

DIREKTIVA 2009/18/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 23. aprila 2009****o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa in o spremembi
Direktive Sveta 1999/35/ES in Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in
zlasti člena 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega
odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe, glede
na skupno besedilo, ki ga je odobril Spravni odbor dne 3. febru-
arja 2009 ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V pomorskem prometu v Evropi bi bilo treba vzdrževati visoko splošno raven varnosti in storiti vse potrebno za zmanjšanje števila pomorskih nesreč in nezgod.
- (2) Hitro izvajanje tehničnih preiskav pomorskih nesreč izboljšuje pomorsko varnost saj prispeva k preprečevanju ponovitve takšnih nesreč, katerih posledica so izguba življenj, izguba ladij in onesnaževanje morskega okolja.

- (3) Evropski parlament je v svoji resoluciji z dne 21. aprila 2004 o izboljšanju varnosti na morju ⁽⁴⁾ Komisijo pozval, naj pripravi predlog direktive o preiskovanju ladijskih nesreč.

- (4) Člen 2 Konvencije Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu z dne 10. decembra 1982 (v nadaljnjem besedilu „UNCLOS“) določa pravice obalnih držav, da preučijo vzroke katere koli pomorske nesreče znotraj njihovega teritorialnega morja, ki bi lahko predstavljala tveganje za življenje in okolje, vključevala organe obalne države, pristojne za iskanje in reševanje, ali kako drugače zadevala obalno državo.

- (5) Člen 94 UNCLOS določa, da mora država zastave sprožiti preiskavo določenih nesreč ali nezgod plovbe na odprtem morju, ki jo izvede ustrezno usposobljena oseba ali osebe ali je izvedena v njeni/njihovi prisotnosti.

- (6) Pravilo I/21 Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju z dne 1. novembra 1974 (v nadaljnjem besedilu „SOLAS 74“), Mednarodna konvencija o tovornih črtah z dne 5. aprila 1966 in Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaženja morja z ladij z dne 2. novembra 1973 določajo obveznosti držav zastave, da izvedejo preiskave nezgod in Mednarodni pomorski organizaciji (IMO) sporočijo rezultate preiskave.

- (7) Kodeks za izvajanje obveznih instrumentov IMO, ki je priložen Resoluciji A.996(25) skupščine IMO z dne 29. novembra 2007, opozarja na obveznost držav zastave, da zagotovijo, da preiskave o pomorski varnosti vodijo ustrezno usposobljeni preiskovalci, pristojni za zadeve v zvezi s pomorskimi nesrečami in nezgodami. Navedeni kodeks nadalje od držav zastave zahteva, da so pripravljene na zagotavljanje usposobljenih preiskovalcev v ta namen, ne glede na kraj nesreče ali nezgode.

⁽¹⁾ UL C 318, 23.12.2006, str. 195.

⁽²⁾ UL C 229, 22.9.2006, str. 38.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 25. aprila 2007 (UL C 74 E, 30.3.2008, str. 546), Skupno stališče Sveta z dne 6. junija 2008 (UL C 184 E, 22.7.2008, str. 23), Stališče Evropskega parlamenta z dne 24. septembra 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Sklep Sveta z dne 26. februarja 2009 in Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 11. marca 2009 (še ni objavljena v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ UL C 104 E, 30.4.2004, str. 730.

- (8) Treba bi bilo upoštevati Kodeks o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod, ki je priložen Resoluciji skupščine IMO A.849(20) z dne 27. novembra 1997 (v nadaljnjem besedilu „Kodeks IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod“), ki določa izvajanje skupnega pristopa k preiskavam pomorskih nesreč in nezgod v zvezi z varnostjo ter sodelovanje med državami pri ugotavljanju dejavnikov, ki povzročajo pomorske nezgode in incidente. Prav tako bi bilo treba upoštevati resoluciji skupščine IMO A.861(20) z dne 27. novembra 1997 in Resolucijo MSC.163(78) Odbora za pomorsko varnost IMO z dne 17. maja 2004, ki navajata opredelitev pojma „zapisovanje podatkov o plovbi“.
- (9) Pomorščaki so priznani kot posebna kategorija delavcev in, upoštevajoč globalno naravo ladijske industrije in različnih jurisdikcij, s katerimi so lahko v stiku, potrebujejo posebno zaščito, zlasti pri stikih z javnimi organi. V interesu povečane pomorske varnosti bi pomorščakom moralo biti omogočeno, da se zanesejo na pravično obravnavanje v primeru pomorskih nezgod. Njihove človekove pravice ter dostojanstvo bi bilo treba vedno ohranjati in vse preiskave v zvezi z varnostjo bi bilo treba voditi na pošten in hiter način. V ta namen bi morale države članice v skladu s svojimi nacionalnimi zakonodajami upoštevati določbe Smernic IMO o pravičnem obravnavanju pomorščakov v primeru pomorskih nezgod.
- (10) Države članice bi morale okviru svojega pravnega sistema zaščititi izjave prič po nesreči in preprečiti, da bi se uporabljale v katere koli druge namene kot za namene preiskav v zvezi z varnostjo, da bi se izognile kakršnim koli diskriminatornim ali povračilnim ukrepom proti pričam zaradi njihove vpletenosti v preiskave.
- (11) Direktiva Sveta 1999/35/ES z dne 29. aprila 1999 o sistemu obveznih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro trajekti in visokohitrostnimi potniškimi plovili⁽¹⁾ od držav članic zahteva, da v okviru svojega pravnega reda opredelijo pravni status, ki bo njim in vsem drugim utemeljeno zainteresiranim državam članicam omogočal udeležbo, sodelovanje, ali kadar je to predvideno v Kodeksu IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod, vodenje preiskave o pomorski nesreči ali nezgodi, ki vključuje ro-ro trajekt ali visoko-hitrostno potniško plovilo.
- (12) Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet⁽²⁾ zahteva, da države članice ravnajo v skladu s Kodeksom IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod ter zagotovijo, da se rezultati preiskave nesreče objavijo po zaključku preiskave kakor hitro je mogoče.
- (13) Nepristransko preiskovanje nesreč in nezgod v zvezi z varnostjo, ki vključuje morska plovila ali druga plovila v pristaniščih ali drugih omejenih pomorskih območjih, je ključno za učinkovito opredelitev okoliščin in vzrokov za takšne nesreče ali nezgode. Takšne preiskave bi zato morali opraviti usposobljeni preiskovalci pod nadzorom neodvisnega telesa ali subjekta, ki bi imel potrebna pooblastila, da bi se preprečilo morebitno navzkrižje interesov.
- (14) V zvezi s pooblastili organov, pristojnih za sodno preiskavo, bi morale države članice v skladu z nacionalno zakonodajo in po potrebi s sodelovanjem s temi organi zagotoviti, da lahko osebe, odgovorne za tehnično preiskavo, opravljajo svoje naloge pod najboljšimi mogočimi pogoji.
- (15) Ta direktiva ne bi smela posegati v Direktivo 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov⁽³⁾.
- (16) Države članice bi morale zagotoviti, da bo njihov pravni red njim in drugim utemeljeno zainteresiranim državam članicam omogočal udeležbo ali sodelovanje v preiskavi o nesrečah ali njeno vodenje na podlagi določb Kodeksa IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod.
- (17) Načeloma bi morala biti vsaka pomorska nesreča ali nezgoda predmet le ene preiskave, ki jo izvaja država članica ali vodilna preiskovalna država članica v sodelovanju s katerimi koli drugimi utemeljeno zainteresiranimi državami. V izjemnih in popolnoma utemeljenih primerih, ki vključujejo dve ali več držav članic na podlagi zastave zadevne ladje, mesta nesreče ali državljanstva žrtev, se lahko vodijo tudi vzporedne preiskave.
- (18) Država članica lahko nalogo vodenja preiskave pomorske nesreče ali nezgode v zvezi z varnostjo (v nadaljnjem besedilu „preiskava v zvezi z varnostjo“) oziroma posebne naloge takšne preiskave prenese na drugo državo članico, če o tem obstaja medsebojni dogovor.

⁽¹⁾ UL L 138, 1.6.1999, str. 1.

⁽²⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 10.

⁽³⁾ UL L 281, 23.11.1995, str. 31.

- (19) Države članice bi morale storiti vse potrebno, da se izogonejo zaračunavanju zagotavljanja pomoči, zahtevane v okviru preiskave v zvezi z varnostjo, v katero sta vključeni dve ali več držav članic. V primerih, ko se za pomoč zaprosi država članica, ki ni vključena v preiskavo v zvezi z varnostjo, naj se države članice dogovorijo o povračilu nastalih stroškov.
- (20) V skladu s pravilom V/20 SOLAS 74 morajo potniške ladje in druge ladje z bruto tonažo 3 000 in več in zgrajene po 1. juliju 2002 imeti zapisovalnike podatkov o plovbi, ki pomagajo pri preiskavah nesreč. Glede na njihovo pomembnost pri oblikovanju politike preprečevanja ladijskih nesreč bi bilo treba takšno opremo sistematično zahtevati na ladjah, ki opravljajo nacionalna in mednarodna potovanja in pristanejo v pristaniščih Skupnosti.
- (21) Podatki, posredovani prek sistema podatkov o plovbi ter prek drugih elektronskih naprav, se lahko uporabijo tako naknadno po pomorski nesreči ali nezgodi z namenom preiskave njenih vzrokov, kot tudi preventivno z namenom pridobitve izkušenj o okoliščinah, ki lahko privedejo do teh dogodkov. Države članice bi morale zagotoviti, da se takšni podatki, kadar so na voljo, ustrezno uporabijo v oba namena.
- (22) Uredba (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ zahteva, da Evropska agencija za pomorsko varnost (v nadaljnjem besedilu „Agencija“) sodeluje z državami članicami za razvoj tehničnih rešitev in nudenje tehnične pomoči v zvezi z izvajanjem zakonodaje Skupnosti. Na področju preiskovanja nesreč ima Agencija posebno nalogo pospeševanja sodelovanja med državami članicami in Komisijo pri razvoju skupne metodologije za preiskovanje pomorskih nesreč v skladu z dogovorjenimi mednarodnimi načeli, ob upoštevanju različnih pravnih sistemov držav članic.
- (23) V skladu z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Agencija spodbuja sodelovanje pri zagotavljanju pomoči držav članic v dejavnostih, ki zadevajo preiskave, in pri analiziranju obstoječih poročil o preiskavi nesreč.
- (24) Pri razvoju ali spreminjanju skupne metodologije za preiskovanje pomorskih nesreč in nezgod bi bilo treba upoštevati katere koli koristne izsledke iz preiskav nesreč.
- (25) Skupnost in države članice bi morale ustrezno upoštevati varnostna priporočila, ki izhajajo iz preiskave v zvezi z varnostjo.
- (26) Ker je namen tehnične preiskave v zvezi z varnostjo preprečevanje pomorskih nesreč in nezgod, zaključki in varnostna priporočila v nobenem primeru ne bi smela biti namenjena ugotavljanju odgovornosti ali delitvi krivde.
- (27) Ker cilja te direktive, in sicer izboljšanja pomorske varnosti v Skupnosti in s tem zmanjšanja tveganja pomorskih nezgod v prihodnje, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, in ker ta cilj zaradi obsega in učinkov predlaganega ukrepa lažje doseže Skupnost, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje tega cilja.
- (28) Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za izvajanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽²⁾.
- (29) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za spremembo te direktive, da se bodo upoštevale nadaljnje spremembe mednarodnih konvencij, protokolov, kodeksov in resolucij povezanih s to direktivo, ter za prilagoditev ali spremembo skupne metodologije za preiskovanje pomorskih nesreč in nezgod. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebitvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (30) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ⁽³⁾ se države članice spodbuja, da za svoje potrebe in v interesu Skupnosti izdelajo in objavijo lastne tabele, ki naj kolikor nazorno je to mogoče prikažejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos v nacionalno pravo –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Vsebina

1. Namen te direktive je izboljšati pomorsko varnost, preprečevanje onesnaževanja z ladij in s tem zmanjšanje tveganja pomorskih nesreč v prihodnosti, in sicer:

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

⁽²⁾ UL C 321, 31.12.2003, str.1.

⁽¹⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 1.

(a) s spodbujanjem hitrega izvajanja preiskav v zvezi z varnostjo in ustrezno analizo pomorskih nesreč in nezgod za opredelitev njihovih vzrokov ter

(b) z zagotavljanjem pravočasnega in natančnega poročanja o preiskavah v zvezi z varnostjo ter predlogi za sanacijske ukrepe.

2. Preiskave v skladu s to direktivo niso namenjene ugotavljanju odgovornosti ali delitvi krivde. Vendar pa države članice zagotovijo, da preiskovalno telo ali subjekt (v nadaljnjem besedilu „preiskovalno telo“) ne opusti celovitega poročanja o vzrokih pomorskih nesreč ali nezgod, saj se lahko krivda ali odgovornost sklene na podlagi ugotovitev.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta direktiva se uporablja za pomorske nesreče in nezgode:

(a) v katere so vključene ladje, ki plujejo pod zastavo ene izmed držav članic;

(b) do katerih pride na teritorialnem morju in notranjih vodah države članice, kakor je določeno v UNCLOS; ali

(c) ki zadevajo druge pomembne interese držav članic.

2. Ta direktiva se ne uporablja za pomorske nesreče in nezgode, v katere so vključene samo:

(a) vojaške ladje in ladje za prevoz čet ter druge ladje, ki so v lasti ali upravljanju države članice in se uporabljajo izključno v negospodarske vladne namene;

(b) ladje, ki jih ne poganjajo mehanska sredstva, preprosto grajene lesene ladje, jahte za prosti čas in športna plovila, ki se ne uporabljajo v pomorski trgovini, razen če imajo ali bodo imele posadko in več kot 12 potnikov za gospodarske namene;

(c) plovila celinske plovbe za plovbo po celinskih plovnih poteh;

(d) ribiška plovila, ki merijo v dolžino manj kot 15 metrov;

(e) stalne vrtalne enote na morju.

Člen 3

Opredelitev pojmov

Za namene te direktive:

1. „kodeks IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod“ pomeni Kodeks o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod,

ki je priložen Resoluciji skupščine IMO A.849(20) z dne 27. novembra 1997, v posodobljeni različici;

2. naslednji izrazi se razumejo v skladu z opredelitvami pojmov iz Kodeksa IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod:

(a) „pomorska nesreča“;

(b) „zelo resna nesreča“;

(c) „pomorska nezgoda“;

(d) „preiskava pomorskih nesreč ali nezgod v zvezi z varnostjo“;

(e) „vodilna preiskovalna država“;

(f) „utemeljeno zainteresirana država“;

3. izraz „resna nesreča“ se razume v skladu s posodobljeno opredelitvijo iz Okrožnice MSC-MEPC.3/Circ.3 odborov IMO za pomorsko varnost in varstvo morskega okolja z dne 18. decembra 2008;

4. „smernice IMO o pravičnem obravnavanju pomorščakov v primeru pomorskih nesreč“ pomenijo smernice, priložene Resoluciji LEG.3(91) pravnega odbora IMO z dne 27. aprila 2006 in kot jih je odobril upravni odbor Mednarodne organizacije dela na svojem 296. zasedanju od 12. do 16. junija 2006;

5. izraza „ro-ro trajekt“ in „visokohitrostno potniško plovilo“ imata pomen v skladu z opredelitvami iz člena 2 Direktive 1999/35/ES;

6. „zapisovalnik podatkov o plovbi“ (v nadaljnjem besedilu „VDR“) ima pomen v skladu z opredelitvijo iz Resolucij skupščine IMO A.861(20) in Resolucije MSC.163(78) Odbora za pomorsko varnost IMO;

7. „varnostno priporočilo“ pomeni vsak predlog, vključno za namene registracije in nadzora, ki ga poda:

(a) preiskovalno telo države, ki opravlja ali vodi preiskavo v zvezi z varnostjo, na podlagi podatkov, pridobljenih iz te preiskave, ali, kadar je to primerno,

(b) Komisija, ki deluje na podlagi izvlečkov analiz podatkov in rezultatov opravljenih preiskav v zvezi z varnostjo.

Člen 4

Status preiskav v zvezi z varnostjo

1. Države članice v skladu s svojim pravnim redom določijo pravni status preiskav v zvezi z varnostjo na način, ki omogoča najbolj učinkovito in najhitrejšo izvedbo takšnih preiskav.

Glede preiskav v zvezi z varnostjo države članice v skladu z nacionalno zakonodajo in po potrebi v sodelovanju z organi, pristojnimi za sodno preiskavo, zagotovijo, da:

- (a) so te neodvisne od preiskav kaznivih dejanj ali drugih vzporednih preiskav, ki ugotavljajo odgovornost ali delitev krivde, in
- (b) te niso neupravičeno ovirane, začasno opuščene ali odložene zaradi takšnih preiskav.

2. Pravila, ki jih mora določiti država članica, v skladu s stalnim okvirom sodelovanja iz člena 10, vsebujejo določbe, ki omogočajo:

- (a) sodelovanje in vzajemno pomoč v preiskavah v zvezi z varnostjo, ki jih vodi druga država članica, ali pooblastilo drugi državi članici, da v skladu s členom 7 prevzame nalogo vodenja takšne preiskave, in
- (b) usklajevanje dejavnosti njihovih preiskovalnih teles v obsegu, ki je potreben za doseganje cilja te direktive.

Člen 5

Obveznost preiskave

1. Vsaka država članica zagotovi, da preiskavo v zvezi z varnostjo izvede preiskovalno telo iz člena 8 po zelo resni pomorski nesreči:

- (a) v katero je vključena ladja, ki pluje pod njeno zastavo, ne glede na kraj nesreče;
- (b) ki se pripeti na teritorialnem morju in notranjih morskih vodah države članice, kakor je določeno v UNCLOS, ne glede na zastavo ladje ali ladij, vključenih v nezgodo; ali
- (c) ki zadeva pomemben interes države članice, ne glede na kraj nesreče in zastave vpletene ladje ali ladij.

2. Poleg tega v primeru resnih nesreč preiskovalno telo opravi predhodno oceno, da se odloči tudi o tem, ali se izvede preiskava v zvezi z varnostjo. Kjer se preiskovalno telo odloči, da ne bo izvedlo preiskave v zvezi z varnostjo, se razlogi za tako odločitev zabeležijo in sporočijo v skladu s členom 17(3).

V primeru druge pomorske nesreče ali nezgode se preiskovalno telo odloči, ali se bo izvedla preiskava v zvezi z varnostjo ali ne.

Pri odločitvah iz prvega in drugega pododstavka preiskovalno telo upošteva resnost pomorske nesreče ali nezgode, vrsto zadevnega plovila in/ali tovora, ter možnosti za ugotovitve preiskave v zvezi z varnostjo, na podlagi katerih bi lahko preprečili prihodnje nesreče in nezgode.

3. Področje uporabe in praktične ureditve za vodenje preiskav v zvezi z varnostjo določi preiskovalno telo vodilne preiskovalne države članice v sodelovanju z ustreznimi telesi ostalih utemeljeno zainteresiranih držav na način, ki se mu zdi najbolj primeren za doseganje cilja te direktive, in z namenom preprečevanja prihodnjih nesreč in nezgod.

4. Pri izvajanju preiskav v zvezi z varnostjo preiskovalno telo sledi skupni metodologiji za preiskovanje pomorskih nesreč in nezgod, razviti v skladu s členom 2(e) Uredbe (ES) št. 1406/2002. Preiskovalci lahko odstopajo od metodologije v določenem primeru, v katerem je to po njihovem strokovnem mnenju nujno ter če je to potrebno za doseganje ciljev preiskave. Komisija ob upoštevanju katerih koli koristnih izsledkov iz preiskav v zvezi z varnostjo prilagodi ali spremeni to metodologijo za namene te direktive.

Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 19(3).

5. Preiskava v zvezi z varnostjo se začne takoj, ko je to mogoče po pomorski nesreči ali nezgodi, vendar najpozneje v roku dveh mesecev po tem, ko se je pripetila.

Člen 6

Obveznost obveščanja

Država članica v okviru svojega pravnega sistema zahteva, da pristojno telo in/ali udeležene strani nemudoma obvestijo njeno preiskovalno telo o nastopu vseh nesreč in nezgod, ki spadajo na področje uporabe te direktive.

Člen 7

Vodenje in sodelovanje preiskav v zvezi z varnostjo

1. Načeloma je vsaka pomorska nesreča ali nezgoda predmet samo ene preiskave, ki jo izvaja država članica ali vodilna preiskovalna država članica v sodelovanju s kakšnimi drugimi utemeljeno zainteresiranimi državami.

V primeru preiskav v zvezi z varnostjo, v katere sta vključeni dve ali več držav članic, zadevne države članice zato sodelujejo, da bi se čim prej sporazumele o tem, katera od držav članic bo vodilna preiskovalna država članica. Čim bolj si prizadevajo za dogovor o postopkih preiskovanja. V okviru tega dogovora imajo ostale utemeljeno zainteresirane države enake pravice in dostop do priči in dokazov kot države članice, ki opravljajo preiskavo v zvezi z varnostjo. Prav tako imajo pravico, da vodilna preiskovalna država članica upošteva njihovo mnenje.

Vodenje vzporednih preiskav v zvezi z varnostjo iste pomorske nesreče ali nezgode je strogo omejeno na izjemne primere. V takih primerih država članica obvesti Komisijo o razlogih za vodenje takšnih vzporednih preiskav. Države članice, ki vodijo vzporedne raziskave v zvezi z varnostjo, medsebojno sodelujejo. Zlasti si zadevna preiskovalna telesa izmenjujejo vse podatke, ki se nanašajo na preiskave, zbrane v času preiskav, zlasti zato, da bi prišli, kolikor je to mogoče, do skupnih zaključkov.

Države članice se vzdržijo kakršnega koli ukrepa, ki bi lahko neupravičeno oviral, začasno opustil ali odložil vodenje preiskave v zvezi z varnostjo, ki spada na področje uporabe te direktive.

2. Ne glede na odstavek 1 vsaka država članica ostane pristojna za preiskavo v zvezi z varnostjo in usklajevanje z ostalimi utemeljeno zainteresiranimi državami članicami, dokler se medsebojno ne sporazumejo, katera država bo vodila preiskavo.

3. Brez poseganja v njene obveznosti v skladu s to direktivo in mednarodnim pravom, lahko država članica glede na posamezni primer z medsebojnim dogovorom nalogo vodenja v preiskavi v zvezi z varnostjo ali posebne naloge, povezane z izvedbo takšne preiskave, prenese na drugo državo članico.

4. Kadar je v pomorsko nesrečo ali nezgodo vpleten ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo, sproži preiskovalni postopek v zvezi z varnostjo država članica, v katere teritorialnih vodah ali notranjih morskih vodah, kakor so opredeljene v UNCLOS, se je nesreča ali nezgoda zgodila ali, če se je zgodila v drugih vodah, država članica, ki jo je trajekt ali plovilo nazadnje obiskalo. Ta država ostane pristojna za preiskavo v zvezi z varnostjo in usklajevanje z ostalimi utemeljeno zainte-

resiranimi državami članicami, dokler se medsebojno ne sporazumejo, katera izmed njih bo vodilna preiskovalna država.

Člen 8

Preiskovalna telesa

1. Države članice zagotovijo, da je za vodenje preiskav v zvezi z varnostjo pristojno neodvisno stalno preiskovalno telo, ki bo imelo potrebna pooblastila, in ustrezno usposobljeni preiskovalci, pristojni v zadevah v zvezi s pomorskimi nesrečami in nezgodami.

Za nepristransko izvajanje preiskave v zvezi z varnostjo je preiskovalno telo organizacijsko, pravno in pri odločanju neodvisno od strani, katere interesi bi lahko bili v navzkrižju z nalogo, ki mu je bila zaupana.

Neobalne države članice, ki nimajo ladij oziroma plovil pod svojo zastavo, bodo določile neodvisno kontaktno točko za sodelovanje v preiskavah v skladu s členom 5(1)(c).

2. Preiskovalno telo zagotovi, da imajo posamezni preiskovalci zadostno znanje in praktične izkušnje na področjih, ki se nanašajo na njihove običajne preiskovalne dolžnosti. Poleg tega preiskovalno telo po potrebi zagotovi hiter dostop do ustreznega strokovnega znanja.

3. Dejavnosti preiskovalnega telesa se lahko razširijo na zbiranje in analizo podatkov o pomorski varnosti, zlasti za preprečevanje nesreč in nezgod, v kolikor te dejavnosti ne vplivajo na njegovo neodvisnost ali ne prinašajo nobenih zakonskih in upravnih pristojnosti ali pristojnosti glede standardizacije.

4. Države članice, ki delujejo v okviru svojega pravnega sistema, zagotovijo, da so preiskovalci njihovih preiskovalnih teles ali katerega koli drugega preiskovalnega telesa, pooblaščenega za izvedbo preiskave v zvezi z varnostjo, in po potrebi s sodelovanjem z organi, pristojnimi za sodno preiskavo, zagotovijo podatke, ki se nanašajo na preiskavo v zvezi z varnostjo in jih tako pooblastijo, da:

- (a) imajo prost dostop do vseh relevantnih območij ali kraja nesreče, kakor tudi vseh ladij, razbitin ali objektov, vključno s tovorom, opremo ali naplavinami;
- (b) zagotovijo takojšen popis dokazov in nadzorovano iskanje in odstranitev razbitin, naplavin ali drugih sestavnih delov ali snovi za pregled ali analizo;
- (c) zahtevajo preiskavo ali analizo predmetov iz točke (b) in imajo prost dostop do rezultatov takšnih preiskav ali analiz;

- (d) imajo prost dostop do, kopijo in uporabo katere koli pomembne informacije in posnetih podatkov, vključno z VDR, podatkov, ki zadevajo ladjo, plovbo, tovor, posadko ali katere koli druge osebe, predmete, pogoje ali okoliščine;
- (e) imajo prost dostop do rezultatov preiskav trupel žrtev ali preskusov na vzorcih, vzeti iz trupel žrtev;
- (f) zahtevajo in imajo prost dostop do rezultatov preiskav ali preskusov na vzorcih, vzeti iz ljudi, vključenih v delovanje ladje, ali katerih koli drugih ustreznih ljudi;
- (g) zaslišijo priče v odsotnosti oseb, katerih interes bi lahko oviral preiskavo v zvezi z varnostjo;
- (h) pridobijo dokumentacijo in ustrezne informacije, ki jih imajo država zastave, lastniki, klasifikacijski zavodi ali katere koli druge pomembne strani, kadar imajo te strani ali njihovi predstavniki sedež v državi članici;
- (i) zaprosijo za pomoč pristojne organe v zadevnih državah, vključno z nadzorniki države zastave in pomorskimi inšpektorji, obalnimi stražami, upravljavci sistemov nadzora plovbe, iskalnimi in reševalnimi ekipami, operaterji službe za ladijski promet, piloti ali ostalim pristaniškim ali pomorskim osebjem.

5. Preiskovalnemu telesu se omogoči, da ima možnost ukrepati takoj, ko dobi obvestilo o nesreči, in pridobiti zadostna sredstva za neodvisno izvedbo svojih nalog. Njegovi preiskovalci pridobijo položaj, ki jim daje potrebna jamstva neodvisnosti.

6. Preiskovalno telo lahko po tej direktivi svoje naloge kombinira z delom preiskovanja drugih dogodkov, ki niso pomorske nesreče, pod pogojem, da takšne preiskave ne ogrožajo njegove neodvisnosti.

Člen 9

Zaupnost

Brez poseganja v Direktivo 95/46/ES, države članice v okviru svojega pravnega sistema zagotovijo, da so naslednje evidence na voljo izključno za namene preiskave v zvezi z varnostjo, razen če pristojni organ te države članice odloči, da obstaja prevladujoči javni interes za razkritje:

- (a) vseh pričevanj prič in drugih izjav, poročil in zapiskov, ki jih je preiskovalno telo zabeležilo ali prejelo v času preiskave v zvezi z varnostjo;

- (b) evidenc, ki razkrivajo identiteto oseb, ki so pričale v okviru preiskave v zvezi z varnostjo;

- (c) informacij v zvezi z osebami, vpletenimi v pomorsko nesrečo ali nezgodo, ki so zlasti občutljive in zasebne, vključno z informacijami o njihovem zdravju.

Člen 10

Stalni okvir sodelovanja

1. Države članice v tesnem sodelovanju s Komisijo ustanovijo stalni okvir sodelovanja, ki njihovim preiskovalnim telesom omogoča medsebojno sodelovanje v obsegu, ki je potreben za doseganje cilja te direktive.

2. Poslovnik stalnega okvira sodelovanja in njegova zahtevana organizacijska ureditev se določita v skladu z regulativnim postopkom iz člena 19(2).

3. Znotraj stalnega okvira sodelovanja se preiskovalna telesa v državah članicah dogovorijo zlasti o najboljših načinih sodelovanja z namenom:

- (a) preiskovalnim telesom omogočiti skupno uporabo naprav, objektov in opreme za tehnično preiskavo razbitin in ladijske opreme ter drugih predmetov, pomembnih za preiskavo v zvezi z varnostjo, vključno s pridobivanjem in vrednotenjem zapisov iz VDR ter drugih elektronskih naprav;

- (b) drug drugemu zagotoviti tehnično sodelovanje ali strokovno znanje, potrebno za izvajanje posebnih nalog;

- (c) pridobivati in skupno uporabljati informacije, ki so potrebne za analizo podatkov o nesreči in pripravo ustreznih varnostnih priporočil na ravni Skupnosti;

- (d) pripraviti skupna načela za poznejša varnostna priporočila in prilagoditi preiskovalne metode razvoju tehnološkega in znanstvenega napredka;

- (e) ustrezno upravljati sistem zgodnjega opozarjanja iz člena 16;

- (f) oblikovati pravila o zaupnosti, ob upoštevanju nacionalnih predpisov, za skupno uporabo pričevanj prič in obdelavo podatkov in drugih evidenc iz člena 9, med drugim v zvezi s tretjimi državami;

- (g) organizirati ustrezne dejavnosti za usposabljanje posameznih preiskovalcev, kadar je to primerno;

- (h) spodbujati sodelovanje s preiskovalnimi telesi tretjih držav in z mednarodnimi organizacijami za preiskavo pomorskih nesreč na področjih, ki jih ureja ta direktiva;
- (i) zagotavljati pomembnih informacij preiskovalnim telesom, ki opravljajo preiskavo v zvezi z varnostjo.

Člen 11

Stroški

1. V primeru preiskav v zvezi z varnostjo, v katere sta vključeni dve ali več držav članic, so ustrezne dejavnosti brezplačne.
2. V primerih, ko se za pomoč zaprosi država članica, ki ni vključena v preiskavo v zvezi z varnostjo, se države članice dogovorijo o povračilu nastalih stroškov.

Člen 12

Sodelovanje z utemeljeno zainteresiranimi tretjimi državami

1. Države članice pri preiskavah v zvezi z varnostjo v največji možni meri sodelujejo z utemeljeno zainteresiranimi tretjimi državami.
2. Utemeljeno zainteresirane tretje države se lahko na podlagi skupnega dogovora vključijo v preiskavo v zvezi z varnostjo, ki jo vodi država članica v skladu s to direktivo, v kateri koli fazi preiskave.
3. Sodelovanje države članice v preiskavi v zvezi z varnostjo, ki jo vodi utemeljeno zainteresirana tretja država, ne posega v zahteve glede vodenja in poročanja o preiskavah v zvezi z varnostjo po tej direktivi. Če utemeljeno zainteresirana tretja država vodi preiskavo v zvezi z varnostjo, ki vključuje eno ali več držav članic, lahko države članice sklenejo, da ne bodo izvedle vzporedne preiskave v zvezi z varnostjo, pod pogojem, da se preiskava v zvezi z varnostjo, ki jo vodi tretja država, izvaja v skladu s Kodeksom IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod.

Člen 13

Zavarovanje dokazov

Države članice sprejmejo ukrepe za zagotovitev, da strani, ki jih zadevajo nesreče in nezgode, ki spadajo na področje te direktive, storijo vse, kar je v njihovi moči, za:

- (a) zaščito vseh informacij s kart, ladijskih dnevnikov, elektronskih in magnetnih zapisov ter video trakov, vključno z informacijami iz VDR in drugih elektronskih naprav, ki se nanašajo na obdobje pred, med in po nesreči;

- (b) preprečitev popravljanja ali drugega spremenjanja takšnih informacij;
- (c) preprečitev motenja kakršne koli druge opreme, ki bi se lahko štela za pomembno pri preiskavi nesreče z vidika varnosti;
- (d) hitro in spretno zbiranje in zaščito vseh dokaznih sredstev za namene preiskav v zvezi z varnostjo.

Člen 14

Poročila o nesrečah

1. Preiskave v zvezi z varnostjo, izvedene v skladu s to direktivo, se zaključijo z objavo poročila, ki se predstavi v obliki, ki jo določi pristojno preiskovalno telo, in v skladu z ustreznimi oddelki Priloge I.

Preiskovalna telesa lahko sklenejo, da se preiskava v zvezi z varnostjo, ki ne zadeva zelo resne ali resne pomorske nesreče, odvisno od primera, in ugotovitve, ki ne morejo prispevati k preprečitvi prihodnjih nesreč in nezgod, zaključi s poenostavljenim poročilom, ki se objavi.

2. Preiskovalna telesa naredijo vse, kar je v njihovi moči, da je poročilo iz odstavka 1, vključno z njegovimi sklepi in morebitnimi priporočili, dostopno javnosti ter zlasti pomorskemu sektorju v dvanajstih mesecih od dneva nesreče. V kolikor končnega poročila ni možno pripraviti v tem času, se v dvanajstih mesecih od dneva nesreče objavi vmesno poročilo.

3. Preiskovalno telo vodilne preiskovalne države članice pošlje Komisiji kopijo končnega, poenostavljenega ali vmesnega poročila. Morebitne tehnične pripombe Komisije na končna poročila, ki ne vplivajo na bistvo ugotovitev, za izboljšanje redakcijske kakovosti upošteva na način, ki najbolje prispeva k doseganju cilja te direktive.

Člen 15

Varnostna priporočila

1. Države članice zagotovijo, da naslovniki ustrezno upoštevajo varnostna priporočila preiskovalnih teles in da se na podlagi teh priporočil po potrebi sprejmejo nadaljnji ukrepi v skladu s pravom Skupnosti ter mednarodnim pravom.
2. Kadar je to primerno, preiskovalno telo ali Komisija pripravi varnostna priporočila na podlagi izvlečkov analize podatkov ter končnih rezultatov opravljenih preiskav v zvezi z varnostjo.
3. Varnostno priporočilo v nobenem primeru ne povzroči določitve odgovornosti ali delitve krivde za nesrečo.

Člen 16**Sistem zgodnjega opozarjanja**

Brez poseganja v njegovo pravico do zgodnjega opozarjanja preiskovalno telo države članice v kateri koli fazi preiskave v zvezi z varnostjo, če meni, da je za preprečitev nevarnosti novih nesreč potrebno takojšnje ukrepanje na ravni Skupnosti, nemudoma obvesti Komisijo o potrebi po zgodnjem opozorilu.

Komisija po potrebi izda opozorilo, namenjeno pristojnim organom v vseh državah članicah, sektorju pomorskih prevozov in vsem ostalim zadevnim stranem.

Člen 17**Evropska podatkovna baza za pomorske nesreče**

1. Podatki o pomorskih nesrečah in nezgodah se shranjujejo in analizirajo s pomočjo evropske elektronske podatkovne baze, ki jo ustanovi Komisija in nosi ime Evropska informacijska platforma za pomorske nesreče (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP).

2. Države članice obvestijo Komisijo o pristojnih organih, ki bodo imeli dostop do podatkovne baze.

3. Preiskovalna telesa držav članic obvestijo Komisijo o pomorskih nesrečah in nezgodah v skladu z obrazcem iz Priloge II. Prav tako Komisiji posredujejo podatke, pridobljene s preiskavami v zvezi z varnostjo, v skladu s sistemom podatkovne baze EMCIP.

4. Komisija in države članice razvijejo sistem podatkovne baze in metodo za uradno obveščanje o podatkih v ustreznem časovnem okviru.

Člen 18**Pravično obravnavanje pomorščakov**

Države članice v skladu s svojim nacionalnim pravom upoštevajo ustrezne določbe iz Smernic IMO o pravičnem obravnavanju pomorščakov v primeru pomorskih nesreč v vodah, ki so pod njihovo jurisdikcijo.

Člen 19**Odbor**

1. Komisiji pomaga Odbor za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij (COSS), ustanovljen z Uredbo (ES) št. 2099/2002 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

⁽¹⁾ UL L 324, 29.11.2002, str. 1.

Rok iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je dva meseca.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Člen 20**Pristojnosti spreminjanja**

Ob upoštevanju omejitev te direktive lahko Komisija posodobi opredelitve pojmov te direktive in sklicevanja na akte Skupnosti in instrumente IMO, da bi jih uskladila z ukrepi Skupnosti in IMO, ki že veljajo.

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 19(3).

V skladu z istim postopkom lahko Komisija spremeni tudi prilogi.

Spremembe Kodeksa IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod se lahko v skladu s členom 5 Uredbe (ES) št. 2099/2002 izključijo iz področja uporabe te direktive.

Člen 21**Dodatni ukrepi**

Nobena določba te direktive ne preprečuje državi članici, da sprejme dodatne ukrepe o pomorski varnosti, ki niso zajeti v tej direktivi, pod pogojem, da takšni ukrepi ne posegajo v to direktivo, niti na kakršen koli način negativno vplivajo na doseganje njenega cilja niti ne ogrožajo izpolnitve njenega cilja.

Člen 22**Kazni**

Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo pri kršitvah nacionalnih določb, sprejetih v skladu s to direktivo, in sprejmejo vse ukrepe, ki so potrebni za zagotovitev njihovega izvajanja. Predvidene kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

Člen 23**Poročilo o izvajanju**

Komisija vsakih pet let predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o izvajanju te direktive ter o ravnanju v skladu z njo in če je potrebno, predlaga nadaljnje ukrepe na podlagi priporočil iz poročila.

Člen 24

Spremembi obstoječih aktov

1. Člen 12 Direktive 1999/35/ES se črta.
2. Člen 11 Direktive 2002/59/ES se črta.

Člen 25

Prenos

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do 17. junija 2011.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 26

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 27

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 23. aprila 2009

Za Evropski parlament

Predsednik

H.-G. PÖTTERING

Za Svet

Predsednik

P. NEČAS

PRILOGA I

Vsebina poročila preiskave v zvezi z varnostjo**Predgovor**

V tem delu je opredeljen edini cilj preiskave v zvezi z varnostjo ter navedeno, da varnostno priporočilo v nobenem primeru ne ustvari domneve odgovornosti ali krivde in da poročilo, kar zadeva slog in vsebino, ni bilo napisano z namenom uporabe v sodnih postopkih.

(Poročilo se ne sme sklicevati na pričevanja prič niti povezati nikogar, ki je omenjen v poročilu, z osebo, ki je pričala med preiskavo v zvezi z varnostjo.)

1. POVZETEK

V tem delu so opisana glavna dejstva o pomorski nesreči ali nezgodi: kaj, kdaj, kje in kako se je zgodilo. Navesti je treba tudi, ali je posledično prišlo do smrtnih žrtev, poškodb, poškodovanja ladje, tovara, tretje strani ali okolja.

2. DEJANSKE INFORMACIJE

Ta del vključuje številna ločena poglavja, ki zagotavljajo zadosti informacij, ki jih preiskovalno telo razlaga kot dejanske, s katerimi se utemelji analiza in olajša razumevanje.

Ti oddelki vključujejo zlasti naslednje informacije:

2.1 Podatki o ladji

zastava/register,

identifikacija,

glavne značilnosti,

lastništvo in upravljanje,

podrobnosti konstrukcije,

najmanjše število posadke, potrebno za varno plovbo,

odobren tovor.

2.2 Podrobnosti o potovanju

pristanišča postanka,

vrsta potovanja,

podatki o tovoru,

število članov ladijske posadke.

2.3 Informacije o pomorski nesreči ali nezgodi

vrsta pomorske nesreče ali nezgode,

datum in čas,

položaj in kraj pomorske nesreče ali nezgode,

zunanje in notranje okolje,

plovba ladje in del potovanja,

prostor na krovu,

podatki o človeških dejavnikih,

posledice (za ljudi, ladjo, tovor, okolje, ostalo).

2.4 Vpletenost obalnih organov in ukrepanje ob nesreči

kdo je bil vpleten,

uporabljena sredstva,

hitrost odziva,
sprejeti ukrepi,
doseženi rezultati.

3. OPIS

V tem delu je obnovljena pomorska nesreča ali nezgoda z zaporedjem dogodkov v kronološkem vrstnem redu pred, med in po pomorski nesreči ali nezgodi ter vpletenost vsakega od akterjev (tj. osebe, materiala, okolja, opreme ali zunanjega vpliva). Obdobje, ki ga opis zajema, je odvisen od časa posameznih nezgodnih dogodkov, ki so neposredno prispevali k povzročitvi pomorske nesreče ali nezgode. Ta del vključuje tudi pomembne podrobnosti o opravljeni preiskavi v zvezi z varnostjo, med drugim tudi rezultate preiskav ali preskusov.

4. ANALIZA

Ta del vključuje številna ločena poglavja, analizo vsakega nezgodnega dogodka s pripombami v zvezi z rezultati vseh pomembnih preiskav ali preskusov, ki so bili opravljeni v času preiskave v zvezi z varnostjo, in v zvezi z vsemi varnostnimi ukrepi, ki so morda že bili sprejeti za preprečitev pomorskih nesreč v prihodnje.

Ti oddelki bi morali zajemati:

- kontekst in okolje nezgodnih dogodkov,
- napačna človeška dejanja in opustitve, dogodke, ki vključujejo nevarne snovi, vplive na okolje, odpovedi opreme in zunanje vplive,
- prispevajoče dejavnike, ki vključujejo funkcije, povezane z ljudmi, delovanje na ladji, obalno upravljanje ali regulativni vpliv.

S pomočjo analize in pripomb se v poročilu izoblikujejo logični zaključki, ki vključujejo vse prispevajoče dejavnike, vključno z dejavniki tveganja, za katere so zaščita, namenjena preprečevanju nezgodnih dogodkov, in/ali dejavniki, namenjenimi odpravljanju ali zmanjšanju njihovih posledic, ocenjeni kot neustrezni ali manjkajoči.

5. SKLEPI

V tem delu so povzeti ugotovljeni prispevajoči dejavniki in manjkajoča ali neustrezna zaščita (materialna, funkcionalna, simbolična ali postopkovna), za katere je treba razviti varnostne ukrepe za preprečitev pomorskih nesreč v prihodnje.

6. VARNOSTNA PRIPOROČILA

Kadar je to primerno, ta del poročila vsebuje varnostna priporočila, izpeljana iz analize in zaključkov ter vezana na posamezna področja, kot so zakonodaja, zasnova, postopki, inšpekcija, upravljanje, zdravje in varnost pri delu, usposabljanje, popravila, vzdrževanje, obalna pomoč in ukrepanje ob nesreči.

Varnostna priporočila so naslovljena na tiste, ki so najbolj primerni, da jih izvedejo, kot so ladjarji, upravitelji, priznane organizacije, pomorski organi, službe za nadzor plovbe, organi za nujno ukrepanje, mednarodne pomorske organizacije in evropske institucije, z namenom preprečevanja pomorskih nesreč.

Ta del vključuje tudi začasna varnostna priporočila, ki so bila morda pripravljena, ali morebitne varnostne ukrepe, sprejete med preiskavo v zvezi z varnostjo.

7. PRILOGE

Kadar je to primerno, se na papirju in/ali v elektronski obliki priporočilo priloži naslednje (neizčrpen seznam):

- fotografije, video posnetki, zvočni zapisi, preglednice, risbe,
 - veljavni standardi,
 - tehnični izrazi in uporabljene okrajšave,
 - posebne varnostne študije,
 - druge informacije.
-

PRILOGA II

PODATKI, KI JIH MORA VSEBOVATI OBVESTILO O POMORSKI NEZGODI ALI INCIDENTU**(Del Evropske informacijske platforme za pomorske nezgode)**

Opomba: Podčrtane številke pomenijo, da je treba v primeru, ko je v pomorsko nesrečo ali nezgodo vpletena več kot ena ladja, priskrbeti podatke za vsako ladjo.

01. pristojna država članica / kontaktna oseba
02. država članica, zadolžena za preiskavo
03. vloga države članice
04. prizadeta obalna država
05. število utemeljeno zainteresiranih držav
06. utemeljeno zainteresirane države
07. subjekt obvestila
08. čas obvestila
09. datum obvestila
10. ime ladje
11. številka IMO / razpoznavne črke
12. zastava ladje
13. vrsta pomorske nesreče ali nezgode
14. vrsta ladje
15. datum pomorske nesreče ali nezgode
16. čas pomorske nesreče ali nezgode
17. položaj – zemljepisna širina
18. položaj – zemljepisna dolžina
19. kraj pomorske nesreče ali nezgode
20. pristanišče izplutja
21. namembno pristanišče
22. shema ločene plovbe
23. del potovanja
24. plovba ladje
25. prostor na krovu
26. izguba življenj:
 - posadka
 - potniki
 - drugo
27. resne poškodbe:
 - posadka
 - potniki
 - drugo

-
- 28. onesnaževanje
 - 29. škoda na ladji
 - 30. škoda na tovoru
 - 31. ostala škoda
 - 32. Kratek opis pomorske nesreče ali nezgode
 - 33. Kratek opis razlogov, zakaj se ne izvede preiskava v zvezi z varnostjo.
-