

ΟΔΗΓΙΑ 2009/18/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 23ης Απριλίου 2009

για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁽³⁾, έχοντας υπόψη το κοινό σχέδιο που εγκρίθηκε στις 3 Φεβρουαρίου 2009 από την επιτροπή συνδιαλλαγής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρώπη πρέπει να διατηρηθεί γενικώς σε υψηλό επίπεδο και να καταβληθεί κάθε προσπάθεια για να μειωθεί ο αριθμός των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων.
- (2) Η ταχεία διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων βελτιώνει την ασφάλεια στη θάλασσα επειδή συμβάλλει στην πρόληψη της επανάληψης τέτοιων ατυχημάτων που έχουν ως αποτέλεσμα απώλεια ανθρώπινων ζωών, απώλεια πλοίων και ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

(3) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, με το ψήφισμά του της 21ης Απριλίου 2004 σχετικά με τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα⁽⁴⁾, ζήτησε από την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση οδηγίας σχετικά με την έρευνα των ναυτικών ατυχημάτων.

(4) Το άρθρο 2 της Διεθνούς Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, της 10ης Δεκεμβρίου του 1982 (εφεξής «UNCLOS»), θεσπίζει το δικαίωμα των παράκτιων κρατών να διερευνούν τα αίτια οποιουδήποτε ναυτικού ατυχήματος εντός των χωρικών του υδάτων το οποίο ενδέχεται να παρουσιάζει κίνδυνο για τη ζωή ή το περιβάλλον, να αφορά τις αρχές έρευνας και διάσωσης παράκτιου κράτους ή να το επηρεάζει καθ' οιονδήποτε τρόπο.

(5) Το άρθρο 94 της UNCLOS ορίζει ότι το κράτος σημαίας φροντίζει για τη διεξαγωγή έρευνας από ή ενώπιον προσώπου ή προσώπων που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για ορισμένα ατυχήματα ή συμβάντα στην ανοικτή θάλασσα.

(6) Ο κανονισμός I/21 της διεθνούς σύμβασης περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα της 1ης Νοεμβρίου του 1974 (εφεξής «σύμβαση SOLAS 74»), η διεθνής σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων, της 5ης Απριλίου του 1966, και η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, της 2ας Νοεμβρίου 1973, καθορίζουν την ευθύνη που υπέχει το κράτος σημαίας για τη διενέργεια ερευνών για τα ατυχήματα και για τη διαβίβαση των σχετικών πορισμάτων στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ).

(7) Ο κώδικας για την εφαρμογή των υποχρεωτικών πράξεων του ΙΜΟ που επισυνάφθηκε στο ψήφισμα Α.996(25) της Συνέλευσης του ΙΜΟ, της 29ης Νοεμβρίου 2007, υπενθυμίζει την υποχρέωση κάθε κράτους σημαίας να εξασφαλίζει ότι οι έρευνες για την ασφάλεια στη θάλασσα διενεργούνται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για τη διερεύνηση θεμάτων που σχετίζονται με ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα. Ο εν λόγω κώδικας απαιτεί επίσης από κάθε κράτος σημαίας να είναι έτοιμο να διαθέσει για τη διερεύνηση πρόσωπα με τα κατάλληλα προσόντα για το σκοπό αυτόν, ανεξαρτήτως από την τοποθεσία που συνέβη το ατύχημα ή το συμβάν.

⁽¹⁾ ΕΕ C 318 της 23.12.2006, σ. 195.

⁽²⁾ ΕΕ C 229 της 22.9.2006, σ. 38.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Απριλίου 2007 (ΕΕ C 74 Ε της 30.3.2008, σ. 546), κοινή θέση του Συμβουλίου της 6ης Ιουνίου 2008 (ΕΕ C 184 Ε της 22.7.2008, σ. 23). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2009 και νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Μαρτίου 2009 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ ΕΕ C 104 Ε της 30.4.2004, σ. 730.

- (8) Πρέπει να ληφθεί υπόψη ο κώδικας για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, ο οποίος εγκρίθηκε με το ψήφισμα A.849(20) της Συνέλευσης του IMO της 27ης Νοεμβρίου 1997 (εφεξής «κώδικας του IMO για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων»), ο οποίος προβλέπει την εφαρμογή κοινής προσέγγισης για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων και για τη συνεργασία μεταξύ των κρατών ώστε να εντοπίζονται οι συντελεστές που προκαλούν ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα. Πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη το ψήφισμα της Συνέλευσης του IMO A.861(20), της 27ης Νοεμβρίου 1997, και το ψήφισμα MSC.163(78) της επιτροπής του IMO για την ασφάλεια στη θάλασσα, της 17ης Μαΐου 2004, τα οποία περιέχουν ορισμό για το όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού.
- (9) Οι ναυτικοί αναγνωρίζονται ως ειδική κατηγορία εργαζομένων και, δεδομένου του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των ποικίλων δικαιοδοσιών με τις οποίες ενδέχεται να έλθουν σε επαφή, έχουν ανάγκη ειδικής προστασίας, ιδίως όσον αφορά τις επαφές με δημόσιες αρχές. Για τον σκοπό της αύξησης της ναυτιλιακής ασφάλειας, οι ναυτικοί θα πρέπει να είναι σε θέση να βασίζονται σε δίκαιη μεταχείριση σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος. Τα ανθρώπινα δικαιώματα και η αξιοπρέπείά τους θα πρέπει να διαφυλάσσονται πάντοτε και όλες οι διερευνήσεις θεμάτων ασφαλείας θα πρέπει να διενεργούνται δίκαιως και ταχέως. Προς τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη θα πρέπει, σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, να λαμβάνουν περαιτέρω υπόψη τις συναφείς διατάξεις των κατευθυντηρίων γραμμών του IMO σχετικά με τη δίκαιη μεταχείριση των πληρωμάτων στην περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος.
- (10) Τα κράτη μέλη, ενεργώντας στο πλαίσιο των νομικών τους συστημάτων, θα πρέπει να προστατεύουν τις δηλώσεις των μαρτύρων εν συνεχεία ατυχήματος και να αποτρέπουν τη χρήση των δηλώσεων αυτών για σκοπούς ξένους προς τη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας, με τον σκοπό να αποφεύγεται η λήψη διακριτικών μέτρων ή αντιποίνων εναντίον μαρτύρων λόγω της συμμετοχής τους στη διερεύνηση.
- (11) Σύμφωνα με την οδηγία 1999/35/EK του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη⁽¹⁾, απαιτείται από τα κράτη μέλη να ορίζουν, στο πλαίσιο των αντίστοιχων νομικών τους συστημάτων, το νομικό καθεστώς που θα επιτρέπει σε αυτά και σε οποιοδήποτε άλλο ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να συμμετέχουν, να συνεργάζονται ή, όπου προβλέπεται στο πλαίσιο του κώδικα για την έρευνα ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, να διεξάγουν οιαδήποτε διερεύνηση ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού στο οποίο εμπλέκεται οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος.
- (12) Σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης⁽²⁾, απαιτείται από τα κράτη μέλη να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κώδικα του IMO για την έρευνα των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, και να εξασφαλίζουν ότι τα πορίσματα της έρευνας δημοσιεύονται, το συντομότερο δυνατό, μετά την περάτωσή της.
- (13) Η αμερόληπτη διεξαγωγή των διερευνήσεων θεμάτων ασφαλείας σχετικά με ατυχήματα και συμβάντα στα οποία εμπλέκονται σκάφη της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας, ή άλλα σκάφη σε λιμένες ή άλλες οριοθετημένες θαλάσσιες περιοχές, έχει ύψιστη σημασία για τη διαπίστωση των πραγματικών περιστάσεων και αιτιών του ατυχήματος ή του συμβάντος. Επομένως, οι έρευνες αυτές θα πρέπει να διενεργούνται από πρόσωπα ειδικευμένα για τη διενέργεια διερευνήσεων υπό τον έλεγχο ανεξάρτητου οργανισμού ή φορέα που διαθέτει τις αναγκαίες αρμοδιότητες λήψης αποφάσεων, ώστε να αποφεύγεται οποιαδήποτε σύγκρουση συμφερόντων.
- (14) Τα κράτη μέλη θα πρέπει, σύμφωνα με τη νομοθεσία τους όσον αφορά τις εξουσίες των αρμόδιων για τη δικαστική έρευνα αρχών και σε συνεργασία με τις αρχές αυτές, όταν ενδεικνύεται, να εξασφαλίζουν ότι δίνεται στους υπεύθυνους για την τεχνική έρευνα η δυνατότητα να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους υπό τις καλύτερες δυνατές συνθήκες.
- (15) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει την οδηγία 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών⁽³⁾.
- (16) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι το νομικό τους σύστημα επιτρέπει σε αυτά, καθώς και σε οποιοδήποτε άλλο ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, να συμμετέχουν ή να συνεργάζονται στη διερεύνηση ατυχημάτων με βάση τις διατάξεις του κώδικα του IMO για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων.
- (17) Κατά κανόνα κάθε ναυτικό ατύχημα ή συμβάν θα πρέπει να υπόκειται σε μία μόνο διερεύνηση διενεργούμενη από κράτος μέλος ή ένα κράτος μέλος διερεύνησης κατά κύριο λόγο με τη συμμετοχή των λοιπών ουσιαστικώς ενδιαφερομένων κρατών. Σε εξαιρετικές δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, που αφορούν δύο ή περισσότερα κράτη μέλη σε συνάρτηση με τη σημαία του εκάστοτε πλοίου, του τόπου του ατυχήματος ή της εθνικότητας των θυμάτων, θα μπορούσαν να διενεργηθούν παράλληλες διερευνήσεις.
- (18) Ένα κράτος μέλος επιτρέπεται να αναθέτει σε άλλο κράτος μέλος το καθήκον του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας έπειτα από ναυτικό ατύχημα ή συμβάν (εφεξής «διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας»), ή συγκεκριμένα καθήκοντα στο πλαίσιο μιας τέτοιας έρευνας, κατόπιν κοινής συμφωνίας.

(1) ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 1.

(2) ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10.

(3) ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31.

- (19) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλλουν κάθε προσπάθεια ώστε να μη χρεώνουν τις δαπάνες για συνδρομή που ζητείται στο πλαίσιο διερευνήσεων θεμάτων ασφαλείας στις οποίες συμμετέχουν δύο ή περισσότερα κράτη μέλη. Σε περιπτώσεις που ζητείται η συνδρομή κράτους μέλους το οποίο δεν εμπλέκεται στη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συμφωνούν όσον αφορά την επιστροφή των δαπανών με τις οποίες αυτό επιβαρύνθηκε.
- (20) Σύμφωνα με τον κανονισμό V/20 της σύμβασης SOLAS 74, τα επιβατηγά πλοία και τα λοιπά πλοία εκτός των επιβατηγών ολικής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 3 000 GT, τα οποία έχουν κατασκευαστεί από την 1η Ιουλίου 2002 και μετά, πρέπει να φέρουν όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού ως βοήθημα για την έρευνα ατυχημάτων. Δεδομένης της σημασίας του στο πλαίσιο της εκπόνησης πολιτικής για την πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων, ο εν λόγω εξοπλισμός πρέπει να καταστεί υποχρεωτικός στα πλοία που εκτελούν εσωτερικά ή διεθνή δρομολόγια και καταπλέουν σε λιμένες της Κοινότητας.
- (21) Τα δεδομένα που παρέχονται από σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού, καθώς και από άλλες ηλεκτρονικές συσκευές, μπορούν να χρησιμεύσουν αναδρομικώς, έπειτα από ναυτικό ατύχημα ή συμβάν για τη διερεύνηση των αιτιών του, και προληπτικώς, για την απόκτηση γνώσεων σχετικά με τις περιστάσεις που είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε τέτοια συμβάντα. Τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τα δεδομένα αυτά, όταν είναι διαθέσιμα, χρησιμοποιούνται καταλλήλως για τους δύο αυτούς σκοπούς.
- (22) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (εφεξής «ο Οργανισμός») οφείλει να συνεργάζεται με τα κράτη μέλη για την ανάπτυξη τεχνικών λύσεων και την παροχή τεχνικής βοήθειας σε συνάρτηση με την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας. Σε θέματα διερεύνησης ατυχημάτων ο Οργανισμός έχει συγκεκριμένο καθήκον να διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής στην ανάπτυξη κοινής μεθοδολογίας για την έρευνα ναυτικών ατυχημάτων δυνάμει συμφωνημένων διεθνών αρχών, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τα διαφορετικά νομικά συστήματα των κρατών μελών.
- (23) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002, ο Οργανισμός διευκολύνει τη συνεργασία στηρίζοντας τα κράτη μέλη σε δραστηριότητες που αφορούν διερευνήσεις και στην ανάλυση υφιστάμενων εκθέσεων έρευνας για ατυχήματα.
- (24) Στην ανάπτυξη ή τροποποίηση κοινής μεθοδολογίας για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλα τα συμπεράσματα που συνάγονται από τις αναλύσεις των υφιστάμενων εκθέσεων διερεύνησης ατυχημάτων.
- (25) Οι συστάσεις ασφαλείας, οι οποίες συνιστούν αποτέλεσμα διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας, θα πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τα κράτη μέλη.
- (26) Δεδομένου ότι ο σκοπός της τεχνικής διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας είναι η πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, τα συμπεράσματα και οι συστάσεις ασφαλείας ουδόλως θα πρέπει να περιλαμβάνουν απόδοση ευθυνών ή καθορισμό υπαιτιότητας.
- (27) Δεδομένου ότι ο σκοπός της παρούσας οδηγίας, ήτοι η βελτίωση της ασφαλείας στη θάλασσα στην Κοινότητα και, με τον τρόπο αυτό, ο περιορισμός του κινδύνου ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον, είναι αδύνατον να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και επομένως είναι δυνατόν, λόγω της κλίμακας ή των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού μέτρα.
- (28) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽²⁾.
- (29) Θα πρέπει ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να τροποποιεί την οδηγία αυτή, προκειμένου να εισαγάγει τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις των σχετικών διεθνών συμβάσεων, πρωτοκόλλων, κωδίκων και ψηφισμάτων και να εγκρίνει ή να τροποποιεί την κοινή μεθοδολογία για τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά της συμπληρώσεώς της με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5α της αποφάσεως 1999/468/ΕΚ.
- (30) Σύμφωνα με την παράγραφο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας⁽³⁾, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να καταρτίσουν, προς ίδια χρήση και προς όφελος της Κοινότητας, και να δημοσιοποιούν τους δικούς τους πίνακες, οι οποίοι αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία της παρούσας οδηγίας προς τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

1. Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι η βελτίωση της ασφαλείας στη θάλασσα και η πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, και επομένως ο περιορισμός του κινδύνου ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον, μέσω:

⁽²⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

⁽³⁾ ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

⁽¹⁾ ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1.

α) της διευκόλυνσης της ταχείας διεξαγωγής των ερευνών για θέματα ασφάλειας και της κατάλληλης ανάλυσης έπειτα από ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα προκειμένου να διαπιστωθούν τα αίτια που τα προκάλεσαν· και

β) της εξασφάλισης έγκαιρης και ακριβούς αναφοράς για τα αποτελέσματα των ερευνών θεμάτων ασφάλειας και της υποβολής προτάσεων για διορθωτικά μέτρα.

2. Διερευνήσεις σύμφωνα με την παρούσα οδηγία δεν συνδέονται με τον καθορισμό της υπαιτιότητας ή με την απόδοση ευθυνών. Πάντως, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι ο οργανισμός ή ο φορέας που διενεργεί την έρευνα (εφεξής «οργανισμός διερευνήσεων») δεν αποφεύγει να υποβάλει πλήρη αναφορά όσον αφορά τα αίτια του ναυτικού ατυχήματος ή του συμβάντος, για τον λόγο ότι από τα πορίσματα θα μπορούσε να προκύψει σφάλμα ή υπαιτιότητα.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα:

α) στα οποία εμπλέκεται πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους μέλους· ή

β) τα οποία συμβαίνουν εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης ή των εσωτερικών υδάτων των κρατών μελών, όπως ορίζονται στην UNCLOS· ή

γ) τα οποία αφορούν άλλα ουσιαστικά συμφέροντα των κρατών μελών.

2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται σε ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα που αφορούν μόνο:

α) πολεμικά και οπλιταγωγά πλοία και άλλα πλοία την κυριότητα ή τη διαχείριση των οποίων έχει κράτος μέλος και τα οποία χρησιμοποιούνται μόνο για την παροχή δημόσιων μη εμπορικών υπηρεσιών·

β) μη μηχανοκίνητα πλοία, ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, θαλαμηγούς και σκάφη αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται εμπορικά, εκτός αν είναι επανδρωμένα ή πρόκειται να επανδρωθούν με πλήρωμα και μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς·

γ) σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας που πλέουν σε εσωτερικές πλωτές οδούς·

δ) αλιευτικά σκάφη μήκους μικρότερου των 15 μέτρων·

ε) μόνιμες υπεράκτιες μονάδες γεώτρησης.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας:

1. ως «κώδικας του IMO για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων» νοείται ο κώδικας για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων που επισυνάφθηκε στο ψήφισμα A.849(20) της Συνέλευσης του IMO, της 27ης Νοεμβρίου 1997, στην επικαιροποιημένη του εκδοχή·

2. για τους ακόλουθους όρους ισχύουν οι ορισμοί που περιέχονται στον κώδικα του IMO για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων:

α) «ναυτικό ατύχημα»·

β) «πολύ σοβαρό ατύχημα»·

γ) «ναυτικό συμβάν»·

δ) «διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας έπειτα από ναυτικό ατύχημα ή συμβάν»·

ε) «κύριο κράτος διερεύνησης»·

στ) «ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος»·

3. Ο όρος «σοβαρό ατύχημα» νοείται σύμφωνα με τους προσαρμοσμένους στα πρόσφατα δεδομένα ορισμούς της εγκυκλίου MSC-MEPC.3/Circ.3 της επιτροπής του IMO για την ασφάλεια στη θάλασσα και της επιτροπής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος της 18ης Δεκεμβρίου 2008·

4. «κατευθυντήριες γραμμές του IMO για τη δίκαιη μεταχείριση των πληρωμάτων σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος»: οι κατευθυντήριες γραμμές που επισυνάπτονται στο ψήφισμα LEG.3(91) της Νομικής Επιτροπής του IMO, της 27ης Απριλίου 2006, όπως εγκρίθηκαν από τη διοικητική επιτροπή της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας κατά τη 296η σύνοδό της, στις 12-16 Ιουνίου 2006·

5. Οι όροι «οχηματαγωγό go-go» και «ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος» νοούνται σύμφωνα με τους ορισμούς που περιέχονται στο άρθρο 2 της οδηγίας 1999/35/ΕΚ·

6. Ο όρος «όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού» (VDR) νοείται σύμφωνα με τον ορισμό που περιλαμβάνεται στο ψήφισμα A.861(20) της Συνέλευσης του IMO και MSC.163(78) της επιτροπής για την ασφάλεια στη θάλασσα του IMO·

7. Ως «σύσταση ασφαλείας» νοείται οποιαδήποτε πρόταση, ακόμη και για σκοπούς καταγραφής και ελέγχου, προερχόμενη:

α) είτε από οργανισμό διερευνήσεων του κράτους που διενεργεί ή είναι κύριο κράτος της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας και βασίζεται σε πληροφορίες που προέκυψαν από τη διερεύνηση·

β) είτε, κατά περίπτωση, από την Επιτροπή, που ενεργεί βάσει συνοπτικής ανάλυσης δεδομένων και των αποτελεσμάτων των διερευνήσεων θεμάτων ασφαλείας που διενεργήθηκαν.

Άρθρο 4

Καθεστώς των διερευνήσεων θεμάτων ασφαλείας

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν, στο πλαίσιο των νομικών τους συστημάτων, το νομικό καθεστώς της διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας, προκειμένου οι έρευνες να διεξάγονται όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερα και ταχύτερα.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία τους και, όταν ενδείκνυται, μέσω συνεργασίας με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα αρχές, ότι οι διερευνήσεις θεμάτων ασφαλείας:

- α) είναι ανεξάρτητες από δικαστικές ή άλλες παράλληλες έρευνες που διενεργούνται για να καθοριστεί η υπαιτιότητα ή να αποδοθούν ευθύνες· και
- β) δεν παρακωλύονται, αναβάλλονται ή καθυστερούν αδικαιολόγητα εξαιτίας αυτών των ερευνών.

2. Οι κανόνες που καλούνται να θεσπίσουν τα κράτη μέλη περιλαμβάνουν, σύμφωνα με το πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας που αναφέρεται στο άρθρο 10, διατάξεις οι οποίες προβλέπουν:

- α) τη συνεργασία και την αμοιβαία συνδρομή κατά τη διεξαγωγή από άλλο κύριο κράτος μέλος διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας, ή την ανάθεση σε άλλο κράτος μέλος του καθήκοντος του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος σύμφωνα με το άρθρο 7· και
- β) τον συντονισμό των δραστηριοτήτων των οικείων οργανισμών διερευνήσεων στο βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 5

Υποχρέωση διερεύνησης

1. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι ο οργανισμός διερευνήσεων που αναφέρεται στο άρθρο 8 αναλαμβάνει τη διερεύνηση ασφαλείας μετά από πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα:

- α) στο οποίο εμπλέκεται πλοίο το οποίο φέρει τη σημαία του, ανεξαρτήτως από τον τόπο όπου συνέβη το ατύχημα·
- β) το οποίο συμβαίνει στην αιγιαλίτιδα ζώνη του ή στα εσωτερικά του ύδατα, όπως αυτά ορίζονται στην UNCLOS, ανεξαρτήτως από τη σημαία του πλοίου ή των πλοίων που εμπλέκονται στο ατύχημα· ή
- γ) για το οποίο είναι ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο το κράτος μέλος, ανεξαρτήτως του τόπου του ατυχήματος και της σημαίας του πλοίου ή των πλοίων που εμπλέκονται.

2. Επιπλέον, σε περιπτώσεις σοβαρών ατυχημάτων, ο οργανισμός διερευνήσεων προβαίνει σε προκριματική εκτίμηση προκειμένου να αποφασίσει εάν πρέπει να διενεργήσει διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο οργανισμός διερευνήσεων

αποφασίζει να μην προβεί σε διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας, οι λόγοι για την εν λόγω απόφαση καταγράφονται και αποτελούν αντικείμενο κοινοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3.

Σε περίπτωση οιοδήποτε άλλου ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος, ο οργανισμός διερευνήσεων αποφασίζει εάν θα προβεί σε διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας.

Για τις αποφάσεις του, κατά το πρώτο και δεύτερο εδάφιο, ο οργανισμός διερευνήσεων λαμβάνει υπόψη τη σοβαρότητα του ναυτικού ατυχήματος ή του συμβάντος, τον τύπο του σκάφους ή/και του φορτίου που αφορά, και την πιθανότητα τα ευρήματα της διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας να χρησιμεύσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων ή συμβάντων.

3. Το πεδίο εφαρμογής και οι πρακτικές διευθετήσεις για τις διερευνήσεις θεμάτων ασφαλείας καθορίζονται από τον οργανισμό διερευνήσεων του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης σε συνεργασία με τους αντίστοιχους οργανισμούς άλλων ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων κρατών, κατά τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο για την επίτευξη του σκοπού της παρούσας οδηγίας και με στόχο την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων.

4. Κατά τις διερευνήσεις θεμάτων ασφαλείας, το διερευνητικό όργανο τηρεί την κοινή μεθοδολογία για τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, που αναπτύχθηκε σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002. Οι ερευνητές μπορούν να αποκλίνουν από τη μεθοδολογία αυτή σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση κατά την οποία δικαιολογείται δέοντως κατά την επαγγελματική τους κρίση και απαιτείται για την επίτευξη των στόχων της έρευνας. Η Επιτροπή εγκρίνει ή τροποποιεί τη μεθοδολογία για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, λαμβάνοντας υπόψη ενδεχόμενα κατάλληλα συμπεράσματα που προκύπτουν από διερευνήσεις ατυχημάτων.

Τα μέτρα αυτά, τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά της συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 19 παράγραφος 3.

5. Η διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας αρχίζει όσο το δυνατόν ταχύτερα έπειτα από ναυτικό ατύχημα ή συμβάν και, εν πάση περιπτώσει, το αργότερο δύο μήνες από το συμβάν.

Άρθρο 6

Υποχρέωση γνωστοποίησης

Στο πλαίσιο του νομικού του συστήματος, κάθε κράτος μέλος απαιτεί να γνωστοποιείται αμέσως στον οργανισμό διερευνήσεων, από τις αρμόδιες αρχές ή /και τα εμπλεκόμενα μέρη, κάθε ατύχημα και συμβάν που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 7

Κύριο και συμμετέχον κράτος σε διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας

1. Κατ' αρχήν, κάθε ναυτικό ατύχημα ή συμβάν υπόκειται σε μία μόνο διερεύνηση που διενεργεί κράτος μέλος ή το κύριο κράτος μέλος διερεύνησης με τη συμμετοχή τυχόν λοιπών ουσιαστικώς ενδιαφερομένων κρατών μελών.

Σε περιπτώσεις διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας στις οποίες εμπλέκονται δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, τα εν λόγω κράτη μέλη συνεργάζονται, επομένως, με στόχο να συμφωνήσουν ταχέως ποιο εξ αυτών θα είναι το κύριο κράτος μέλος διερεύνησης. Καταβάλλουν κάθε προσπάθεια να συμφωνήσουν επί των διαδικασιών διερεύνησης. Στο πλαίσιο αυτής της συμφωνίας, άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη έχουν ίδια δικαιώματα και πρόσβαση σε μάρτυρες και αποδεικτικά στοιχεία, όπως το κράτος μέλος που διεξάγει τη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας. Το κράτος μέλος που διεξάγει τη διερεύνηση οφείλει να λάβει υπόψη του την άποψή τους.

Η διενέργεια παραλλήλων διερευνήσεων θεμάτων ασφαλείας για το ίδιο ναυτικό ατύχημα ή περιστατικό είναι δυνατή μόνον σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Σε τέτοιες περιπτώσεις τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τους λόγους για τη διενέργεια παράλληλων διερευνήσεων. Τα κράτη μέλη που διενεργούν παράλληλες διερευνήσεις θεμάτων ασφαλείας συνεργάζονται μεταξύ τους. Συγκεκριμένα, οι εμπλεκόμενοι οργανισμοί διερεύνησης ανταλλάσσουν κάθε σχετική πληροφορία που συνέλεξαν κατά τη διάρκεια των οικείων διερευνήσεων, ιδίως προκειμένου να καταλήξουν σε όσο το δυνατόν πιο κοινά συμπεράσματα.

Τα κράτη μέλη απέχουν από τη λήψη οιοδήποτε μέτρου το οποίο θα μπορούσε να παρακωλύσει, αναβάλει ή καθυστερήσει αδικαιολόγητα τη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

2. Ανεξαρτήτως της παραγράφου 1, έκαστο κράτος μέλος παραμένει υπεύθυνο για τη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας και για το συντονισμό με άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, μέχρις ότου συμφωνηθεί αμοιβαίως το κύριο κράτος διερεύνησης.

3. Χωρίς να απαλλάσσεται των υποχρεώσεων που υπέχει δυνάμει της παρούσας οδηγίας και του διεθνούς δικαίου, ένα κράτος μέλος δύναται, ανάλογα με την κάθε περίπτωση, να αναθέσει σε άλλο κράτος μέλος, κατόπιν κοινής συμφωνίας, το καθήκον του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας, ή συγκεκριμένα καθήκοντα στο πλαίσιο της έρευνας.

4. Όταν ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν αφορά οχηματαγωγό *ro-ro* ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, τη διαδικασία διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας κινεί το κράτος μέλος στα χωρικά ή εσωτερικά ύδατα του οποίου, όπως ορίζονται με την UNCLOS, συμβαίνει το ατύχημα ή το συμβάν ή, εάν συμβαίνει σε άλλα ύδατα, το τελευταίο κράτος μέλος το οποίο επισκεφθήκε το οχηματαγωγό ή το σκάφος. Το κράτος αυτό είναι υπεύθυνο για τη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας και για το συντονισμό με άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα

κράτη μέλη έως ότου συμφωνηθεί αμοιβαίως το κύριο κράτος διερεύνησης.

Άρθρο 8

Οργανισμοί διερεύνησης

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διερευνήσεις θεμάτων ασφαλείας εκτελούνται υπό την ευθύνη αμερόληπτου μόνιμου οργανισμού, που διαθέτει τις αναγκαίες αρμοδιότητες, και από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για τη διερεύνηση θεμάτων που σχετίζονται με ναυτικά ατυχήματα και περιστατικά.

Προκειμένου να διεξάγει αμερόληπτα τη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας, ο οργανισμός διερευνήσεων πρέπει να έχει οργάνωση, νομική δομή και διαδικασία λήψης αποφάσεων ανεξάρτητη από οποιοδήποτε μέρος του οποίου τα συμφέροντα θα συγκρούονταν ενδεχομένως με τα καθήκοντα που του ανατίθενται.

Τα περίκλιστα κράτη μέλη των οποίων τη σημαία δεν φέρουν πλοία ή σκάφη θα ορίσουν ανεξάρτητο σημείο επαφής για τη συνεργασία σε διερεύνηση σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ).

2. Ο οργανισμός διερευνήσεων εξασφαλίζει ότι κάθε πρόσωπο που εκτελεί διερευνήσεις διαθέτει γνώσεις και πρακτική εμπειρία για θέματα που αφορούν τα συνήθη καθήκοντα διερεύνησης. Επιπλέον, ο οργανισμός διερευνήσεων εξασφαλίζει την ταχεία πρόσβαση στην κατάλληλη εμπειρογνομosύνη, όταν χρειάζεται.

3. Οι δραστηριότητες που ανατίθενται σε οργανισμό διερευνήσεων επιτρέπεται να επεκτείνονται στη συγκέντρωση και ανάλυση δεδομένων που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα, ιδιαιτέρως για προληπτικούς λόγους, καθόσον οι δραστηριότητες αυτές δεν επηρεάζουν την αμεροληψία ή δεν συνεπάγονται ευθύνη σε θέματα κανονιστικά, διοικητικά ή τυποποίησης.

4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, στο πλαίσιο των νομικών τους συστημάτων, ότι στα πρόσωπα που εκτελούν τις διερευνήσεις είτε των οικείων οργανισμών διερευνήσεων ή οιοποιαδήποτε άλλου οργανισμού διερευνήσεων στον οποίο έχει ανατεθεί διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας, και όταν ενδείκνυται σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα αρχές, διατίθεται κάθε σχετική πληροφορία για τη διενέργεια της διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας και επομένως τους επιτρέπεται:

- α) να έχουν ελεύθερη πρόσβαση σε οποιαδήποτε σχετική περιοχή ή τόπο ατυχήματος, καθώς και σε οποιοδήποτε πλοίο, ναυάγιο ή κατασκευή, συμπεριλαμβανομένων φορτίων, εξοπλισμού ή συντριμμιών·
- β) να εξασφαλίζουν την άμεση καταγραφή αποδεικτικών στοιχείων και την ελεγχόμενη αναζήτηση και απομάκρυνση υπολειμμάτων ναυαγίου, συντριμμιών ή άλλων κατασκευαστικών στοιχείων ή ουσιών προκειμένου να εξεταστούν ή να αναλυθούν·
- γ) να απαιτούν την εξέταση ή την ανάλυση των στοιχείων που αναφέρονται στο στοιχείο β), και να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα αυτών των εξετάσεων ή αναλύσεων·

- δ) να έχουν ελεύθερη πρόσβαση, να αντιγράφουν και να χρησιμοποιούν οποιοδήποτε σχετικές πληροφορίες και καταγεγραμμένα δεδομένα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων του VDR που αφορούν το πλοίο, το ταξίδι, το φορτίο, το πλήρωμα ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, αντικείμενο, κατάσταση ή περίπτωση·
- ε) να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα εξετάσεων που διενεργήθηκαν στις σορούς των θυμάτων ή δοκιμών που διενεργήθηκαν σε δείγματα τα οποία λήφθηκαν από τις σορούς των θυμάτων·
- στ) να ζητούν και να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα εξετάσεων που έγιναν σε ανθρώπους που εμπλέκονται στην λειτουργία του πλοίου ή οποιοδήποτε άλλου εμπλεκόμενου προσώπου, ή στα αποτελέσματα δοκιμών που διενεργήθηκαν σε δείγματα τα οποία λήφθηκαν από αυτούς·
- ζ) να θέτουν ερωτήσεις σε μάρτυρες χωρίς να παρίσταται οποιοδήποτε πρόσωπο του οποίου τα συμφέροντα μπορεί να θεωρηθεί ότι θα εμποδίσουν τη διενέργεια της διερεύνησης·
- η) να λαμβάνουν φακέλους επιθεωρήσεων και σχετικές πληροφορίες που διαθέτει το κράτος σημαίας, οι πλοιοκτήτες, οι νηογνώμονες ή οποιοδήποτε άλλο σχετικό μέρος, εφόσον τα μέρη αυτά ή οι αντιπρόσωποί τους είναι εγκατεστημένοι στο κράτος μέλος·
- θ) να ζητούν τη συνδρομή των αρμοδίων αρχών των οικείων κρατών, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρητών του κράτους σημαίας και του κράτους λιμένα, των αξιωματικών της ακτοφυλακής, της υπηρεσίας εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων, των ομάδων έρευνας και διάσωσης, των πλοηγών και του λοιπού λιμενικού προσωπικού ή ναυτικών·

5. Ο οργανισμός διερευνήσεων πρέπει να είναι σε θέση να κινητοποιείται αμέσως μόλις του κοινοποιείται ατύχημα και να έχει στη διάθεσή του επαρκείς πόρους για να ανταποκρίνεται με ανεξαρτησία στα καθήκοντά του. Το καθεστώς των προσώπων που εκτελούν τις διερευνήσεις εξασφαλίζει την απαραίτητη ανεξαρτησία τους.

6. Ο οργανισμός διερευνήσεων επιτρέπεται να συνδυάζει τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία με τη διερεύνηση συμβάντων διαφορετικών από ναυτικά ατυχήματα, υπό τον όρο ότι από τις διερευνήσεις αυτές δεν διακυβεύεται η ανεξαρτησία του.

Άρθρο 9

Εμπιστευτικότητα

Με την επιφύλαξη της οδηγίας 95/46/ΕΚ, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, στο πλαίσιο των νομικών τους συστημάτων, ότι οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται αποκλειστικώς και μόνο για τους σκοπούς της διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας, εκτός εάν η αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους αποφασίσει ότι υπέρτατο δημόσιο συμφέρον δικαιολογεί την αποκάλυψη των κάτωθι πληροφοριών:

- α) όλες τις καταθέσεις μαρτύρων και άλλες δηλώσεις, εξηγήσεις και σημειώσεις που καταγράφηκαν ή παραλήφθηκαν από τον οργανισμό διερευνήσεων κατά την διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας·
- β) στοιχεία που αποκαλύπτουν την ταυτότητα των προσώπων που κατέθεσαν στο πλαίσιο διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας·
- γ) δεδομένα προσώπων που εμπλέκονται στο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν, τα οποία έχουν ιδιαίτερα ευαίσθητο ή ιδιωτικό χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένων δεδομένων που αφορούν την υγεία τους·

Άρθρο 10

Πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας

1. Τα κράτη μέλη δημιουργούν, σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή, πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας το οποίο να παρέχει τη δυνατότητα στους οργανισμούς διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας να συνεργάζονται μεταξύ τους στο βαθμό που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού της παρούσας οδηγίας.

2. Οι εσωτερικοί κανόνες λειτουργίας του μόνιμου πλαισίου συνεργασίας και οι οργανωτικές ρυθμίσεις που απαιτούνται για τον σκοπό αυτό αποφασίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 19 παράγραφος 2.

3. Στο πλαίσιο της μόνιμης συνεργασίας οι οργανισμοί διερεύνησης των κρατών μελών συμφωνούν, συγκεκριμένα, για τους βέλτιστους τρόπους συνεργασίας ούτως ώστε:

- α) να μπορούν οι οργανισμοί διερευνήσεων να χρησιμοποιούν από κοινού εγκαταστάσεις, διευκολύνσεις και εξοπλισμό για τεχνικές διερευνήσεις σε απομεινάρια ναυαγίων και εξοπλισμό πλοίων και άλλα αντικείμενα που αφορούν την διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας, όπου συμπεριλαμβάνεται η εξαγωγή και η αξιολόγηση πληροφοριών από VDR και από ηλεκτρονικές συσκευές·
- β) να προσφέρουν σε αλλήλους την τεχνική συνεργασία ή την εμπειρογνωμοσύνη που απαιτούνται για την εκτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων·
- γ) να αποκτούν και να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τις αναλύσεις δεδομένων ατυχήματος και να προβαίνουν στις κατάλληλες συστάσεις ασφαλείας σε επίπεδο Κοινότητας·
- δ) να ορίζουν από κοινού θεμελιώδεις αρχές για την παρακολούθηση των συστάσεων για την ασφάλεια και για την προσαρμογή των μεθόδων διερεύνησης στις εξελίξεις της τεχνολογίας και της επιστήμης·
- ε) να διαχειρίζονται καταλλήλως τις έγκαιρες προειδοποιήσεις του άρθρου 16·
- στ) να καταρτίζουν κανόνες εμπιστευτικότητας για την ανταλλαγή, τηρουμένων των εθνικών κανόνων, καταθέσεων μαρτύρων και επεξεργασίας δεδομένων, και άλλων στοιχείων εκ των αναφερομένων στο άρθρο 9, περιλαμβανομένων των σχετικών με τρίτες χώρες·

ζ) να διοργανώνουν, όπου χρειάζεται, κατάλληλες δραστηριότητες για την κατάρτιση προσώπων που εκτελούν διερευνήσεις·

- η) να προάγουν τη συνεργασία με οργανισμούς διερευνήσεων από τρίτες χώρες και με τους διεθνείς οργανισμούς διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων σε θέματα που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία·
- θ) να παρέχουν στους οργανισμούς που διενεργούν διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας κάθε σχετική πληροφορία.

Άρθρο 11

Κόστος

1. Σε περιπτώσεις ερευνών στις οποίες συμμετέχουν δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, οι αντίστοιχες δραστηριότητες είναι δωρεάν.
2. Σε περιπτώσεις που ζητείται η συνδρομή κράτους μέλους το οποίο δεν εμπλέκεται στη διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας, τα κράτη μέλη συμφωνούν όσον αφορά την επιστροφή των δαπανών με τις οποίες αυτό επιβαρύνθηκε.

Άρθρο 12

Συνεργασία με ουσιαστικώς ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες

1. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται, στο μέγιστο δυνατό βαθμό, με άλλες ουσιαστικώς ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες για τη διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας.
2. Σε ουσιαστικώς ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες, επιτρέπεται, κατόπιν κοινής συμφωνίας, να συμμετέχουν σε οποιοδήποτε στάδιο της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας που διενεργείται από κύριο κράτος μέλος διερεύνησης, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
3. Η συνεργασία κράτους μέλους σε διερεύνηση ασφάλειας διεξαγόμενη από ουσιαστικώς ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα δεν θίγει τις απαιτήσεις για τις διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας και τις σχετικές απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Εάν μια ουσιαστικώς ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα διεξάγει, ως κύριο κράτος, διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας στην οποία εμπλέκονται ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι δεν θα διεξαγάγουν παράλληλη διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας, υπό τον όρο ότι η εν λόγω διερεύνηση διενεργείται από την τρίτη χώρα σύμφωνα με τον κώδικα του IMO για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων.

Άρθρο 13

Διατήρηση αποδεικτικών στοιχείων

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι τα μέρη τα οποία έχουν σχέση με ατυχήματα και περιστατικά που εμπέδονται στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε:

- α) να αποθηκεύονται όλες οι πληροφορίες από χάρτες, ημερολόγια πλοίων, ηλεκτρονικές και μαγνητικές καταγραφές και βιντεοταινίες, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών από VDR και από άλλες ηλεκτρονικές συσκευές, που αφορούν το χρονικό διάστημα πριν, κατά και μετά το ατύχημα·
- β) να αποτρέπεται η επεγγραφή ή άλλη αλλοίωση αυτών των πληροφοριών·

- γ) να αποτρέπεται η παρέμβαση σε οποιοδήποτε άλλο εξοπλισμό ο οποίος μπορεί ευλόγως να θεωρείται ότι έχει σημασία για τη διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας του ατυχήματος·

- δ) να συλλέγονται και να φυλάσσονται το ταχύτερο όλα τα αποδεικτικά στοιχεία που χρησιμεύουν για τις διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας.

Άρθρο 14

Εκθέσεις ατυχημάτων

1. Διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας που διενεργούνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία καταλήγουν στη δημοσίευση έκθεσης που υποβάλλεται σε μορφή την οποία ορίζει ο αρμόδιος οργανισμός διερεύνησης και σύμφωνα με τα σχετικά μέρη του παραρτήματος I.

Οι οργανισμοί διερεύνησης μπορούν να αποφασίσουν ότι μια έρευνα θεμάτων ασφάλειας, η οποία δεν αφορά πολύ σοβαρό ή, αναλόγως με την περίπτωση, σοβαρό ναυτικό ατύχημα και της οποίας τα ευρήματα δεν έχουν πιθανότητα να χρησιμεύσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων, καταλήγει σε μια απλούστερη μορφή έκθεσης, η οποία δημοσιεύεται.

2. Οι οργανισμοί διερεύνησης καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε οι εκθέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, περιλαμβανομένων των συμπερασμάτων της και τυχόν συστάσεων, να είναι διαθέσιμες στο κοινό, και ειδικά στον ναυτιλιακό τομέα, εντός 12 μηνών από την ημερομηνία του ατυχήματος. Εάν δεν είναι δυνατόν να συνταχθεί μέσα σε αυτό το χρόνο η έκθεση, δημοσιεύεται προσωρινή έκθεση εντός 12 μηνών από την ημερομηνία του ατυχήματος.

3. Ο οργανισμός διερεύνησης του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης αποστέλλει στην Επιτροπή αντίγραφο της τελικής, απλουστευμένης ή προσωρινής έκθεσης. Ο οργανισμός διερεύνησης λαμβάνει υπόψη του ενδεχόμενες παρατηρήσεις της Επιτροπής επί των τελικών εκθέσεων που δεν επηρεάζουν την ουσία των πορισμάτων για τη βελτίωση της ποιότητας της έκθεσης, κατά τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο για την επίτευξη του σκοπού της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 15

Συστάσεις ασφαλείας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις ασφαλείας που διατυπώνουν οι οργανισμοί διερεύνησης λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τους παραλήπτες των συστάσεων και, όταν ενδείκνυται, τους δίδεται η κατάλληλη συνέχεια σύμφωνα με την κοινοτική και διεθνή νομοθεσία.

2. Κατά περίπτωση, ο οργανισμός διερευνήσεων ή η Επιτροπή υποβάλλει συστάσεις ασφαλείας με βάση ανάλυση συνοπτικών δεδομένων και τα αποτελέσματα των ερευνών που διενεργήθηκαν.

3. Σύσταση ασφαλείας επ' ουδενί λόγω περιλαμβάνει τον καθορισμό υπαιτιότητας ή την απόδοση ευθυνών για ατύχημα.

Άρθρο 16

Σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης

Ανεξαρτήτως του δικαιώματος του οργανισμού διερευνήσεων κράτους μέλους να προβαίνει ο ίδιος σε έγκαιρη προειδοποίηση, εφόσον κρίνει, σε οποιοδήποτε στάδιο διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας, ότι χρειάζεται επείγουσα δράση σε επίπεδο Κοινότητας για την πρόληψη του κινδύνου νέου ατυχήματος, ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή σχετικά με την ανάγκη έγκαιρης προειδοποίησης.

Εάν είναι αναγκαίο, η Επιτροπή απευθύνει μήνυμα προειδοποίησης στις αρμόδιες αρχές όλων των κρατών μελών, στη ναυπηγική βιομηχανία και σε οποιοδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο μέρος.

Άρθρο 17

Ευρωπαϊκή βάση δεδομένων ναυτικών ατυχημάτων

1. Δεδομένα σχετικά με ναυτικά ατυχήματα και περιστατικά αποθηκεύονται και αναλύονται με τη βοήθεια ευρωπαϊκής ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων που δημιουργείται από την Επιτροπή, υπό την ονομασία «ευρωπαϊκή πλατφόρμα πληροφοριών ναυτικών ατυχημάτων» (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP).

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις αρχές που θα έχουν δικαίωμα πρόσβασης στη βάση δεδομένων.

3. Οι οργανισμοί διερεύνησης των κρατών μελών κοινοποιούν στην Επιτροπή τα ναυτικά ατυχήματα και περιστατικά σύμφωνα με τον μορφότυπο στο παράρτημα II. Παρέχουν επίσης στην Επιτροπή τα δεδομένα που προκύπτουν από τις διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας, σύμφωνα με το σύστημα κανόνων της βάσης δεδομένων EMCIP.

4. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη αναπτύσσουν το σύστημα της βάσης δεδομένων και μέθοδο για την κοινοποίηση δεδομένων εντός του κατάλληλου χρονοδιαγράμματος.

Άρθρο 18

Ίση μεταχείριση των πληρωμάτων

Σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία τους, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τις σχετικές διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του IMO για τη δίκαιη μεταχείριση των πληρωμάτων σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος στα ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους.

Άρθρο 19

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από πλοία (COSS) που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (¹).

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται δίμηνη.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Άρθρο 20

Εξουσία τροποποίησης

Η Επιτροπή δύναται να επικαιροποιεί ορισμούς που περιέχονται στην παρούσα οδηγία, καθώς και τις παραπομπές σε πράξεις της Κοινότητας και του IMO, ώστε να ευθυγραμμισθούν με τα μέτρα της Κοινότητας ή του IMO που έχουν τεθεί σε ισχύ, υπό την επιφύλαξη της τήρησης των ορίων που προβλέπει η παρούσα οδηγία.

Τα μέτρα αυτά, τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 19 παράγραφος 3.

Η Επιτροπή δύναται επίσης να τροποποιεί τα παραρτήματα σύμφωνα με την ίδια διαδικασία.

Τροποποιήσεις του κώδικα του IMO για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων μπορεί να αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002.

Άρθρο 21

Πρόσθετα μέτρα

Οι διατάξεις που περιλαμβάνονται στην παρούσα οδηγία δεν θίγουν καθ' οιονδήποτε τρόπο την ευχέρεια κράτους μέλους να λαμβάνει πρόσθετα μέτρα για την ασφάλεια στη θάλασσα που δεν καλύπτονται από αυτή, υπό τον όρο ότι τα μέτρα αυτά δεν παραβιάζουν την παρούσα οδηγία, δεν επηρεάζουν καθ' οιονδήποτε τρόπο δυσμενώς την επίτευξη του σκοπού της και δεν παρεμποδίζουν την πραγματοποίηση των στόχων της.

Άρθρο 22

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για παραβιάσεις των τεχνικών διατάξεων που έχουν θεσπιστεί σε εκτέλεση της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλιστεί η θέση τους σε εφαρμογή. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές.

Άρθρο 23

Έκθεση εφαρμογής

Η Επιτροπή ενημερώνει ανά πενταετία το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την εφαρμογή και την συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία και, εφόσον απαιτείται, προτείνει περαιτέρω μέτρα υπό το πρίσμα των συστάσεων που καθορίζονται με την έκθεση.

(¹) ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1.

Άρθρο 24

Τροποποιήσεις σε υπάρχουσες οδηγίες

1. Το άρθρο 12 της οδηγίας 1999/35/ΕΚ απαλείφεται.
2. Το άρθρο 11 της οδηγίας 2002/59/ΕΚ απαλείφεται.

Άρθρο 25

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία έως τις 17 Ιουνίου 2011.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη έκδοσή τους. Ο τρόπος αυτής της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπει η παρούσα οδηγία.

Άρθρο 26

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 27

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 23 Απριλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
P. NEČAS

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Περιεχόμενο των εκθέσεων διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας

Πρόλογος

Στο παρόν μέρος καθορίζεται ο αποκλειστικός σκοπός της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας, ότι η σύσταση ασφαλείας ουδόλως αποτελεί τεκμήριο υπαιτιότητας ή απόδοσης ευθυνών και ότι η έκθεση δεν συντάχθηκε, ως προς το περιεχόμενο και τον τύπο, με την πρόθεση να χρησιμοποιηθεί για δικαστική δίωξη.

(Η έκθεση δεν θα πρέπει να παραπέμπει σε καταθέσεις μαρτύρων ούτε να συσχετίζει οποιονδήποτε αναφέρεται στην έκθεση με πρόσωπο το οποίο κατέθεσε αποδεικτικά στοιχεία κατά τη διάρκεια της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας.)

1. ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στο μέρος αυτό περιγράφονται εν συντομία τα πραγματικά στοιχεία ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού: τι, πότε, πού και πώς συνέβη· δηλώνεται επίσης εάν το ατύχημα προκάλεσε θανάτους, τραυματισμούς, ζημιές στο πλοίο, στο φορτίο, σε τρίτα μέρη ή στο περιβάλλον.

2. ΤΕΚΜΗΡΙΩΜΕΝΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει διάφορα επιμέρους τμήματα, όπου παρέχονται επαρκείς πληροφορίες για τις οποίες ο οργανισμός διερεύνησης κρίνει ότι είναι τεκμηριωμένες, αποτελούν ουσιαστική βάση αναλύσεων και διευκολύνουν την κατανόηση.

Τα τμήματα αυτά περιλαμβάνουν, ειδικότερα, τις ακόλουθες πληροφορίες:

2.1. Στοιχεία πλοίου

Σημεία/Νηολόγιο

Ταυτότητα

Κύρια χαρακτηριστικά

Ιδιοκτήτης και διαχειριστής

Κατασκευαστικές λεπτομέρειες

Ελάχιστη επαρκής επάνδρωση

Επιτρεπόμενο φορτίο

2.2. Στοιχεία ταξιδιού

Λιμένες προσέγγισης

Τύπος ταξιδιού

Πληροφορίες σχετικά με το φορτίο

Επάνδρωση

2.3. Πληροφορίες σχετικές με το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν

Τύπος ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού

Ημερομηνία και ώρα

Στίγμα και τόπος ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού

Εξωτερικές και εσωτερικές συνθήκες περιβάλλοντος

Εκμετάλλευση σκάφους και τμήμα ταξιδιού

Θέσεις επί του σκάφους

Δεδομένα για τον ανθρώπινο παράγοντα

Επιπτώσεις (για ανθρώπους, πλοίο, φορτίο, περιβάλλον, λοιπές)

2.4. Εμπλοκή παράκτιας αρχής και μέτρα έκτακτης ανάγκης

Πρόσωπα που εμπλέχθηκαν

Μέσα που χρησιμοποιήθηκαν

Ταχύτητα ανταπόκρισης
Μέτρα που λήφθηκαν
Επιτευχθέντα αποτελέσματα

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Στο μέρος αυτό περιγράφεται το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν ως αλληλουχία των κατά χρονολογική σειρά συμβάντων πριν, κατά και μετά το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν, καθώς και ο ρόλος που διαδραμάτισε κάθε παράγοντας (πρόσωπα, υλικό, περιβάλλον, εξοπλισμός ή εξωτερικός παράγοντας). Το χρονικό διάστημα που καλύπτει η περιγραφή εξαρτάται από τη στιγμή που επήλθαν τα συγκεκριμένα τυχαία συμβάντα που συνετέλεσαν άμεσα στο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν. Στο μέρος αυτό περιλαμβάνονται επίσης οιοσδήποτε λεπτομέρειες έχουν σχέση με τη διεξαγόμενη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας, περιλαμβανομένων των αποτελεσμάτων εξετάσεων ή δοκιμών.

4. ΑΝΑΛΥΣΗ

Στο μέρος αυτό περιλαμβάνονται χωριστά τμήματα, στα οποία αναλύεται κάθε τυχαίο συμβάν, με σχόλια που αφορούν τα αποτελέσματα οιασδήποτε σχετικής εξέτασης ή δοκιμής διενεργήθηκε στο πλαίσιο της διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας και σχετικά με οποιοδήποτε μέτρο για την ασφαλεία που ενδεχομένως έχει ήδη ληφθεί για την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων.

Τα τμήματα αυτά πρέπει να καλύπτουν ζητήματα όπως:

- τυχαία συμβάντα και συνθήκες περιβάλλοντος,
- ανθρώπινες εσφαλμένες ενέργειες και παραλείψεις, συμβάντα όπου εμπλέκονται επικίνδυνα υλικά, περιβαλλοντικοί παράγοντες, αστοχίες εξοπλισμού και εξωτερικές επιδράσεις,
- παράγοντες οι οποίοι συνδέονται με λειτουργίες που επιτελούν πρόσωπα, χειρισμούς επί του πλοίου, χερσαία μέτρα διαχείρισης ή με κανονιστικές διατάξεις.

Η ανάλυση και τα σχόλια στην έκθεση καθιστούν δυνατόν να συναχθούν λογικά συμπεράσματα για όλους τους παράγοντες που συνετέλεσαν στο ατύχημα, συμπεριλαμβανομένων των παραγόντων για τους οποίους ήταν ανύπαρκτα ή εκτιμώνται ανεπαρκή μέτρα για την πρόληψη τυχαίου συμβάντος ή/και τα μέτρα που αποσκοπούσαν στην εξάλειψη ή μείωση των επιπτώσεών του.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο μέρος αυτό συνοψίζονται οι παράγοντες που διαπιστώθηκαν ότι συνετέλεσαν στο ατύχημα και τα ελλείποντα ή ανεπαρκή μέτρα πρόληψης ατυχήματος (υλικό, λειτουργίες, σύμβολα ή διαδικασίες) ώστε να αναπτυχθούν μέτρα ασφαλείας για την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων.

6. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Όπου χρειάζεται, σε αυτό το μέρος της έκθεσης περιλαμβάνονται συστάσεις ασφαλείας που προκύπτουν από την ανάλυση και τα συμπεράσματα και αφορούν συγκεκριμένα θέματα, όπως για παράδειγμα: νομοθεσία, σχεδιασμός, διαδικασίες, επιθεώρηση, διαχείριση, υγεία και ασφαλεία στην εργασία, κατάρτιση, εργασίες επισκευής, συντήρηση, χερσαία συνδρομή και αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Οι συστάσεις ασφαλείας απευθύνονται σε εκείνους που είναι οι πλέον ενδεδειγμένοι για την υλοποίησή τους, όπως για παράδειγμα: πλοιοκτήτες, διαχειριστές, αναγνωρισμένοι οργανισμοί, αρχές αρμόδιες για τη ναυσιπλοία, υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων (VTS), οργανισμοί άμεσης επέμβασης, διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί και ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, με σκοπό την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων.

Στο μέρος αυτό περιλαμβάνονται επίσης προσωρινές συστάσεις ασφαλείας που ενδεχομένως έχουν ήδη προταθεί, ή κάθε άλλη ενέργεια ασφαλείας που ανελήφθη κατά τη διαδικασία της διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας.

7. ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ

Στον ακόλουθο μη εξαντλητικό κατάλογο, απαριθμούνται πληροφορίες οι οποίες, κατά περίπτωση, επισυνάπτονται στην έκθεση σε χαρτί ή/και σε ηλεκτρονική μορφή:

- φωτογραφίες, ταινίες, ηχογραφήσεις, χάρτες, σχεδιαγράμματα,
- ισχύοντα πρότυπα,
- χρησιμοποιούμενοι τεχνικοί όροι και συντμήσεις,
- ειδικές μελέτες ασφαλείας,
- διάφορες πληροφορίες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ Ή ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

(Μέρος της ευρωπαϊκής πλατφόρμας πληροφοριών ναυτικών ατυχημάτων)

Σημείωση: Οι υπογραμμισμένοι αριθμοί υποδηλώνουν ότι τα δεδομένα πρέπει να παρέχονται για κάθε πλοίο σε περίπτωση που στο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν εμπλέκονται περισσότερα του ενός πλοία.

01. Αρμόδιο κράτος μέλος/Αρμόδιο πρόσωπο για επαφές
02. Κράτος μέλος διερεύνησης
03. Ρόλος κράτους μέλους
04. Θιγόμενο παράκτιο κράτος
05. Πλήθος ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων κρατών
06. Ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη
07. Κοινοπιών φορέας
08. Ώρα κοινοποίησης
09. Ημερομηνία κοινοποίησης
10. Όνομα πλοίου
11. Αριθμός IMO/Διακριτικό σήμα
12. Σημαία πλοίου
13. Τύπος ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού
14. Τύπος πλοίου
15. Ημερομηνία ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού
16. Ώρα ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού
17. Στίγμα – Γεωγραφικό πλάτος
18. Στίγμα – Γεωγραφικό μήκος
19. Τοποθεσία ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού
20. Λιμένας απόπλου
21. Λιμένας προορισμού
22. Σύστημα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας (ΣΔΘΚ)
23. Τμήμα ταξιδιού
24. Χειρισμός σκάφους
25. Θέσεις επί του σκάφους
26. Ανθρώπινα θύματα:
 - Πλήρωμα
 - Επιβάτες
 - Λοιποί
27. Σοβαροί τραυματισμοί:
 - Πλήρωμα
 - Επιβάτες
 - Λοιποί

-
28. Ρύπανση
 29. Ζημιές σκάφους
 30. Ζημιές φορτίου
 31. Λοιπές ζημιές
 32. Σύντομη περιγραφή του ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού
 33. Σύντομη περιγραφή των λόγων για τη μη ανάληψη διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας
-