

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2009/18/EÜ,

23. aprill 2009,

millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted ning muudetakse nõukogu direktiivi 1999/35/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

(3) Euroopa Parlament kutsus oma 21. aprilli 2004. aasta resolutsioonis meresõiduohutuse parandamise kohta ⁽⁴⁾ komisjoni üles esitama ettepanekut võtta vastu direktiiv laevaõnnetuste juurdluste kohta.

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

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

(4) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 10. detsembri 1982. aasta mereõiguse konventsiooni (edaspidi „Unclos”) artiklis 2 on kehtestatud rannikuäärsete riikide õigus uurida põhjusi nende territoriaalmeres toimuvate laevaõnnetuste puhul, mis võivad seada ohtu inimelud või keskkonna, nõuda rannikuäärse riigi otsingu- ja päästeasutuste kaasamist või rannikuäärset riiki muul viisil mõjutada.

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ⁽²⁾,

(5) Unclos'i artiklis 94 on sätestatud, et lipuriigid peavad algatama pädeva(te) isiku(te) juhtimisel või nende kontrolli all teatavate avamerel toimunud navigatsiooniga seotud õnnetuste või ohtlike juhtumite uurimise.

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras, arvestades lepituskomitee poolt 3. veebruaril 2009. aastal heakskiidetud ühisteksti ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

(6) 1. novembri 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (edaspidi „Solas 74 konventsioon”) reeglis I/21, 5. aprilli 1966. aasta rahvusvahelises laadungimärgi konventsioonis ja 2. novembri 1973. aasta laevade põhjustatava merereostuse vältimise rahvusvahelises konventsioonis on sätestatud lipuriikide kohustus teostada õnnetuste juurdlusti ning teavitada Rahvusvahelist Mereorganisatsiooni (IMO) asjakohastest tulemustest.

(1) Euroopa meretranspordis tuleks säilitada kõrge üldine ohutustase ning teha kõik selleks, et vähendada laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite arvu.

(2) Laevaõnnetuste viivitamatu tehniline juurdlus parandab meresõiduohutust, aidates ära hoida selliste õnnetuste kordumist, mille tagajärjeks on inimohvrid, laevahukk või merekeskkonna reostus.

(7) IMO assamblee 29. novembri 2007. aasta resolutsioonile A.996(25) lisatud kohustuslike IMO meetmete rakendamise koodeksis meenutatakse lipuriikide kohustust tagada, et meresõidu ohutusjuurdlusti teostavad piisavalt kvalifitseeritud juurdlejad, kes on pädevad laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumitega seotud küsimustes. Samuti on kõnealuses koodeksis ette nähtud, et lipuriigid peavad olema valmis pakkuma selleks otstarbeks kvalifitseeritud juurdlejaid, olenemata õnnetuse või ohtliku juhtumi toimumise kohast.

⁽¹⁾ ELT C 318, 23.12.2006, lk 195.

⁽²⁾ ELT C 229, 22.9.2006, lk 38.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 25. aprilli 2007. aasta arvamus (ELT C 74 E, 30.3.2008, lk 546), nõukogu 6. juuni 2008. aasta ühine seisukoht (ELT C 184 E, 22.7.2008, lk 23), Euroopa Parlamendi 24. septembri 2008. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata), nõukogu 26. veebruari 2009. aasta otsus ja Euroopa Parlamendi 11. märtsi 2009. aasta õigusloomega seotud resolutsioon (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

⁽⁴⁾ ELT C 104 E, 30.4.2004, lk 730.

- (8) Arvesse tuleks võtta 27. novembril 1997. aastal IMO assamblee resolutsioonile A.849(20) lisatud laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksit (edaspidi „IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeks“), millega nähakse ette ühtse lähenemisviisi rakendamine laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdluse puhul ning riikide koostöö laevaõnnetusi ja ohtlike juhtumeid põhjustavate tegurite väljaselgitamisel. Samuti tuleks arvesse võtta IMO assamblee 27. novembri 1997. aasta resolutsiooni A.861(20) ja IMO meresõiduohutuse komitee 17. mai 2004. aasta resolutsiooni MSC.163(78), kus on määratletud mõiste „reisiinfo salvesti“.
- (9) Meremehi tunnustatakse kui erikategooria töötajaid, kes vajavad – võttes arvesse merenduse ülemaailmset olemust ning erinevaid jurisdiktsioone, millega nad võivad kokku puutuda – erilist kaitset, eelkõige suhetes avalike asutustega. Suurema meresõiduohutuse huvides peaks meremeestel olema võimalik tugineda laevaõnnetusjuhtumi korral õiglasele kohtlemisele. Nende inimõigused ja väärikus peaksid olema pidevalt tagatud ja kõik ohutusjuurdlused tuleks läbi viia õiglaselt ning viivitamata. Sel eesmärgil peaksid liikmesriigid kooskõlas oma siseriiklike õigusaktidega võtma veelgi enam arvesse meremeeste õiglast kohtlemist laevaõnnetusjuhtumi korral käsitlevate IMO suuniste asjakohaseid sätteid.
- (10) Liikmesriigid peaksid oma õigussüsteemi alusel kaitsma pärast õnnetusjuhtumi toimumist antud tunnistajate ütlusi ning ennetama ütluste kasutamist muudel kui ohutusjuurdlusega seotud põhjustel, eesmärgiga vältida diskrimineerivate või karistulike meetmete kohaldamist tunnistajate vastu nende ohutusjuurdluses osalemise tõttu.
- (11) Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiviga 1999/35/EÜ regulaarselt liiklevate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevalaevade ohutu käitamise kohustuslike kontrollimiste korra kohta⁽¹⁾ on ette nähtud, et liikmesriigid peavad oma vastavate õigussüsteemide raames määratlema õigusliku seisundi, mis võimaldab neil ja igal teisel oluliselt huvitatud liikmesriigil osaleda ro-ro-reisiparvlaevaga või kiirreisilaevalaevaga seotud laevaõnnetuste või ohtlike juhtumite juurdluses või teha selle raames koostööd või, kui see on ette nähtud IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksiga, läbi viia asjakohane juurdlus.
- (12) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiiviga 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem,⁽²⁾ on ette nähtud, et liik-
- mesriigid peavad järgima IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksit ning tagama, et õnnetusjuhtumite juurdluse tulemused avaldatakse võimalikult kiiresti pärast juurdluse lõppu.
- (13) Ülimalt tähtis on merelaevade või muude sadamates või muudes piiratud merepiirkondades asuvate laevadega seotud õnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdlused viia läbi erapooletul viisil, et teha tõhusalt kindlaks selliste õnnetuste või ohtlike juhtumite asjaolud ja põhjused. Seetõttu peaksid selliseid juurdlusi viima läbi kvalifitseeritud juurdlejad, keda kontrollib vajalike volitustega sõltumatu organ või üksus, et vältida mis tahes huvide konflikti.
- (14) Liikmesriigid peaksid kooskõlas oma kehtivate kohtuliku uurimise eest vastutavate asutuste volitusi käsitlevate õigusaktidega ja vajaduse korral koostöös nende asutustega tagama, et tehnilise juurdluse eest vastutajatel võimaldatakse oma kohustusi täita parimates võimalikes tingimustes.
- (15) Käesoleva direktiiviga ei tohiks piirata Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivi 95/46/EÜ (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta)⁽³⁾ kohaldamist.
- (16) Liikmesriigid peaksid tagama, et nende õigussüsteemid võimaldavad neil ja teistel oluliselt huvitatud liikmesriikidel osaleda või teha koostööd õnnetusjuhtumite juurdluses või seda juhtida IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksi sätete alusel.
- (17) Iga laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi puhul tuleks põhimõtteliselt läbi viia vaid üks juurdlus, mida teostab liikmesriik või juurdlust juhtiv liikmesriik teiste oluliselt huvitatud riikide osalusel. Erandlikel ja põhjendatud juhtudel, mis puudutavad kaht või enam liikmesriiki seoses asjaomase laeva lipu, õnnetuse asukoha või ohvrite kodakondsusega, võib viia läbi paralleelseid juurdlusi.
- (18) Liikmesriik võib vastastikusel kokkuleppel delegerida laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi ohutusjuurdluse (edaspidi „ohutusjuurdlus“) juhtimise või selle juurdlusega seotud konkreetsed ülesanded teisele liikmesriigile.

(1) EÜT L 138, 1.6.1999, lk 1.

(2) EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10.

(3) EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

- (19) Liikmesriigid peaksid tegema kõik jõupingutused selleks, et kaht või enam liikmesriiki hõlmavate ohutusjuurdluste raames ei nõutaks tasu taotletud abi kulude eest. Juhul, kui vajatakse ohutusjuurdlustes mitteosaleva liikmesriigi abi, peaksid liikmesriigid leppima kokku tekkinud kulude hüvitamises.
- (20) Solas 74 konventsiooni reegli V/20 alusel peavad reisi-laevad ja muud laevad, mis ei ole reisilaevad ja mille kogumahutavus on 3 000 ja rohkem tonnaži ning mis on ehitatud 2002. aasta 1. juulil või pärast seda, olema varustatud reisiinfo salvestiga, mis hõlbustab õnnetusjuhtumite juurdlust. Arvestades selle tähtsust laevaõnnetuste vältimise poliitika väljatöötamisel, tuleks järjekindlalt nõuda selle seadme olemasolu riigisiseseid või rahvusvahelisi reise tegevatel laevadel, mis külastavad ühenduse sadamaid.
- (21) Reisiinfo salvesti süsteemi nagu ka muude elektronseadiste abil saadavaid andmeid saab kasutada tagasiulatuvalt nii toimunud laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi põhjuste uurimiseks kui ka ennetavalt vajalike kogemuste saamiseks asjaolude kohta, mis võivad selliseid olukordi põhjustada. Liikmesriigid peaksid tagama, et selliseid andmeid, kui need on kättesaadavad, kasutatakse nõuetekohaselt mõlemal eesmärgil.
- (22) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1406/2002 ⁽¹⁾ on sätestatud, et Euroopa Meresõiduohutuse Amet (edaspidi „amet“) peab tegema liikmesriikidega koostööd tehniliste lahenduste väljaarendamiseks ning osutama tehnilist abi seoses ühenduse õigusaktide rakendamise ja õnnetusjuhtumite juurdluste vallas on ameti konkreetne ülesanne soodustada liikmesriikide ja komisjoni vahelist koostööd laevaõnnetuste juurdluste ühise meetodika väljatöötamisel kokkulepitud rahvusvaheliste põhimõtete kohaselt, võttes nõuetekohaselt arvesse liikmesriikide erinevaid õigusüsteeme.
- (23) Vastavalt määrusele (EÜ) nr 1406/2002 hõlbustab amet liikmesriikide koostööd abi osutamisel juurdlustega seotud tegevuste puhul ning õnnetusjuhtumite olemasolevate juurdluskokkuvõtete analüüsimisel.
- (24) Laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurdluste ühise meetodika väljatöötamisel või muutmisel tuleks võtta arvesse ohutusjuurdlustel põhinevaid asjakohaseid märkusi.
- (25) Liikmesriigid ja ühendus peaksid nõuetekohaselt arvesse võtma ohutusjuurdluste põhjal tehtud ohutuse tagamise soovitusi.
- (26) Kuna tehnilise ohutusjuurdluste eesmärk on vältida laevaõnnetusi ja ohtlikke juhtumeid, ei tohiks juurdlustulemusi ega ohutuse tagamise soovitusi mingil juhul kasutada süü või vastutuse kindlaksmääramiseks.
- (27) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt parandada ühenduses meresõiduohutust ja seeläbi vähendada laevaõnnetuste ohtu tulevikus, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning kavandatava meetme ulatuse ja mõju tõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (28) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ⁽²⁾.
- (29) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus muuta käesolevat direktiivi, et kohaldada sellega seotud tulevase rahvusvaheliste konventsioonides, protokollides, koodeksites ja resolutsioonides tehtavaid muudatusi ning võtta vastu või muuta laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurdluste ühist meetodikat. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähemoluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (30) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe ⁽³⁾ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suure ulatuses esitatud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vahel, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Sisu

1. Käesoleva direktiivi eesmärk on parandada meresõiduohutust ja vältida laevade põhjustatud merereostust ning vähendada seega laevaõnnetuste riski tulevikus; selleks tuleb:

⁽¹⁾ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1.

⁽²⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

⁽³⁾ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

a) hõlbustada ohutusjuurdluste viivitamatut läbiviimist ning laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite nõuetekohast analüüsi, et teha kindlaks nende põhjused, ning

b) tagada õigeaegne ja täpne aruandlus ohutusjuurdluste kohta ning ettepanekute esitamine heastavate meetmete kohta.

2. Käesoleva direktiivi alusel läbiviidavate juurdluste eesmärk ei ole vastutuse ega süü kindlaksmääramine. Liikmesriigid peavad siiski tagama, et juurdlusorgan või -üksus (edaspidi „juurdlusorgan“) ei hoidu täielikust laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi põhjustest aru andmisest põhjusel, et juurdluste tulemused võivad osutada süüle või vastutusele.

Artikkel 2

Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite suhtes, mis:

a) on seotud liikmesriigi lipu all sõitvate laevadega;

b) leiavad aset liikmesriigi territoriaalmeres ja sisevetes, nagu on määratletud Unclos'is, või

c) on seotud liikmesriikide muude oluliste huvidega.

2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite suhtes, mis on seotud üksnes:

a) sõjalaevade ja sõjaväe isikkoosseisu transpordilaevade ning muude liikmesriigile kuuluvate või liikmesriigi poolt käitavate laevadega, mida kasutatakse ainult riiklikel mittekaubanduslikel eesmärkidel;

b) mehaanilise jõuajamita laevade, primitiivse ehitusega puust laevade, lõbusõidujahide ja -laevadega, mis ei ole seotud kaubandusega, kui need laevad ei ole mehitatud või neid ei mehitata ning kui need ei vea ärilistel eesmärkidel rohkem kui 12 reisijat;

c) siseveelaevadega, mis sõidavad siseveeteedel;

d) kalalaevadega, mille pikkus on alla 15 meetri;

e) seisvate merepuurplatvormidega.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeks“ – IMO assamblee 27. novembri 1997. aasta resolutsioonile

A.849(20) lisatud laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksi ajakohastatud versioon;

2) järgmisi mõisteid kasutatakse vastavalt IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksis esitatud määratlustele:

a) „laevaõnnetus“;

b) „väga raske laevaõnnetus“;

c) „ohtlik juhtum“;

d) „laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi ohutusjuurdlus“;

e) „juurdlust juhtiv riik“;

f) „oluliselt huvitatud riik“;

3) mõiste „raske laevaõnnetus“ puhul kohaldatakse IMO mereõiduohutuse komitee ja merekeskkonna kaitse komitee 18. detsembri 2008. aasta ringkirjas MSC-MEPC.3/Circ.3 esitatud ajakohastatud määratlust;

4) „meremeeste õiglast kohtlemist laevaõnnetusjuhtumi korral käsitlevad IMO suunised“ – IMO õiguskomitee 27. aprilli 2006. aasta resolutsioonile LEG.3(91) lisatud suunised, mis on heaks kiidetud Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni haldusnõukogu 12.–16. juuni 2006. aasta 296. istungjärgul;

5) mõisteid „ro-ro-reisiparvlaev“ ja „kiirreisilaev“ käsitatakse vastavalt direktiivi 1999/35/EÜ artiklis 2 sätestatud määratlustele;

6) mõistet „reisiinfo salvesti“ käsitatakse vastavalt IMO assamblee resolutsioonis A.861(20) ja IMO mereohutuse komitee resolutsioonis MSC.163(78) sätestatud määratlusele;

7) „ohutuse tagamise soovitus“ – ettepanek, sealhulgas registreerimise ja kontrolli eesmärgil tehtud ettepanek, mis on tehtud järgmiselt:

a) ohutusjuurdlust teostava või seda juhtiva riigi juurdlusorgani ettepanek, mis põhineb nimetatud juurdluste käigus kogutud teabel, või vajaduse korral

b) komisjoni ettepanek, mis põhineb andmete abstraktse analüüsi põhjal saadud teabel ja läbiviidud ohutusjuurdluste tulemustel.

Artikkel 4

Ohutusjuurdluse õiguslik seisund

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

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

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

2. Kooskõlas artiklis 10 osutatud alalise koostööraamistikuga sisaldavad liikmesriikide poolt kehtestatavad eeskirjad sätteid, millega lubatakse:

- a) teha koostööd ja osutada vastastikust abi teiste liikmesriikide juhitavate ohutusjuurdluse käigus või delegeerida sellise juurdluse juhtimine teisele liikmesriigile vastavalt artiklile 7 ja
- b) kooskõlastada liikmesriikide asjaomaste juurdlusorganite töö niivõrd, kuivõrd seda on vaja käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamiseks.

Artikkel 5

Juurdluse läbiviimise kohustus

1. Iga liikmesriik tagab, et artiklis 8 osutatud juurdlusorgan viib läbi ohutusjuurdluse pärast väga rasket laevaõnnetust,

- a) mis on seotud selle liikmesriigi lipu all sõitva laevaga, sõltumata õnnetuse toimumiskohast;
- b) mis leiab aset tema territoriaalmeres või sisevetes, nagu on määratletud Unclos'is, olenemata õnnetuses osalenud laeva(de) lipuriigist, või
- c) mis on seotud liikmesriigi oluliste huvidega, sõltumata õnnetuse toimumiskohast ja sellega seotud laeva(de) lipuriigist.

2. Lisaks viib juurdlusorgan raskete laevaõnnetuste korral läbi esialgse hindamise, et otsustada, kas algatatakse ohutusjuurdlus

või mitte. Kui juurdlusorgan otsustab ohutusjuurdlust mitte algatada, märgitakse kõnealuse otsuse põhjused ja teavitatakse neist vastavalt artikli 17 lõikele 3.

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

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

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

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

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

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

Artikkel 6

Teavitamiskohustus

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

Artikkel 7

Ohutusjuurdluse juhtimine ja selles osalemine

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

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

Sama laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi puhul on paralleelse ohutusjuurdluse läbiviimine rangelt piiratud vaid erakorraliste juhtudega. Sellisel juhul teavitavad liikmesriigid komisjoni kõnealuse paralleelse juurdluse läbiviimise põhjustest. Paralleelset ohutusjuurdlust läbiviivad liikmesriigid teevad üksteisega koostööd. Eelkõige vahetavad asjaomased juurdlusorganid teavet, mis on kogutud nende juurdluse käigus, eriti eesmärgiga jõuda niivõrd kui võimalik ühisele tulemusele.

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

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

3. Ilma et see piiraks käesolevast direktiivist ja rahvusvahelisest õigusest tulenevaid kohustusi, võib liikmesriik iga üksikjuhtumi puhul eraldi ja vastastikusel kokkuleppel delegeerida teisele liikmesriigile ülesande juhtida ohutusjuurdlust või konkreetseid ülesandeid juurdluse läbiviimiseks.

4. Kui ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev on seotud laevaõnnetuse või ohtliku juhtumiga, algatab ohutusjuurdluse liikmesriik, kelle territoriaalmeres või sisevetes, nagu on määratletud Unclos'is, õnnetusjuhtum või ohtlik juhtum toimus, või kui see toimus muudes vetes, algatab juurdluse liikmesriik, mida kõnealune parvlaev või reisilaev viimasena külastas. Kõnealune liikmesriik vastutab ohutusjuurdluse teostamise ja teiste oluliselt

huvitatud liikmesriikidega koostöö tegemise eest, kuni lepitakse ühiselt kokku, milline neist on juurdlust juhtiv riik.

Artikkel 8

Juurdlusorganid

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

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

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

2. Juurdlusorgan tagab, et juurdlejal on oma tavaliste juurdlusülesannetega seotud valdkondades tööalased teadmised ja praktilised kogemused. Lisaks sellele tagab juurdlusorgan, et asjakohane teave on neile vajaduse korral hõlpsasti kättesaadav.

3. Juurdlusorganile usaldatud tegevust võib laiendada mere-õhuhutusega seotud andmete kogumisele ja analüüsimisele, eelkõige ennetaval eesmärgil niivõrd, kui niivõrd see tegevus ei mõjuta nimetatud organi sõltumatust ega too kaasa vastutust õiguslikes, halduslikes või standardimisega seotud küsimustes.

4. Tegutsedes oma õigussüsteemi alusel tagavad liikmesriigid, et nende riikliku juurdlusorgani või mis tahes muu juurdlusorgani juurdlejatele, kellele on tehtud ülesandeks ohutusjuurdlust teostada, vajaduse korral koostöös kohtuliku uurimise eest vastutavate asutustega, antakse mis tahes asjakohast teavet ohutusjuurdluse läbiviimiseks ning et neil on seetõttu õigus:

- a) omada vaba juurdepääsu kõigile asjakohastele piirkondadele või õnnetuse toimumiskohale, samuti mis tahes laevale, vrakile või rajatisele, sealhulgas lastile, seadmetele või rusudele;
- b) tagada tõendusmaterjalide loetelu kohene koostamine ja vraki, rusude või muude komponentide või ainete kontrollitud otsimine ja kõrvaldamine nende kontrollimise või analüüsimise eesmärgil;
- c) nõuda punktis b osutatud esemete kontrollimist või analüüsimist ning tagada vaba juurdepääs sellise kontrolli või analüüsi tulemustele;

- d) omada vaba juurdepääsu laeva, merereisi, lasti, laevapere või mis tahes muu isiku, eseme, tingimuse või asjaoluga seotud asjakohasele teabele ning salvestatud andmetele, sealhulgas reisiinfo salvesti andmetele, neid paljundada ja kasutada;
- e) omada vaba juurdepääsu ohvrite surnukehade kontrollimistulemustele või ohvrite surnukehadest võetud proovide analüüsi tulemustele;
- f) nõuda ja omada vaba juurdepääsu laeva käitamisega seotud isikute või muude asjaomaste isikute kontrollimise tulemustele või nendelt võetud proovide analüüsi tulemustele;
- g) kuulata üle tunnistajad ilma selliste isikute kohalolekuta, kelle huvides võiks olla ohutusjuurdلuse takistamine;
- h) saada lipuriigi, laevaomanike, klassifikatsiooniühingute või muude asjaomaste osapoolte valduses olevaid kontrolliandmeid ja asjakohast teavet, kui need osapooled või nende esindajad asuvad asjaomas liimesriigis;
- i) paluda riikide asjaomaste asutuste, sealhulgas lipu- ja sadamariigi laevakontrolliinspektorite, rannavalveametnike, laevaliikluse juhtimise keskuse operaatorite, otsingu- ja päästemeeskondade, lootside või muu sadama- või merenduspersonal abi.

5. Juurdلusorganil võimaldatakse reageerida õnnetuseteatele viivitamata mis tahes ajal ning saada piisavaid vahendeid, et oma ülesannet sõltumatult täita. Juurdلusorgani juurdلejatele antakse selline pädevus, mis tagab neile vajaliku sõltumatuse.

6. Peale laevaõnnetuste võib juurdلusorgan käesoleva direktiivi alusel teostada juurdلust ka muude juhtumite kohta, tingimusel et sellised juurdلused ei ohusta tema sõltumatust.

Artikkel 9

Konfidentsiaalsus

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

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

- b) ohutusjuurdلuse käigus tunnistusi andnud isikute tuvastamist võimaldavad andmed;

- c) eriti tundlikud eraelulised andmed laevaõnnetuse või ohtliku juhtumiga seotud isikute kohta, sealhulgas andmed nende tervisliku seisundi kohta.

Artikkel 10

Alaline koostööraamistik

1. Liikmesriigid kehtestavad tihedas koostöös komisjoniga alalise koostööraamistiku, mis võimaldab nende vastavatel juurdلusorganitel teha omavahel koostööd niivõrd, kuivõrd see on vajalik käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamiseks.

2. Alalise koostööraamistiku töökord ja nõutav organisatsiooniline kord määratakse kindlaks vastavalt artikli 19 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.

3. Liikmesriikide juurdلusorganid lepivad alalise koostööraamistiku piires kokku eelkõige parimates koostöövormides, et:

- a) võimaldada juurdلusorganitel jagada laevarusude ja -varustuse tehniliseks juurdلuseks vajalikke seadmeid, vahendeid ja varustust ning muid ohutusjuurdلusega seotud esemeid, sealhulgas reisiinfo salvesti ja muude elektronseadiste andmetest väljavõtete tegemist ning teabe hindamist;

- b) teha tehnilist koostööd või jagada teadmisi, mida on vaja eriülesannete täitmiseks;

- c) saada ja jagada teavet, mis on vajalik selleks, et analüüsida õnnetuse andmeid ja anda ühenduse tasandil asjakohaseid ohutuse tagamise soovitusi;

- d) koostada ühised põhimõtted, et jälgida ohutuse tagamise soovitude täitmist ning kohandada juurdلusmeetodeid vastavalt tehnika ja teaduse arengule;

- e) juhtida asjakohaselt artiklis 16 osutatud varajasi hoiatusteateid;

- f) kehtestada konfidentsiaalsusnõuded artiklis 9 osutatud tunnistajate ütluste ning töödeldud andmete ja muude dokumentide jagamiseks, sealhulgas suhetes kolmandate riikidega, järgides siseriiklikke eeskirju;

- g) korraldada vajaduse korral juurdلejate asjakohast koolitust;

- h) edendada koostööd kolmandate riikide juurdlusorganitega ja rahvusvaheliste laevaõnnetuste juurdlusorganitega käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvates valdkondades;
- i) anda ohutusjuurdlust läbiviivatele juurdlusorganitele mis tahes asjakohast teavet.

Artikkel 11

Kulud

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

Artikkel 12

Koostöö oluliselt huvitatud kolmandate riikidega

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

Artikkel 13

Tõendite säilitamine

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

- a) säilitada kaartidelt, logiraamatutest, elektrooniliste ja magnet-salvestuste teel, videokassettidelt, sealhulgas reisiinfo salvestitelt ja muudelt elektronseadistelt saadud teavet, mis on seotud õnnetusjuhtumieelse, -aegse ja -järgse ajaga;
- b) vältida sellise teabe ülekirjutamist või muul viisil muutmist;

- c) kaitsta häirete eest teisi seadmeid, mida võiks põhjendatult pidada õnnetusjuhtumi ohutusjuurdlusele asjakohaseks;
- d) kiiresti koguda ja säilitada kõik ohutusjuurdluse jaoks vajalikud tõendid.

Artikkel 14

Õnnetusjuhtumi kokkuvõte

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

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

2. Juurdlusorganid püüavad teha lõikes 1 osutatud kokkuvõtte, kaasa arvatud selle järeldused ja võimalikud soovitusel, üldsusele ja eelkõige merendussektorile kättesaadavaks 12 kuu jooksul õnnetuse toimumise päevast. Kui lõppkokkuvõtet ei ole võimalik selle aja jooksul koostada, avaldatakse vahekokkuvõtte 12 kuu jooksul õnnetuse toimumise päevast.

3. Juurdlust juhitud liikmesriigi juurdlusorgan saadab komisjonile lihtsustatud, lõpp- või vahekokkuvõtte koopia. Selles võetakse arvesse komisjoni võimalikke tehnilisi märkusi lõppkokkuvõtete kohta, mis ei mõjuta tulemuste sisu, eesmärgiga parandada kokkuvõtte kvaliteeti nii, et see aitaks kaasa käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamisele.

Artikkel 15

Ohutuse tagamise soovitused

1. Liikmesriigid tagavad, et adressaadid võtavad juurdlusorganite esitatud ohutuse tagamise soovitusi nõuetekohaselt arvesse ning vajaduse korral võtavad piisavaid järelemeetmeid vastavalt ühenduse ja rahvusvahelisele õigusele.
2. Vajaduse korral esitab juurdlusorgan või komisjon ohutuse tagamise soovitusi andmete abstraktse analüüsi ja läbiviidud ohutusjuurdluse üldiste tulemuste põhjal.
3. Ohutuse tagamise soovitusi ei või mingil juhul kasutada õnnetuse eest vastutuse või süü kindlaksmääramiseks.

*Artikkel 16***Varajase hoiatamise süsteem**

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

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

*Artikkel 17***Euroopa laevaõnnetuste andmebaas**

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

2. Liikmesriigid teatavad komisjonile volitatud asutused, kellel on juurdepääs nimetatud andmebaasile.

3. Liikmesriikide juurdlusorganid teatavad komisjonile laevaõnnetustest ja ohtlikest juhtumitest II lisas esitatud vorminõuete kohaselt. Samuti esitavad nad EMCIPi andmebaasi süsteemi kohaselt komisjonile ka ohutusjuurdluse tulemusel saadud andmed.

4. Komisjon ja liikmesriigid töötavad välja andmebaasi süsteemi ning meetodi andmete esitamiseks sobiva tähtaja jooksul.

*Artikkel 18***Meremeeste õiglane kohtlemine**

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

*Artikkel 19***Komitee**

1. Komisjoni abistab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 2099/2002 ⁽¹⁾ asutatud laevade põhjustatud mere-reostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS).

2. Käesolevale lõikele viitamise korral kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

⁽¹⁾ EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 tähenduses kehtestatakse kaks kuud.

3. Käesolevale lõikele viitamise korral kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

*Artikkel 20***Muutmisvolitused**

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

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

Komisjon võib vastavalt samale menetlusele muuta ka lisasid.

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

*Artikkel 21***Täiendavad meetmed**

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

*Artikkel 22***Karistused**

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

*Artikkel 23***Rakendamisaruanne**

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

*Artikkel 24***Kehtivate õigusaktide muudatused**

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

*Artikkel 25***Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 17.juuniks 2011.

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

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

*Artikkel 26***Jõustumine**

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

*Artikkel 27***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 23. aprill 2009

Euroopa Parlamendi nimel

president

H.-G. PÖTTERING

Nõukogu nimel

eesistuja

P. NEČAS

I LISA

Ohutusjuurdluse kokkuvõtte sisu

Eessõna

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

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

1. LÜHIKOKKUVÕTE

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

2. FAKTILINE TEAVE

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

Kõnealused punktid sisaldavad eelkõige järgmist teavet:

2.1. Laevaandmed:

lipp/register;

identifitseerimisandmed;

põhiandmed;

omandiline kuuluvus ja juhtkond;

andmed konstruktsiooni kohta;

minimaalne ohutu mehitatus;

lubatud last.

2.2. Andmed merereisi kohta:

külalastatavad sadamad;

merereisi tüüp;

teave lasti kohta;

mehitatus.

2.3. Teave laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kohta:

laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi tüüp;

kuupäev ja kellaaeg;

laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi toimumiskoht ja selle koordinaadid;

välis- ja sisekeskkond;

laeva käitamine ja merereisi etapp;

koht pardal;

andmed inimtegurite kohta;

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

2.4. Maal asuva asutuse kaasamine ja reageerimine hädakutsele:

keha kaasati;

kasutatud vahendid;

reageerimise kiirus;
võetud meetmed;
saadud tulemused.

3. KIRJELDUS

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

4. ANALÜÜS

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

Kõnealused punktid peaksid käsitlema näiteks järgmisi teemasid:

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

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

5. JÄRELDUSED

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

6. OHUTUSE TAGAMISE SOOVITUSED

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

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

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

7. LISAD

Vajaduse korral lisatakse kokkuvõttele järgmiste andmete mitteammendav nimekiri kirjalikus ja/või elektroonilises vormis:

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

II LISA

LAEVAÕNNETUSEST VÕI OHTLIKUST JUHTUMIST TEATAMISEL ESITATAVAD ANDMED

(Euroopa laevaõnnetuste teabeplatvormi osa)

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

01. Vastutav liikmesriik/kontaktisik
02. Liikmesriigi juurdleja
03. Liikmesriigi roll
04. Mõjutatud rannikuäärne riik
05. Oluliselt huvitatud riikide arv
06. Oluliselt huvitatud riigid
07. Teavitav ametkond
08. Teavitamise kellaeg
09. Teavitamise kuupäev
10. Laeva nimi
11. Laeva IMO number / kutsung
12. Laeva lipp
13. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi tüüp
14. Laevatüüp
15. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kuupäev
16. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kellaeg
17. Koordinaadid: laiuskraad
18. Koordinaadid: pikkuskraad
19. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi toimumiskoht
20. Lähtesadam
21. Sihtsadam
22. Liikluseraldusskeem
23. Merereisi etapp
24. Laeva käitamine
25. Koht pardal
26. Inimohvrid:
 - laevapere
 - reisijad
 - muu
27. Rasked vigastused:
 - laevapere
 - reisijad
 - muu

- 28. Reostus
 - 29. Laevale tekitatud kahju
 - 30. Lastile tekitatud kahju
 - 31. Muu kahju
 - 32. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi lühikirjeldus
 - 33. Põhjuste lühikirjeldus ohutusjuurdluse mitteamatamise korral.
-