ievērot SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksa noteikumus un nodrošināt, lai negadījumu izmeklēšanas secinājumus publicētu iespējami drīz pēc pabeigtās izmeklēšanas.
- (13) Tādu negadījumu un starpgadījumu drošības izmeklēšanas, kuros iesaistīti jūras kuģi vai citi ostās vai citās ierobežotas kuģošanas jūras zonās esoši kuģi, ir ārkārtīgi svarīgi veikt objektīvi, lai efektīvi noteiktu šādu negadījumu vai starpgadījumu apstākļus un cēloņus. Tādēļ šādas izmeklēšanas būtu jāveic neatkarīgiem izmeklētājiem, ko kontrolē neatkarīga struktūra vai vienība, kam piešķirtas vajadzīgās pilnvaras, lai izvairītos no jebkāda interešu konflikta.
- (14) Dalībvalstīm saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem attiecībā uz to iestāžu pilnvarām, kas atbildīgas par tiesu izmeklēšanu, un sadarbībā ar šīm iestādēm attiecīgos gadījumos būtu jānodrošina, ka par tehnisko izmeklēšanu atbildīgās personas var veikt savus uzdevumus iespējami labākajos apstākļos.

¹ OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.

- (15) Šī direktīva nedrīkstētu skart Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti¹.
- (16) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, lai to tiesību sistēmas tām un jebkurai citai pamatoti ieinteresētai dalībvalstij ļautu piedalīties izmeklēšanā vai sekmēt vai veikt šādu izmeklēšanu, pamatojoties uz SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksa noteikumiem.
- (17) Principā uz katru jūras negadījumu vai starpgadījumu būtu jāattiecas tikai vienai izmeklēšanai, ko veic dalībvalsts vai vadītāja dalībvalsts, piedaloties citām būtiski ieinteresētām valstīm. Pienācīgi pamatotos izņēmuma gadījumos, kad sakarā ar attiecīgā kuģa karogu, negadījuma vietu vai cietušo valstspiederību ir iesaistītas divas vai vairāk dalībvalstis, varētu veikt paralēlas izmeklēšanas.
- (18) Savstarpēji vienojoties, dalībvalsts var deleģēt jūras negadījuma vai starpgadījuma drošības izmeklēšanu (turpmāk "drošības izmeklēšana") vai ar šādu izmeklēšanu saistītu īpašu uzdevumu vadību citai dalībvalstij.

¹ OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

- (19) Dalībvalstīm vajadzētu darīt visu iespējamo, lai netiktu prasīta samaksa par vajadzīgās palīdzības sniegšanu izmeklēšanā, kurā iesaistītas divas vai vairāk dalībvalstis. Ja palīdzību lūdz dalībvalsts, kas nav iesaistīta drošības izmeklēšanā, dalībvalstis vienojas par radušos izmaksu atlīdzību.
- (20) Saskaņā ar *SOLAS* 74 noteikumu V/20 pasažieru kuģiem un kuģiem, kas nav pasažieru kuģi, ar bruto tilpību 3000 tonnu un vairāk, kuri uzbūvēti 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk, jābūt aprīkoti ar reisa datu reģistrācijas iekārtām, lai palīdzētu veikt negadījumu izmeklēšanu. Tā kā minētajām iekārtām ir būtiska nozīme, izstrādājot kuģu satiksmes negadījumu novēršanas politiku, būtu jāprasa, lai šādas iekārtas vienmēr būtu uz kuģiem, kas veic valsts mēroga vai starptautiskus reisus un piestāj Kopienas ostās.
- (21) Datus, ko reģistrē reisa datu reģistrācijas iekārta un citas elektroniskas iekārtas, var izmantot gan pēc negadījuma vai starpgadījuma, lai izmeklētu tā cēloņus, gan preventīvi, lai uzkrātu pieredzi par apstākļiem, kas varētu kļūt par šādu notikumu cēloni. Dalībvalstīm būtu jānodrošina tas, ka šādus datus, ja tie ir pieejami, pienācīgi izmanto abiem minētajiem mērķiem.
- (22) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1406/2002¹ ir noteikts, ka Eiropas Kuģošanas drošības aģentūrai (turpmāk "Aģentūra") jāsadarbojas ar dalībvalstīm, lai izstrādātu tehniskus risinājumus un sniegtu tehnisku palīdzību jautājumos, kas saistīti ar Kopienas tiesību aktu īstenošanu. Negadījumu izmeklēšanā Aģentūras konkrētais uzdevums ir veicināt sadarbību starp dalībvalstīm un Komisiju vienotas metodoloģijas izstrādē kuģu satiksmes negadījumu izmeklēšanai saskaņā ar starptautiski atzītiem principiem, ievērojot dalībvalstu tiesību sistēmu atšķirības.

¹ OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.

- (23) Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1406/2002 Aģentūrai ir jāveicina sadarbība, sniedzot atbalstu dalībvalstīm izmeklēšanas darbību veikšanā, kā arī izmeklēšanas ziņojumu analīzes veikšanā.
- (24) Izstrādājot kopēju metodoloģiju jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanai vai grozot to, būtu jāņem vērā visi negadījumu izmeklēšanas secinājumi.
- (25) Dalībvalstīm un Kopienai būtu pienācīgi jāievēro drošības ieteikumi, kas izstrādāti pēc drošības izmeklēšanas.
- (26) Tā kā tehniskās drošības izmeklēšanas mērķis ir novērst jūras negadījumus un starpgadījumus, secinājumos un drošības ieteikumos nekādā gadījumā nebūtu jānosaka atbildība vai vainas pakāpe.
- (27) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi - proti, uzlabot kuģošanas drošību Kopienā un tādējādi mazināt turpmāku jūras negadījumu risku - nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka veicamo pasākumu apjoma vai iedarbības dēļ minēto mērķi var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.

- (28) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ¹.
- (29) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro grozīt šo direktīvu, lai piemērotu turpmākus grozījumus ar to saistītās starptautiskās konvencijās, protokolos, kodeksos un rezolūcijās, kā arī lai pieņemtu vai grozītu jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kopējo metodoloģiju. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus Direktīvas 2002/59 elementus, *inter alia*, papildinot to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (30) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ² dalībvalstīm ir ieteikts gan savām vajadzībām, gan Kopienas interesēs izstrādāt savas tabulas, kur pēc iespējas precīzāk atspoguļota atbilstība starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un padarīt tās publiski pieejamas,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Priekšmets

1. Šīs direktīvas mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību un novērst kuģu izraisītu piesārņojumu, tādējādi samazinot turpmāku jūras negadījumu risku:
- a) veicinot to, ka veic jūras negadījumu un starpgadījumu ātru drošības izmeklēšanu un pienācīgu analīzi, lai noteiktu to cēloņus; un

¹ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

² OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

- b) laikus iesniedzot precīzus drošības izmeklēšanas ziņojumus un piedāvājot korektīvus pasākumus.
2. Saskaņā ar šo direktīvu veiktā izmeklēšana nav saistīta nedz ar atbildības, nedz vainas pakāpes noteikšanu. Tomēr dalībvalstis nodrošina, ka izmeklēšanas struktūra vai vienība (turpmāk "izmeklēšanas struktūra") neatturas ziņot par visiem negadījuma vai starpgadījuma cēloņiem, ja šie fakti varētu norādīt uz vainu vai atbildību.

2. pants

Darbības joma

1. Šī direktīva attiecas uz jūras negadījumiem un starpgadījumiem:
- a) kuros iesaistīti kuģi, kas kuģo ar dalībvalsts karogu; vai
 - b) kas notiek dalībvalstu teritoriālajos ūdeņos un iekšējos ūdeņos, kā noteikts *UNCLOS*; vai
 - c) kuros dalībvalstīm ir citas pamatotas intereses.
2. Šī direktīva neattiecas uz jūras negadījumiem un starpgadījumiem, kuros iesaistīti vienīgi:
- a) karakuģi, karaspēka daļu transporta kuģi un citi kuģi, kuri pieder dalībvalstīm un kurus ekspluatē dalībvalstis, un kurus izmanto vienīgi valdības dienesti nekomerciāliem nolūkiem;

- b) kuģi bez mehāniskas piedziņas, primitīvas būves koka kuģi, izpriecu jahtas un izpriecu braucienu kuģi, kas nav iesaistīti tirdzniecībā, ja tajos nav un nebūs apkalpes un ja tie nepārvadā un nepārvadās vairāk nekā 12 pasažierus komerciālos nolūkos;
- c) iekšzemes ūdensceļu kuģi, kas kuģo pa iekšzemes ūdensceļiem;
- d) zvejas kuģi, kuru garums ir mazāks par 15 metriem;
- e) stacionāras iekārtas urbšanas darbiem jūrā.

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā:

- 1) "SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodekss" ir SJO Asamblejas 1997. gada 27. novembra Rezolūcijai A.849 (20) pievienotais Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodekss jaunākajā redakcijā;
- 2) turpmāk norādītos terminus saprot atbilstoši SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksā ietvertajām definīcijām:
 - a) "jūras negadījums";
 - b) "ļoti smags negadījums";
 - c) "jūras starpgadījums";

- d) "jūras negadījuma vai starpgadījuma drošības izmeklēšana";
 - e) "izmeklēšanas vadītāja valsts";
 - f) "pamatoti ieinteresēta valsts";
- 3) terminu "smags negadījums" saprot atbilstoši atjauninātajai definīcijai, kas ietverta SJO Jūras drošības komitejas un Jūras vides aizsardzības komitejas 2008. gada 18. decembra Cirkulārā MSC-MEPC.3/Circ.3;
 - 4) "SJO Pamatnostādnes par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras negadījuma situācijā" ir pamatnostādnes, kas ietvertas SJO Asamblejas 2005. gada 1. decembra Rezolūcijā A.987(24) un ko Starptautiskās Darba organizācijas Pārvaldes iestāde apstiprinājusi tās 296. sesijā 2006. gada 12. - 16. jūnijā;
 - 5) terminus "ro-ro prāmis" un "ātrgaitas pasažieru kuģis" saprot atbilstoši Direktīvas 1999/35/EK 2. pantā ietvertajām definīcijām;
 - 6) terminu "reisa datu reģistrācijas iekārta" (turpmāk "*VDR*") saprot atbilstoši SJO Asamblejas Rezolūcijā A.861(20) un SJO Kuģošanas drošības komitejas Rezolūcijā MSC.163(78) ietvertajai definīcijai;

- 7) "drošības ieteikums" ir jebkurš priekšlikums, tostarp reģistrācijas un kontroles nolūkā, ko ierosina:
- a) tās valsts, kura veic vai vada drošības izmeklēšanu, izmeklēšanas iestāde, pamatojoties uz izmeklēšanā iegūto informāciju; vai, attiecīgi,
 - b) Komisija, kas rīkojas, pamatojoties uz teorētisku datu analīzi un veikto drošības izmeklēšanu rezultātiem.

4. pants

Drošības izmeklēšanas statuss

1. Dalībvalstis saskaņā ar savām tiesību sistēmām nosaka drošības izmeklēšanas juridisko statusu tā, lai šādu izmeklēšanu varētu veikt pēc iespējas efektīvāk un ātrāk.

Dalībvalstis saskaņā ar saviem tiesību aktiem un, attiecīgos gadījumos, sadarbojoties ar iestādēm, kas atbild par tiesu iestāžu veiktu izmeklēšanu, nodrošina, ka drošības izmeklēšana:

- a) ir neatkarīga no kriminālizmeklēšanas vai citas izmeklēšanas, ko veic paralēli, lai noteiktu atbildību vai vainas pakāpi; un
- b) netiek nepamatoti aizliegta, pārtraukta vai kavēta šādas kriminālizmeklēšanas vai citas izmeklēšanas dēļ.

2. Saskaņā ar 10. pantā minēto pastāvīgās sadarbības struktūru dalībvalstu regulējums ietver noteikumus, kas nodrošina iespēju:
- a) sadarboties un sniegt savstarpēju palīdzību drošības izmeklēšanā, ko vada citas dalībvalstis, vai deleģēt uzdevumu vadīt šādu izmeklēšanu citai dalībvalstij saskaņā ar 7. pantu; un
 - b) koordinēt attiecīgo izmeklēšanas struktūru darbību, ciktāl tas vajadzīgs, lai sasniegtu šīs direktīvas mērķi.

5. pants

Pienākums veikt izmeklēšanu

1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka 8. pantā minētā izmeklēšanas struktūra veic drošības izmeklēšanu, ja ir noticis ļoti smags jūras negadījums:
- a) kurā iesaistīts kuģis, kas kuģo ar šīs dalībvalsts karogu, neatkarīgi no negadījuma vietas; vai
 - b) kurš noticis šīs dalībvalsts teritoriālajos ūdeņos un iekšējos ūdeņos, kā noteikts *UNCLOS*, neatkarīgi no tā, ar kādu karogu kuģo negadījumā iesaistītais kuģis vai kuģi; vai
 - c) par kuru šai dalībvalstij ir pamatota interese neatkarīgi no negadījuma vietas un karoga, ar kādu kuģo iesaistītais kuģis vai kuģi.

2. Turklāt smagu negadījumu situācijā izmeklēšanas struktūra veic iepriekšēju izvērtējumu, lai pieņemtu lēmumu par to, vai ir jāveic drošības izmeklēšana. Ja izmeklēšanas struktūra pieņem lēmumu neveikt drošības izmeklēšanu, šā lēmuma iemeslus dokumentē un paziņo saskaņā ar 17. panta 3. punktu.

Jebkuru citu jūras negadījumu vai starpgadījumu situācijā izmeklēšanas struktūra pieņem lēmumu par to, vai veikt drošības izmeklēšanu.

Pieņemot šā punkta pirmajā un otrajā daļā minētos lēmumus, izmeklēšanas struktūra ņem vērā negadījuma vai starpgadījuma smagumu, iesaistītā kuģa un/vai kravas veidu, un to, vai drošības izmeklēšanas konstatējumi var palīdzēt novērst turpmākus negadījumus un starpgadījumus.

3. Jomu, uz kuru attiecas drošības izmeklēšana, un praktiskos pasākumus šīs izmeklēšanas veikšanai nosaka izmeklēšanas vadītājas valsts izmeklēšanas struktūra sadarbībā ar attiecīgajām citu pamatoti ieinteresēto valstu struktūrām tā, lai pēc šīs struktūras ieskatiem visvairāk veicinātu šīs direktīvas mērķa sasniegšanu, un ar nolūku novērst turpmākus negadījumus un starpgadījumus.

4. Veicot drošības izmeklēšanas, izmeklēšanas struktūra ievēro jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kopējo metodoloģiju, kas izstrādāta saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1406/2002 2. panta e) punktu. Izmeklētāji var novirzīties no metodoloģijas īpašos gadījumos, ja tas var tikt attaisnots kā nepieciešams saskaņā ar viņu profesionālo spriedumu un ja tas ir vajadzīgs izmeklēšanas mērķu sasniegšanai. Komisija šīs direktīvas īstenošanas nolūkā pieņem vai groza minēto metodoloģiju, ņemot vērā attiecīgos drošības izmeklēšanu secinājumus.

Šo pasākumu, kurš paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, papildinot to, pieņem saskaņā ar 19. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

5. Drošības izmeklēšanu uzsāk tik drīz pēc jūras negadījuma vai starpgadījuma, cik vien tas ir praktiski iespējams, bet noteikti ne vēlāk kā divus mēnešus pēc attiecīgā negadījuma vai starpgadījuma.

6. pants

Ziņošanas pienākums

Dalībvalsts savā tiesību sistēmā prasa, lai atbildīgās iestādes un/vai iesaistītās puses nekavējoties dara zināmus šīs dalībvalsts izmeklēšanas struktūrai visus negadījumus un starpgadījumus, uz kuriem attiecas šīs direktīvas darbības joma.

7. pants

*Drošības izmeklēšanas vadība un
piedalīšanās drošības izmeklēšanā*

1. Principā uz katru jūras negadījumu vai starpgadījumu attiecas tikai viena izmeklēšana, ko veic dalībvalsts vai vadītāja dalībvalsts, piedaloties citām būtiski ieinteresētām valstīm.

Tādēļ drošības izmeklēšanā, kurā iesaistītas divas vai vairākas dalībvalstis, attiecīgās dalībvalstis sadarbojas, lai ātri vienotos par to, kura no tām ir izmeklēšanas vadītāja dalībvalsts. Tās dara visu iespējamo, lai vienotos par izmeklēšanas procedūrām. Šīs vienošanās robežās citām pamatoti ieinteresētajām valstīm ir tādas pašas tiesības un piekļuve lieciniekiem un pierādījumiem kā drošības izmeklēšanas vadītājai dalībvalstij. Šīm valstīm ir arī tiesības uz to, ka izmeklēšanas vadītāja dalībvalsts ņem vērā to viedokli.

Paralēlas drošības izmeklēšanas veikšana par vienu un to pašu negadījumu vai starpgadījumu ir pieļaujama vienīgi izņēmuma gadījumos. Šādā gadījumā dalībvalstis paziņo Komisijai šādu paralēlu izmeklēšanu veikšanas iemeslus. Dalībvalstis, kas veic paralēlas izmeklēšanas, savstarpēji sadarbojas. Jo īpaši iesaistītās izmeklēšanas struktūras apmainās ar visu piemēroto informāciju, kas iegūta viņu attiecīgos izmeklēšanu gaitā, jo īpaši lai pēc iespējas izdarītu vienotus secinājumus.

Dalībvalstis atturas no jebkādiem pasākumiem, kas varētu nepamatoti nepieļaut, apturēt vai kavēt drošības izmeklēšanu, uz kuru attiecas šīs direktīvas darbības joma.

2. Neskarot 1. punktu, katra dalībvalsts paliek atbildīga par drošības izmeklēšanu un koordināciju ar pārējām pamatoti ieinteresētajām dalībvalstīm līdz brīdim, kad tās savstarpēji vienojas par to, kurai jābūt izmeklēšanas vadītājai valstij.
3. Neskarot šīs direktīvas un starptautisko tiesību aktu noteikumus, savstarpēji vienojoties, viena dalībvalsts var atsevišķā gadījumā deleģēt drošības izmeklēšanas vai ar to saistītu īpašu uzdevumu vadību citai dalībvalstij.
4. Ja jūras negadījumā vai starpgadījumā ir iesaistīts ro-ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis, drošības izmeklēšanas procedūru sāk dalībvalsts, kuras teritoriālajā jūrā vai iekšējos ūdeņos, kā noteikts *UNCLOS*, ir noticis negadījums vai starpgadījums, vai – ja tas noticis citos ūdeņos – dalībvalsts, kuru attiecīgais prāmis vai kuģis apmeklējis pēdējo. Minētā valsts ir atbildīga par drošības izmeklēšanu un koordināciju ar pārējām pamatoti ieinteresētajām dalībvalstīm, līdz tās savstarpēji vienojas par to, kurai jābūt izmeklēšanas vadītājai valstij.

8. pants

Izmeklēšanas struktūras

1. Dalībvalstis nodrošina, ka par drošības izmeklēšanu atbild objektīva pastāvīga izmeklēšanas struktūra, kurai ir vajadzīgās pilnvaras, un piemēroti kvalificēti izmeklētāji, kas ir kompetenti jūras negadījumu un starpgadījumu jautājumos.

Lai drošības izmeklēšanu veiktu objektīvi, izmeklēšanas struktūra organizācijas, tiesiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā ir neatkarīga no jebkuras puses, kuras intereses varētu būt pretrunā ar minēto uzdevumu.

Dalībvalstis, kurām nav pieejas jūrai un kurām nav ne savu kuģu, ne arī kuģu, kas kuģotu ar šo valstu karogu, noteiks neatkarīgu kontaktiestādi sadarbībai izmeklēšanā saskaņā ar 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu.

2. Izmeklēšanas struktūra nodrošina to, ka izmeklētājiem ir zināšanas un praktiskā darba pieredze jomās, kas ir saistītas ar viņu parastajiem izmeklētāja pienākumiem. Turklāt izmeklēšanas struktūra vajadzības gadījumā nodrošina piemērotas ekspertīzes tūlītēju pieejamību.
3. Izmeklēšanas struktūrai uzticētās darbības var ietvert arī datu vākšanu un analīzi saistībā ar kuģošanas drošību, jo īpaši preventīvos nolūkos, ciktāl šīs darbības neietekmē minētās struktūras neatkarību vai neuzliek atbildību saistībā ar normatīviem, administratīviem vai standartizācijas jautājumiem.
4. Dalībvalstis atbilstīgi savām tiesību sistēmām nodrošina, ka to izmeklēšanas struktūras izmeklētāji vai izmeklētāji no citas izmeklēšanas struktūras, kurai deleģēts drošības izmeklēšanas uzdevums, attiecīgos gadījumos sadarbībā ar iestādēm, kas atbildīgas par tiesu izmeklēšanu, ir nodrošināti ar visu piemēroto informāciju drošības izmeklēšanas veikšanai un tādējādi ir pilnvaroti:
 - a) brīvi piekļūt jebkurai teritorijai vai negadījuma vietai, kā arī jebkuram kuģim, vracam vai struktūrai, tostarp kravai, iekārtām vai atliekām;

- b) nodrošināt pierādījumu tūlītēju uzskaiti un vraku, atlieku vai citu sastāvdaļu vai vielu kontrolētu meklēšanu un novākšanu pārbaudei vai analīzei;
- c) pieprasīt b) apakšpunktā minēto priekšmetu pārbaudi vai analīzi un izmantot brīvu piekļuvi šādu pārbaūžu vai analīžu rezultātiem;
- d) brīvi piekļūt jebkādai svarīgai informācijai un ierakstītiem datiem, tostarp no *VDR* iegūtiem datiem, kas ir saistīti ar kuģi, reisu, kravu, apkalpi un jebkuru citu personu, objektu, stāvokli vai apstākli, kā arī kopēt un izmantot šādu informāciju un datus;
- e) brīvi piekļūt upuru ķermeņu izmeklēšanas rezultātiem vai no upuru ķermeņiem ņemto paraugu analīžu rezultātiem;
- f) pieprasīt un brīvi piekļūt kuģa ekspluatācijā iesaistīto cilvēku vai citu iesaistīto cilvēku izmeklēšanas rezultātiem vai no šiem cilvēkiem ņemto paraugu analīžu rezultātiem;
- g) iztaujāt lieciniekus bez tādu cilvēku klātbūtnes, kuru intereses varētu uzskatīt par tādām, kas kavē drošības izmeklēšanu;
- h) saņemt apsekojumu protokolus un saistīto informāciju, kas ir karoga valsts, kuģu īpašnieku, klasifikācijas sabiedrības vai jebkuras citas iesaistītās puses rīcībā, ja šīs puses vai to pārstāvji veic uzņēmējdarbību attiecīgajā dalībvalstī;
- i) pieprasīt attiecīgās valsts attiecīgo iestāžu palīdzību, tostarp karoga valsts un ostas valsts inspektoru, krasta apsardzes darbinieku, kuģu satiksmes dienesta operatoru, meklēšanas un glābšanas dienestu, loču vai cita ostas personāla vai jūrnieku palīdzību.

5. Izmeklēšanas struktūrai ir iespēja nekavējoties reaģēt uz jebkurā laikā saņemtu paziņojumu par negadījumu un saņemt pietiekamus resursus savu funkciju neatkarīgai izpildei. Tās izmeklētājiem piešķir statusu, kas tiem dod vajadzīgās neatkarības garantijas.
6. To uzdevumu pildīšanu, kas izmeklēšanas struktūrai uzticēti saskaņā ar šo direktīvu, tā var apvienot ar tādu notikumu izmeklēšanu, kas nav jūras negadījumi, ja šāda izmeklēšana neapdraud izmeklēšanas struktūras neatkarību.

9. pants

Konfidencialitāte

Neskarot Direktīvu 95/46/EK, dalībvalstis atbilstīgi savām tiesību sistēmām nodrošina, ka turpmāk norādītās ziņas neļauj izmantot citiem nolūkiem kā drošības izmeklēšana, ja vien kompetentā iestāde šajā valstī nenosaka, ka izpaušanai ir prevalējoši sabiedrisko interešu iemesli:

- a) visas liecinieku sniegtās liecības un citi apgalvojumi, viedokļi un piezīmes, kas izdarītas vai saņemtas izmeklēšanas struktūras veiktās drošības izmeklēšanas gaitā;

- b) dokumenti, kas atklāj to personu identitāti, kas liecinājuši drošības izmeklēšanā;
- c) informācija attiecībā uz negadījumā vai starpgadījumā iesaistītajām personām, kura ir īpaši jutīga un privāta, tostarp informācija par viņu veselību.

10. pants

Pastāvīgas sadarbības sistēma

1. Dalībvalstis ciešā sadarbībā ar Komisiju izveido pastāvīgas sadarbības sistēmu, kas ļauj attiecīgajām struktūrām savstarpēji sadarboties tādā pakāpē, kāda vajadzīga šīs direktīvas mērķa sasniegšanai.
2. Pastāvīgās sadarbības sistēmas reglamentu un attiecīgus organizatoriskos pasākumus pieņem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.
3. Pastāvīgajā sadarbības sistēmā dalībvalstu izmeklēšanas struktūras jo īpaši vienojas par labākajām sadarbības formām, lai:
 - a) ļautu izmeklēšanas struktūrām kopīgi izmantot sistēmas, struktūras un iekārtas, kā arī citus ar drošības izmeklēšanu saistītus objektus vraku un kuģa iekārtu tehniskajai izmeklēšanai, tostarp informācijas iegūšanu no *VDR* un citām elektroniskām ierīcēm un šīs informācijas novērtēšanu;

- b) sniegtu viena otrai tehnisko vai ekspertu palīdzību, kas vajadzīga konkrētu uzdevumu veikšanai;
- c) iegūtu un kopīgi izmantotu informāciju, kas ir svarīga, lai analizētu datus par negadījumiem un sniegtu piemērotus drošības ieteikumus Kopienas līmenī;
- d) izstrādātu kopīgus principus drošības ieteikumu ievērošanas kontrolei un izmeklēšanas metožu pielāgošanai zinātnes un tehnikas attīstībai;
- e) pienācīgi pārvaldītu 16. pantā minētos agrīnos brīdinājumus;
- f) izstrādātu konfidencialitātes noteikumus – ievērojot valstu noteikumus – attiecībā uz liecinieku sniegto liecību kopīgu izmantošanu un datu, kā arī citu 9. pantā minēto ziņu apstrādi, tostarp attiecībās ar trešām valstīm;
- g) pēc vajadzības organizētu attiecīgu apmācību atsevišķiem izmeklētājiem;
- h) veicinātu sadarbību ar trešo valstu izmeklēšanas struktūrām un starptautiskajām jūras negadījumu izmeklēšanas organizācijām jomās, uz kurām attiecas šī direktīva;
- i) izmeklēšanas struktūrām, kas veic drošības izmeklēšanu, sniegtu visu attiecīgo informāciju.

11. pants

Izmaksas

1. Izmeklēšanā, kurā iesaistītas divas vai vairākas dalībvalstis, ar izmeklēšanu saistītās darbības ir bezmaksas.
2. Ja palīdzību lūdz no dalībvalsts, kas nav iesaistīta drošības izmeklēšanā, dalībvalstis vienojas par radušos izmaksu atlīdzību.

12. pants

Sadarbība ar pamatoti ieinteresētām

trešām valstīm

1. Dalībvalstis drošības izmeklēšanā pēc iespējas lielākajā mērā sadarbojas ar citām pamatoti ieinteresētajām trešām valstīm.
2. Pamatoti ieinteresētajām trešām valstīm jebkurā izmeklēšanas posmā ar savstarpēju vienošanos atļauj iesaistīties drošības izmeklēšanā, ko dalībvalsts vada saskaņā ar šo direktīvu.
3. Dalībvalsts līdzdarbība drošības izmeklēšanā, kuru veic pamatoti ieinteresēta trešā valsts, neskar šajā direktīvā noteiktās prasības attiecībā uz drošības izmeklēšanas veikšanu un ziņošanu. Ja pamatoti ieinteresēta trešā valsts vada drošības izmeklēšanu, kurā iesaistīta viena vai vairākas dalībvalstis, dalībvalstis var pieņemt lēmumu neveikt paralēlu drošības izmeklēšanu, ar noteikumu, ka trešās valsts veikta drošības izmeklēšana notiek saskaņā ar SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksu.

13. pants
Pierādījumu saglabāšana

Dalībvalstis pieņem attiecīgus pasākumus, lai nodrošinātu to, ka puses, uz kurām attiecas negadījumi un starpgadījumi, šīs direktīvas darbības jomā dara visu iespējamo, lai:

- a) saglabātu visu informāciju no kartēm, kuģa žurnāliem, elektroniskos ierakstus un magnētiskās un videolentes, tostarp *VDR* un citu elektronisko iekārtu reģistrēto informāciju, kas saistīta ar negadījuma brīdi un laikposmu pirms un pēc negadījuma;
- b) novērstu to, ka šāda informācija tiek pārrakstīta vai citādi mainīta;
- c) novērstu traucējumus attiecībā uz citām iekārtām, kuras pamatoti var uzskatīt par saistītām ar negadījuma drošības izmeklēšanu;
- d) ātri savāktu un saglabātu visus pierādījumus drošības izmeklēšanas vajadzībām.

14. pants
Ziņojumi par negadījumiem

1. Saskaņā ar šo direktīvu veiktas drošības izmeklēšanas rezultātu publicē ziņojumā, kuru sagatavo pēc kompetentās izmeklēšanas struktūras norādījumiem un saskaņā ar I pielikuma attiecīgajām nodaļām.

Izmeklēšanas struktūras var pieņemt lēmumu, ka par drošības izmeklēšanu, kura neattiecas uz ļoti smagu vai - attiecīgā gadījumā - smagu jūras negadījumu un kuras atzinumi nevar palīdzēt novērst negadījumus un starpgadījumus nākotnē, publicē vienkāršotu ziņojumu.

2. Izmeklēšanas struktūras dara visu iespējamo, lai 1. punktā minētie ziņojumi, tostarp tās secinājumi un jebkādi iespējamie ieteikumi, būtu publiski un jo īpaši jurniecības nozarei pieejami 12 mēnešos pēc negadījuma dienas. Ja nav iespējams laikus sagatavot galīgo ziņojumu, 12 mēnešos pēc negadījuma dienas publicē starpposma ziņojumu.
3. Izmeklēšanas vadītājas dalībvalsts izmeklēšanas struktūra nosūta Komisijai galīgā, vienkāršotā vai starpposma ziņojuma kopiju. Tajā ņem vērā iespējamās tehniskās piezīmes, kuras neiespaido konstatējumu būtību un kuru mērķis ir ziņojuma kvalitātes uzlabošana, šī dalībvalsts ievēro tā, lai pēc iespējas vairāk veicinātu šīs direktīvas mērķa sasniegšanu.

15. pants

Drošības ieteikumi

1. Dalībvalstis nodrošina, ka adresāti pienācīgi ņem vērā izmeklēšanas struktūru sniegtos drošības ieteikumus un ka vajadzības gadījumā veic attiecīgus turpmākus pasākumus saskaņā ar Kopienas un starptautiskajiem tiesību aktiem.

2. Vajadzības gadījumā izmeklēšanas struktūra vai Komisija sniedz drošības ieteikumus, pamatojoties uz datu teorētisku analīzi un veikto drošības izmeklēšanu vispārējiem rezultātiem.
3. Drošības ieteikums nekādos apstākļos nenosaka atbildību vai vainas pakāpi negadījumā.

16. pants

Agrīna brīdinājuma sistēma

Neskarot tās tiesības sniegt agrīnu brīdinājumu, ja dalībvalsts izmeklēšanas struktūra jebkurā drošības izmeklēšanas posmā uzskata, ka ir steidzami jārīkojas Kopienas līmenī, lai novērstu jaunus negadījumus, tā tūlīt informē Komisiju par vajadzību dot agrīnu brīdinājumu.

Ja nepieciešams, Komisija izdod brīdinājuma paziņojumu attiecīgajām iestādēm visās pārējās dalībvalstīs, kuģniecības nozarei un jebkurai citai iesaistītai pusei.

17. pants

Eiropas Jūras negadījumu datubāze

1. Datus par jūras negadījumiem un starpgadījumiem glabā un analizē elektroniskā Eiropas datubāzē, kuru izveido Komisija un kura pazīstama kā Eiropas Jūras negadījumu informācijas platforma (*EMCIP*).

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmas pilnvarotās iestādes, kurām būs piekļuve datubāzei.
3. Dalībvalstu izmeklēšanas struktūras sniedz Komisijai ziņas par jūras negadījumiem un starpgadījumiem, izmantojot II pielikumā norādīto formātu. Tās turklāt iesniedz Komisijai drošības izmeklēšanā iegūtos datus saskaņā ar *EMCIP* datubāzes shēmu.
4. Komisija un dalībvalstis izveido datubāzes shēmu un kopēju metodi, kā attiecīgi piemērotā laikā paziņot datus.

18. pants

Taisnīga attieksme pret jūrniekiem

Attiecībā pret jūrniekiem, kas iesaistīti jūras negadījumā ūdeņos, kuri ir dalībvalstu jurisdikcijā, tās saskaņā ar saviem tiesību aktiem ņem vērā attiecīgos noteikumus SJO Pamatnostādnēs par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras negadījuma situācijā.

19. pants

Komiteja

1. Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (COSS), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2099/2002 ¹.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir divi mēneši.
3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

20. pants

Grozīšanas pilnvaras

Ievērojot šajā direktīvā noteiktos ierobežojumus, Komisija var atjaunināt šajā direktīvā izmantotās definīcijas un atsaucē uz Kopienas tiesību aktiem un SJO instrumentiem, lai šādi panāktu saskaņotību ar Kopienas vai SJO pasākumiem, kuri ir stājušies spēkā.

Šos pasākumus, kuri paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, to papildinot ar jauniem nebūtiskiem elementiem, pieņem saskaņā ar 19. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

¹ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

Saskaņā ar to pašu procedūru Komisija var grozīt arī pielikumus.

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2099/2002 5. pantu no šīs direktīvas darbības jomas var izslēgt grozījumus SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksā.

21. pants

Papildu pasākumi

Nekas no šajā direktīvā ietvertā neliedz dalībvalstij veikt tādus papildu pasākumus saistībā ar kuģošanas drošību, uz kuriem neattiecas šī direktīva, ja vien ar šādiem pasākumiem nepārkāpj šo direktīvu, nekādā veidā negatīvi neietekmē tās mērķa sasniegšanu vai neapdraud tās mērķu īstenošanu.

22. pants

Sankcijas

Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par to attiecīgās valsts noteikumu pārkāpumiem, kuri pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic sankciju īstenošanai vajadzīgos pasākumus. Paredzētās sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas un preventīvas.

23. pants

Īstenošanas ziņojums

Reizi piecos gados Komisija informē Eiropas Parlamentu un Padomi par šīs direktīvas īstenošanu un atbilstību tai un vajadzības gadījumā ierosina turpmākus pasākumus atbilstīgi ziņojumā izteiktajiem ieteikumiem.

24. pants

Grozījumi spēkā esošajos tiesību aktos

1. Svītro Direktīvas 1999/35/EK 12. pantu.
2. Svītro Direktīvas 2002/59/EK 11. pantu.

25. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz...^{*} izpildītu šīs direktīvas prasības.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu, vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces.

2. Dalībvalstis dara zināmus Komisijai to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

26. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

^{*} OV: 24 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

27. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

...

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*

I PIELIKUMS

Drošības izmeklēšanas ziņojuma saturs

Priekšvārds

Priekšvārdā izklāsta vienīgo drošības izmeklēšanas mērķi – to, ka drošības ieteikums nekādā gadījumā nerada atbildības vai vainas prezumpciju, – un to, ka ziņojums satura un noformējuma ziņā nav uzrakstīts ar ieceri to izmantot tiesvedībā.

(Ziņojumā nedrīkstētu atsaukties uz liecinieku sniegtām liecībām, ne arī saistīt ziņojumā minētu personu ar kādu personu, kas ir liecinājusi drošības izmeklēšanā.)

1. KOPSAVILKUMS

Šajā daļā norāda jūras negadījuma vai starpgadījuma galvenos faktus: kas noticis, kad, kur un kā ir noticis; tajā arī norāda, vai tā rezultātā ir upuri, cietušie, kaitējums kuģim, kravai, trešām personām vai videi.

2. FAKTI

Šajā daļā iekļautas vairākas atsevišķas sadaļas, kurās sniedz pietiekamu daudzumu informācijas, ko izmeklēšanas struktūra interpretē kā faktus saturošu, lai pamatotu analīzi un padarītu situāciju saprotamāku.

Minētajās sadaļās iekļauj it īpaši šādu informāciju:

2.1. Dati par kuģi;

karogs/reģistrs;

identifikācija;

galvenie raksturlielumi;

īpašnieks un rēdereja;

dati par konstrukciju;

drošas kuģošanas minimālā apkalpe;

atļautā krava.

2.2. Dati par reisu:

apmeklētās ostas;

reisa veids;

ziņas par kravu;

apkalpe.

2.3. Informācija par jūras negadījumu vai starpgadījumu:

jūras negadījuma vai starpgadījuma veids;

datums un laiks;

jūras negadījuma vai starpgadījuma koordinātas un atrašanās vieta;

iekšējā un ārējā vide;

kuģa ekspluatācijas un reisa segments;

vieta uz kuģa;

ar cilvēka faktoru saistītie dati;

sekas (cilvēkiem, kuģim, kravai, videi, citas).

2.4. Iesaistītie krasta dienesti un reakcija uz ārkārtas situāciju:

kas tika iesaistīts;

izmantotie līdzekļi;

reaģēšanas laiks;

veiktās darbības;

sasniegtie rezultāti.

3. APRAKSTS

Šajā daļā rekonstruē jūras negadījuma vai starpgadījuma norisi hronoloģiskā secībā – pirms notikuma, tā laikā un pēc notikuma – un katra faktora (t.i., personas, materiāla, vides, aprīkojuma vai ārēja spēka) nozīmi tajā. Aprakstā iekļaujamais laikposms ir atkarīgs no tiem ar negadījumu saistītajiem notikumiem, kam ir bijusi tieša ietekme uz šo jūras negadījumu vai starpgadījumu. Šajā daļā iekļauj arī visu attiecīgo informāciju par veikto drošības izmeklēšanu, tostarp pārbažu vai testu rezultātus.

4. ANALĪZE

Šajā daļā iekļautas vairākas atsevišķas sadaļas, kurās dota katra ar negadījumu saistītā notikuma analīze un piezīmes par drošības izmeklēšanā veikto attiecīgo pārbažu un testu rezultātiem, un par visiem drošības pasākumiem, kas jau var būt veikti, lai novērstu jūras negadījumus.

Šīs sadaļas attiecas uz:

- ar negadījumu saistīto notikumu apstākļiem un vidi;
- cilvēku kļūdainu rīcību un bezdarbību, notikumiem, kas saistīti ar bīstamām vielām, ietekmi uz vidi, kļūmēm iekārtu darbībā un ārēju ietekmi;
- veicinošiem faktoriem saistībā ar cilvēka faktoru, darbībām uz kuģa, krasta vadības vai reglamentējošu ietekmi.

Analīze un piezīmes ļauj ziņojumā izdarīt loģiskus secinājumus, konstatējot visus veicinošos faktorus, tostarp tos, saistībā ar kuriem pastāv risks, ka pašreizējie aizsardzības pasākumi, kuru mērķis ir novērst ar negadījumu saistītos notikumus un/vai novērst vai mazināt to sekas, ir nepietiekami vai ka tie nepastāv.

5. SECINĀJUMI

Šajā daļā apkopo konstatētos veicinošos faktorus un neesošos vai nepietiekamos aizsardzības pasākumus (materiālos, funkcionālos, simboliskos vai procesuālos), saistībā ar kuriem būtu jāizstrādā drošības pasākumi, lai novērstu jūras negadījumus.

6. DROŠĪBAS IETEIKUMI

Vajadzības gadījumā šajā ziņojuma daļā ietver no analīzes un secinājumiem izrietošus drošības ieteikumus konkrētās jomās (tiesību akti, projektēšana, procedūras, pārbaudes, vadība, veselības aizsardzība un drošība darbā, apmācība, remontdarbi, tehniskā apkope, palīdzība no krasta un neatliekamā palīdzība).

Drošības ieteikumus adresē tiem, kuri tos var vislabāk īstenot, piemēram, kuģu īpašniekiem, rēderiem, atzītām organizācijām, kuģniecības iestādēm, kuģu satiksmes dienestiem, glābšanas dienestiem, starptautiskām jūrniecības organizācijām un Eiropas iestādēm, lai novērstu jūras negadījumus.

Šajā daļā iekļauj arī visus pagaidu ieteikumus vai drošības pasākumus, kas var būt sniegti drošības izmeklēšanas gaitā.

7. PAPILDINĀJUMI

Vajadzības gadījumā ziņojumam uz papīra un/vai elektroniskā veidā pievieno šādu informāciju, kuras uzskaitījumu var papildināt:

- fotogrāfijas, kustīgi attēli, skaņu ieraksti, kartes, shēmas;
 - piemērojamie standarti;
 - izmantotie tehniskie termini un saīsinājumi;
 - īpaši drošības pētījumi;
 - cita informācija.
-

II PIELIKUMS

DATI, KAS JĀNORĀDA, ZIŅOJOT PAR JŪRAS NEGADĪJUMU VAI STARPGADĪJUMU

**(Eiropas Jūras negadījumu
informācijas platformas sastāvdaļa)**

Piezīme: pasvītrotie skaitļi nozīmē to, ka tad, ja jūras negadījumā vai starpgadījumā ir iesaistīts vairāk nekā viens kuģis, dati jāsniedz par katru kuģi.

01. Atbildīgā dalībvalsts/kontaktpersona
02. Izmeklēšanas dalībvalsts
03. Dalībvalsts pildītā funkcija
04. Ietekmētā krasta valsts
05. Pamatoti ieinteresēto valstu skaits
06. Pamatoti ieinteresētās valstis
07. Paziņotāja struktūra
08. Paziņošanas laiks
09. Paziņošanas datums
10. Kuģa nosaukums

- 11. SJO numurs/pazīšanas signāls
- 12. Kuģa karogs
- 13. Jūras negadījuma vai starpgadījuma veids
- 14. Kuģa tips
- 15. Jūras negadījuma vai starpgadījuma datums
- 16. Jūras negadījuma vai starpgadījuma laiks
- 17. Koordinātas – ģeogrāfiskais platums
- 18. Koordinātas – ģeogrāfiskais garums
- 19. Jūras negadījuma vai starpgadījuma vieta
- 20. Izbraukšanas osta
- 21. Galamērķa osta
- 22. Satiksmes sadales shēma
- 23. Reisa segments
- 24. Kuģa ekspluatācija
- 25. Vieta uz kuģa

26. Bojā gājušie:
- Apkalpe
 - Pasažieri
 - Citi
27. Smagi ievainotie:
- Apkalpe
 - Pasažieri
 - Citi
28. Piesārņojums
29. Kuģim nodarītie bojājumi
30. Kravai nodarītie bojājumi
31. Citi bojājumi
32. Jūras negadījuma vai starpgadījuma īss apraksts
33. Īss apraksts par drošības izmeklēšanas neveikšanas iemesliem.
-