

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2009/18/EF

af 23. april 2009

om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af Rådets direktiv 1999/35/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,efter proceduren i traktatens artikel 251, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 3. februar 2009 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Der bør opretholdes et højt generelt sikkerhedsniveau inden for søtransporten i Europa og træffes enhver foranstaltning for at nedbringe antallet af ulykker eller hændelser til søs.

(2) En hurtig gennemførelse af tekniske undersøgelser af ulykker til søs forbedrer sikkerheden til søs, da det bidrager til at forebygge sådanne ulykker med deraf følgende tab af menneskeliv, tab af skibe og forurening af havmiljøet.

(3) Europa-Parlamentet opfordrede i sin beslutning af 21. april 2004 om øget sikkerhed til søs ⁽⁴⁾ Kommissionen til hurtigt at forelægge et forslag til direktiv om undersøgelser af skibsulykker.

(4) I artikel 2 i De Forenede Nationers havretskonvention af 10. december 1982 (i det følgende benævnt »UNCLOS«) bestemmes det, at kyststater har ret til at undersøge årsagen til enhver form for ulykke til søs, der opstår i deres territorialfarvande, og som kan indebære en risiko for liv eller miljø, involvere kyststatens eftersøgnings- og redningsmyndigheder eller på anden måde berøre kyststaten.

(5) I artikel 94 i UNCLOS fastsættes det, at flagstater skal foranledige, at der af eller under ledelse af en eller flere behørigt kvalificerede personer foretages en undersøgelse af visse ulykker eller hændelser på det åbne hav.

(6) I regel I/21 i den internationale konvention af 1. november 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (i det følgende benævnt »Solas 74«), den internationale konvention af 5. april 1966 om lastelinjer og den internationale konvention af 2. november 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe fastsættes det, at det påhviler flagstaterne at foretage undersøgelser af ulykker og indberette de relevante undersøgelsesresultater til Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

(7) I koden for gennemførelse af obligatoriske IMO-instrumenter, som er vedlagt som bilag til IMO-forsamlingens resolution A.996(25) af 29. november 2007, understreges det, at flagstaterne er forpligtede til at sikre, at maritime sikkerhedsundersøgelser foretages af behørigt kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere med kompetence inden for ulykker og hændelser til søs. I denne kode fastsættes det endvidere, at flagstaterne skal være forberedte til at stille kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere til rådighed til dette formål, uanset hvor ulykken eller hændelsen finder sted.

⁽¹⁾ EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 25.4.2007 (EUT C 74 E af 30.3.2008, s. 546), Rådets fælles holdning af 6.6.2008 (EUT C 184 E af 22.7.2008, s. 23.), Europa-Parlamentets holdning af 24.9.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets afgørelse af 26.2.2009 og Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 11.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT).⁽⁴⁾ EUT C 104 E af 30.4.2004, s. 730.

- (8) Der bør tages hensyn til koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der er knyttet som bilag til IMO-forsamlingens resolution A.849(20) af 27. november 1997 (i det følgende benævnt »IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs«), og som indeholder bestemmelser om en fælles tilgang for sikkerhedsundersøgelser af ulykker og hændelser til søs og samarbejde mellem staterne om at fastslå, hvilke faktorer der har medvirket til ulykker og hændelser til søs. Der bør ligeledes tages hensyn til IMO-forsamlingens resolution A.861(20) af 27. november 1997 og resolution MSC.163(78) fra IMO's Komité for Sikkerhed på Søen af 17. maj 2004, hvori der gives en definition af »voyage data recorders« (udstyr til registrering af rejsedata).
- (9) Søfarende anerkendes som en særlig kategori af arbejdstagere og kan som følge af søfartserhvervets internationale karakter og de forskellige retsområder, som de kommer i kontakt med, have behov for særlig beskyttelse, især ved kontakt med offentlige myndigheder. For at forbedre søfartssikkerheden bør søfarende kunne regne med fair behandling i forbindelse med en skibssulykke. De søfarendes menneskerettigheder og værdighed bør til enhver tid sikres, og alle sikkerhedsundersøgelser bør gennemføres hurtigt og på en fair måde. Medlemsstaterne bør på denne baggrund og i overensstemmelse med deres nationale lovgivning anvende de relevante bestemmelser i IMO-retningslinjerne for fair behandling af søfarende i forbindelse med skibssulykker.
- (10) Inden for rammerne af deres retssystemer bør medlemsstaterne beskytte vidneudsagn om søulykker og forhindre, at sådanne vidneudsagn benyttes til andre formål end sikkerhedsundersøgelser med henblik på at forhindre diskrimination af eller repressalier mod vidner på grund af deres deltagelse i sikkerhedsundersøgelsen.
- (11) I Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer⁽¹⁾ bestemmes det, at medlemsstaterne inden for rammerne af deres respektive nationale retssystemer fastlægger retsregler, som giver dem selv og alle andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen mulighed for at deltage i eller samarbejde om eller, hvor IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs åbner mulighed herfor, at foretage enhver undersøgelse af ulykker eller uheld til søs, som involverer ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjer.
- (12) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet⁽²⁾ bestemmes det, at medlemsstaterne skal overholde bestemmelserne i IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs og sikre, at resultaterne af ulykkesundersøgelser offentliggøres hurtigst muligt efter deres færdiggørelse.
- (13) Det er overordentlig vigtigt for en effektiv konstatering af omstændigheder og årsager ved ulykker eller hændelser, der involverer søgæende fartøjer eller andre fartøjer i havn eller andre begrænsede havområder, at der foretages en upartisk sikkerhedsundersøgelse af de pågældende ulykker og hændelser. En sådan undersøgelse bør derfor foretages af kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere under kontrol af en uafhængig instans eller enhed, som skal have de nødvendige beføjelser for at undgå interessekonflikter.
- (14) Medlemsstaterne bør i overensstemmelse med deres lovgivning vedrørende beføjelserne for de myndigheder, der har ansvaret for den retslige undersøgelse, og i givet fald i samarbejde med disse myndigheder, sikre de ansvarlige for den tekniske undersøgelse de bedst mulige betingelser for at udføre deres arbejde.
- (15) Dette direktiv bør ikke berøre anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger⁽³⁾.
- (16) Medlemsstaterne bør sikre, at deres retssystemer gør det muligt for dem selv og for andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen at deltage i, samarbejde om eller foretage undersøgelser af ulykker på grundlag af bestemmelserne i IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs.
- (17) I princippet bør hver ulykke eller hændelse til søs kun gøres til genstand for én enkelt undersøgelse udført af én medlemsstat eller en hovedansvarlig medlemsstat med deltagelse af andre stater med en væsentlig interesse i sagen. I særlige og velbegrundede tilfælde, der berører to eller flere medlemsstater i forbindelse med skibets flagstat, stedet for ulykken eller hændelsen til søs eller ofrenes nationalitet, kan der gennemføres sideløbende undersøgelser.
- (18) En medlemsstat kan efter fælles aftale overdrage opgaven med at lede en sikkerhedsundersøgelse af en ulykke eller hændelse til søs (i det følgende benævnt »sikkerhedsundersøgelse«) eller specifikke dele af en sådan undersøgelse til en anden medlemsstat.

(1) EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1.

(2) EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

(3) EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

- (19) Medlemsstaterne bør bestræbe sig mest muligt på ikke at beregne sig dækning af omkostninger ved bistand, der ydes efter anmodning inden for rammerne af sikkerhedsundersøgelser, der involverer to eller flere medlemsstater. Hvis der anmodes om bistand fra en medlemsstat, der ikke er involveret i sikkerhedsundersøgelsen, bør medlemsstaterne træffe aftale om godtgørelse af de påløbne omkostninger.
- (20) I henhold til regel V/20 under Solas 74 skal passagerskibe og andre skibe med en bruttotonnage på 3 000 og derover, der er bygget fra og med den 1. juli 2002, være forsynet med udstyr til registrering af rejsedata («voyage data recorder» (VDR) — sort boks) med henblik på at lette undersøgelser af ulykker. Da sådant udstyr har stor betydning for udformningen af en politik for forebyggelse af skibsykker, bør det systematisk være påkrævet på skibe, der er i national eller international fart og anløber havne i Fællesskabet.
- (21) De oplysninger, der stilles til rådighed via et system til registrering af rejsedata eller andre elektroniske anordninger, kan dels benyttes efter en ulykke eller hændelse til søs med henblik på at undersøge årsagerne, dels bruges forebyggende i kraft af oplysninger om de omstændigheder, der kan føre til sådanne situationer. Medlemsstaterne bør sikre, at sådanne oplysninger, når de er til rådighed, anvendes hensigtsmæssigt til begge formål.
- (22) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 ⁽¹⁾ pålægges det Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (i det følgende benævnt »agenturet«) at samarbejde med medlemsstaterne for at udvikle tekniske løsninger og yde teknisk støtte i forbindelse med gennemførelsen af fællesskabsretten. Hvad angår undersøgelse af ulykker, har agenturet specifikt til opgave at lette samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen i forbindelse med udviklingen af en fælles metode for undersøgelse af ulykker til søs, under behørig hensyntagen til de forskellige retssystemer i medlemsstaterne og i overensstemmelse med vedtagne internationale principper.
- (23) I henhold til forordning (EF) nr. 1406/2002 skal agenturet lette samarbejdet i forbindelse med støtten til medlemsstaterne i deres opklaring og analysen af eksisterende rapporter om ulykker til søs.
- (24) Alle relevante erfaringer fra sikkerhedsundersøgelser bør tages i betragtning ved udformning eller ændring af en fælles metodologi for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs.
- (25) Medlemsstaterne og Fællesskabet bør tage behørigt hensyn til de sikkerhedsanbefalinger, der udarbejdes på baggrund af en sikkerhedsundersøgelse.
- (26) Da formålet med en teknisk sikkerhedsundersøgelse er at forebygge ulykker og hændelser til søs, bør resultaterne og sikkerhedsanbefalingerne under ingen omstændigheder placere skyld eller ansvar.
- (27) Målet for dette direktiv, nemlig at forbedre sikkerheden til søs i Fællesskabet og dermed mindske risikoen for fremtidige ulykker til søs, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang og virkninger bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (28) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af nærværende direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽²⁾.
- (29) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at ændre dette direktiv med henblik på at anvende efterfølgende ændringer på internationale konventioner, protokoller, koder og resolutioner knyttet hertil samt til at vedtage eller ændre den fælles tilgang vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (30) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ⁽³⁾ tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

1. Formålet med dette direktiv er at forbedre sikkerheden til søs og forebyggelsen af forurening fra skibe og mindske risikoen for fremtidige ulykker til søs ved at:

⁽¹⁾ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

a) fremme en hurtig gennemførelse af sikkerhedsundersøgelser og en grundig analyse af ulykker og hændelser til søs for at fastslå årsagerne til dem, og

b) sikre en rettidig og nøjagtig indberetning af sikkerhedsundersøgelser og af forslag til afhjælpende foranstaltninger.

2. Undersøgelser i henhold til dette direktiv omfatter ikke placeringen af ansvar eller skyld. Medlemsstaterne skal dog sikre, at undersøgelsesinstansen eller -enheden (i det følgende benævnt »undersøgelsesinstans«) ikke undlader at foretage en tilbundsgående rapportering af årsagerne til ulykken eller hændelsen til søs, fordi der kan udledes skyld eller ansvar af undersøgelsesresultaterne.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på ulykker og hændelser til søs, som

- a) involverer skibe, der sejler under en medlemsstats flag
- b) finder sted i medlemsstaternes ydre og indre territorialfarvand som defineret i UNCLOS, eller
- c) har betydning for andre af medlemsstaternes væsentlige interesser.

2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på ulykker og hændelser til søs, som kun involverer:

- a) krigsskibe eller troppetransportskibe eller andre skibe, der tilhører eller anvendes af en medlemsstat udelukkende til statslige, ikke-erhvervs-mæssige formål
- b) skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, træskibe af primitiv konstruktion og fritidsfartøjer, der ikke benyttes erhvervs-mæssigt, medmindre de er eller bliver bemandede og beforder mere end 12 passagerer i erhvervs-mæssigt øjemed
- c) flod- og kanal-fartøjer, som sejler ad indre vandveje
- d) fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter
- e) faste offshore-boreenheder.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1) »IMO-kode vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs«: koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der blev vedtaget af IMO-forsamlingen

ved resolution A.849(20) af 27. november 1997 i dens ajourførte udgave.

2) Følgende udtryk skal forstås i overensstemmelse med definitionerne i IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs:

- a) »ulykke til søs«
- b) »meget alvorlig ulykke«
- c) »hændelse til søs«
- d) »sikkerhedsundersøgelse af ulykke eller hændelse til søs«
- e) »stat med hovedansvaret for undersøgelsen«
- f) »stat med en væsentlig interesse i sagen«.

3) Udtrykket »alvorlig ulykke« skal forstås i overensstemmelse med de ajourførte definitioner i cirkulære MSC-MEPC.3/Circ.3 fra IMO's Komité for Sikkerhed på Søen og Komité til Beskyttelse af Havmiljøet af 18. december 2008.

4) »IMO's retningslinjer for fair behandling af søfarende i forbindelse med en skibsulykke«: retningslinjerne i bilaget til IMO-resolution LEG.3(91) som vedtaget af IMO's juridiske komité den 27. april 2006 og som godkendt af ILO's styrelsesråds 296. møde den 12.-16. juni 2006.

5) Udtrykkene »ro-ro-færge« og »højhastighedspassagerfartøj« skal forstås i overensstemmelse med definitionerne i artikel 2 i direktiv 1999/35/EF.

6) »Udstyr til registrering af rejsedata« (Voyage data recorder (i det følgende benævnt »VDR-sort boks«) skal forstås i overensstemmelse med definitionen i IMO-forsamlingens resolution A.861 (20) og resolution MSC.163 (78) fra IMO's Komité for Sikkerhed på Søen.

7) Ved »sikkerhedsanbefaling« forstås et forslag, herunder til registrerings- og kontrolformål, der er fremsat af:

a) undersøgelsesinstansen i den stat, der gennemfører eller leder sikkerhedsundersøgelsen, som er udarbejdet på grundlag af oplysninger, der er fremkommet i forbindelse med undersøgelsen, eller hvor det er relevant

b) Kommissionen, der handler på grundlag af en abstrakt dataanalyse og resultaterne af opklaringsarbejdet.

Artikel 4

Sikkerhedsundersøgelsernes status

1. Medlemsstaterne definerer i overensstemmelse med deres retssystemer sikkerhedsundersøgelsens retlige status således, at sådanne undersøgelser kan foretages så effektivt og hurtigt som muligt.

Medlemsstaterne sikrer i overensstemmelse med deres lovgivning og i givet fald i samarbejde med de myndigheder, der er ansvarlige for den retslige undersøgelse, at sikkerhedsundersøgelser:

- a) holdes adskilt fra strafferetlige eller sideløbende undersøgelser, der har til formål at placere ansvar eller skyld, og
- b) ikke i urimelig grad hindres, suspenderes eller forsinkes på grund af sådanne undersøgelser.

2. De regler, som medlemsstaterne skal fastsætte, skal bl.a., i overensstemmelse med det permanente samarbejde, der er omhandlet i artikel 10, indeholde bestemmelser, som giver mulighed for:

- a) samarbejde og gensidig bistand i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser, som ledes af andre medlemsstater, eller overdragelse til en anden medlemsstat af opgaven med at lede en sådan undersøgelse i henhold til artikel 7, og
- b) koordination af de aktiviteter, deres respektive undersøgelsesinstanser udfører, i det omfang det er nødvendigt for at opfylde dette direktivs mål.

Artikel 5

Undersøgelserforpligtelse

1. Hver enkelt medlemsstat sikrer, at den i artikel 8 omhandlede undersøgelsesinstans gennemfører en sikkerhedsundersøgelse efter meget alvorlige ulykker til søs,

- a) som involverer et skib, der sejler under dens flag, uanset hvor ulykken har fundet sted
- b) som finder sted i medlemsstatens ydre eller indre territorialfarvand som defineret i UNCLOS, uanset hvilket flag det skib eller de skibe, der er involveret i ulykken, sejler under, eller
- c) som har betydning for medlemsstatens væsentlige interesser, uanset hvor ulykken har fundet sted, og hvilket flag det eller de involverede skibe sejler under.

2. I tilfælde af alvorlige søulykker gennemfører undersøgelsesinstansen endvidere en foreløbig vurdering med henblik på at

afgøre, hvorvidt den skal foretage en sikkerhedsundersøgelse eller ej. Træffer undersøgelsesinstansen afgørelse om ikke at foretage en sikkerhedsundersøgelse, skal begrundelsen for denne afgørelse registreres og meddeles i overensstemmelse med artikel 17, stk. 3.

I tilfælde af enhver anden ulykke eller hændelse til søs træffer undersøgelsesinstansen afgørelse om, hvorvidt der skal foretages en sikkerhedsundersøgelse eller ej.

I de afgørelser, der er omhandlet i første og andet afsnit, tager undersøgelsesinstansen hensyn til, hvor alvorlig ulykken eller hændelsen til søs er, hvilken type fartøj og/eller last der er involveret, og om sikkerhedsundersøgelsen kan føre til, at ulykker og hændelser kan forebygges i fremtiden.

3. Omfanget af og de praktiske foranstaltninger i forbindelse med gennemførelsen af sikkerhedsundersøgelser fastlægges af undersøgelsesinstansen i den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, i samarbejde med de tilsvarende instanser i de andre stater med en væsentlig interesse i sagen, på den måde, der er bedst egnet til at opfylde direktivets mål og med henblik på at forebygge fremtidige ulykker og hændelser.

4. Sikkerhedsundersøgelserne skal følge den fælles metodologi for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der udarbejdes i henhold til artikel 2, litra e), i forordning (EF) nr. 1406/2002. De ansvarlige for sikkerhedsundersøgelser kan i særlige tilfælde fravige den fælles metodologi, når det er begrundet ud fra et professionelt skøn, og det er nødvendigt for at nå undersøgelsens mål. Kommissionen vedtager eller ændrer den fælles metodologi i forbindelse med dette direktiv under hensyntagen til alle relevante erfaringer med sikkerhedsundersøgelser.

Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 19, stk. 3.

5. En sikkerhedsundersøgelse skal indledes hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest to måneder efter, at ulykken eller hændelsen til søs har fundet sted.

Artikel 6

Underretningsforpligtelse

Medlemsstaterne fastsætter i deres retssystemer, at deres undersøgelsesinstans straks skal underrettes af de ansvarlige myndigheder og/eller af de involverede parter om alle ulykker og hændelser, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 7

Hovedansvar for og deltagelse i sikkerhedsundersøgelser

1. I princippet bør en ulykke eller hændelse til søs kun gøres til genstand for en enkelt undersøgelse, der gennemføres af en medlemsstat eller en hovedansvarlig medlemsstat med deltagelse af andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen.

Ved sikkerhedsundersøgelser, der involverer to eller flere medlemsstater, samarbejder de berørte medlemsstater derfor med henblik på hurtigt at nå til enighed om, hvem af dem der skal lede undersøgelsen. De bestræber sig mest muligt på at blive enige om, hvordan undersøgelsen skal foretages. Inden for rammerne heraf har andre stater med en væsentlig interesse i sagen samme rettigheder og adgang til vidner og dokumentation som den medlemsstat, der foretager sikkerhedsundersøgelsen. De har også ret til at få deres synspunkt taget med i betragtning af den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen.

Gennemførelse af sideløbende sikkerhedsundersøgelser af samme ulykke eller hændelse til søs iværksættes kun i særlige situationer. I sådanne situationer underretter medlemsstaterne Kommissionen om grundene til gennemførelse af sådanne sideløbende undersøgelser. Medlemsstater, der gennemfører sideløbende undersøgelser samarbejder med hinanden. De berørte undersøgelsesinstanser skal navnlig udveksle relevante oplysninger, som fremkommer ved deres undersøgelser med henblik på så vidt muligt at nå frem til konklusioner, som de er enige om.

Medlemsstaterne afholder sig fra at træffe foranstaltninger, der uretmæssigt vil kunne hindre, udsætte eller forsinke gennemførelsen af en sikkerhedsundersøgelse i henhold til dette direktiv.

2. Uanset stk. 1 er hver medlemsstat ansvarlig for sikkerhedsundersøgelsen og samordningen med andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen, indtil der foreligger en fælles aftale om, hvem af dem der skal have hovedansvaret for undersøgelsen.

3. En medlemsstat kan i konkrete tilfælde, uden at dette berører dens forpligtelser i henhold til dette direktiv og til folkeretten, efter fælles aftale overdrage en anden medlemsstat hovedansvaret for en sikkerhedsundersøgelse eller specifikke opgaver i forbindelse med en sådan undersøgelse.

4. Er en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj involveret i en ulykke eller hændelse til søs, indledes undersøgelsesproceduren af den medlemsstat, i hvis territorialfarvand eller indre farvand, som defineret i UNCLOS, ulykken eller hændelsen finder sted, eller, hvis ulykken eller hændelsen finder sted i andre farvande, af den medlemsstat i hvis territorialfarvand ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet sidst har befundet sig. Den pågældende medlemsstat vil fortsat have ansvaret for sikkerhedsundersøgelsen og for koordineringen

mellem andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen, indtil der er opnået enighed om, hvem af dem der skal have hovedansvaret for undersøgelsen.

Artikel 8

Undersøgelsesinstanser

1. Medlemsstaterne sikrer, at sikkerhedsundersøgelser gennemføres under ansvar af en permanent, upartisk undersøgelsesinstans, som skal have de nødvendige beføjelser, og af behørigt kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere med kompetence inden for ulykker og hændelser til søs.

For at kunne foretage en upartisk sikkerhedsundersøgelse skal undersøgelsesinstansen i sin organisation, retlige struktur og beslutningstagning være uafhængig af andre parter, hvis interesser kunne komme i konflikt med denne opgave.

Indlandsstater, som hverken har skibe eller fartøjer, der sejler under deres flag, fastlægger et uafhængigt kontaktpunkt for samarbejde om undersøgelsen i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c).

2. Undersøgelsesinstansen sikrer, at de enkelte undersøgelsesmedarbejdere har et praktisk kendskab til og erfaringer med de emneområder, der indgår i deres almindelige undersøgelsesopgaver. Undersøgelsesinstansen sikrer desuden, at der om nødvendigt er let adgang til relevant ekspertise.

3. De opgaver, der er pålagt undersøgelsesinstansen, kan udvides til at omfatte indsamling og analyse af data vedrørende sikkerhed til søs, især til forebyggende formål, for så vidt som disse opgaver ikke påvirker instansens uafhængighed eller indebærer et ansvar for regulering, administration eller standardisering.

4. Medlemsstaterne, som handler inden for rammerne af deres respektive retssystemer, sørger for, at undersøgelsesmedarbejderne i deres egen undersøgelsesinstans eller i enhver anden undersøgelsesinstans, som de har overdraget sikkerhedsundersøgelsesopgaverne til, i givet fald i samarbejde med de myndigheder, der har ansvaret for den retslige undersøgelse, og som har modtaget alle relevante oplysninger for sikkerhedsundersøgelsen, har ret til:

- a) uhindret adgang til ethvert relevant område eller ulykkessted, samt til ethvert skib, vrage eller enhver struktur, herunder last, udstyr eller vragester
- b) at foretage en øjeblikkelig indsamling af bevismateriale og kontrolleret eftersøgning efter og fjernelse af vrage, vragester samt andre bestanddele eller stoffer med henblik på undersøgelse eller analyse
- c) at iværksætte undersøgelser eller analyser af de under litra b) omhandlede genstande og få uhindret adgang til resultaterne af sådanne undersøgelser eller analyser

- d) uhindret adgang til, samt ret til at kopiere og anvende alle relevante oplysninger og registrerede data, herunder data fra VDR-udstyr, i forbindelse med et skib, en rejse, en last, en besætning eller andre personer, genstande, betingelser eller omstændigheder
- e) uhindret adgang til resultaterne af undersøgelser af eller analyser af udtagninger af prøver fra ofrenes lig
- f) at anmode om og opnå uhindret adgang til resultaterne af undersøgelser af eller analyser af udtagning af prøver på personer, der har været involveret i skibsdriften, eller andre relevante personer
- g) at afhøre vidner uden tilstedeværelse af personer, hvis interesser vil kunne anses for at vanskeliggøre sikkerhedsundersøgelsen
- h) at indhente synsrapporter og relevante oplysninger fra flag-staten, rederne, klassifikationsselskaber eller andre relevante parter, når sådanne parter eller deres repræsentanter er etableret i medlemsstaten
- i) at indhente bistand fra de respektive staters relevante myndigheder, herunder flag- og havnestaternes inspektører, kystvagter, skibstrafiktjenester, eftersøgnings- og redningshold, lodser eller andet havne- eller søfartspersonale.

5. Undersøgelsesinstansen skal kunne reagere omgående, når den underrettes om en ulykke, og bevilges tilstrækkelige midler til at varetage sine funktioner på uafhængig vis. Dens undersøgelsesmedarbejdere skal have en status, der sikrer dem den nødvendige uafhængighed.

6. Undersøgelsesinstansen kan kombinere sine opgaver i henhold til dette direktiv med undersøgelser af andre hændelser end ulykker til søs, såfremt en sådan undersøgelse ikke bringer dens uafhængighed i fare.

Artikel 9

Fortrolighed

Med forbehold af direktiv 95/46/EF sikrer medlemsstaterne inden for rammerne af deres retssystemer, at følgende oplysninger ikke er til rådighed til andre formål end sikkerhedsundersøgelsen, medmindre den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat bestemmer, at der er en væsentlig samfundsinteresse forbundet med deres videregivelse:

- a) alle vidneforklaringer og andre erklæringer, redegørelser og noter, som undersøgelsesinstansen har optaget eller modtaget under sikkerhedsundersøgelsen

- b) oplysninger, der afslører identiteten af personer, der har afgivet forklaringer som led i sikkerhedsundersøgelsen
- c) oplysninger vedrørende personer, der har været involveret i ulykken eller hændelsen til søs, som er af særlig følsom eller privat art, herunder helbredsoplysninger.

Artikel 10

Permanent samarbejde

1. Medlemsstaterne etablerer i tæt samarbejde med Kommissionen et permanent samarbejde, der gør det muligt for deres respektive undersøgelsesinstanser at samarbejde indbyrdes i det omfang, det er nødvendigt for at opfylde dette direktivs mål.

2. Forretningsordenen for det permanente samarbejde og den organisatoriske tilrettelæggelse heraf fastsættes efter forskrifts-proceduren i artikel 19, stk. 2.

3. Inden for rammerne af det permanente samarbejde aftaler undersøgelsesinstanserne i medlemsstaterne bl.a., hvordan samarbejdet bedst kan tilrettelægges med henblik på at:

- a) sætte undersøgelsesinstanser i stand til at dele anlæg, faciliteter og udstyr til den tekniske undersøgelse af vrugdele og skibsudstyr og andre genstande, der er relevante for sikkerhedsundersøgelsen, herunder udtræk og evaluering af oplysninger fra VDR-sort boks og andre elektroniske anordninger

- b) yde hinanden den nødvendige tekniske bistand eller ekspertise til specifikke opgaver

- c) indhente og udveksle oplysninger, der er relevante for analysen af ulykkesdata og for udarbejdelsen af hensigtsmæssige sikkerhedsanbefalinger på fællesskabsplan

- d) udarbejde fælles principper for opfølgningen af sikkerhedsanbefalinger og for tilpasningen af undersøgelsesmetoder til den tekniske og videnskabelige udvikling

- e) forvalte tidlige varslingsystemer hensigtsmæssigt som omhandlet i artikel 16

- f) udarbejde regler for fortrolig udveksling under overholdelse af nationale regler af vidneforklaringer og databehandling samt andre oplysninger som omhandlet i artikel 9, også i forhold til tredjelande

- g) tilrettelægge relevante uddannelsesaktiviteter for enkelte undersøgelsesmedarbejdere, hvor dette er hensigtsmæssigt

- h) fremme samarbejdet med tredjelandes undersøgelsesinstanser og samarbejdet med internationale organisationer for undersøgelse af ulykker til søs på de områder, der er omfattet af dette direktiv
- i) tilvejebringe relevante oplysninger til de undersøgelsesinstanser, der foretager sikkerhedsundersøgelsen.
- c) forhindre forstyrrelse fra andet udstyr, som med rimelighed kan anses for at være relevant for sikkerhedsundersøgelsen af ulykken
- d) indsamle og sikre alt bevismateriale hurtigst muligt i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser.

Artikel 11

Omkostninger

1. Hvis en sikkerhedsundersøgelse involverer to eller flere medlemsstater, ydes der ikke vederlag for arbejdet.
2. Hvis der anmodes om bistand fra en medlemsstat, der ikke er involveret i sikkerhedsundersøgelsen, træffer medlemsstaterne aftale om godtgørelse af de påløbne omkostninger.

Artikel 12

Samarbejde med tredjelande med en væsentlig interesse i sagen

1. Medlemsstaterne samarbejder i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser i videst muligt omfang med tredjelande, der har en væsentlig interesse i sagen.
2. Tredjelande med en væsentlig interesse i sagen gives efter fælles aftale tilladelse til at deltage i en sikkerhedsundersøgelse, som ledes af en medlemsstat i henhold til dette direktiv, på et hvilket som helst trin i undersøgelsen.
3. En medlemsstats samarbejde om en sikkerhedsundersøgelse, der gennemføres af et tredjeland med en væsentlig interesse i sagen, berører ikke kravene om gennemførelse og indberetning af sikkerhedsundersøgelser i henhold til dette direktiv. Hvis et tredjeland, der har en væsentlig interesse i sagen, har hovedansvaret for en sikkerhedsundersøgelse, der involverer en eller flere medlemsstater, kan medlemsstaterne beslutte ikke at foretage en sideløbende sikkerhedsundersøgelse, forudsat at den sikkerhedsundersøgelse, som tredjelandet er hovedansvarlig for, foretages i overensstemmelse med IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs.

Artikel 13

Sikring af bevismateriale

Medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at sikre, at parter, der er berørt af ulykker og hændelser inden for rammerne af dette direktiv, gør deres yderste for at:

- a) gemme alle oplysninger fra kort, logbøger, elektroniske og magnetiske indspilnings- og videobånd, herunder oplysninger fra VDR-sort boks og andre elektroniske anordninger, for perioden før, under og efter en ulykke
- b) sikre, at sådanne oplysninger ikke overskrives eller på anden måde ændres

Artikel 14

Ulykkesrapporter

1. Når der i henhold til dette direktiv er gennemført sikkerhedsundersøgelser, offentliggøres en rapport, der udarbejdes i et format, der fastsættes af den kompetente undersøgelsesinstans, og i overensstemmelse med de relevante afsnit i bilag I.

En undersøgelsesinstans kan beslutte, at en sikkerhedsundersøgelse, der ikke vedrører en meget alvorlig eller eventuelt en alvorlig ulykke til søs, og hvis resultat ikke indebærer mulighed for at forebygge ulykker og hændelser i fremtiden, afsluttes med en forenklet rapport, der offentliggøres.

2. Undersøgelsesinstanserne gør så vidt muligt den i stk. 1 omhandlede rapport, herunder dens konklusioner og eventuelle anbefalinger, tilgængelig for offentligheden og navnlig søfartssektoren inden 12 måneder fra det tidspunkt, hvor ulykken eller hændelsen fandt sted. Såfremt det ikke er muligt at fremlægge den endelige rapport inden for dette tidsrum, offentliggøres en midlertidig rapport inden 12 måneder fra det tidspunkt, hvor ulykken eller hændelsen fandt sted.

3. Undersøgelsesinstansen i den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, fremsender en kopi af den endelige, forenkledede eller midlertidige rapport til Kommissionen. Den tager hensyn til Kommissionens eventuelle tekniske bemærkninger til den endelige rapport, som ikke berører de faktiske resultater af undersøgelsen, med henblik på at forbedre rapportens kvalitet på den måde, der er bedst egnet med henblik på at nå dette direktivs mål.

Artikel 15

Sikkerhedsanbefalinger

1. Medlemsstaterne sikrer, at adressaterne tager behørigt hensyn til undersøgelsesinstansernes sikkerhedsanbefalinger, og, hvor det er relevant, at de får en passende opfølgning i overensstemmelse med fællesskabsretten og folkeretten.
2. Om fornødent udarbejder undersøgelsesinstansen eller Kommissionen sikkerhedsanbefalinger på grundlag af en abstrakt dataanalyse og de samlede resultater af opklaringsarbejdet.
3. En sikkerhedsanbefaling må under ingen omstændigheder vedrøre placeringen af skyld eller ansvar i forbindelse med en ulykke.

*Artikel 16***Tidligt varslingsystem**

Såfremt undersøgelsesinstansen i en medlemsstat på et hvilket som helst trin i sikkerhedsundersøgelsen finder, at der skal træffes hasteforanstaltninger på fællesskabsplan for at forebygge risikoen for nye ulykker, underretter den straks Kommissionen om behovet for en tidlig varsling, jf. dog undersøgelsesinstansens ret til at foretage tidlig varsling.

Om nødvendigt udsender Kommissionen en varslingsmeddelelse til de ansvarlige myndigheder i alle de øvrige medlemsstater, søtransportsektoren og andre relevante parter.

*Artikel 17***Europæisk database for ulykker til søs**

1. Data om ulykker og hændelser til søs opbevares og analyseres ved hjælp af en europæisk elektronisk database, der oprettes af Kommissionen, og benævnes Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs (European Marine Casualty Information Platform (EMCIP)).

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvilke myndigheder der er berettigede til at opnå adgang til databasen.

3. Undersøgelsesinstanserne i medlemsstaterne anmelder ulykker og hændelser til søs til Kommissionen i henhold til modellen i bilag II. De forsyner også Kommissionen med data fra sikkerhedsundersøgelser i overensstemmelse med ordningen for EMCIP-databasen.

4. Kommissionen og medlemsstaterne udvikler databaseordningen og en metode for anmeldelse af data inden for passende tidsfrister.

*Artikel 18***Fair behandling af søfarende**

I overensstemmelse med national lovgivning skal medlemsstaterne tage hensyn til de relevante bestemmelser i IMO-retningslinjerne for fair behandling af søfarende i forbindelse med en skibssulykke i farvande under deres jurisdiktion.

*Artikel 19***Udvalg**

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 ⁽¹⁾.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

⁽¹⁾ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til to måneder.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

*Artikel 20***Ændringsbeføjelser**

Kommissionen kan ajourføre definitionerne i dette direktiv og henvisningerne til EF-retsakter og IMO-instrumenter for at bringe dem i overensstemmelse med EF- eller IMO-foranstaltninger, der er trådt i kraft, forudsat at direktivets bestemmelser overholdes.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 19, stk. 3.

Kommissionen kan også ændre bilagene efter samme procedure.

Ændringer i IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs kan udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde i medfør af artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

*Artikel 21***Yderligere foranstaltninger**

Dette direktiv er ikke til hinder for, at en medlemsstat kan træffe yderligere foranstaltninger om søfartssikkerhed, som ikke er omfattet af dette direktiv, forudsat at sådanne foranstaltninger ikke er i strid med dette direktiv eller på nogen måde påvirker opfyldelsen af dets mål eller bringer virkeliggørelsen af dets mål i fare.

*Artikel 22***Sanktioner**

Medlemsstaterne fastsætter regler for, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

*Artikel 23***Rapport om gennemførelsen**

Kommissionen forelægger hvert femte år Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen og overholdelsen af dette direktiv og foreslår om nødvendigt, hvilke yderligere skridt der anses for nødvendige i lyset af anbefalingerne i rapporten.

*Artikel 24***Ændringer af eksisterende retsakter**

1. Artikel 12 i direktiv 1999/35/EF udgår.
2. Artikel 11 i direktiv 2002/59/EF udgår.

*Artikel 25***Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 17. juni 2011.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

*Artikel 26***Ikrafttræden**

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 27***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. april 2009.

På Europa-Parlamentets vegne

H.-G. PÖTTERING

Formand

På Rådets vegne

P. NEČAS

Formand

BILAG I

Undersøgelserapportens indhold

Indledning

Her oplyses det, hvad der er sikkerhedsundersøgelsens eneste formål, og det angives, at en sikkerhedsanbefaling i intet tilfælde kan skabe en formodning om ansvar eller skyld, og at rapporten med hensyn til indhold og stil ikke er udarbejdet med henblik på at blive brugt i retssager.

(Rapporten bør ikke indeholde henvisninger til vidneforklaringer eller kæde personer, som der henvises til i rapporten, sammen med en person, som har afgivet vidneforklaring under sikkerhedsundersøgelsen.)

1. RESUMÉ

Her resumeres de grundlæggende oplysninger om ulykken eller hændelsen til søs: hvad der er sket, hvornår, hvor og hvordan; det oplyses endvidere, om ulykken eller hændelsen har forårsaget dødsfald, tilskadekomne, skader på skibet og dets last, skader hos tredjeparter eller miljøskader.

2. FAKTUELLE OPLYSNINGER

Denne del skal indeholde en række specifikke afsnit, hvorunder der fremlægges tilstrækkelige oplysninger, som undersøgelsesinstansen anser for at være faktuelle, til at begrunde analysen og lette forståelsen.

Disse afsnit skal navnlig indeholde følgende oplysninger:

2.1. Skibsdata

Flagstat/registreringssted

Identifikation

Væsentligste kendetegn

Rederi og operatør

Konstruktionsdata

Minimumsbemanning

Autoriseret last.

2.2. Sejladsdata

Anløbshavne

Sejladstype

Oplysninger om lasten

Bemanning.

2.3. Oplysninger om ulykken eller hændelsen til søs

Ulykkens eller hændelsens type

Dato og tidspunkt

Position og sted for ulykken eller hændelsen

Ydre og indre omstændigheder

Skibsdrift og rejseafsnit

Plads om bord

Oplysninger om menneskelige faktorer

Konsekvenser (for mennesker, skib, last, miljø, andet).

2.4. Assistance fra myndighederne på land og alarmberedskab

Hvem var involveret

Anvendte midler

Reaktionstid

Trufne foranstaltninger

Resultater.

3. REDEGØRELSE

I denne del gøres der udførligt rede for ulykken eller hændelsen til søs gennem en kronologisk beskrivelse af hændelsesforløbet op til, under og efter ulykken eller hændelsen med angivelse af de enkelte medvirkende faktorer (dvs. personer, materiel, miljø, udstyr eller eksterne forhold). Den periode, som redegørelsen skal dække, afhænger af tidsaspekterne i forbindelse med de specifikke hændelige begivenheder, der har været direkte medvirkende til ulykken eller hændelsen. Denne del omfatter også eventuelle relevante enkeltheder i den foretagne sikkerhedsundersøgelse, herunder resultaterne af undersøgelser eller afprøvninger.

4. ANALYSE

Denne del omfatter en række specifikke afsnit, hvorunder de enkelte hændelser af betydning analyseres, med bemærkninger i relation til resultaterne af eventuelle relevante undersøgelser eller afprøvninger, der er gennemført under sikkerhedsundersøgelsen, og til eventuelle sikkerhedstiltag, som man allerede har gennemført for at forebygge ulykker til søs.

Disse afsnit bør omfatte spørgsmål som f.eks.:

- de hændelige begivenheders kontekst og omstændigheder
- menneskelige fejl og undladelser, hændelsesforløb, hvori der er indgået farlige materialer, miljøvirkninger, fejl eller svigt i udstyr og eksterne faktorer
- medvirkende faktorer, der har relation til personers funktioner, operationer om bord, forvaltning i land eller forskrifter.

På baggrund af analysen og bemærkningerne skal der i rapporten drages en række logiske konklusioner med fastlæggelse af alle medvirkende faktorer, herunder risikofaktorer, for hvilke det skønnes, at de eksisterende foranstaltninger med henblik på at forebygge en hændelig begivenhed og/eller mindske konsekvenserne heraf mangler eller er utilstrækkelige.

5. KONKLUSIONER

I denne del opsummeres de konstaterede medvirkende faktorer og de manglende eller utilstrækkelige foranstaltninger (materielle, funktionelle, symbolske eller proceduremæssige), i forbindelse med hvilke der bør udvikles sikkerhedstiltag med henblik på at forebygge ulykker til søs.

6. SIKKERHEDSANBEFALINGER

Denne del skal i de tilfælde, hvor det er relevant, indeholde sikkerhedsanbefalinger, der er udarbejdet på baggrund af analysen og konklusionerne vedrørende specifikke områder som f.eks. lovgivning, udformning, procedurer, inspektion, forvaltning, sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen, uddannelse, reparation, vedligeholdelse, assistance fra land og alarmberedskab.

Sikkerhedsanbefalingerne er stilet til dem, der bedst kan gennemføre dem, f.eks. skibsredere, operatører, anerkendte organisationer, søfartsmyndigheder, skibstrafiktjenester, retnings tjenester, internationale søfartsorganisationer og europæiske institutioner, med henblik på at forebygge ulykker til søs.

Denne del omfatter også eventuelle midlertidige sikkerhedsanbefalinger, som måtte være blevet udarbejdet, eller sikkerhedsforanstaltninger, der måtte være blevet truffet under sikkerhedsundersøgelsen.

7. TILLÆG

Rapporten kan eventuelt suppleres med de oplysninger, der er anført på følgende ikke-udtømmende liste, i papirform eller elektronisk format:

- fotografier, videoer, lydoptagelser, kort, tegninger
 - gældende standarder
 - anvendte tekniske termer og forkortelser
 - særlige sikkerhedsundersøgelser
 - andre oplysninger.
-

BILAG II

ANMELDESESDATA FOR ULYKKER ELLER HÆNDELSER TIL SØS

(Del af Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs)

Bemærk: De understregede tal angiver, at der skal anføres data for hvert enkelt skib, hvis der er mere end et skib involveret i en ulykke eller hændelse til søs.

01. Ansvarlig medlemsstat/kontaktperson
02. Medlemsstatens undersøgelsesinstans
03. Medlemsstatens rolle
04. Berørt kyststat
05. Antal stater med en væsentlig interesse i sagen
06. Stater med en væsentlig interesse i sagen
07. Anmeldende instans
08. Anmeldelsestidspunkt
09. Anmeldelsesdato
10. Skibets navn
11. IMO-nummer/kendingsbogstaver
12. Skibets flag
13. Ulykkens eller hændelsens type
14. Skibstype
15. Dato for ulykken eller hændelsen
16. Tidspunkt for ulykken eller hændelsen
17. Position — breddegrad
18. Position — længdegrad
19. Stedet for ulykken eller hændelsen
20. Afgangshavn
21. Bestemmelseshavn
22. Trafiksepareringssystem
23. Rejseafsnit
24. Skibsdrift
25. Plads om bord
26. Omkomne:
 - Besætning
 - Passagerer
 - Andre
27. Alvorligt tilskadekomne:
 - Besætning
 - Passagerer
 - Andre

- 28. Forurening
 - 29. Skader på skib
 - 30. Skader på last
 - 31. Andre skader
 - 32. Kort beskrivelse af ulykken eller hændelsen
 - 33. Kortfattet beskrivelse af grundene til ikke at gennemføre en sikkerhedsundersøgelse.
-