

## EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2009/18/EB

2009 m. balandžio 23 d.

nustatanti pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 1999/35/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

(3) Europos Parlamentas 2004 m. balandžio 21 d. rezoliucijoje dėl saugumo jūroje pagerinimo <sup>(4)</sup> paragino Komisiją pateikti pasiūlymą dėl direktyvos dėl avarijų laivyboje tyrimo.

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

(4) 1982 m. gruodžio 10 d. Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencijos (toliau – UNCLOS) 2 straipsnyje pakrančių valstybėms suteikiama teisė tirti visų jūrų laivų avarijų, įvykusių jų teritoriniuose vandenyse priežastis, jei tokios avarijos gali sukelti pavojų gyvybei arba aplinkai, įtraukti pakrantės valstybės paieškos ir gelbėjimo tarnybas arba kitaip paveikti pakrantės valstybę.

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(1)</sup>,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę <sup>(2)</sup>,

(5) UNCLOS 94 straipsnyje nustatyta, kad laivo vėliavos valstybės privalo reikalauti, kad tinkamai kvalifikuotas asmuo (kvalifikuoti asmenys) atliktų atviroje jūroje įvykusių konkrečių laivybos avarijų arba incidentų tyrimą arba kad toks tyrimas būtų įvykdytas jam (jiems) stebint.

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos, atsižvelgdami į 2009 m. vasario 3 d. Taikinimo komiteto patvirtintą bendrą tekstą <sup>(3)</sup>,

kadangi:

(6) 1974 m. lapkričio 1 d. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (toliau – SOLAS 74) taisyklėje I/21, 1966 m. balandžio 5 d. Tarptautinėje konvencijoje dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo ir 1973 m. lapkričio 2 d. Tarptautinėje konvencijoje dėl teršimo iš laivų prevencijos nustatyta laivo vėliavos valstybės atsakomybė atlikti avarijos tyrimą ir gautus svarbius rezultatus pateikti Tarptautinei jūrų organizacijai (toliau – TJO).

(1) Reikėtų, kad būtų palaikomas aukštas bendras saugumo lygis Europos jūrų transporto sektoriuje ir kad būtų imtasi visapusiškų pastangų siekiant sumažinti jūrų laivų avarijų ir incidentų skaičių.

(2) Operatyviai atliekami techniniai jūrų laivų avarijų tyrimai pagerina saugumą jūroje, nes jie padeda išvengti tokių avarijų, sukeliančių žmonių žūtis, laivų praradimą ir jūrų aplinkos užteršimą, pasikartojimo.

(7) Kodekse dėl privalomų TJO priemonių įgyvendinimo, pridėtame prie 2007 m. lapkričio 29 d. TJO Asamblėjos rezoliucijos A.996(25) laivo vėliavos valstybėms primenama apie jų pareigą užtikrinti, kad jūrų laivų saugumo tyrimus atliktų tinkamai kvalifikuoti tyrėjai, kompetentingi jūrų laivų avarijų ir incidentų klausimais. Tame Kodekse taip pat reikalaujama, kad laivo vėliavos valstybės būtų pasirengusios tam tikslui paskirti kvalifikuotus tyrėjus, nepriklausomai nuo to, kurioje vietoje įvyko avarija ar incidentas.

<sup>(1)</sup> OL C 318, 2006 12 23, p. 195.

<sup>(2)</sup> OL C 229, 2006 9 22, p. 38.

<sup>(3)</sup> 2007 m. balandžio 25 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 74 E, 2008 3 30, p. 546), 2008 m. birželio 6 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 184 E, 2008 7 22, p. 23), 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 2009 m. vasario 26 d. Tarybos sprendimas ir 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

<sup>(4)</sup> OL C 104 E, 2004 4 30, p. 730.

- (8) Reikėtų atsižvelgti į prie 1997 m. lapkričio 27 d. TJO Asamblėjos rezoliucijos A.849(20) pridėtą Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodeksą (toliau – TJO Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodeksas), kuriame numatomas bendros metodologijos dėl jūrų laivų avarijų ir incidentų saugumo tyrimo įgyvendinimas ir valstybių bendradarbiavimas nustatant jūrų laivų avarijas ir incidentus sukėlusius veiksnius. Taip pat reikėtų atsižvelgti į 1997 m. lapkričio 27 d. TJO Asamblėjos rezoliuciją A.861(20) ir 2004 m. gegužės 17 d. TJO Jūrų saugumo komiteto rezoliuciją MSC.163(78), kuriose pateikta reiso duomenų registravimo sąvokos apibrėžtis.
- (9) Jūrininkai laikomi specialia darbuotojų kategorija, kuri, atsižvelgiant į laivininkystės pramonės globalumą bei skirtingas jurisdikcijas, su kuriomis jūrininkams gali tekti susidurti, reikalauja specialios apsaugos, ypač kontaktų su valdžios institucijomis atžvilgiu. Dėl didesnio saugumo jūroje jūrininkai turėtų turėti galimybę remtis nuostatomis dėl sąžiningo elgesio įvykus jūrų laivo avarijai. Jų žmogaus teisės ir orumas visada turėtų būti apsaugoti ir visi saugumo tyrimai turėtų būti atliekami sąžiningai bei skubiai. Tuo tikslu valstybės narės turėtų, remdamosi savo nacionalinės teisės aktais, toliau taikyti atitinkamas TJO Sąžiningo elgesio su jūrininkais įvykus jūrų laivo avarijai gairių nuostatas.
- (10) Valstybės narės, laikydamosi savo teisės sistemos reikalavimų, turėtų apsaugoti liudytojų pareiškimus, pateiktus po avarijos, ir užkirsti kelią tam, kad jie būtų panaudoti kitais nei saugumo tyrimų tikslais, siekiant išvengti, kad dėl liudytojų dalyvavimo tyrimuose prieš juos būtų imtasi diskriminacinių ar atsakomųjų priemonių.
- (11) 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyvoje 1999/35/EB dėl privalomų patikrinimų sistemos, užtikrinančios saugų *ro-ro* keltų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, plaukiojimą<sup>(1)</sup> reikalaujama, kad valstybės narės atitinkamose savo teisės sistemose apibrėžtų teisinį statusą, suteikiantį joms ir kiekvienai kitai iš esmės suinteresuotai valstybei narei teisę dalyvauti, bendradarbiauti atliekant arba, jeigu numatyta TJO Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodekse, atlikti jūrų laivų avarijos ar incidento, ištikusio *ro-ro* keltą arba greitaeigi keleivinį laivą, tyrimą.
- (12) 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2002/59/EB, įdiegiančioje Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą<sup>(2)</sup>, reikalaujama,
- kad valstybės narės laikytųsi TJO Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodekso bei užtikrintų, kad avarijų tyrimų rezultatai būtų kuo greičiau paskelbti po jų užbaigimo.
- (13) Labai svarbu, kad avarijų ir incidentų, susijusių su jūrų laivais arba kitais laivais uostuose arba kitose apribotose jūrų teritorijose, saugumo tyrimai būtų atliekami nešališkai, siekiant veiksmingai nustatyti tokių avarijų ar incidentų aplinkybes ir priežastis. Todėl, siekiant išvengti interesų konflikto, tokius tyrimus turėtų atlikti kvalifikuoti tyrėjai, kontroliuojami nepriklausomos įstaigos ar subjekto, kuriems suteikti būtini įgaliojimai.
- (14) Valstybės narės, laikydamosi savo teisės aktų, reglamentuojančių už teisminių tyrimų atsakingų valdžios institucijų įgaliojimus, ir prireikus bendradarbiaudamos su šiomis institucijomis, turėtų užtikrinti, kad už techninį tyrimą atsakingiems subjektams jiems pavestas užduotis būtų leidžiama vykdyti kuo geresnėmis sąlygomis.
- (15) Ši direktyva neturėtų pažeisti 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo<sup>(3)</sup>.
- (16) Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad jų teisės sistemos leistų joms ir visoms kitoms iš esmės suinteresuotoms valstybėms narėms dalyvauti ar bendradarbiauti atliekant arba atlikti avarijų tyrimus remiantis TJO Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodeksu.
- (17) Iš esmės valstybė narė arba tyrimui vadovaujanti valstybė narė, dalyvaujant visoms kitoms iš esmės suinteresuotoms valstybėms, turėtų atlikti tik vieną tos pačios jūrų laivo avarijos ar incidento tyrimą. Išskirtiniais ir tinkamai pagrįstais atvejais, susijusiais su dviem ar daugiau valstybių narių, dėl susijusio laivo vėliavos, avarijos vietos ar aukų pilietybės galėtų būti atliekami lygiagretūs tyrimai.
- (18) Valstybė narė gali kitai valstybei narei perleisti vadovavimo jūrų laivų avarijos ar incidento saugumo tyrimui (toliau – saugumo tyrimas) užduotį arba konkrečias tokio tyrimo užduotis, jei jos abi dėl to susitaria.

<sup>(1)</sup> OL L 138, 1999 6 1, p. 1.

<sup>(2)</sup> OL L 208, 2002 8 5, p. 10.

<sup>(3)</sup> OL L 281, 1995 11 23, p. 31.

- (19) Valstybės narės turėtų dėti visas pastangas, kad nebūtų reikalaujama apmokėti išlaidų, susijusių su parama, kurios buvo paprašyta atliekant saugumo tyrimus, kuriuos dalyvauja dvi ar daugiau valstybių narių. Jeigu paprašoma valstybės narės, kuri nedalyvauja atliekant saugumo tyrimą, paramos, valstybės narės turėtų susitarti dėl patirtų išlaidų kompensavimo.
- (20) SOLAS 74 taisyklėje V/20 reikalaujama, kad keleiviniuose laivuose ir kituose laivuose, kurių bendroji talpa yra 3 000 tonų ir daugiau, pastatytuose 2002 m. liepos 1 d. arba vėliau, turi būti reiso duomenų registravimo sistema, kuria būtų galima remtis tiriant avarijas. Atsižvelgiant į tokios sistemos svarbą formuojant laivybos avarijų prevencijos politiką, turi būti sistemingai reikalaujama, kad tokia įranga būtų nacionaliniais arba tarptautiniais reisais plaukiojančiuose laivuose, kurie atplaukia į Bendrijos uostus.
- (21) Reiso duomenų registravimo sistemos, taip pat kitų elektroninių prietaisų duomenys gali būti naudojami po jūrų laivo avarijos arba incidento, tiriant jo (jos) priežastis, ir prevenciniais tikslais – siekiant įgyti patirties apie aplinkybes, kurios gali sukelti tokias nelaimes. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad, jei tokių duomenų yra, jie būtų tinkamai naudojami abiem tikslais.
- (22) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1406/2002 <sup>(1)</sup> reikalaujama, kad Europos jūrų saugumo agentūra (toliau – Agentūra) kartu su valstybėmis narėmis ieškotų techninių sprendimų Bendrijos teisės aktams įgyvendinti ir teiktų techninę pagalbą juos įgyvendinant. Avarijų tyrimų srityje Agentūrai skirtas specifinis uždavinys – tinkamai atsižvelgiant į skirtingas valstybių narių teisės sistemas, palengvinti valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimą rengiant jūrų laivų avarijų tyrimo bendrąją metodiką pagal sutartus tarptautinius principus.
- (23) Pagal Reglamentą (EB) Nr. 1406/2002 Agentūra palengvina bendradarbiavimą valstybių narių suteiktos paramos veikloje, susijusioje su tyrimais, ir padėdama analizuoti turimas avarijų tyrimo ataskaitas.
- (24) Tobulinant ar iš dalies keičiant bendrąją jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo metodiką turėtų būti atsižvelgta į atliekant avarijų tyrimus įgytą svarbią patirtį.
- (25) Valstybės narės ir Bendrija turėtų tinkamai atsižvelgti į saugumo rekomendacijas, kurios buvo parengtos remiantis saugumo tyrimu.
- (26) Kadangi techninio saugumo tyrimo tikslas – išvengti jūrų laivų avarijų ir incidentų, tyrimo išvadomis ir saugumo rekomendacijomis niekada neturėtų būti naudojamosi siekiant nustatyti atsakomybę arba kaltę.
- (27) Kadangi šios direktyvos tikslo, t. y. pagerinti saugumą Bendrijos jūrose ir taip sumažinti jūrų laivų avarijų pavojų ateityje, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl siūlomo veiksmo masto arba poveikio to tikslo būtų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.
- (28) Priemonės, būtinos šiai direktyvai įgyvendinti, turėtų būti patvirtintos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką <sup>(2)</sup>.
- (29) Visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus iš dalies pakeisti šią direktyvą tam, kad tolesnius pakeitimus būtų galima taikyti su ja susijusioms tarptautinėms konvencijoms, protokolams, kodeksams ir rezoliucijoms ir patvirtinti ar iš dalies pakeisti bendrąją jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo metodiką. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, *inter alia*, ją papildant naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turi būti tvirtinamos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (30) Pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisėkūros <sup>(3)</sup> 34 punktą valstybės narės raginamos savo ir Bendrijos interesų labui parengti lenteles, kurios kuo geriau iliustruotų šios direktyvos ir perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių tarpusavio atitikimą, ir viešai jas paskelbti.

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

### Dalykas

1. Šios direktyvos tikslas – pagerinti saugumą jūroje bei užkristi kelią taršai iš laivų ir taip sumažinti jūrų laivų avarijų pavojų taikant šias priemones:

<sup>(1)</sup> OL L 208, 2002 8 5, p. 1.

<sup>(2)</sup> OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

<sup>(3)</sup> OL C 321, 2003 12 31, p. 1.

- a) teikiant pagalbą operatyviai atliekamiems saugumo tyrimams ir tinkamai analizuojant jūrų laivų avarijas ir incidentus siekiant nustatyti jų priežastis; ir
- b) užtikrinant, kad saugumo tyrimų ataskaita ir pasiūlymai, kaip pagerinti padėtį, būtų tikslūs ir pateikiami laiku.

2. Pagal šią direktyvą atliekamais tyrimais nesiekama nustatyti atsakomybės ar kaltės. Tačiau valstybės narės užtikrina, kad tyrimą vykdanči įstaiga ar subjektas (toliau – tyrimo įstaiga) visada išsamiai praneštų apie jūrų laivo avarijos ar incidento priežastis, nes remiantis rezultatais galima daryti išvadą dėl kaltės ar atsakomybės.

## 2 straipsnis

### Taikymo sritis

1. Ši direktyva taikoma jūrų laivų avarijoms ir incidentams, kurie

- a) yra susiję su laivais, plaukiojančiais su vienos iš valstybių narių vėliava;
- b) įvyksta valstybių narių teritorinėje jūroje arba vidaus vandenyse, kaip apibrėžta UNCLOS; arba
- c) yra susiję su kitais svarbiais valstybių narių interesais.

2. Ši direktyva netaikoma jūrų laivų avarijoms ir incidentams, kurie yra susiję tik su:

- a) karo laivais ir karinių pajėgų laivais bei kitais valstybei narei priklausančiais arba jos valdomais laivais, kurie naudojami tik vyriausybės nekomerciniais tikslais;
- b) ne mechaniniu būdu varomais laivais, mediniais primityvios konstrukcijos laivais, pramoginėmis jachtomis ir pramoginiams laivais, kuriais nevykdoma prekyba, nebent juose būtų įgula ir daugiau kaip 12 keleivių, plukdomų komerciniais tikslais;
- c) vidaus vandenų keliais plaukiojančiais ir tam pritaikytais laivais;
- d) trumpesniais nei 15 metrų žvejybos laivais;
- e) pritvirtintomis jūrų gręžimo platformomis.

## 3 straipsnis

### Sąvokų apibrėžtys

Šioje direktyvoje:

- 1) TJO Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodeksas – prie 1997 m. lapkričio 27 d. TJO Asamblėjos rezoliucijos A.849(20) pridėto Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodekso naujausia redakcija.
- 2) Toliau esančios sąvokos suprantamos taip, kaip jos yra apibrėžtos TJO Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodekse:
  - a) jūrų laivo avarija;
  - b) labai sunki avarija;
  - c) incidentas jūroje;
  - d) jūrų laivo avarijos arba incidento saugumo tyrimas;
  - e) tyrimui vadovaujanti valstybė;
  - f) iš esmės suinteresuota valstybė.
- 3) Sąvoka „sunki avarija“ suprantama pagal atnaujintą sąvokos apibrėžtį, pateiktą 2008 m. gruodžio 18 d. TJO Jūrų saugumo komiteto ir Jūrų aplinkos apsaugos komiteto aplinkraštyje MSC-MEPC.3/Circ.3.
- 4) „TJO Sąžiningo elgesio su jūrininkais įvykus jūrų laivo avarijai gairės“ – prie 2006 m. balandžio 27 d. TJO Teisės reikalų komiteto Rezoliucijos LEG.3(91) pridėtos ir 2006 m. birželio 12–16 d. 296-ame posėdyje Tarptautinės darbo organizacijos vadovaujančios įstaigos patvirtintos gairės.
- 5) Terminai „ro-ro keltas“ ir „greitaeigis keleivinis laivas“ suprantami taip, kaip jie yra apibrėžti Direktyvos 1999/35/EB 2 straipsnyje.
- 6) „Reiso duomenų registravimo sistema“ (toliau – RDR sistema) suprantama taip, kaip ji yra apibrėžta TJO Asamblėjos rezoliucijoje A.861(20) ir TJO Jūrų saugumo komiteto rezoliucijoje MSC.163(78).
- 7) Saugumo rekomendacija – pasiūlymas, įskaitant registravimo ir kontrolės srities pasiūlymus, kuri pateikia:
  - a) saugumo tyrimą atliekančios valstybės arba tokiam tyrimui vadovaujančios valstybės tyrimo įstaiga, remdamasi tokio tyrimo metu gauta informacija; arba prireikus
  - b) Komisija, remdamasi abstrakčia duomenų analize bei atliktų saugumo tyrimų rezultatais.

## 4 straipsnis

**Saugumo tyrimų statusas**

1. Valstybės narės pagal savo teisės sistemas saugumo tyrimo teisinį statusą nustato taip, kad tokie tyrimai galėtų būti atliekami kuo veiksmingiau ir greičiau.

Valstybės narės, vadovaudamosi savo teisės aktais ir prireikus bendradarbiaudamos su valdžios institucijomis, atsakingomis už teisminį tyrimą, užtikrina, kad:

- a) saugumo tyrimai būtų nepriklausomi nuo kriminalinių arba kitų lygiagrečių tyrimų, kuriais siekiama nustatyti atsakomybę arba kaltę; ir
- b) saugumo tyrimų netrukdytų, nestabdytų ir nevilkintų tokie tyrimai.

2. Atsižvelgiant į 10 straipsnyje nurodytą nuolatinio bendradarbiavimo sistemą, valstybių narių nustatytinose taisyklėse numatomos nuostatos, leidžiančios:

- a) bendradarbiauti ir teikti abipusę pagalbą atliekant saugumo tyrimus, kuriems vadovauja kitos valstybės narės, arba remiantis 7 straipsniu vadovavimo tokiame tyrimui užduotį perleisti kitai valstybei narėi; ir
- b) koordinuoti jų atitinkamų tyrimo įstaigų veiklą tiek, kiek tai reikalinga šios direktyvos tikslui pasiekti.

## 5 straipsnis

**Pareiga atlikti tyrimą**

1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad įvykus labai sunkiai jūrų laivo avarijai, saugumo tyrimą atliktų 8 straipsnyje nurodyta tyrimo įstaiga:

- a) jei laivas plaukioja su tos valstybės vėliava, nepriklausomai nuo avarijos vietos;
- b) jei avarija įvyksta jos teritorinėje jūroje ir vidaus vandenyse, kaip apibrėžta UNCLOS, nepriklausomai nuo avariją patyrusio laivo ar laivų vėliavos; arba
- c) jei valstybė narė yra iš esmės suinteresuota, nepriklausomai nuo avarijos vietos ir nuo avariją patyrusio laivo ar laivų vėliavos.

2. Be to, sunkių avarių atveju tyrimo įstaiga atlieka preliminarių vertinimą, kad nuspręstų, ar atlikti saugumo tyrimą. Jei tyrimo įstaiga nusprendžia saugumo tyrimo neatlikti, surašomos to sprendimo priežastys ir apie jas pranešama pagal 17 straipsnio 3 dalį.

Visų kitų jūrų laivų avarių ar incidentų atveju tyrimo įstaiga nusprendžia, ar atlikti saugumo tyrimą.

Priimdama pirmoje ir antroje pastraipose nurodytus sprendimus, tyrimo įstaiga atsižvelgia į jūrų laivo avarijos ar incidento sunkumą, susijusio laivo ir (arba) krovinio rūšį bei galimybes išvengti avarių ir incidentų ateityje, atsižvelgiant į saugumo tyrimo rezultatus.

3. Tyrimui vadovaujančios valstybės narės tyrimo įstaiga, bendradarbiaudama su lygiavertėmis kitų iš esmės suinteresuotų valstybių įstaigomis, nustato saugumo tyrimų apimtį ir praktinę atlikimo tvarką taip, kad tai geriausiai padėtų pasiekti šios direktyvos tikslą ir kad būtų užkirstas kelias avarijoms ir incidentams ateityje.

4. Atlikdama saugumo tyrimus, tyrimo įstaiga laikosi bendrosios jūrų laivų avarių ir incidentų tyrimo metodikos, kuri buvo parengta remiantis Reglamento (EB) Nr. 1406/2002 2 straipsnio e dalimi. Tyrėjai tam tikrais atvejais gali nukrypti nuo tos metodikos, jei, remiantis jų profesine nuomone, tai gali būti pateisinama kaip būtina, ir jei to reikia norint pasiekti tyrimo tikslus. Šios direktyvos tikslais Komisija patvirtina ar iš dalies pakeičia šią metodiką atsižvelgdama į atliekant saugumo tyrimus įgytą svarbią patirtį.

Ta priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, *inter alia*, ją papildant, tvirtinama pagal 19 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

5. Saugumo tyrimas pradedamas iškart, kai tik tai įmanoma, įvykus jūrų laivo avarijai arba incidentui, ir jokiū būdu ne vėliau kaip po dviejų mėnesių nuo dienos, kai ji(s) įvyko.

## 6 straipsnis

**Įpareigojimas pranešti**

Valstybė narė pagal savo teisės sistemą reikalauja, kad atsakingosios institucijos ir (arba) suinteresuotosios šalys nedelsiant praneštų jos tyrimo įstaigai apie visas avarijas ir incidentus, kuriems taikoma ši direktyva.

## 7 straipsnis

**Vadovavimas saugumo tyrimams ir dalyvavimas juos atliekant**

1. Iš esmės valstybė narė arba tyrimui vadovaujanti valstybė narė, dalyvaujant bet kuriai kitai iš esmės suinteresuotai valstybei narei, atlieka tik vieną tos pačios jūrų laivo avarijos ar incidento tyrimą.

Todėl, kai saugumo tyrimuose dalyvauja dvi ar daugiau valstybių narių, susijusios valstybės narės bendradarbiauja siekdamos greitai susitarti, kuri jų bus tyrimui vadovaujanti valstybė narė. Jos deda visas pastangas, kad susitartų dėl tyrimo procedūrų. Pagal šį susitarimą kitos iš esmės suinteresuotos valstybės turi vienodas teises ir vienodą galimybę apklausti liudytojus bei susipažinti su įrodymais, kaip ir saugumo tyrimą atliekanti valstybė narė. Taip pat jos turi teisę siekti, kad tyrimui vadovaujanti valstybė narė atsižvelgtų į jų nuomonę.

Lygiagretūs tos pačios jūrų laivo avarijos ar incidento saugumo tyrimai atliekami tik išskirtiniais atvejais. Tokiais atvejais valstybės narės praneša Komisijai apie tokių lygiagrečių tyrimų atlikimo priežastis. Lygiagrečius saugumo tyrimus atliekančios valstybės narės bendradarbiauja viena su kita. Visų pirma susijusios tyrimo įstaigos keičiasi visa susijusia informacija, surinkta joms atliekant atitinkamus tyrimus, visų pirma kad, kiek įmanoma, pasiektų bendras išvadas.

Valstybės narės susilaiko nuo bet kokių priemonių, kurios galėtų nepagrįstai trukdyti, sustabdyti ar vilkinti saugumo tyrimą, kuriam taikoma ši direktyva.

2. Nepaisant 1 dalies, kiekviena valstybė narė toliau atsako už saugumo tyrimą ir derinimą su kitomis iš esmės suinteresuotomis valstybėmis narėmis, kol pasiekiamas abipusis sutarimas dėl to, kuri valstybė bus tyrimui vadovaujanti valstybė.

3. Nepažeisdama savo įsipareigojimų pagal šią direktyvą ir tarptautinę teisę, valstybė narė, sprendama kiekvienu atveju atskirai, abipusiu susitarimu gali kitai valstybei narei perleisti vadovavimo saugumo tyrimui užduotį arba konkrečias tokio tyrimo atlikimo užduotis.

4. Kai *ro-ro* keltas arba greitaeigis keleivinis laivas patiria jūrų laivo avariją ar incidentą, saugumo tyrimo procedūrą pradeda ta valstybė narė, kurios teritorinėje jūroje arba vidaus vandenyse, kaip apibrėžta UNCLOS, įvyko avarija ar incidentas, o jeigu ji (jis) įvyksta kituose vandenyse – paskutinė valstybė narė, kurioje tas keltas ar laivas lankėsi. Ta valstybė toliau atsako už saugumo tyrimą ir derinimą su kitomis iš esmės suinteresuotomis valsty-

bėmis narėmis, kol pasiekiamas abipusis sutarimas dėl to, kuri valstybė bus tyrimui vadovaujanti valstybė.

## 8 straipsnis

**Tyrimo įstaigos**

1. Valstybės narės užtikrina, kad už saugumo tyrimų atlikimą būtų atsakinga nešališka nuolatinė tyrimo įstaiga, kuriai suteikti būtini įgaliojimai, o saugumo tyrimus atliktų tinkamai kvalifikuoti tyrėjai, kompetentingi jūrų laivų avarijų ir incidentų klausimais.

Siekiant saugumo tyrimą atlikti nešališkai, tyrimo įstaiga organizaciniu bei teisine struktūra atžvilgiu ir priimdama sprendimus nepriklauso nuo jokios šalies, kurios interesai galėtų prieštarauti jai pavestai užduočiai.

Priėjimo prie jūros neturinčios valstybės narės, kurios neturi nei laivų, nei su jų vėliava plaukiojančių laivų, nustatys nepriklausomus centrus, bendradarbiausiančius atliekant tyrimą pagal 5 straipsnio 1 dalies c punktą.

2. Tyrimo įstaiga užtikrina, kad atskiri tyrėjai turėtų profesinių žinių ir praktinės patirties su jų įprastomis tyrimo pareigomis susijusiose srityse. Be to, tyrimo įstaiga užtikrina galimybę pririnkus gauti konkrečią profesinę informaciją.

3. Tyrimo įstaigai patikėta veikla gali būti išplėsta suteikiant teisę rinkti ir analizuoti su saugumu jūroje susijusius duomenis, ypač prevenciniais tikslais, jei tokia veikla nekenkia tokios įstaigos nepriklausomumui ir nenumato atsakomybės reglamentavimo, administraciniuose arba standartizavimo reikaluose.

4. Valstybės narės, veikdamos pagal savo atitinkamas teisės sistemas užtikrina, kad jų ar kitų tyrimo įstaigų, kurioms jos yra perdavusios saugumo tyrimo užduotį, tyrėjams, pririnkus bendradarbiaujantiems su teisminių tyrimų vykdančiomis valdžios institucijomis, būtų suteikta visa su saugumo tyrimo atlikimu susijusi informacija, ir todėl jie turėtų teisę:

- a) laisvai patekti į visas susijusias teritorijas arba avarijos vietą bei į visus laivus, jų nuolaužas arba konstrukcijas, taip pat apžiūrėti krovinį, įrangą arba jų liekanas;
- b) užtikrinti, kad įrodymai būtų nedelsiant surinkti ir būtų atlikta nuolaužų, liekanų arba kitų sudėtinių dalių ar medžiagų paieška ir surinkimas siekiant juos apžiūrėti arba iširti;
- c) reikalauti, kad būtų apžiūrėti arba iširti b punkte nurodyti daiktai ir turėti teisę laisvai susipažinti su tokios apžiūros arba tyrimo rezultatais;

- d) laisvai susipažinti su visa susijusia informacija ir užregistruotais duomenimis, tarp jų RDR sistemos duomenimis, apie laivą, reisą, krovinį, įgulą ar visus kitus asmenis, objektus, sąlygas ar aplinkybes, juos kopijuoti ir jais naudotis;
- e) laisvai susipažinti su aukų kūrų apžiūros rezultatais arba iš aukų kūrų paimtų mėginių tyrimų rezultatais;
- f) reikalauti žmonių, dalyvavusių laivo valdyme, arba visų kitų susijusių asmenų apžiūros rezultatų ar iš tokių asmenų paimtų mėginių tyrimų rezultatų ir laisvai susipažinti su jais;
- g) apklausti liudytojus nedalyvaujant asmeniui, jei galima daryti prielaidą, kad to asmens interesai kertasi su saugumo tyrimu;
- h) gauti laivo vėliavos valstybės, savininkų, klasifikacinių bendrovių arba visų kitų susijusių šalių, jei jos arba jų atstovai yra įsisteigę valstybėje narėje, turimus tyrimo dokumentus ir susijusią informaciją;
- i) prašyti atitinkamų valstybių susijusių valdžios institucijų, tarp jų laivo vėliavos valstybės ir uosto valstybės inspektorių, pakrantės pareigūnų, laivų eismo tarnybos operatorių, paieškos ir gelbėjimo komandų, laivavedžių arba kito uoste ar jūroje dirbančio personalo, pagalbos.

5. Tyrimo įstaiga sudaromos sąlygos bet kuriuo laiku gavus pranešimą apie avariją nedelsiant reaguoti ir surasti reikiamus išteklius savo funkcijoms nepriklausomai atlikti. Jos tyrėjams suteikiamas nepriklausomumą garantuojantis statusas.

6. Tyrimo įstaiga gali derinti šioje direktyvoje jai numatytas užduotis su kitais, ne jūrų laivų avarijų tyrimais, jei tokie tyrimai netrukdo jos nepriklausomumui.

#### 9 straipsnis

##### Konfidencialumas

Nepažeidžiant Direktyvos 95/46/EB, valstybės narės, veidamos pagal savo teisės sistemas, užtikrina, kad toliau nurodyti dokumentai būtų naudojami tik saugumo tyrimo tikslais, išskyrus atvejus, kai kompetentinga tos valstybės narės valdžios institucija nustato, kad yra svarbesnis visuomenės interesas atskleisti:

- a) visus tyrimo įstaigos saugumo tyrimo metu paimtus arba gautus liudytojų parodymus ir kitus pareiškimus, pasakojimus ir užrašus;
- b) dokumentus, atskleidžiančius asmenų, davusių parodymus saugumo tyrimo metu, tapatybę;

- c) informaciją apie jūrų laivo avarijos ar incidento metu nukentėjusius asmenis, kuri yra neskelbtina arba asmeninio pobūdžio, įskaitant informaciją apie jų sveikatą.

#### 10 straipsnis

##### Nuolatinio bendradarbiavimo sistema

1. Valstybės narės, glaudžiai bendradarbiaudamos su Komisija, sukuria nuolatinio bendradarbiavimo sistemą, kuri leidžia jų atitinkamoms tyrimo įstaigoms bendradarbiauti tarpusavyje tiek, kiek tai reikalinga siekiant šios direktyvos tikslo.

2. Dėl nuolatinio bendradarbiavimo sistemos darbo tvarkos taisyklių ir dėl todėl reikalingos organizacinės tvarkos sprendžiama pagal 19 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą.

3. Dalyvaudamos nuolatinio bendradarbiavimo sistemoje valstybių narių tyrimo įstaigos visų pirma susitaria dėl geriausios bendradarbiavimo tvarkos siekiant:

- a) tyrimo įstaigoms sudaryti sąlygas dalytis įrenginiais, priemonėmis ir įranga techniniam nuolaužų ir laivo įrangos bei kitų su saugumo tyrimu susijusių objektų tyrimui, tarp jų informacijos iš RDR sistemos ir kitų elektroninių prietaisų išgavimui ir įvertinimui;
- b) bendradarbiauti techniniais klausimais arba dalytis patirtimi, kurios reikia vykdant specifines užduotis;
- c) rinkti informaciją, kuri yra susijusi su avarijos duomenų analize, ir dalytis ja bei teikti atitinkamas saugumo rekomendacijas Bendrijos lygmeniu;
- d) parengti bendrus saugumo rekomendacijų laikymosi ir tyrimo metodų pritaikymo atsižvelgiant į techninę ir mokslinę pažangą principus;
- e) tinkamai atsižvelgti į 16 straipsnyje nurodytus išankstinius perspėjimus;
- f) atsižvelgiant į nacionalines taisykles nustatyti konfidencialumo taisykles dėl dalijimosi liudytojų parodymais ir dėl duomenų ir kitų dokumentų, nurodytų 9 straipsnyje, tvarkymo, įskaitant tuos atvejus, kai palaikomi santykiai su trečiosiomis šalimis;
- g) prireikus atskiriems tyrėjams organizuoti atitinkamus mokymus;

- h) skatinti bendradarbiavimą su trečiųjų šalių tyrimo įstaigomis bei su tarptautinėmis jūrų laivų avarijų tyrimo organizacijomis šioje direktyvoje aptariamose srityse;
- i) saugumo tyrimus vykdančioms tyrimo įstaigoms teikti visą susijusią informaciją.

#### 11 straipsnis

##### Išlaidos

1. Jeigu atliekant saugumo tyrimus dalyvauja dvi ar daugiau valstybių narių, atitinkama veikla vykdoma nemokamai.
2. Jeigu valstybės narės, kuri nedalyvauja saugumo tyrime, paprašoma suteikti paramą, valstybės narės susitaria dėl patirtų išlaidų kompensavimo.

#### 12 straipsnis

##### Bendradarbiavimas su iš esmės suinteresuotomis trečiosiomis šalimis

1. Valstybės narės, atlikdamos saugumo tyrimus, kiek įmanoma bendradarbiauja su kitomis iš esmės suinteresuotomis trečiosiomis šalimis.
2. Remiantis šia direktyva, abipusiai susitarus, iš esmės suinteresuotoms trečiosioms šalims leidžiama bet kuriame tyrimo etape prisijungti prie valstybės narės vadovaujamo saugumo tyrimo.
3. Valstybės narės bendradarbiavimas iš esmės suinteresuotos trečiosios šalies atliekamame saugumo tyrime nepažeidžia šioje direktyvoje nurodytų saugumo tyrimo atlikimo ir ataskaitos pateikimo reikalavimų. Kai iš esmės suinteresuota trečioji šalis vadovauja saugumo tyrimui, kuriame dalyvauja dvi ar daugiau valstybių narių, valstybės narės gali nuspręsti nevykdyti lygiagretaus saugumo tyrimo, jeigu trečiosios šalies vadovaujamas saugumo tyrimas atliekamas pagal TJO Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodeksą.

#### 13 straipsnis

##### Įrodymų saugojimas

Valstybės narės priima priemones, skirtas užtikrinti, kad šalys, susijusios su šios direktyvos taikymo sričiai priskiriamomis avarijomis ir incidentais, dėtų visas pastangas siekdamas:

- a) išsaugoti visą jūrlapių, žurnalų, elektroninių ir magnetinių įrašų ir vaizdo juostų informaciją, taip pat RDR sistemos ir kitų elektroninių prietaisų informaciją, susijusią su laikotarpiu iki avarijos, jos metu ir po jos;

- b) užkirsti kelią tokios informacijos perrašymui ar kitokiam pakeitimui;
- c) užkirsti kelią bet kokios kitos įrangos, kuri pagrįstai gali būti laikoma svarbia avarijos saugumo tyrimui, pakenkimui;
- d) operatyviai rinkti ir saugoti visus įrodymus saugumo tyrimo tikslais.

#### 14 straipsnis

##### Avarijų tyrimų ataskaitos

1. Atlikus saugumo tyrimą pagal šią direktyvą, pagal atitinkamus I priedo skirsnius paskelbiama kompetentingos tyrimo įstaigos nustatyta formos ataskaita.

Tyrimo įstaigos gali nuspręsti, kad atlikus saugumo tyrimą, kuris nesujęs su labai sunkia arba atitinkamais atvejais sunkia jūrų laivo avarija ir kurio išvadamis remiantis nesuteikiamos galimybės išvengti avarijų ir incidentų ateityje, paskelbiama supaprastinta ataskaita.

2. Tyrimo įstaigos deda visas pastangas, kad 1 dalyje nurodyta ataskaita, įskaitant jos išvadas ir visas galimas rekomendacijas, per 12 mėnesių nuo avarijos dienos būtų prieinama visuomenei, ypač jūrų transporto sektoriui. Jei galutinės ataskaitos neįmanoma pateikti per tą laikotarpį, per 12 mėnesių nuo avarijos dienos paskelbiama laikinoji ataskaita.

3. Tyrimui vadovaujančios valstybės narės tyrimo įstaiga siunčia galutinės, supaprastintos arba laikinosios ataskaitos kopiją Komisijai. Tyrimo įstaiga atsižvelgia į galimas technines Komisijos pastabas dėl galutinių ataskaitų, neturinčias poveikio išvadų esmei, kad ataskaitos kokybė būtų pagerinta taip, kaip būtų geriausia siekiant šios direktyvos tikslo.

#### 15 straipsnis

##### Saugumo rekomendacijos

1. Valstybės narės užtikrina, kad konkretūs subjektai, kuriems tyrimo įstaigos pateikė saugumo rekomendacijas, tinkamai atsižvelgtų į jas ir prireikus imtųsi atitinkamų tolesnių veiksmų pagal Bendrijos ir tarptautinę teisę.
2. Prireikus tyrimo įstaiga arba Komisija teikia saugumo rekomendacijas remdamasi abstrakčia duomenų analize ir bendrais atliktų saugumo tyrimų rezultatais.
3. Saugumo rekomendacija jokiomis aplinkybėmis nenustatoma atsakomybė arba kaltė dėl avarijos.

## 16 straipsnis

**Išankstinio perspėjimo sistema**

Nepažeidžiant valstybės narės tyrimo įstaigos teisės duoti išankstinį perspėjimą, jei, jos nuomone, reikia imtis skubių veiksmų Bendrijos lygiu siekiant išvengti naujų avarijų pavojaus, ji bet kuriuo saugumo tyrimo etapu nedelsdama informuoja Komisiją, kad reikia duoti išankstinį perspėjimą.

Jei būtina, Komisija visų kitų valstybių narių atsakingosioms institucijoms, laivybos pramonei ir visoms kitoms susijusioms šalims pateikia išpėjimą raštu.

## 17 straipsnis

**Europos jūrų laivų avarijų duomenų bazė**

1. Duomenys apie jūrų laivų avarijas ir incidentus saugomi Europos elektroninėje duomenų bazėje „Europos informacinė bazė apie jūrų laivų avarijas“ (toliau – EMCIP), kurią sukurs Komisija, ir analizuojami naudojantis ja.

2. Valstybės narės informuoja Komisiją apie institucijas, kurios turės teisę naudotis duomenų baze.

3. Valstybių narių tyrimo įstaigos praneša Komisijai apie jūrų laivų avarijas ir incidentus naudodamos II priede pateiktą formą. Jos taip pat pateikia Komisijai duomenis, gautus atliekant saugumo tyrimus, naudodamos EMCIP duomenų bazės struktūrą.

4. Komisija ir valstybės narės kuria duomenų bazės struktūrą ir duomenų pranešimo per atitinkamą laiką metodą.

## 18 straipsnis

**Sąžiningas elgesys su jūrininkais**

Valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse įvykus jūrų laivo avarijai, valstybės narės, laikydamosi savo nacionalinės teisės, atsižvelgia į atitinkamas TJO Sąžiningo elgesio su jūrininkais įvykus jūrų laivo avarijai gairių nuostatas.

## 19 straipsnis

**Komitetas**

1. Komisijai padeda Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS), įsteigtas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2099/2002 <sup>(1)</sup>.

2. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra du mėnesiai.

3. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

## 20 straipsnis

**Teisė daryti pakeitimus**

Atsižvelgdama į šios direktyvos apribojimus, Komisija gali atnaujinti šioje direktyvoje naudojamas sąvokų apibrėžtis ir nuorodas į Bendrijos aktus ir TJO dokumentus siekdama suderinti jas su įsigaliojusiomis Bendrijos arba TJO priemonėmis.

Tos priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, *inter alia*, ją papildant, tvirtinamos pagal 19 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Laikydamosi tokios pačios tvarkos, Komisija taip pat gali iš dalies keisti priedus.

Pagal Reglamento (EB) Nr. 2099/2002 5 straipsnį šiai direktyvai gali būti netaikomi TJO Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodekso pakeitimai.

## 21 straipsnis

**Papildomos priemonės**

Šioje direktyvoje nėra nieko, kas draustų valstybei narei imtis papildomų, joje nenurodytų priemonių dėl saugumo jūroje, jei tokios priemonės nepažeidžia šios direktyvos ar kokiu kitu būdu nedaro neigiamos įtakos šios direktyvos tikslo įgyvendinimui ir nekelia pavojaus jos tikslo įgyvendinimui.

## 22 straipsnis

**Sankcijos**

Valstybės narės nustato taisykles dėl sankcijų, taikytinų pažeidus nacionalines nuostatas, priimtas pagal šią direktyvą, ir imasi visų reikiamų priemonių užtikrinti, kad jos būtų įgyvendintos. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

## 23 straipsnis

**Įgyvendinimo ataskaita**

Komisija kas penkerius metus Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą apie šios direktyvos įgyvendinimą bei jos laikymąsi ir prirėkus siūlo tolesnes priemones atsižvelgdama į toje ataskaitoje pateikiamas rekomendacijas.

<sup>(1)</sup> OL L 324, 2002 11 29, p. 1.

## 24 straipsnis

**Galiojančių teisės aktų pakeitimai**

1. Direktyvos 1999/35/EB 12 straipsnis išbraukiamas.
2. Direktyvos 2002/59/EB 11 straipsnis išbraukiamas.

## 25 straipsnis

**Perkėlimas į nacionalinę teisę**

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini šiai direktyvai įgyvendinti, 2011 m. birželio 17 d.

Valstybės narės, tvirtindamos tas priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Tokios nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

## 26 straipsnis

**Įsigaliojimas**

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

## 27 straipsnis

**Adresatai**

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre, 2009 m. balandžio 23 d.

*Europos Parlamento vardu*

*Pirmininkas*

H.-G. PÖTTERING

*Tarybos vardu*

*Pirmininkas*

P. NEČAS

## I PRIEDAS

**Saugumo tyrimo ataskaitos turinys**

## Įvadas

Ataskaitoje nurodomas vienintelis saugumo tyrimo tikslas ir nurodoma, kad saugumo rekomendacija jokiais aplinkybėmis nenustatoma atsakomybės arba kaltės prezumpcija ir, kad nei ataskaitos turiniu, nei stiliumi nebuvo siekiama, kad ją būtų galima naudoti teismo procese.

(Ataskaitoje neturėtų būti jokių nuorodų į liudytojų parodymus; nei vienas iš joje nurodytų asmenų neturėtų būti siejamas su asmeniu, kuris davė parodymus saugumo tyrimo metu).

**1. TRUMPAS APRAŠYMAS**

Šioje dalyje apibūdinami jūrų laivo avarijos arba incidento pagrindiniai faktai: kas atsitiko, kada, kur ir kaip tai įvyko; joje taip pat nurodoma, ar dėl to kas žuvo ar susižeidė, ar buvo padaryta žala laivui, kroviniui, trečiajam šaliai ar aplinkai.

**2. FAKTINĖ INFORMACIJA**

Šioje dalyje yra keli atskiri skirsniai, kuriuose pateikiama išsami informacija – ją tyrimo įstaiga laiko faktine ir naudojami atlikdama analizę bei siekdama geriau suprasti situaciją.

Tuose skirsniuose nurodoma visų pirma tokia informacija:

**2.1. Duomenys apie laivą**

Vėliava ir (arba) registracija,

Identifikaciniai duomenys,

Pagrindinės charakteristikos,

Savininkai ir operatoriai,

Informacija apie laivo pastatymą,

Minimalus saugus įgulos narių skaičius,

Leistinas kroviny.

**2.2. Reiso duomenys**

Įplaukimo uostai,

Reiso rūšis,

Informacija apie krovinį,

Įgula.

**2.3. Informacija apie jūrų laivo avariją arba incidentą**

Jūrų laivo avarijos arba incidento rūšis,

Data ir laikas,

Jūrų laivo avarijos arba incidento padėtis ir vieta,

Išorės ir vidaus aplinka,

Laivo eksploatavimas ir reiso segmentas,

Vieta laive,

Informacija apie žmogiškuosius faktorius,

Pasekmės (žmonėms, laivui, kroviniui, aplinkai, kitiems).

**2.4. Kranto administracijos veikla ir reakcija įvykus nelaimei**

Dalyvavę subjektai,

Naudotos priemonės,

Reagavimo greitis,

Veiksmai, kurių imtasi,

Pasiekti rezultatai.

### 3. APLINKYBĖS

Šioje dalyje atkuriami jūrų laivo avarijos arba incidento chronologiška veiksmų seka iki avarijos arba incidento, per avariją arba incidentą ir po avarijos ar incidento, apibūdinama kiekvieno veikėjo (t. y. asmenų, medžiagos, aplinkos, įrangos arba išorės veiksnių) įtaka. Šioje dalyje aptariamas laikotarpis priklauso nuo tų konkrečių avarinių įvykių, kurie turėjo tiesioginės įtakos jūrų laivo avarijai arba incidentui, laiko. Taip pat šioje dalyje pateikiama susijusi išsami informacija apie vykdytą saugumo tyrimą, įskaitant apžiūrų ar tyrimų rezultatus.

### 4. ANALIZĖ

Šioje dalyje esančiuose skirsniuose pateikiama kiekvieno avarinio įvykio analizė su visų saugumo tyrimo metu atliktų susijusių apžiūrų ar saugumo tyrimų rezultatų komentarais ir visų saugumo veiksmų, kurių galbūt jau buvo imtasi siekiant išvengti jūrų laivų avarijų, komentarais.

Tuose skirsniuose aptariami šie klausimai:

- avarinio įvykio kontekstas ir aplinka,
- asmenų klaidingi veiksmai ir neveikimas, įvykiai susiję su pavojinga medžiaga, poveikiu aplinkai, įrangos gedimu ir išorės veiksniais,
- papildomi veiksniai, susiję su asmenų atliekamomis funkcijomis, laivo valdymu, pakrantės vadovybe arba teisės aktais.

Pasinaudojant analize ir komentarais, ataskaitoje pateikiamos loginės išvados, kuriose nustatomi visi prie avarijos prisidėję, taip pat rizikos aspektą turintys veiksniai, kuriems taikomi barjerai siekiant išvengti avarinio įvykio ir (arba) siekiant panaikinti arba sumažinti jo pasekmes yra laikomi netinkamais arba laikoma, kad jų nėra.

### 5. IŠVADOS

Šioje dalyje apibendrinami nustatyti prie avarijos prisidėję veiksniai, barjerų (esminių, funkcinių, simbolinių arba procedūrinių) nebuvimas ar nepakankamumas; tokių veiksnių atžvilgiu turėtų būti sukurti saugumo veiksmai, kurie padėtų išvengti jūrų laivų avarijų.

### 6. SAUGUMO REKOMENDACIJOS

Prireikus, šioje ataskaitos dalyje pateikiamos saugumo rekomendacijos, sukurtos remiantis atlikta analize ir padarytomis išvadomis bei susijusios su konkrečiomis temomis, pavyzdžiui, su teisės aktais, konstrukcija, procedūromis, tikrinimu, valdymu, sveikata ir sauga darbe, mokymais, remonto darbais, priežiūra, kranto paslaugomis ir reagavimu nelaimės atveju.

Saugumo rekomendacijos skirtos tiems, kas galėtų geriausiai jas įgyvendinti, pavyzdžiui, laivų savininkams, valdytojams, pripažintoms organizacijoms, jūrų valdymo institucijoms, laivų eismo tarnyboms, įstaigoms, teikiančioms pagalbą nelaimės atveju, tarptautinėms jūrų organizacijoms ir Europos institucijoms, siekiant išvengti jūrų laivų avarijų.

Šioje dalyje taip pat pateikiamos laikinos saugumo tyrimo metu pateiktos saugumo rekomendacijos arba saugumo tyrimo metu taikyti saugumo veiksmai.

### 7. PRIEDĖLIAI

Prireikus, prie ataskaitos popierinėje ir (arba) elektroninėje formoje pateikiamas šis nebaigtinis informacijos sąrašas:

- fotografijos, filmuota medžiaga, garso įrašai, jūrlapiai, brėžiniai,
- taikomi standartai,
- naudojamos techninės sąvokos ir sutrumpinimai,
- specialūs saugumo tyrimai,
- papildoma informacija.

## II PRIEDAS

## PRANEŠIMO APIE JŪRŲ LAIVO AVARIJĄ ARBA INCIDENTĄ DUOMENYS

## (sudaro Europos informacinės bazės apie jūrų laivų avarijas dalį)

Pastaba. Jei punkto numeris yra pabrauktas, reikėtų pateikti informaciją apie kiekvieną laivą (jei tą pačią avariją patyrė arba tame pačiame incidente dalyvavo daugiau kaip vienas laivas).

01. Atsakingoji valstybė narė ir (arba) kontaktinis asmuo
02. Tyrimą atliekanti valstybė narė
03. Valstybės narės vaidmuo
04. Susijusi pakrantės valstybė
05. Iš esmės suinteresuotų valstybių skaičius
06. Iš esmės suinteresuotos valstybės
07. Pranešimą pateikianti organizacija
08. Pranešimo pateikimo laikas
09. Pranešimo data
10. Laivo pavadinimas
11. TJO numeris ir (arba) šaukiniai
12. Laivo vėliava
13. Jūrų laivo avarijos arba incidento rūšis
14. Laivo tipas
15. Jūrų laivo avarijos arba incidento data
16. Jūrų laivo avarijos arba incidento laikas
17. Pozicija: platumas
18. Pozicija: ilguma
19. Jūrų laivo avarijos arba incidento vieta
20. Išvykimo uostas
21. Paskirties uostas
22. Laivų eismo sistema
23. Reiso segmentas
24. Laivo valdymas
25. Vieta laive
26. Žuvusiųjų skaičius:
  - Įgula
  - Keleiviai
  - Kiti
27. Sunkūs sužalojimai:
  - Įgula
  - Keleiviai
  - Kiti

- 
- 28. Tarša
  - 29. Žala laivui
  - 30. Žala kroviniui
  - 31. Kita žala
  - 32. Trumpas jūrų laivo avarijos arba incidento aprašas
  - 33. Trumpas sprendimo neatlikti saugumo tyrimo priežasčių aprašas
-